PRÉFACE DE LA MINISTRE

ÉLISABETH BORNE

Voici cent ans naissait l'organisation professionnelle des ports français, maritimes et fluviaux, de métropole et d'outre-mer.

Au pire moment de la Première Guerre mondiale, alors que notre pays était privé des ressources du charbon et des industries de tout le quart nord-est du pays, il avait fallu pour survivre et soutenir un effort sans précédent, s'appuyer sur les ports de la Manche, de l'Atlantique, de la Méditerranée, et de la Seine.

C'est ainsi que des responsables portuaires avaient décidé de se doter d'un outil collectif de concertation, d'expression et d'action, en lien constant avec les pouvoirs publics.

Un siècle plus tard et dans un contexte naturellement bien différent, l'Union des Ports de France continue de porter une mission stratégique pour notre pays.

Stratégique, car à l'heure où le transport maritime assure 90% des échanges de marchandises autour du globe, que ce soit pour l'énergie et les matières premières, comme pour les productions agricoles et industrielles, la France doit s'appuyer sur l'exceptionnel potentiel de ses façades maritimes et de son réseau fluvial. Je pense aussi au tourisme de masse et à la croisière, sans oublier des activités vitales comme la pêche.

Les ports ont un rôle incontournable à jouer pour participer au développement économique de notre pays, en métropole comme en outre-mer. Je les conçois à ce titre comme des acteurs essentiels de notre attractivité économique, mais aussi de l'aménagement de notre territoire, bien au-delà de nos côtes. Ils sont en particulier des leviers clés de la transition écologique, avec notamment le développement des énergies marines renouvelables.

Je crois résolument dans les atouts portuaires de la France. Face aux nombreux défis que relève le secteur, que ce soit pour sa compétitivité, ses liaisons avec l'hinterland, ou encore la simplification de ses procédures, le Gouvernement est fermement engagé aux côtés des responsables portuaires et des collectivités. Il s'agit en particulier de doter notre pays d'une véritable stratégie portuaire, qui réponde pleinement aux attentes des acteurs, et qui permette de faire jouer aux ports français tout leur rôle.

Un siècle après la création de l'Union des Ports de France, nous pouvons ensemble mesurer le chemin parcouru et regarder l'avenir avec confiance.

Élisabeth BORNE,
Ministre chargée des Transports

PORTS de France

LE MOT DU PRÉSIDENT

HERVÉ MARTEL

L'ensemble des outils portuaires regroupés dans l'Union des Ports de France s'expriment rarement de manière collective mais nous ne pouvions pas laisser passer l'occasion exceptionnelle du centenaire de la création de notre Union professionnelle.

D'abord parce que très peu d'organisations de métiers ont une ancienneté séculaire ; c'est aussi l'occasion d'un abrégé historique utile à l'éclairage du présent comme à l'effort de prospective ; cela permet enfin de rappeler quelques données de base et de dégager deux ou trois constantes.

Au nombre des données de base, se rappeler que les ports sont consubstantiels à la géographie et à l'histoire : le comptoir phocéen de Marseille date de sept siècles avant Jésus-Christ, le Havre fête ses cinq cents ans ; l'aventure est à écrire des ports qui « ont fait la France » car tous ont eu un rôle économique et commercial, en tous temps, et beaucoup ont compté dans les guerres, de défense, d'attaque ou de reconquête, y compris les ports totalement artificiels du débarquement sur les côtes normandes.

Des constantes ressortent.

Par exemple, la continuité de l'investissement et d'agrandissement, liés au développement du transport maritime et à la taille croissante des navires.

Et encore, la recherche permanente en vue « de fluidifier » le passage portuaire, plus rapide et moins coûteux, dans la concurrence-émulation avec les ports étrangers proches.

Et toujours la préoccupation d'améliorer l'ensemble des dessertes terrestres, et spécialement les performances des modes ferroviaire et fluvial.

Autre constante, le nombre de plus en plus élevé des acteurs publics et privés qui concourent à l'économie de chaque place portuaire et qui se doivent de combiner leurs efforts pour en assurer le développement.

Au final, il est instructif de constater que beaucoup de comptes rendus de réunions d'il y a près d'un siècle valent pour nos problèmes d'aujourd'hui et nos ambitions pour demain.

Ce regard sur le passé nous stimule pour l'avenir : il nous aide à relativiser nos difficultés et nous encourage, à l'exemple de nos aînés, à agir pour les surmonter.

Hervé MARTEL
Président de l'UPF

1920

CRÉATION DE L'UNION DES CHAMBRES DE COMMERCE MARITIMES

LES PRÉSIDENTS :

- 1920~1932 Charles CHAUMET
- 1932~1952 Georges BARRES
- 1952~1959 Roger MEUNIER
- 1959~1971 Etienne De CLEBSATTEL
- 1971~1973 Pierre DELMAS
- 1973~1978 Léon BETOUS
- 1978~1985 Pierre CINTRAT

1921 Changement de nom
L'UNION DES CHAMBRES DE COMMERCE MARITIMES ET DES PORTS FRANÇAIS MARITIMES

LES DÉLÉGUÉS GÉNÉRAUX SUCCESSIFS :

- 1917~1919 M. ARNAUD
- 1919~1929 M. GUSTINE
- 1929~1950 M. LAFAURIE-FRÉCHIN
- 1950~1972 M. PRIEUR
- 1972~1974 M. JOUIN

1917

CRÉATION DE L'ASSOCIATION DES GRANDS PORTS FRANÇAIS

LES PRÉSIDENTS :

- 1917~1932 Charles CHAUMET
- 1932~1934 Louis BRINDEAU
- 1934~1938 Yves LE TROCQUER
- 1938~1949 Alphonse RIO
- 1949~1954 René COTY — Démissionne à la suite de son élection à la Présidence de la République
- FÉV.~JUIL 1954 Intérim assuré par les Vice-présidents Roger MEUNIER & René FOULD
- 1954~1964 Jacques GAVINI

1968 Changement de nom
L'UNION DES PORTS AUTONOMES ET DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE MARITIMES

2008 Changement de nom
L'UNION DES PORTS DE FRANCE

1985~1991
Roger HEUILLET

1991~1994
Jean-Paul LALITTE

1994~2002
Joseph-Erwan COURTEL

2002~2004
Yves THOMAS

2004~2010
Michel QUIMBERT

2010~2012
François SOULET DE BRUGIERE

2012~2014
Jean-Claude TERRIER

DEPUIS 2014
Hervé MARTEL
Président

DEPUIS 2015
M. MAZUEL
Délégué général

2013
UNION DES PORTS DE FRANCE
FUSION DE ADPF & UPF

1974~1980
M. MASSONNEAU

1981~1986
M. ANDRAU

1987~1992
M. JOUIN

1992~1999
M. PIETRI

2000~2006
M. PLAUD

2006~2009
M. VERGOBBI

2010~2014
M. CAUDE

1971 Changement de nom
L'ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DES GRANDS PORTS FRANÇAIS

1993 Changement de nom
L'ASSOCIATION POUR LE DÉVELOPPEMENT DES PORTS FRANÇAIS

1964~1970
Intérim assuré par les Vice-présidents Étienne DE CLEBSATTEL & André CORNU

1970~1986
Henri ROCHEREAU

1986~2013
Jacques TRORIAL
En 2013, il devient Président délégué de l'UPF et Président du Carrefour des Professionnels Portuaires

- Mise en place de trois carrefours dont les deux premiers regroupent les membres associés de l'UPF :
- Carrefour des Professionnels Portuaires
- Carrefour des Autorités Portuaires Décentralisées
- Carrefour des Présidents et Vice-présidents de Conseils de Surveillance

Dunkerque Port
Date de création du Port : XIe siècle
Trafic total 2016 : 46.7 MT et 0.34 M EVP

©Jean-Louis-Burnod-HappyDay

Page 9 : ©Éric Houri / HAROPA - Port du Havre - GPMH Magleby Maersk.

corsica ferries
sardinia ferries
MOBY

Page 10 : ©CCI Nice Côte d'Azur - Riviera Ports - Port de Nice - « Escales ferries pour la Corse ». ~ *Page 11* : ©F. Zvardon - Port Autonome de Strasbourg.

BL899846

Page 12 : ©Port Boulogne Calais - Port de Boulogne - Pêche. ~ *Page 13* : ©CCIMBO/G. Pachoutine - Port de Brest - Vue de la plate-forme multimodale depuis le site de réparation navale avec un feeder en opération.

Port de Marseille Fos
Création du port : 600 av. J.-C.
Trafic total 2016 : 81 MT et 1.79 M EVP

©Port de Marseille Fos

“ Un port est un séjour charmant pour une âme fatiguée des luttes de la vie. L’ampleur du ciel, l’architecture mobile des nuages, les colorations changeantes de la mer, le scintillement des phares, sont un prisme merveilleusement propre à amuser les yeux sans jamais les lasser. Les formes élancées des navires, au gréement compliqué, auxquels la houle imprime des oscillations harmonieuses, servent à entretenir dans l’âme le goût du rythme et de la beauté. Et puis, surtout, il y a une sorte de plaisir mystérieux et aristocratique pour celui qui n’a plus ni curiosité ni ambition, à contempler, couché dans le belvédère ou accoudé sur le môle, tous ces mouvements de ceux qui partent et de ceux qui reviennent, de ceux qui ont encore la force de vouloir, le désir de voyager ou de s’enrichir. ”

CHARLES BAUDELAIRE

Guadeloupe Port Caraïbes
Date de création du Port : 1759,
création du Port du Petit cul de sac marin
Trafic total 2016 : 3.7 MT et 1.1 M de passagers

©Guadeloupe Port Caraïbes - Terminal Croisière

SOMMAIRE

CHAPITRE 01 DE 1917 À 1926 PAGE 18

CHAPITRE 02 DE 1927 À 1936 PAGE 28

CHAPITRE 03 DE 1937 À 1946 PAGE 38

CHAPITRE 04 DE 1947 À 1956 PAGE 48

CHAPITRE 05 DE 1957 À 1966 PAGE 58

CHAPITRE 06 DE 1967 À 1976 PAGE 68

CHAPITRE 07 DE 1977 À 1986 PAGE 78

CHAPITRE 08 DE 1987 À 1996 PAGE 88

CHAPITRE 09 DE 1997 À 2006 PAGE 98

CHAPITRE 10 DE 2007 À 2017 PAGE 108

CHAPITRE 11 2017/... PAGE 124

Épilogue PAGE 136

Lexique PAGE 142

Bibliographie PAGE 144

HAROPA - Port du Havre
Création du port : 1517
Trafic 2016 : 66 MT et 2.51 M EVP

©Eric Houri/HAROPA - Port du Havre

CHAPITRE
01

1917
1926

“Je respire fumée, vapeur,
senteurs et brise avec délices.
J’aime jusqu’à la poussière de paille et de charbon qui s’élève des quais ;
jusqu’aux odeurs extraordinaires des docks et des hangars
où les fruits, le pétrole, le bétail, les peaux vertes, les planches de sapin,
les soufres, les cafés composent leurs valeurs olfactives.”

PAUL VALÉRY

SUJETS CLÉS DE 1917 À 1926

- **Organisation du Crédit Maritime Français**
- **Trafics des ports maritimes français**

AGPF*

1917

- Genèse et création de l'Association des Grands Ports Français

1918

- Création et édition de l'Atlas des Grands Ports Français
- Situation de la Marine Marchande (pendant et après la guerre)
- Travaux d'aménagement du Port de Bordeaux (après-guerre)
- Travaux d'aménagement du Port de Dunkerque (après-guerre)
- Situation des grands ports, besoins de guerre
- Amélioration des conditions de circulation des chemins de fer et travaux

1919

- Décentralisation
  Arrêté ministériel du 26 février 1919
- Journée de 8 heures aux entreprises de manutention
  Loi du 23 avril 1919

1920

- Autonomie des ports
  Loi du 12 juin 1920
- Reconstitution de la flotte commerciale
- Encombrement des ports de commerce maritime et remèdes

1920

- Projet de convention sur l'indemnité de chômage et celle fixant l'âge d'admission des enfants au travail

1921

- Surtaxes d'entrepôts et d'origine
- Police Sanitaire Maritime
  Décret du 26 novembre 1921

1923

- Régime international des ports maritimes - Genève
- Renchérissement du coût de la vie et agitation ouvrière dans les ports

1924

- Extension des marchés des produits coloniaux et des relations de la France avec ses colonies

1925

- Exposition coloniale à Paris

UCCM*

1920

- Genèse et création de l'Union des Chambres de Commerce Maritimes
- Autonomie des ports
  Loi du 12 juin 1920
- Reconstitution de la flotte commerciale
- Rétablissement des tarifs à prix fermés
  Décision du 11 février 1920
- Taxation des produits de la pêche
- Importation des charbons américains

1920

- Projet de convention sur l'indemnité de chômage et celle fixant l'âge d'admission des enfants au travail
- Convention franco-américaine
  Contrat Claveille-Parker
- Réforme des droits de quai

1921

- Contrat collectif d'assurance des chambres de commerce maritimes
- Surtaxes d'entrepôts et d'origine

1922

- Création d'un Office National des Ports Maritimes
- Acquisition de matériel de port en Allemagne
- Formalités pour l'exécution des travaux dans les ports autonomes et non autonomes
- Administration des ports non autonomes
- Congrès des pêches maritimes

1923

- Réglementation de l'occupation des terre-pleins des ports maritimes
- Régime international des ports maritimes - Genève

1924

- Création et protection des dépôts d'hydrocarbures dans les ports de commerce

1926

- Suppression de la patente de santé
- Révision du tarif général des douanes

BUREAU ASSOCIATION DES GRANDS PORTS FRANÇAIS EN 1917

Président
M. CHAUMET
(Sénateur, ancien Ministre)

Vice-présidents
M. ARTAUD
(Pdt. CCI Marseille),
M. BRUNDEAU (Sénateur),
M. DAVID-MENNET
(Pdt. CCI Paris),
M. DE PEROUSE
(Pdt. du Comité Central des Armateurs de France)

Secrétaires
M. HERSENT (Ingénieur),
M. GIRAUD
(Pdt. Société Générale des Transports Maritimes),
M. HUYARD
(Pdt. CCI Bordeaux),
M. PHILIPPAR
(Dir. Compagnie des Messageries Maritimes)

Secrétaire général
M. ARNAUD
(Dir. Compagnie des Chargeurs Réunis)

Trésorier
M. DAL PIAZ
(Dir. Compagne Générale Transatlantique)

Conseillers
M. COUVERT,
M. DELAROCHE-VERNET
(Député Saint-Nazaire),
M. GUIST'HAU (Député Nantes), M. LEVERDIER
(Pdt. CCI Rouen),
M. SIBILLE (Député Loire-Atlantique), M. TRSYTRAM
(Sénateur)

©Port de Marseille Fos - Transport des sacs de café torréfié au Port de Marseille.

« TOUS POUR UN, UN POUR TOUS ! »

LA DEVISE DES GRANDS PORTS FRANÇAIS

Le 13 juillet 1917, le bureau de l'Association des Grands Ports Français est constitué sous la volonté d'élus et représentants des grands ports français. Un homme plus particulièrement en est à l'origine, il s'agit de Jules-Charles-Théodore Roux, né à Marseille le 14 novembre 1841 et mort à Paris le 6 mars 1918, armateur, industriel et homme politique français. L'objectif de la nouvelle entité est **« l'émancipation totale des grands ports »** en opposition à la centralisation, afin de pouvoir se développer dans le contexte de la Première Guerre mondiale (1914-1918), à l'heure où les ports sont réquisitionnés pour l'effort de guerre. En effet, tout au long du conflit, les ports français doivent faire face à une hausse du trafic à la fois maritime et ferroviaire. Les importations explosent tandis que la France accueille toujours plus de troupes (et leur ravitaillement) en provenance d'abord de l'empire britannique puis des États-Unis, sans compter bien sûr ses propres troupes coloniales. Cette hausse n'est évidemment pas répartie uniformément dans les différents ports. Elle est particulièrement importante dans les ports du nord de la France avec des augmentations de près de 300% pour les ports de Fécamp et du Tréport, peu fréquentés en temps normal, ou de 170% pour Boulogne.

Le programme de l'Association est résumé en une phrase par son Président Charles Chaumet lors d'une réunion en mars 1918 :

« Solidarité des grands ports ! »

Les réunions se tiennent alors au 2-3, rue des Italiens dans les locaux de la société foncière CHEREMETEF. L'Association rassemble les représentants des ports mais aussi les personnalités politiques, techniques, financières, commerciales et industrielles, sociétés, associations, comités qui « s'intéressent à la prospérité des ports. »

(C.A. AGPF - séance du 23 juillet 1917).

En 1920, les représentants des chambres de commerce maritimes, sont accueillis au sein de l'Association des Grands Ports pour tenir leur réunion mensuelle. En octobre 1920, ce groupement devient autonome avec la création des statuts de l'Union des Chambres de Commerce Maritimes :

> “SOLIDARITÉ DES GRANDS PORTS !”

« L'Union des chambres de Commerce Maritimes a pour but de grouper, en vue de l'étude et de la défense de leurs intérêts communs, toutes les chambres de commerce de France et d'Algérie ainsi que les chambres de Paris et de Strasbourg. Pourront également y adhérer les conseils d'administration des ports autonomes auxquels est applicable la loi du 12 juin 1920. »

« L'Union se propose d'étudier toutes les questions relatives aux ports, à la navigation, à la marine marchande, à la pêche maritime, et, d'une manière générale, à l'expansion économique de la France. De provoquer toutes mesures législatives ou administratives et de prendre toutes initiatives dans ce but. »

(Art.1er Statuts UCCM de 1920).

©Grand Port Maritime du Havre LGD - 1950.

ZOOM SUR... 1920 LOI D'AUTONOMIE DES PORTS

La révolution technique de la vapeur, puis celle de la coque métallique du dernier tiers du XIXème aura pour conséquence l'établissement de lignes régulières transatlantiques et une augmentation de taille et de tirant d'eau des navires auxquels les ports français doivent faire face. Selon Bruno Marnot[1], fin des années 1890 les ports français décrochent dans la hiérarchie européenne : « Marseille, qui reste le plus grand port français, voit certes son tonnage augmenter de 153% entre 1870 et 1901, mais reste loin derrière les performances d'établissements comme Hambourg (+503%), Anvers (+449%) ou même sa rivale directe, Gênes (+210%). Aussi, le port phocéen passe-t-il du troisième au sixième rang européen. Dunkerque, en dépit d'une hausse du tonnage de 303% en trente ans, ne parvient pas à se hisser au-delà de la douzième place. » Ceci vaut aussi pour le Havre qui passe de la quatrième place en 1870, à la huitième en 1890 et à la neuvième en 1908[2]. Les raisons invoquées sont multiples, dont : le sous-investissement par rapport aux concurrents, la mauvaise desserte de l'hinterland et la bureaucratie liée à une centralisation des décisions qui masque en réalité un débat politique sur la dispersion ou la concentration des investissements dans quelques ports majeurs.

Étienne Huyard[3] montre comment la loi d'autonomie de 1920, promulguée après la Première Guerre mondiale, améliore la loi d'autonomie de 1912 et dans quelle mesure elle lui semble liée à la création de l'Union des Chambres de Commerce Maritimes en 1920. Pour lui, l'État a peu à peu retiré aux pouvoirs locaux leurs prérogatives dans un processus qui a abouti vers 1850 et qui s'est prolongé avec le programme Freycinet en faisant porter aux collectivités régionales une part croissante du financement des travaux portuaires. La critique du système est triple : lourdeur de concertation entre les multiples administrations centrales impliquées, perfectionnisme des ingénieurs du service maritime et des ponts et chaussées, absence de pouvoir des chambres de commerce.

Ainsi, pour remédier à ces lourdeurs administratives, **une loi d'autonomie est votée le 5 janvier 1912** qui prévoyait de transformer le port en établissement public présidé de droit par le président de la chambre de commerce, mais le décret d'application en complexifie la mise en œuvre.

Réunies dès 1917 sous l'égide de l'Association des Grands Ports nouvellement créée, les chambres de commerce vont proposer un nouveau projet de loi dès 1919 et s'efforcer de veiller sur deux sujets principaux : la création du poste de directeur du port et sa nomination par le Ministre après avis du conseil ; le maintien du caractère facultatif de ce statut.

In fine, la loi sera adoptée malgré l'opposition des chambres de commerce, même si un rééquilibrage du texte interviendra avec le décret du 23 septembre 1921. Les dispositions principales en sont les suivantes :

- Possibilité de confier l'administration du port à un organisme local, qualifié d'établissement public selon un régime institué par décret en Conseil d'État et sur proposition des ministres intéressés. Lequel décret fixe aussi la circonscription du port.

- Un conseil d'administration de 9, 15 ou 21 membres avec 2 collèges :
  - représentants des chambres de commerce, du conseil général, du conseil municipal de la principale ville, des chemins de fer d'intérêt général, de l'administration des finances et des ouvriers du port ;

- membres choisis parmi les usagers du port, avec des personnalités qualifiées pour la construction et l'exploitation des ports.

~ Un directeur choisi sur une liste de trois candidats établie par le conseil d'administration et nommé par décret.

~ Des fonctions de président du conseil d'administration incompatibles avec les mandats de sénateur ou de député ; une incompatibilité entre le mandat d'administrateur et la situation de fonctionnaire ou d'agent payé par le port, qui s'étend aux entrepreneurs des services que le port administre.

Après la promulgation de la loi le 12 juin 1920, le régime de l'autonomie sera appliqué aux ports maritimes de Bordeaux et du Havre par décret du 13 novembre 1924 et au Port fluvial de Strasbourg par une loi du 26 avril 1924 analogue à celle de 1920.

PRINCIPALES RÉFORMES PORTUAIRES DEPUIS LA LOI DE 1920

©Archives du Port de Bordeaux - Quai des Chartrons Hangar A, déchargement de pomerol - Mars 1933.

Geoffroy CAUDE
Actuellement membre permanent du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable et Président de l'Association Mondiale des Infrastructures de Transport Maritimes et Fluviales (AIPCN).

Il a principalement œuvré de façon opérationnelle dans le secteur fluvial (SN Nancy, DTT/STVN) et portuaire (Port du Havre, UPF), ainsi que pour le rayonnement scientifique et technique de ces secteurs comme Directeur du Centre d'Études Techniques Maritimes et Fluviales (CETMEF).

6 SEPTEMBRE 1947

Loi sur l'organisation du travail de manutention dans les ports.

29 JUIN 1965

Loi sur les ports maritimes autonomes.

22 JUILLET 1983

Loi de décentralisation.

9 JUIN 1992

Loi modifiant le régime de travail dans les ports maritimes (réforme dite Le Drian) qui autorise le recrutement de dockers par des entreprises de manutention portuaire grâce à des contrats de travail de droit commun.

6 MAI 1995

Décret précisant les conditions de constitution de droits réels sur le domaine public suivi d'un autre décret, du 2 décembre 1996, permettant aux ports autonomes de délivrer des titres d'occupation sur le domaine de l'État qui leur a été confié.

2004-2007

Loi du 13 août 2004 : transfert de 13 ports d'intérêt national aux autorités portuaires décentralisées.

2008-2011

Loi du 4 juillet 2008 : transformation des 7 ports autonomes en grands ports maritimes et transfert des outillages et des personnels aux opérateurs de manutention.

2012-2013

Application de la réforme aux 4 ports des DOM.

20 JUILLET 2016

Loi sur l'économie bleue d'Arnaud Leroy.

UNE DATE, UNE HISTOIRE… LE PORT AUTONOME DE STRASBOURG : UN PORT RHÉNAN DANS LA VILLE DEPUIS 90 ANS

L'histoire de Strasbourg et celle de son port sont étroitement liées. **De tout temps, les activités fluviales ont contribué à la vitalité de la cité** : au Moyen-Âge, l'activité portuaire se concentre sur l'Ill*, près de l'Ancienne Douane et s'étend ensuite vers les quais des bateliers et des pêcheurs.

Au XIXe siècle, Strasbourg est reliée au réseau intérieur français par les canaux du Rhône au Rhin et de la Marne au Rhin ouverts respectivement en 1832 et 1853. La ville se tient à l'écart du Rhin notamment à cause des crues (1422, 1480, 1570, 1641, 1852…) mais profite de la situation privilégiée du fleuve qui, déjà, constitue un axe commercial majeur entre les Pays-Bas et la Suisse. La liaison fluviale entre la zone portuaire du centre-ville s'effectue par le Rheingiessen et le petit Rhin (secteur de la Place de Zurich, rue du Maréchal Juin).

Le bassin de l'hôpital est creusé dans les années 1880 pour l'accueil des péniches de canal. Puis le bassin d'Austerlitz, véritable origine du Port Rhénan d'aujourd'hui, accueille le premier bateau à vapeur en 1892. Au début du XXe siècle sont creusés les bassins du commerce et de l'industrie, marquant l'ouverture directe sur le Rhin. Le port est alors municipal.

En 1926, le Port Autonome de Strasbourg est créé sous la forme d'un établissement public, en application d'une convention entre l'État et la ville de Strasbourg, pour assurer l'extension des installations portuaires.

L'établissement poursuit le développement de la circonscription portuaire strasbourgeoise avec la réalisation de l'écluse sud, des bassins des remparts, Vauban et René Graff (1927-1931), du Port aux Pétroles (1927, étendu en 1963), des avant-ports nord (1927) et sud (1935), puis de la partie sud du port (à partir de 1950), ainsi que l'aménagement des zones annexes de Marckolsheim à Lauterbourg.

Le port actuel est aujourd'hui un acteur économique majeur et doit tout particulièrement son succès à l'évolution du transport fluvial rhénan rendu possible par les aménagements successifs du Rhin aux XIXe et XXe siècles qui l'ont rendu navigable quasiment toute l'année. **Deuxième port intérieur français, il est aujourd'hui idéalement placé au cœur de l'Europe, à la croisée de quatre corridors de flux de marchandises**. Il est relié quotidiennement aux grands ports maritimes du nord (Rotterdam et Anvers), par la voie d'eau, le ferroviaire et par la route. Le Port de Strasbourg dispose également de liaisons ferroviaires avec les grands ports maritimes français.

Le Port Autonome réalise et entretient les infrastructures de dessertes et met à disposition des entreprises ses terrains par voie d'amodiation. Il gère au travers de sa filiale « Rhine Europe Terminals » la manutention portuaire sur ses terminaux à conteneurs et colis lourds qui traite plus de 400000 conteneurs par an pour les types de mode de transport fluvial/ferroviaire/routier. Il assure également avec sa seconde filiale « Batorama » des visites en bateaux de Strasbourg et qui transporte plus de 700000 passagers par an.

Jean-Louis JÉRÔME
Directeur général du Port Autonome de Strasbourg depuis 2003 ; Chevalier de la Légion d'honneur ; Ingénieur général des ponts, eaux et forêts ; Président des sociétés BATORAMA SAS et Rhine EUROPE TERMINALS SAS ; Vice-président de la Fédération Européenne des Ports Intérieurs et membre du Comité Exécutif ; Vice-président de l'Association Française des Ports Intérieurs.

Durant sa carrière, il a été Ingénieur chargé de l'arrondissement grands travaux à la Direction Départementale de l'Équipement de Moselle de 1985 à 1990, Directeur de l'Aménagement et des Équipements au Conseil général du Bas-Rhin de 1990 à 2001, puis Directeur de l'OPUS 67 de 2001 à 2003. Jean-Louis Jérôme était, de 2003 à 2012, Chef du service de la Navigation de Strasbourg, Directeur interrégional de VNF et Commissaire de la France auprès de la Commission centrale pour la navigation du Rhin.

©Port Autonome de Strasbourg - Écluse nord, ouvriers portuaires - 1932.

LES CHIFFRES DE 1917 À 1926...

39 340,85 FRANCS
Solde de l'exercice de l'AGPF en 1917.

51 000 000 TONNES
Trafic maritime des Grands Ports Français en 1917.

15 HEURES 30
1er et 3e mardi de chaque mois, réunion du bureau de l'AGPF en 1918.

1 080 000 000 FRANCS
Crédit pour la reconstitution de la flotte commerciale française en 1920.

192 000 TONNES
Matériel de port livré par l'Allemagne pour les alliés en 1920.

1 098 508 TONNEAUX
Perte de guerre pour la France en 1920.

60 FRANCS
Prix de l'Atlas des Grands ports français en 1921.

37%
Augmentation moyenne du trafic des ports français entre 1921 et 1922.

120 FRANCS
Prix de l'Atlas des Grands ports français en 1924.

14 186 206 TONNES
Tafic du Port du Havre en 1925, entrées et sorties en tonneaux de jauge.

40 000 000 FRANCS
Crédits pour les travaux des ports accordés en 1926.

25
Membres de l'Union des Chambres de Commerce Maritimes en 1926.

52 000 000 FRANCS
Projet de développement des bassins sud de la Joliette, du Port de Marseille en 1926.

LE PORTRAIT
D'ARMATEURS DE FRANCE

©Brittany Ferries.

JEAN-MARC ROUÉ, PRÉSIDENT D'ARMATEURS DE FRANCE

Fondée en 1903, Armateurs de France est l'organisation professionnelle des entreprises de transport et services maritimes, soit une cinquantaine d'entreprises et 46000 emplois à travers le monde. Tous les secteurs d'activités y sont représentés : vrac solide ou liquide, conteneurs, ferries, croisières, activités « offshore », océanographie et recherche sous-marine, remorquage, services aux Energies Marines Renouvelables (EMR) ou encore pose de câbles sous-marins.
Forts de champions mondiaux mais également d'un tissu très dense de petites et moyennes entreprises sur tout le littoral et outremer, les armateurs français sont aux avant-postes de la mondialisation et assurent le lien entre la France et le reste du monde.
Armateurs de France a pour mission de représenter ses membres auprès des instances françaises, communautaires et internationales, de défendre et promouvoir les intérêts des entreprises maritimes françaises, d'assurer la promotion de l'image du transport maritime, de négocier les conventions collectives et les accords de branches, d'informer et conseiller ses adhérents.

AVEC L'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA LOI LEROY, PREMIER PAS VERS UNE POLITIQUE DE FILIÈRE INDUSTRIELLE DÉDIÉE À L'ÉCONOMIE MARITIME.

22 JUIN 2016

www.armateursdefrance.org
www.marinemarchande2025.com
@ArmateursFR

L'INTERVIEW

ARMATEURS DE FRANCE EST MEMBRE DE L'ASSOCIATION DES PORTS FRANÇAIS DEPUIS SA CRÉATION EN 1917 ET AUJOURD'HUI MEMBRE DU CARREFOUR DES PROFESSIONNELS PORTUAIRES AU SEIN DE L'UNION DES PORTS DE FRANCE. POUVEZ-VOUS REVENIR SUR VOS RELATIONS AVEC LES PORTS FRANÇAIS ?

Les ports français sont des partenaires historiques et essentiels des armateurs. C'est pourquoi notre organisation est très attachée aux instances de coopération et de dialogue, telles que le Carrefour des Professionnels Portuaires ou autres instances plus informelles au sein desquelles armateurs et acteurs portuaires peuvent travailler à l'élaboration de positions communes pour le développement des ports français, et plus largement du transport et des services maritimes. En outre, depuis plusieurs années, nous sommes aux côtés des ports français pour impulser un nouveau mouvement de relance des ports français, parce que nous avons foi en leur fort potentiel.

EN TANT QUE REPRÉSENTANT DES ARMATEURS, POUVEZ-VOUS DRESSER SUCCINCTEMENT LE PORTRAIT DES ARMATEURS FRANÇAIS AUJOURD'HUI ET LEURS PERSPECTIVES D'AVENIR ?

Les entreprises maritimes françaises s'appuient sur un vaste tissu de petites et moyennes entreprises (PME), qui représentent 80% des membres d'Armateurs de France, ainsi que sur des champions mondiaux. Ces entreprises ont fait le choix patriotique de garder un cœur de flotte sous pavillon français et de conserver d'importants sièges sociaux en France, malgré une concurrence internationale exacerbée. Nous avons le devoir de travailler avec tous les partenaires de la filière pour renforcer nos entreprises, nos emplois, notre flotte et l'économie de nos territoires, et créer une dynamique globale pour l'essor de la France maritime. Les armateurs sont plus que jamais tournés vers l'avenir, convaincus de la nécessité de développer une logique de filière.

Les armateurs français tirent leur épingle du jeu de la concurrence internationale, grâce à de précieux atouts. Avec une moyenne d'âge de sept ans, la flotte française est l'une des plus jeunes, des plus sûres et des plus diversifiées au monde. Elle bénéficie du savoir-faire de nos marins, fondé sur une formation de haut niveau, dispensée par l'École Nationale Supérieure Maritime. Enfin, notre industrie a investi dans l'innovation, réel avantage compétitif : nouveaux modes de propulsion, partenariats avec des start-ups pour simplifier la chaîne de transport, branchement électrique des navires à quai, systèmes innovants de traitement des eaux de ballast, etc.

S'IL NE FALLAIT EN RETENIR QU'UN : QUEL FAIT MARQUANT, PÉRIODE, RÉFORME, LOI… REPRÉSENTE « LE » TOURNANT MAJEUR DANS L'HISTOIRE DES PORTS FRANÇAIS IMPACTANT DIRECTEMENT LES ARMATEURS ?

La réforme portuaire de 2008 a été une avancée majeure pour les ports et les armateurs : gestion des infrastructures repensée, outillage et personnel grutier transférés à des opérateurs privés, réorganisation de la gouvernance des grands ports maritimes. Ces mesures ont redonné confiance aux investisseurs et aux clients des ports français et ont, ainsi, augmenté la productivité des terminaux portuaires, élément essentiel pour les armateurs dans le choix d'une escale. L'enjeu est désormais de consolider le modèle économique et la fiabilité sociale de nos ports, y compris pour nos ports décentralisés. Nos ports maritimes et intérieurs doivent être encore mieux desservis et coordonnés, plus fiables. Ils doivent faire l'objet d'une politique pleine et entière de simplification et de développement industriel.

> “LES ARMATEURS SONT LES PREMIERS À JUGER DE L'ATTRACTIVITÉ D'UN PORT”

ET L'AVENIR DES PORTS FRANÇAIS, COMMENT L'IMAGINEZ-VOUS ?

Les armateurs sont les premiers à juger de l'attractivité d'un port en décidant d'y faire escale ou non. Ce choix dépendra de plusieurs facteurs comme le niveau du tirant d'eau, la rapidité des opérations de manutention et des services portuaires, ou encore la disponibilité de moyens multimodaux pour desservir l'hinterland. Pour les armateurs français, les trois priorités de la politique portuaire sont les suivantes : le désenclavement des ports français et son corollaire, le développement des modes massifiés ; la consolidation du modèle économique portuaire et la synergie entre les ports français, sur le modèle d'HAROPA ; l'adoption d'une politique industrialo-portuaire adaptée en termes d'infrastructures (Énergies Marines Renouvelables, Gaz Naturel Liquéfié).

L'avenir des ports français passe aussi par des innovations, telles la simplification et la numérisation des formalités administratives pour les navires en escale - en résumé être capables d'être à l'écoute de leurs clients armateurs et de répondre à leurs besoins pour améliorer nos performances.

UNE QUESTION À ADRESSER AUX PORTS FRANÇAIS ?

Le monde maritime se met à l'heure du smart : les ports sont-ils prêts ?

Port Autonome de Nouvelle-Calédonie
Création du port : 1854
Trafic total 2016 : 5.18MT et 0.11M EVP

©Pierre-Alain Pantz

CHAPITRE
02

1927
1936

“ Toutes les puissances du globe sont là,
***dans la ville maritime**, où débarquent, brûlent et passent les races multipliées.*
Dans la cohue des idiomes, au hasard des chants et des rixes, et surgissant des faits divers,
***j’exalte toutes les puissances.** ”*

LOUIS BRAUQUIER

SUJETS CLÉS DE 1927 À 1936

~ **Trafics des ports**
~ **Financement et travaux dans les ports**

AGPF*

1927
~ Application du plan Dawes
~ Programme d'extension du Port de Marseille
~ Révision du tarif général des douanes
~ Relations maritimes entre la France et les colonies, amélioration des ports coloniaux

1928
~ Exposition internationale des ports maritimes à Vienne
~ Le Port d'Anvers, son passé, son présent, son avenir

1929
~ Ports coloniaux de l'Afrique-Occidentale et Équatoriale

1930
~ Construction et réparation des navires dans les ports français

1932
~ Création de zones franches dans les ports maritimes et fluviaux
~ Organisation des grands marchés français de bois coloniaux

1933
~ L'avenir des ports coloniaux français
~ Relations commerciales franco-portugaises

1934
~ Visite des ports français par le Port of London Authority

1934
~ Programme de grands travaux contre le chômage

1935
~ Les ports coloniaux dans l'économie impériale française

1936
~ Application de la semaine de 40 heures aux travaux de chargement et de déchargement dans les ports

UCCMPFM*

1927
~ Révision du tarif général des douanes

1987
~ Régime d'importation du pétrole Loi du 30 mars 1928
~ Exposition internationale des ports maritimes à Vienne

1930
~ Exposition internationale maritime d'Anvers
~ Importation des vins étrangers par les ports français - Loi du 01 janvier 1930
~ Navigation côtière Loi du 26 décembre 1930

1931
~ Exposition coloniale internationale de Paris

1932
~ Application de la loi sur les assurances sociales au personnel des chambres de commerce maritimes et des ports autonomes

1932
~ Conditions d'exploitation des ports coloniaux
~ Projet de constitution d'une « Union Française des Industries Exportatrices »

1933
~ Concurrence faite aux ports français par les ports étrangers

1934
~ Suspension provisoire des surtaxes de provenance dans le cas de grève ou de lock-out dans les ports français
~ Programme de grands travaux contre le chômage

1935
~ Conséquences de la dévaluation de la monnaie belge pour les ports français de la Manche et de la Mer du Nord
~ Régime du pilotage dans les ports coloniaux
~ Exonération et réductions des péages locaux en faveur des navires de croisières

1936
~ Projets d'application du monopole de pavillon au transport des riz coloniaux
~ Mouvements grévistes dans les ports français
~ Projets des grands travaux
~ Conditions de travail dans les ports français - Loi du 31 décembre 1936

BUREAU DE L'UNION DES CHAMBRES DE COMMERCE MARITIMES ET DES PORTS FRANÇAIS MARITIMES

1927

Président
M. CHAUMET
(Sénateur, ancien Ministre)

Président honoraire
M. HUYARD
(Pdt. honoraire
CCI Bordeaux)

Vice-présidents
M. DAVID
(Pdt. CCI Marseille),
M. LAVOCAT
(Pdt. CCI
Boulogne-sur-Mer),
M. DE VIAL
(Pdt. C.A. Port Autonome
de Bordeaux)

Secrétaire
M. PASQUIER
(Pdt. CCI du Havre,
Pdt. C.A. du Port
Autonome du Havre)

Secrétaire général
M. GUSTINE
(Membre CSMM)

Trésorier
M. CORRE
(Pdt. CCI de Brest)

©Union des Ports de France - Exposition internationale d'Anvers - 1930.

« RECONSTRUCTION & RAYONNEMENT DES PORTS FRANÇAIS »

L'UNION AU SERVICE DES PORTS

En 1927, l'Association des Grands Ports Français et l'Union des Chambres de Commerce Maritimes et des Ports Français Maritimes cohabitent depuis six ans. Elles partagent les mêmes locaux, les services administratifs et le délégué général. Les membres de l'Union sont convoqués tous les mois « par les soins du Bureau qui indique les questions inscrites à l'ordre du jour » et « une assemblée générale a lieu tous les ans, elle approuve les comptes et procède aux diverses élections. » *(Art.5&6 Statuts de 1927)*. Certains thèmes généraux sont étudiés simultanément par les deux associations qui sont alors amenées à travailler ensemble. **Dissemblance et complémentarité forment ce duo portuaire.**
« Les ressources de l'Union des Chambres de Commerce Maritimes et des Ports Français Maritimes sont constituées par les cotisations annuelles des adhérents [...]. Cette cotisation est calculée de façon à parfaire aux charges budgétaires arrêtées par l'assemblée et répartie entre les adhérents proportionnellement à la jauge des navires, au tonnage des marchandises et au nombre des passagers. » *(Art.8 Statuts de 1927)*.
A contrario, les membres de l'Association des Grands Ports Français ont une cotisation fixe de 500 à 50 francs selon les catégories : membres bienfaiteurs, membres fondateurs et membres actifs.

> “DISSEMBLANCE ET COMPLÉMENTARITÉ FORMENT CE DUO PORTUAIRE.”

Dans le contexte de l'entre-deux-guerres, les ports français connaissent de profondes mutations :

- D'abord avec **la remise en état des ports de Dunkerque, Boulogne et Calais,** sous le contrôle des armées anglaises et américaines. En effet, on veut et doit utiliser ces ports pour accueillir les vivres et matériaux nécessaires à la **reconstruction**.
- Puis avec **la loi du 30 juin 1928 qui organise les activités pétrolières en France et la construction de nombreuses raffineries, la plupart d'entre elles se situant à la périphérie des zones portuaires.**

En 1929, la « crise économique » conduira au développement de la marine marchande et des ports français sur le marché colonial. Des lignes commerciales partent de Marseille pour l'Afrique du Nord. La métropole exporte notamment du ciment, du sucre, des engrais, des produits manufacturés et importe des minerais, du phosphate, des moutons, des fruits, du vin... La France devient le second empire colonial, avec des possessions dans la plupart des régions du globe. « En France, la crise de sous-production alimentaire, la situation financière, et aussi la dette de reconnaissance contractée pendant la guerre, déterminent un accroissement des relations avec les colonies. On voit de sorte le commerce colonial passer de 150000 tonnes en 1920 à plus de 450000 tonnes en 1930 »[4].
L'heure est aussi aux **grandes expositions internationales**, auxquelles participent activement les ports français sous l'égide de nos deux associations **qui présentent sous un unique pavillon la diversité des ports français et leur rayonnement.**

©ADCK CCT - Port de Nouméa - Avant 1950.

ZOOM SUR… LES PORTS DES COLONIES FRANÇAISES DURANT L'ENTRE-DEUX-GUERRES

Le 11 janvier 1933, l'Association des Grands Ports Français donne une conférence sur l'avenir des ports coloniaux français. Elle commence ainsi : « Une première constatation s'impose, dans les 13 grands ports d'administration française […] on trouve 6 ports de la France d'outre-mer. Alger occupe le quatrième rang après Dunkerque ; Oran, Casablanca et Saigon, les sixième, septième et huitième rangs, après Bordeaux ; Bône, le onzième, après Sète ; et Haiphong, le treizième, après Nantes ».
En 1933, le Port d'Alger, adhérent de l'Association, traite 3,5 millions de tonnes de marchandises.

Dans les années 1930, la France est le deuxième pays colonisateur après la Grande-Bretagne. Elle contrôle de nombreux pays d'Afrique et du Maghreb et a fondé l'Afrique-Occidentale française et l'Afrique-Équatoriale française, qui représentent ensemble pas moins de 11 pays. En Asie, ses colonies sont regroupées dans l'Union Indochinoise.
En 1927, l'AOF exporte 748000 tonnes de marchandises et l'AEF 350000 tonnes.

D'après Claire Laux, « pendant près de cinq siècles, l'un des premiers actes des européens colonisateurs est la fondation de ports, phénomène qui, à l'époque contemporaine, prend une tout autre ampleur, certains de ces ports devenant des complexes industrialo-portuaires en même temps que de véritables global cities […]. Ces ports se définissent alors par un certain nombre de flux et de fonctions liés ou non à la situation coloniale, cette dernière pouvant créer une hyperspécialisation ou au contraire un phénomène de concentration des fonctions et des activités. Interfaces entre les métropoles et les colonies mais aussi parfois entre les différentes régions des empires, ils sont des lieux essentiels […] tant sur les plans militaire et économique que social et culturel[5] ».

LE JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE D'HIER À AUJOURD'HUI

MEMBRE DE L'ASSOCIATION DES GRANDS PORTS FRANÇAIS DÈS 1927.

Né en 1919, le Journal de la Marine Marchande a eu plusieurs noms. Journal de la Marine Marchande et de la Navigation Aérienne à ses débuts, il s'est ensuite appelé Journal de la Marine Marchande et des Transports Multimodaux avant de devenir le Journal de la Marine Marchande. Il n'a jamais cessé de paraître même pendant les heures noires de la Seconde Guerre mondiale. Hebdomadaire de son origine à 2017, il s'est adapté aux nouvelles normes de lecture de son public en devenant mensuel tout en conservant une lettre hebdomadaire. En fin d'année 2017, un site internet dédié devrait être disponible avant de préparer son centenaire.

Hervé DEISS.

« Une du JMM le 1er septembre 1949 :
Le bananier Djoliba de la compagnie maritime Fraissinet en opération dans le port d'Abidjan. »

ZOOM SUR... LES PORTS DES COLONIES VUS PAR LE JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE

Le Journal de la Marine Marchande est né le 10 avril 1919. Dès son origine, sa vocation à informer les opérateurs de la chaîne logistique maritime a pris le dessus. Il a conservé, au cours des années, une analyse des trafics portuaires.

Les trafics portuaires sont divisés en deux rubriques distinctes. La première traite des trafics des ports français qui vont de Dunkerque à Saigon en passant par Dakar, Alger, Oran, Casablanca et Marseille. **Jusqu'à la décolonisation, ces ports seront intégrés avec les établissements français**. Le journal comprendra aussi une rubrique « En direct de nos colonies » dans laquelle il traite des activités maritimes et portuaires locales. La seconde rubrique est destinée aux trafics des autres ports du monde. Ainsi, dans son édition du 17 août 1939, soit quinze jours avant la déclaration de la guerre, le JMM publie un article sur « la puissance économique de l'Afrique du Nord ». Un texte qui commence par ces mots : « Au moment où les États totalitaires émettent la ridicule prétention de disloquer notre empire, nous publions une étude qui n'a pas d'égale dans les archives publiques et privées. » Dès le numéro du 7 septembre, le journal sera, comme ses confrères, victime de la censure mais continuera de paraître. **Après-guerre, la rubrique des ports des colonies changera de formule et deviendra, « Dans les ports d'outre-mer ». Elle regroupera les ports des colonies mais aussi ceux des départements et territoires d'outre-mer comme la Guyane, la Martinique, la Guadeloupe ou encore la Nouvelle Calédonie.**

Hervé DEISS
Rédacteur en chef du Journal de la Marine Marchande.

©SEM Lorient Keroman - Port de pêche - Avant 1939.

UNE DATE, UNE HISTOIRE… 1927 LE PORT DE PÊCHE DE LORIENT-KEROMAN

Le développement de la machine à vapeur sur les navires de pêche a conduit à un développement rapide de l'activité halieutique et créé le besoin de la construction d'un port moderne dans la rade de Lorient.

Inauguré en 1927, il fut le plus grand chantier de l'époque en France.

Durant l'entre-deux-guerres, on comptait près de 500 navires de pêche.

La ville et toutes les installations portuaires furent détruites en 1944 par les bombardements des alliés. Il fut donc reconstruit et se développa rapidement pour arriver, dans les meilleures années, à débarquer près de 80000 tonnes de poisson.

Les crises successives concernant surtout les envolées du prix du gas-oil, puis la crise de la ressource, ont modifié fondamentalement le Port de Keroman. De port de débarquement, il est devenu une place de marché attractive et performante.

Aujourd'hui, 275 entreprises sont installées sur le domaine maritime, environ 3000 emplois directs sont générés par l'activité et 110 navires sont immatriculés à Lorient.

Près de 30000 tonnes de poissons sont vendues sous la halle à marée pour un chiffre d'affaire avoisinant les 90 millions d'euros.

Le port de pêche a su s'adapter aux évolutions imposées par des évènements extérieurs.

Environ 300 navires de pêche y vendent leurs prises et des entreprises en rapport avec les produits de la mer s'y implantent. On évalue à environ 100000 tonnes la quantité de produits de la mer travaillées dans les entreprises du port.

Le port s'est modernisé dans toutes ses fonctions : un système informatique permettant les ventes et les achats à distance, une gare routière moderne avec des transports partant vers toute l'Europe, la traçabilité des produits depuis la capture jusqu'au consommateur, la maîtrise de la qualité sous les halles à marées.

Mais Keroman, c'est aussi un lieu de construction, de réparation et d'entretien des navires. Dans ce secteur, le port s'est modernisé par des investissements adaptés qui ont permis un fort développement de ces activités, très créatrices de main d'œuvre et d'innovation : Acquisition d'un élévateur à bateau de 650 tonnes, zone de carénage dont les eaux sont récupérées et traitées, et une certification ISO 14001 qui est la norme environnementale la plus contraignante. Et prochainement une reconnaissance ICPE (Installation Classée pour la Protection de l'Environnement) concernant la déconstruction des navires.

Le Port de pêche de Lorient est orienté vers l'avenir, il a l'objectif d'être un port « durable », c'est à dire : respecter la ressource, respecter les Hommes, respecter les consommateurs, respecter l'environnement.

Maurice BENOISH
1981
Président de la principale Organisation de Producteur
1983
Président de la Coopération Maritime Française
1985
Vice-président de l'Alliance Coopérative Internationale
1987
Président de l'Association Européenne des O.P.
1993
Président de la Société d'Économie Mixte Lorient-Keroman

Né en 1941 à Paris, 4e.
Il a un CAP Pêche, Lieutenant de pêche, patron de pêche.
Il embarque à seize ans sur les chalutiers hauturiers de Lorient. Commandant sur des chalutiers de 54 mètres.
Capitaine d'armement à Abidjan (Côte d'Ivoire) ; armateur d'un navire côtier à Lorient. Au total : vingt-cinq ans de navigation à la pêche.

LES CHIFFRES DE 1927 À 1936...

12 516 000 TONNES
Importation du charbon par les ports français de Boulogne à Nice en 1927.

1 799 000 TONNES
Total des importations / exportations de l'AOF et l'AEF en 1927.

74 388,45 FRANCS
Cotisations de l'exercice 1927 de l'Union des Chambre de Commerce Maritimes.

117 430 000 FRANCS
Crédits pour les travaux, affectés aux ports maritimes en 1928.

5 ANS
Renouvellement du bureau de l'Association des Grands Ports Français en 1928.

810 000
Passagers embarqués et débarqués au Port de Marseille en 1929.

17 000
Ouvriers embauchés par les ports français pour le trafic du charbon en 1931.

48 103 000 TONNES
Trafic total de marchandises des ports français en 1931.

6 %
Régression du trafic de marchandises en 1931 par rapport à celui de 1930.

10 602,40 FRANCS
Recettes provenant de la vente de l'Atlas des Grands ports français en 1932.

144
Adhérents à l'Association des Grands Ports Français en 1933.

21,6 %
Augmentation du trafic des combustibles (charbon et hydrocarbures) dans les ports français entre 1913 et 1935.

12 723
Voitures transportées sur la ligne régulière de paquebots : Calais-Douvres en 1936.

81 000 TONNES
Poissons débarqués en moyenne par le Port de Boulogne en 1936.

LE PORTRAIT

DE L'ASSOCIATION DES UTILISATEURS DE TRANSPORT DE FRET

DENIS CHOUMERT PRÉSIDENT DE L'AUTF

Les chargeurs et leurs représentants sont historiquement membres de l'Association des Grands Ports Français depuis sa création.
Aujourd'hui l'AUTF est membre du Carrefour des Professionnels Portuaires au sein de l'Union des Ports de France.
L'AUTF est l'organisation professionnelle des chargeurs. Elle représente l'ensemble des entreprises qui ont des marchandises à faire transporter (import / export / distribution nationale) que ce soit par des prestataires de transport (routier, ferroviaire, fluvial, maritime ou aérien), des organisateurs de transport ou avec leurs propres moyens de transport. Multisectorielle et résolument multimodale, l'action de l'AUTF s'inscrit dans une démarche globale d'amélioration de la performance opérationnelle, économique et environnementale des chaînes de transport au service de la compétitivité des entreprises et de l'attractivité du territoire.

www.autf.fr
@AUTFchargeurs

L'INTERVIEW

LES CHARGEURS SONT LES PRINCIPAUX CLIENTS DES PORTS « CÔTÉ TERRE ». POUVEZ-VOUS REVENIR SUR VOS RELATIONS AVEC LES PORTS FRANÇAIS ?

Les ports français sont les portes d'entrée naturelles pour les marchandises venant ou étant à destination du marché français. De ce fait, les chargeurs français et leur association, l'AUTF, ont toujours soutenu les ports métropolitains dans leur volonté d'être plus compétitifs. En tant qu'interface entre le monde maritime et le monde terrestre, les ports sont un nœud extrêmement important dont la qualité totale de la chaine est très dépendante.
Cette volonté se concrétise au quotidien par les travaux des « clubs chargeurs » ancrés dans les ports (trois en activité aujourd'hui sur les ports de Dunkerque, Le Havre et Marseille) mais aussi par les échanges et coopérations qui se sont noués depuis de nombreuses années au sein du Carrefour des Professionnels Portuaires, ainsi que directement dans les relations entre nos associations, tant au niveau national qu'européen.

EN TANT QUE REPRÉSENTANT DES CHARGEURS, POUVEZ-VOUS DRESSER SUCCINCTEMENT LE PORTRAIT DES CHARGEURS FRANÇAIS AUJOURD'HUI ET LEURS PERSPECTIVES D'AVENIR ?

En tant qu'entreprises qui produisent, transforment ou distribuent des produits, les chargeurs voient s'éloigner les années de crise qui les ont frappés depuis 2008 et renouent avec la croissance. Pour y faire face et être en mesure de satisfaire leurs clients ils auront plus que jamais besoin de réponses logistiques conjuguant multimodalité, performance et fiabilité, et seront de plus en plus en attente de solutions prenant en compte la lutte contre le réchauffement climatique et contre toutes les nuisances générées par les transports. Digitalisation des transports, numérisation de l'économie, pilotage des données dans des cadres sécurisés seront, au regard des gisements de productivité attendus, au cœur des préoccupations des chargeurs.

> “DIGITALISATION DES TRANSPORTS, NUMÉRISATION DE L'ÉCONOMIE, PILOTAGE DES DONNÉES SERONT [...] AU CŒUR DES PRÉOCCUPATIONS DES CHARGEURS.”

S'IL NE FALLAIT EN RETENIR QU'UN : QUEL FAIT MARQUANT, PÉRIODE, RÉFORME, LOI... REPRÉSENTE « LE » TOURNANT MAJEUR DANS L'HISTOIRE DES PORTS FRANÇAIS IMPACTANT DIRECTEMENT LES CHARGEURS ?

À mon sens, la loi de 1992 est l'élément fondateur d'un changement d'état d'esprit et de la modernisation des ports français. En effet, cette loi mise en œuvre par Jean-Yves Le Drian, alors secrétaire d'État à la Mer, portait sur trois volets principaux que sont la manutention portuaire, la domanialité portuaire et les accès portuaires. Elle a été la première à mettre en place un plan de réforme du statut des dockers et de relance de la filière portuaire, qui sont deux des éléments fondamentaux pour des ports compétitifs. Par ailleurs, la charte signée à Nantes en mars 1992 comprenait des engagements d'accroissement de compétitivité.
Toutefois, ces points sont encore et toujours sur le dessus de la pile avec les dernières règles sur la domanialité, la loi « Bonny » et sa charte où figurent aussi des engagements de qualité de service.
L'histoire est un éternel recommencement.

ET L'AVENIR DES PORTS FRANÇAIS, COMMENT L'IMAGINEZ-VOUS ?

J'imagine des ports français qui restent dans la compétition européenne et qui ne sont pas relégués en bas du classement. Cela ne sera possible que s'ils continuent à rattraper leur déficit de compétitivité grâce à l'effort de toutes les parties prenantes (administrations, terminaux, armateurs, chargeurs, etc.). Ils ne pourront rester dans le concert européen que si les infrastructures de desserte terrestre des modes massifiés sont développées et que si le dialogue social est apaisé. C'est un point fondamental car s'il l'a été pendant plusieurs années, les grèves relatives à la loi « travail » du printemps 2016 ont mis en danger les supply chains des chargeurs français. Il faut aussi identifier, de façon homogène, coordonnée et neutre, le potentiel de contribution future de chacun des ports français sur leur hinterland respectif. Dans un contexte de raréfaction des finances publiques cela permettrait d'identifier les ports « stratégiques » pour y concentrer les investissements nécessaires.

Port de Calais
Création du port : 1190
Trafic total 2016 : 44.2 MT

©Port Boulogne Calais

CHAPITRE
03

1937
1946

*“**Je suis né dans un port,** et depuis mon enfance j’ai vu passer par là des pays bien divers. Attentif à la brise et **toujours en partance,** mon cœur n’a jamais pris le chemin de la mer. Je connais tous les noms des agrêts et des mâts, la nostalgie et les jurons des capitaines, le tonnage et le fret des vaisseaux qui reviennent et le sort des **vaisseaux qui ne reviendront pas.**”*

JEAN DE LA VILLE DE MIRMONT

SUJETS CLÉS DE 1937 À 1946

- **Trafics des ports**
- **Répartition des crédits des ports**
- **Financement et travaux dans les ports**

AGPF*

1937
- Nouveau régime du travail dans les ports français
- Congrès des ports maritimes

1938
- Importations de céréales coloniales

1939
- Suppression des ports autonomes du Havre et de Bordeaux
- Commerce extérieur de la France pendant la guerre

1940
- Situation du cabotage national
- Réparation et assurance des accidents de travail par faits de guerre
- Création d'un Conseil supérieur à l'exportation - Décret du 30 avril 1940
- Utilisation des ports maritimes pour les besoins de la Défense nationale

1941
- Perspectives d'organisation et de reprise du commerce extérieur
- Rétablissement de l'autonomie des ports du Havre et de Bordeaux

1942
- Améliorations à apporter au réseau des voies navigables françaises

1943
- Orientations à donner aux ports français à la fin de la guerre

1943
- Rôle de la navigation fluviale dans l'économie de demain

1944
- Étude du problème de la liaison entre les ports et la route

1945
- Avenir des ports français et programmes de reconstruction
- Accord commercial pour la sauvegarde du trafic des ports français
- Extensions du Port de Marseille
- Reconstruction du Port de Boulogne

1946
- La vie du Port de Cherbourg depuis la libération
- Reconstruction des Ports de Nantes et de Saint-Nazaire

UCCM*

1937
- Convention collective de travail et modèle de statut des ouvriers des outillages publics

1938
- Modalités d'application des 40 heures par semaine aux entreprises de manutention dans les ports - Décret du 27 décembre 1938

1939
- Suppression des ports autonomes du Havre et de Bordeaux

1940
- Perception des péages sur les navires amenant dans les ports français des troupes, du matériel et des approvisionnements destinés aux armées alliées ou à l'État français

1940
- Organisation de la manutention dans les ports - Loi du 28 juin 1940

1941
- Rétablissement de l'autonomie des ports du Havre et de Bordeaux
- Résultats des essais de reprises du trafic entre les ports de l'Atlantique et l'Algérie
- Situation des pilotes de ports de la zone occupée
- Paiement des frais de port par les autorités occupantes ou étrangères
- Enlèvement des denrées périssables arrivées dans les ports - Décret et loi du 24 mars 1941
- Création d'un fonds de solidarité des chambres de commerce

1942
- Charte du travail et les ports
- Répartition entre les entreprises des indemnités de bombardement
- Réquisitions allemandes de matériel de port

1943
- Création d'une société unique de transports maritimes desservant les îles côtières et les estuaires

1944
- Situation des ports français libérés

1945
- Restitution des outillages

1946
- Répartition des engins d'outillage achetés aux États-Unis et en Angleterre
- Dispositions à prévoir dans le traité de paix pour sauvegarder les intérêts des ports français

©Conseil régional de Basse-Normandie - National Archives USA - Cherbourg 1944 - Gare maritime.

> “LES POUVOIRS PUBLICS ONT BESOIN D'ÊTRE INFORMÉS DES NÉCESSITÉS DE L'ÉCONOMIE NATIONALE, DES NÉCESSITÉS D'UNE BONNE EXPLOITATION DES PORTS”

« AGIR ET DÉCIDER ! »

L'UNION FACE À LA GUERRE

Durant la Seconde Guerre mondiale, les deux associations portuaires n'ont cessé de réunir leurs membres tous les mois, à quelques exceptions près.

À l'ouverture de la réunion mensuelle de décembre 1939, Alphonse Rio, Président de l'Association des Grands Ports Français et Ministre de la Marine Marchande, donne la ligne à suivre en cette sombre période : **« Je suis persuadé que pendant toute la durée de la guerre, vous continuerez votre action. Les pouvoirs publics ont plus que jamais besoin d'être informés des nécessités de l'économie nationale, des nécessités d'une bonne exploitation des ports. »**

De 1939 à 1945, les ports sont essentiellement marqués par des questions liées au conflit telles que : l'utilisation des ports maritimes pour les besoins de la défense nationale ; les grandes difficultés d'importations et d'exportations ; le stockage des marchandises et leur protection ; les perturbations apportées aux trafics ; la pénurie de main d'œuvre ; les réquisitions de guerre dans les ports ; l'hinterland et la desserte des ports notamment par voies fluviales et ferrées ; la situation des ports de la zone occupée…

En février 1941, le Président de l'Association des Grands Ports Français rappelle « qu'en ce qui concerne leur régime général et leur outillage, les ports de la zone interdite : Dunkerque, Calais, Boulogne, sont complétement sous l'autorité des allemands, les autorités françaises ne pouvant pratiquement pas y accéder, même pour la simple surveillance de leurs intérêts. »

Le 8 novembre 1944, le Président de l'Union des Chambres de Commerce Maritimes et des Ports Français Maritimes, Georges Barres, invite les représentants des ports à faire connaitre la situation de chaque établissement maritime et d'indiquer les dispositions provisoires envisagées pour la reprise d'un trafic même réduit. Il conclut en indiquant que **« les ports ont été effroyablement éprouvés dans leurs outillages et leurs infrastructures »** mais que la vie économique reprend néanmoins : « Dans beaucoup de ports déjà on a pu faire quelque chose et un certain trafic a repris ou pourra reprendre après quelques travaux urgents. Cela est un réconfort ».

Avant la reconstruction des ouvrages et la restauration des outillages, la priorité concerne le déminage. Le ministère des Travaux Publics avec le concours des autorités alliées ou de la Marine de guerre française, équipe des dragueurs de mines pour procéder aux travaux les plus urgents de déminage. Vient ensuite le temps de renflouer les bateaux et de rétablir les accès des ports et les dragages, ce qui s'avère plus compliqué, les allemands ayant enlevé ou détruit méthodiquement le matériel.

ZOOM SUR… TRANSFORMATION ET POLYMORPHISME MAILLÉ : L'EXEMPLE DU PORT DE BORDEAUX

Depuis des millénaires, le Port de Bordeaux est en perpétuelle évolution, suivant les tumultes et les mutations de l'Histoire. **Il est, au cours du XXe siècle, profondément bouleversé par le deuxième conflit mondial.** La fonction commerciale qu'il occupe depuis l'Antiquité laisse progressivement la place aux enjeux militaires, pour les besoins de la France en guerre puis de l'occupant. Après les importants dommages qu'il subit en 1944, la reconstruction du port se met en marche dès la Libération. Renflouement des épaves, approfondissement du chenal, réparation du matériel de dragage et de manutention… Les appontements de Blaye, Pauillac et Ambès sont reconstruits. Les Bassins à flot font eux aussi l'objet de travaux au droit du quai sud. D'autres aménagements suivent, comme la construction d'une troisième forme de radoub à Bassens (247 mètres de long pour 34 mètres de large). Le Verdon accueille quant à lui un avant-port pétrolier sur les ruines de l'ancien môle d'escale, avant l'ouverture en 1976 du terminal à conteneurs qui marque dès lors la spécialisation du site.

Aujourd'hui, Bordeaux Port Atlantique dispose de 7 terminaux spécialisés, répartis sur 100 kilomètres, le long de l'estuaire. Du Verdon, où le port vise la centralisation de son trafic conteneur, au Port de la Lune, escale de croisière unique permettant aux paquebots d'escaler en plein centre-ville, classé au patrimoine mondial de l'UNESCO, les terminaux du GPMB poursuivent leur développement en lien avec l'évolution de l'économie régionale. Pauillac, nœud de la logistique A380, accueille les navires rouliers qui transportent les éléments du gros porteur d'Airbus, et les barges fluviales qui prennent le relais jusqu'à Langon. Blaye, dédié aux produits chimiques, accueille également les céréales cultivées dans l'hinterland charentais. À Ambès, pôle pétrochimique majeur pour l'approvisionnement énergétique du grand sud-ouest, transitent plus de 4 millions de tonnes d'hydrocarbures chaque année, soit la moitié du trafic du GPMB.

Le Port de Bordeaux dispose également d'un nouveau terminal à Grattequina, en rive gauche, pour l'import de granulats, qui ouvrira courant 2017.

Enfin, le terminal multivrac de Bassens (céréales, bois, charbon, gaz, huiles, ferrailles, granulats…), principal site

©Bordeaux Port Atlantique - The world passant sous le pont Jacques Chaban Delmas - Avril 2013.

pour les marchandises manutentionnées, est également le plus important site français pour le recyclage de navires. La forme de radoub N°3, le terre-plein polyvalent de 3,5 hectares et les équipements répondant aux normes d'une ICPE, de l'Europe et de la Convention de Hong Kong font du Port de Bordeaux **un des 18 seuls sites mondiaux de démantèlement agréés par l'Union européenne. Bassens a accueilli plusieurs chantiers de recyclage de navires marchands et militaires, avec une liste de référence en importante croissance depuis 2012, illustrant l'excellence des procédures et des équipements.** La forme N°3 accueille également de la maintenance et de la réparation navale, activités que l'on peut retrouver en centre-ville, dans le quartier portuaire historique des Bassins à flot.

Le pôle naval des Bassins à flot accueille ainsi des navires à quai ou en forme, pour des activités de maintenance et de refit parfaitement **intégrées à l'environnement urbain de cet espace atypique, devenu l'un des plus grands chantiers de l'agglomération bordelaise.** Point de rencontre entre la ville et le port - l'un ne chassant pas l'autre - c'est dans ce quartier portuaire, héritier d'une culture d'accueil et d'ouverture pour diverses communautés, que la ville se développe aujourd'hui. **Le port, à la fois témoin de la mémoire du quartier et acteur de son évolution, s'y réinvente et reste le garant d'une mixité fonctionnelle.** Cette dynamique d'innovation continue de s'illustrer à travers des projets ambitieux intégrant le port, la ville et ses habitants comme la réalisation d'un « port center », un espace ouvert pour faire vivre la relation du port avec son territoire.

©PAT - Bordeaux Port Atlantique - Terminal portuaire de Bassens et vue du pont d'Aquitaine - 2015.

Christophe MASSON
Président du Directoire
Directeur général du Grand Port Maritime de Bordeaux

Ingénieur des ponts, eaux et forêts, Christophe Masson a consacré l'essentiel de sa carrière au développement des grands équipements de transport. Après avoir occupé diverses fonctions dans les domaines autoroutiers et ferroviaires au sein du Ministère en charge des Transports, il a été nommé Président du Directoire du Grand Port Maritime de Bordeaux en août 2011. Sa prise de fonction a été marquée par la mise en œuvre de nouvelles ambitions pour conforter l'activité du Port de Bordeaux par le renforcement du trafic maritime et des activités logistiques et industrielles associées, existantes ou à développer, en mettant notamment l'accent sur la multi-modalité et l'innovation.

©B'n'T' Communication - Calais perspective.

UNE DATE, UNE HISTOIRE… 1946 LE PORT DE CALAIS : DE SA RECONSTRUCTION À CALAIS PORT 2015

Après-guerre, le Port de Calais subit d'importantes remises en état et ne cessera plus d'innover. La première passerelle simple-pont, capable d'accueillir les navires en mode RoRo (Roll on / Roll off), est mise en service en juin 1951, ouvrant la voie aux « car-ferries » modernes et leurs chargements roulants. En 1966, la première ligne commerciale d'aéroglisseurs démarre entre Calais et Douvres.
C'est en 1975 qu'une nouvelle innovation va révolutionner le transmanche, avec sa première passerelle double-pont permettant ainsi de charger les navires sur deux ponts à la fois.
En 1984, le Port de Calais débute ce qui constituera sa plus grande mutation avant Calais Port 2015 avec la construction de la jetée Est et la mise en eau, en 1990, du bassin en eau profonde Président Henri Ravisse. Un an plus tard, c'est l'autoroute qui rejoint directement le port sur deux fois deux voies grâce à la rocade Est.
Le Port de Calais devient premier port français de voyageurs et deuxième port RoRo d'Europe avec plus de 43 millions de tonnes de fret roulant.
Le port continuera alors à investir pour améliorer et moderniser son infrastructure, tout en travaillant à préparer le port du XXIe siècle avec le projet Calais Port 2015. Ce projet est définitivement lancé avec l'inauguration, en 2015, d'un terminal d'autoroute ferroviaire, équipement innovant unique dans un port européen.
Calais Port 2015, bâtir aujourd'hui le port transmanche de demain :
Premier projet maritime d'infrastructures prioritaires de l'Union européenne, Calais Port 2015 permettra de doubler les capacités actuelles du port grâce à la réalisation d'un nouveau bassin vers la mer. Pensée pour anticiper et s'adapter à l'évolution du trafic annoncée, cette nouvelle infrastructure prépare également le Port de Calais aux besoins logistiques et industriels de demain tout en respectant les nouvelles normes environnementales internationales. Sa mise en service est prévue pour 2021.
Moderniser et étendre le port. Calais Port 2015 répond à des besoins nouveaux :

~ La croissance du trafic transmanche de 40% d'ici 2030.

~ L'augmentation de la taille des ferries (jusqu'à 240 mètres, contre 213 mètres actuellement) :
- le développement du report modal (acheminement ferroviaire et transport roulier non accompagné) ;
- les nouvelles normes environnementales.

Jean-Marc PUISSESSEAU
Président - Directeur général de la Société d'Exploitation des Ports du Détroit (SEPD)

De 2000 à 2015
Président de la CCI Calais, puis CCI Côte d'Opale après la fusion des CCI de Calais, Boulogne et Dunkerque.
Septembre 2014
Il devient PDG de la SEPD qui s'est vue confier la gestion du nouveau Port unique Boulogne-Calais respectivement premier port de pêche et premier port de passagers français.
Il est PDG de la société TRESCO (fabrication et distribution de matériel de chauffage électrique). Il fut Président du club amateur de football de Calais mis à l'honneur en mai 2000 en disputant la finale de la Coupe de France. Le 14 mai 2008, il a été promu au grade d'Officier dans l'Ordre de l'Empire Britannique.

Prévu pour durer six ans, le chantier comprendra :

~ La création d'une digue de protection de 3 kilomètres et d'une contre jetée.

~ La création d'un bassin portuaire d'environ 90 hectares.

~ La réalisation de nouveaux terre-pleins.

~ La réalisation de 3 postes ferries et allongement d'un poste de chargement RoRo.

~ La mise en place d'un nouveau schéma de circulation.

~ La réalisation des zones et bâtiments liés aux contrôles.

Ce chantier représente un coût total de 862,5 millions d'euros dont 662,3 millions pour les travaux.

LES CHIFFRES DE 1937 À 1946...

9 800 000 TONNES
Trafic total de marchandises du Port de Marseille en 1937.

3,30%
Pourcentage du trafic par voie fluviale du Port de Marseille en 1938.

7 672 407 KILOS
Production mensuelle moyenne de poisson frais au Port de Boulogne en 1938 contre seulement 24175 kilos en 1941.

75 MÈTRES
Longueur des grands chalands de Seine en 1939 (tirant d'eau : 2 mètres 80 ; capacité : 1500 tonnes).

4 ANS ET 3 MOIS
Occupation du Port de Boulogne par les troupes allemandes entre 1941 et 1945.

363
Navires remis en état au Port d'Alger en 1944.

300
Épaves de bateaux gisaient à l'intérieur du Port du Havre après la libération en septembre 1944.

30 SUR 44
Écluses ou ouvrages d'art étaient démolis en 1944 soit une réduction d'utilisation de 68%.

1 553 SUR 1 755
Engins de manutentions avaient disparus en 1944 soit une diminution de 88% des ressources.

46 000 HECTOLITRES
Capacité de réception en vin du Port de Rouen en 1945.

850 MÈTRES
Longueur de brèche en reconstruction sur les quais du Port de Nantes en 1946.

LE PORTRAIT

DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DES PILOTES MARITIMES

www.public.pilotes-maritimes.com

JEAN-PHILIPPE CASANOVA PRÉSIDENT DE LA FFPM

Les pilotes et leurs représentants sont historiquement membres de l'Association des Ports Français depuis sa création.

La Fédération Française des Pilotes Maritimes a été fondée au Havre le 11 mai 1905, elle est installée dans ses locaux parisiens depuis le milieu des années 50.
Elle regroupe les syndicats professionnels de pilotes des stations de pilotage de France, des départements et pays d'outre-mer, soit environ 335 pilotes maritimes et près de 400 employés répartis sur 30 stations (22 en métropole et 28 en outre-mer).
Organisme de défense des intérêts généraux des pilotes et de conseil au travers de leurs syndicats professionnels respectifs, elle est chargée d'étudier et de résoudre au niveau le plus élevé toutes les questions professionnelles, économiques, administratives et juridiques intéressant les pilotes. À ce titre, elle est l'interlocuteur de l'État pour l'organisation générale du pilotage dans son rôle de service public et assure la liaison avec les administrations de tutelle dépendant de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM), la Direction des Services de Transports (DST) et la Direction des Affaires Maritimes (DAM).

La Fédération Française des Pilotes Maritimes est partenaire d'Armateurs de France et membre du Cluster Maritime Français mais aussi membre associé de l'Union des Ports de France et membre du Carrefour des Professionnels Portuaires.
Sur le plan international elle a pour rôle d'établir tous contacts utiles avec les organismes similaires en particulier dans les états membres de l'Union européenne. À ce titre, la FFPM est membre de l'EMPA (European Maritime Pilots Association) et de l'IMPA (International Maritime Pilots Association) qui représente la profession au niveau mondial et participe aux travaux de l'OMI (Organisation Maritime Internationale).

La direction de la Fédération Française des Pilotes Maritimes s'organise autour du Bureau Fédéral dont la permanence est actuellement assurée par :

- Le Président Jean-Philippe CASANOVA pilote de Marseille-Fos, élu en 2015 pour trois ans ;
- Le Secrétaire Général Christophe REUX pilote de la Gironde élu en 2015 pour trois ans.

En 2016, environ 100000 opérations de pilotage ont été effectuées dans les ports de France et d'outre-mer par les pilotes maritimes.

L'INTER VIEW

POUVEZ-VOUS REVENIR SUR L'HISTOIRE DU PILOTAGE EN FRANCE ?

En France, les fondements de la réglementation française du pilotage datent de 1554 sous Henri III, en prévoyant le contrôle de cette activité sous la tutelle de l'Amirauté. L'Ordonnance de Colbert de 1681 a défini les grands principes du droit du capitaine de navire et du pilote. Ces grands principes sont aujourd'hui repris par les textes de lois régissant le pilotage maritime français.
Ce n'est finalement qu'un peu plus tard, le 12 décembre 1806, par la parution d'un décret-loi - inspiré de l'ordonnance de Colbert - pris sous le règne de Napoléon 1er, que vont apparaître les premières stations de pilotage.
Depuis ce décret, le régime du pilotage maritime en France est codifié.
Ces règles ont bien évidemment évolué au fil du temps pour s'adapter aux évolutions du transport maritime, à celles des ports ou plus généralement aux mutations sociétales, dans le strict respect des normes de formation et de procédures opérationnelles pour les pilotes maritimes édictées par l'Organisation Maritime Internationale (*Rec. A960 du 5 décembre 2003*).
La dernière révision législative des textes réglementant la profession de pilote maritime date de la fin 2010 avec la parution du nouveau Code des transports.

UNE DESCRIPTION SUCCINCTE DU RÔLE DES PILOTES ET DE L'ORGANISATION DU PILOTAGE EN FRANCE ?

La définition juridique du pilotage maritime est donnée par l'article L5341-1 du Code des transports : « Le pilotage consiste dans l'assistance donnée aux capitaines par un personnel commissionné par l'État, pour la conduite des navires à l'entrée, etc. ».
Ainsi, le pilote assiste quotidiennement, de jour comme de nuit, dans toutes les conditions de vent et de mer, les capitaines de navires, à l'entrée, à la sortie et dans les eaux resserrées des ports.
De façon très concrète le pilote maritime, présent à la passerelle aux côtés du capitaine, guide le navire dans les eaux resserrées des espaces portuaires. Il conduit les manœuvres d'accostage et d'appareillage et coordonne les moyens nécessaires à celles-ci : remorqueurs, lamaneurs... Il assure également l'interface avec la capitainerie et les officiers de port.
Disponible 24h/24 et 365 jours par an, les pilotes maritimes apportent aux capitaines leur expérience de la manœuvre et leur intime connaissance des lieux pour anticiper les risques, éviter les dangers et faire face à l'imprévu.
Le pilotage maritime contribue, comme tous les autres maillons de la chaîne de sécurité maritime, à la sécurité des navires, des équipages et des usagers des ports, à la protection de l'environnement et des outils ou infrastructures portuaires, et à l'efficacité économique des ports.

> “LE PILOTE ASSISTE [...] LES CAPITAINES DE NAVIRES, À L'ENTRÉE, À LA SORTIE ET DANS LES EAUX RESSERRÉES DES PORTS.”

S'IL NE FALLAIT EN RETENIR QU'UN : QUEL FAIT MARQUANT, RÉFORME, LOI... REPRÉSENTE « LE » TOURNANT MAJEUR DANS L'HISTOIRE DES PORTS FRANÇAIS IMPACTANT DIRECTEMENT LES PILOTES ?

Nous aurions tendance à retenir deux dates marquantes pour l'organisation du pilotage maritime en France :

- La Loi du 28 mars 1928 qui constitue encore aujourd'hui le socle de notre organisation.
- Le règlement (UE) 2017 / 352 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2017 établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports qui laisse aux états membres le soin d'organiser eux-mêmes ce service en précisant que : « Pour éviter les conflits d'intérêts potentiels entre les fonctions d'intérêt public et les considérations d'ordre commercial, le chapitre II du présent règlement ne devrait pas s'appliquer au pilotage ».

UNE QUESTION À ADRESSER AUX PORTS FRANÇAIS ?

Quelles sont les mesures espérées pour améliorer la compétitivité des ports français et leur permettre de combler leur retard en termes de tonnage par rapport à leurs voisins européens, en particulier Rotterdam, Anvers et Hambourg ?

Nantes Saint-Nazaire Port
Création du port : l'époque du bronze
Trafic total 2016 : 25,4 MT et 0,189 M EVP

©André Bocquel - Terminaux aval : Donges, Montoir de Bretagne, Saint-Nazaire.

1947
1956

“ À ma chère Association des Grands Ports Français,
que je félicite et remercie de servir, une fois de plus, la cause de l’expansion française,
*essentielle à **l’avenir de notre patrie,** en illustrant, dans cette remarquable brochure,*
la persévérance et le dynamisme des efforts et des œuvres, qui, au moyen de ressources financières souvent
*très médiocres, ont doté et ne cessent **de doter nos grands établissements maritimes***
***d’un équipement moderne** digne de leur éminente*
***fonction nationale et internationale.** ”*

RENÉ COTY *(EXTRAIT BROCHURE AGPF / UCCMPF 1955)*

SUJETS CLÉS DE 1947 À 1956

- **Trafics des ports**
- **Répartition des crédits/financement et travaux dans les ports**
- **Les droits de quai**

AGPF*

1947

- Nationalisation et organisation de la Marine Marchande
- Retrait des compagnies républicaines de sécurité assurant la police des ports
- Manutention dans les ports et salaire de garantie des docker
  Loi du 6 septembre 1947

1948

- Rôle de la navigation intérieure française

1949

- Ports français et le mouvement pour l'unité économique européenne
- Port de Marseille : évolution de son trafic et projets d'extension
- Rôle du Port pétrolier du Havre

1950

- Port de Dunkerque : sa construction, son avenir
- Liaison fluviale Rhin-Main-Danube

1952

- Amélioration des conditions d'entrée des vins d'Algérie dans la métropole
- Problème des emballages maritimes : recherche de leur amélioration en France

1953

- Mise en vigueur du traité de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier
- Situation économique des départements français des Antilles et leurs rapports avec la Métropole
- Protection contre la bombe atomique dans les ports

1954

- Port de Dakar : son rôle économique
- Développement du mouvement de grève perlée des dockers

1955

- Création des ports dans les territoires d'outre-mer

1956

- Actions de la SNCF vis-à-vis des grands ports français

UCCMPFM*

1947

- Plan Monnet et les travaux des ports maritimes
- Transport des corps des militaires américains tués en France
- Relations maritimes entre la métropole et les départements algériens
- Règlement général-statut du personnel des services d'outillage - Convention Collective du 17 juillet 1947
- La manutention dans les ports et le salaire de garantie des dockers - Loi du 6 septembre 1947

1948

- Reprise des opérations d'avitaillement des navires dans les ports algériens
- Création du Conseil Supérieur de la Marine Marchande
  Loi du 28 février 1948

1949

- Installations de la « chaine du froid »
- Rétablissement du trafic charbonnier

1950

- Rôle des ports français dans le tourisme étranger en France
- Régime de retraite du personnel titulaire des services d'outillage

1951

- Protection des zones de pêche
- Importations indispensables aux ports secondaires

1954

- Exposition internationale de la pêche d'Ancône
- Exposition internationale de Naples
- Pollution des eaux de mer par les résidus d'huile de pétrole

1955

- Avenir du trafic pétrolier des ports français

1956

- Conférences de l'OTAN sur la protection civile dans les ports
- Convention internationale du travail sur la protection des travailleurs occupés au chargement et au déchargement des bateaux

ADRESSES DU SIÈGE SOCIAL DE L'UNION DES CHAMBRES DE COMMERCE MARITIMES ET DES PORTS FRANÇAIS

1953
8, place Malesherbes
75017 Paris - Rebaptisée place du Général Catroux en 1977 (adresse actuelle).

1945
70, boulevard de Courcelles
75017 Paris

1929
6, rue de Messine
75008 Paris

1928
26, rue de la Baume
75008 Paris

1921
23, avenue de Messine
75008 Paris

1917
3, rue des Italiens
75009 Paris

©CCI Bayonne Pays Basque - Bertrand Lapegue - Port de Bayonne : déchargement marchandise par grutier.

« SERVIR LA CAUSE DE L'EXPANSION FRANÇAISE ! » - LA RECONSTRUCTION »

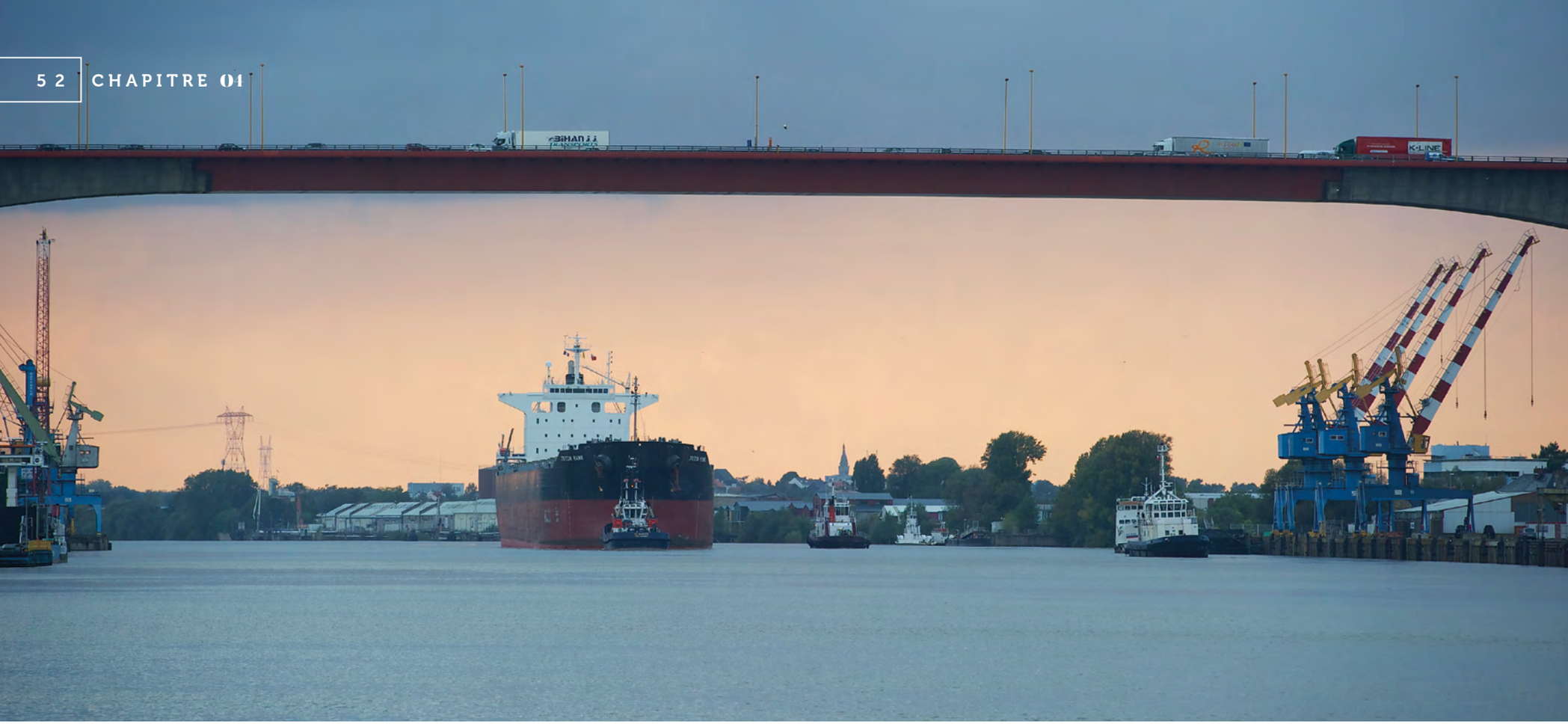
Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, les ports français, détruits en grande partie ont dû être remis en état. Ces travaux de reconstruction ont eu la priorité sur les travaux d'extension et d'amélioration. Parallèlement à la reconstruction, des évolutions sur l'organisation du travail **en France** sont nécessaires en cette période difficile. La reconstruction coûte cher ; les tickets de rationnement ne disparaissent qu'en 1949 ; la crise du logement est galopante tout comme l'inflation.

Le 17 juillet 1947 marque un tournant dans le champ d'action de l'Union des Chambres de Commerce Maritimes et des Ports Français Maritimes qui signe avec la Fédération des Ports et Docks **le règlement général-statut du personnel des services d'outillage formant la Convention Collective et Statut du Personnel de l'Outillage des Ports Autonomes et des Chambres de Commerce Concessionnaires dans les Ports Maritimes de Commerce**, agréé par le Ministre du Travail le 03 janvier 1948 et publiée au Journal Officiel le 18 janvier 1948. Les dispositions concernant les salaires ont fait l'objet d'un agréement en application de l'article 2 du décret-loi du 10 novembre 1939, et n'ont pas été publiées au Journal Officiel. Les autres dispositions ont été agréées en application de la loi du 23 décembre 1946 sur les conventions collectives de travail.

> “CONCESSIONNAIRES DANS LES PORTS MARITIMES DE COMMERCE”

D'autre part, les dockers voient également leur statut évoluer avec la loi du 6 septembre 1947 sur l'organisation du travail de manutention dans les ports et dont l'objet principal est d'instituer un salaire de garantie au profit des dockers considérés comme « professionnels[6] ».

Du côté de l'Association des Grands Ports Français, c'est une illustre et remarquable période de son histoire qui se joue en 1954. En effet, le Président de l'Association depuis 1949 est **René COTY, élu Président de la République alors qu'il préside l'Association en 1954.** Roger Meunier, Président de l'Union des Chambres de Commerce Maritimes et des ports Français évoque lors de la réunion mensuelle de janvier 1954 le travail remarquable de René Coty : « Au cours des quatre années écoulées de sa présidence, l'Association a particulièrement examiné les questions de commerce extérieur et de libération des échanges, d'organisation Européennes des transports et d'incidences du pool charbon-acier sur les activités maritimes, d'amélioration des voies navigables en France et en Europe centrale, de compensation à la construction navale... Elle s'est également préoccupée de la situation économique actuelle des ports et des transports dans certains des territoires d'outre-mer, Antilles, A.O.F., A.E.F., et bien entendu pour les ports français de terminer leur reconstruction et de poursuivre leur amélioration interrompue par la guerre. Comme vous le savez, la courtoisie du Président Coty, son affabilité et son humour bien personnel, occasionnellement caustique, lui ont acquis tous les cœurs ».



©Nantes Saint-Nazaire Port – ©André Bocquel – Terminaux amont, à proximité de Nantes – Évitage d'un navire céréalier.

ZOOM SUR...
NANTES SAINT-NAZAIRE : DE LA RECONSTRUCTION D'APRÈS-GUERRE À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE ET ÉCOLOGIQUE

Le 11 mai 1945, les libérateurs de Saint-Nazaire avaient pour paysage une ville détruite près d'un port déserté. Sur 8000 maisons, 100 étaient intactes[7], les ateliers de construction navale à moitié écroulés et les terre-pleins portuaires défoncés. Nantes, située à 60 kilomètres vers l'Est, était également touchée. Aux bombardements de 1943 s'était ajoutée, un an plus tard, une destruction systématique des installations portuaires[8]. Des navires furent également coulés pour en interdire les accès. Entre ces deux villes portuaires, celle de Donges n'a pas été épargnée. En 1944, de violents bombardements ont notamment dégradé son site de raffinage pétrolier, en service depuis 1931[9].

Les ports de l'estuaire de la Loire ont payé un lourd tribut à la guerre, mais ils vont rapidement renaître. **Saint-Nazaire se révéla un des rares ports français susceptibles de recevoir à pleine charge les Liberty Ships,** des cargos utilisés pour l'importation massive de matières premières en provenance des USA. Nantes se libéra du barrage d'épaves et déplaça son chenal d'accès aux installations portuaires. Après les opérations de déblaiement, un vaste programme d'extension s'engagea sur le site industriel de Donges.

Et les trafics revinrent. La mise en place d'une organisation commune de gestion s'imposa rapidement comme une évidence, tant pour orchestrer les flux entre des sites bien différents, et parfois concurrents, que pour faciliter leur développement. **Le Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire fut créé en 1966, avec un trafic de 9,7 millions de tonnes.** Cet établissement public de l'État va progressivement s'affirmer comme un port majeur de la façade atlantique.

La décision de créer un site portuaire pour les **vracs secs à Montoir de Bretagne,** entre Saint-Nazaire et Donges, est prise en 1970. Six ans plus tard tombe celle d'y implanter un **terminal méthanier**, qui sera inauguré en 1980. Toujours à Montoir de Bretagne, le premier **terminal roulier** est mis en service en 1977 et le **terminal charbonnier** en 1980. Les conteneurs y amorceront leur développement dix ans plus tard. Le site portuaire nantais connaît également d'importantes étapes, avec notamment la construction d'un poste roulier, en 2002, et le développement progressif des terminaux de Cheviré, dont le dernier fut mis en service en 2005. Cette même année, le trafic total ligérien atteint les 34,5 millions de tonnes. Il aura triplé en quarante ans…

Ainsi le Port de Nantes Saint-Nazaire est-il devenu progressivement une plate-forme multimodale internationale, au service des territoires du Grand Ouest, qui accueille près de 3000 escales de navires par an et génère 24400 emplois[10].

En application de la réforme portuaire initiée en 2008, **les ports français se sont vus confier des missions visant à concilier développement économique et préservation de l'environnement, dans l'objectif de contribuer à l'aménagement durable des territoires.**

Les installations du Port de Nantes Saint-Nazaire sont totalement intégrées au sein de l'estuaire de la Loire reconnu pour la richesse de ses milieux naturels.

C'est ainsi qu'en 2015, dans le fil de son histoire, le Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire a affirmé son ambition de devenir un **port de référence de la transition énergétique et écologique.** Cela se traduit en particulier par des actions visant à réduire son empreinte environnementale et à développer les énergies renouvelables. Elle intègre également la protection de la biodiversité au sein de son domaine.

> “UN PORT DE RÉFÉRENCE DE LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE”

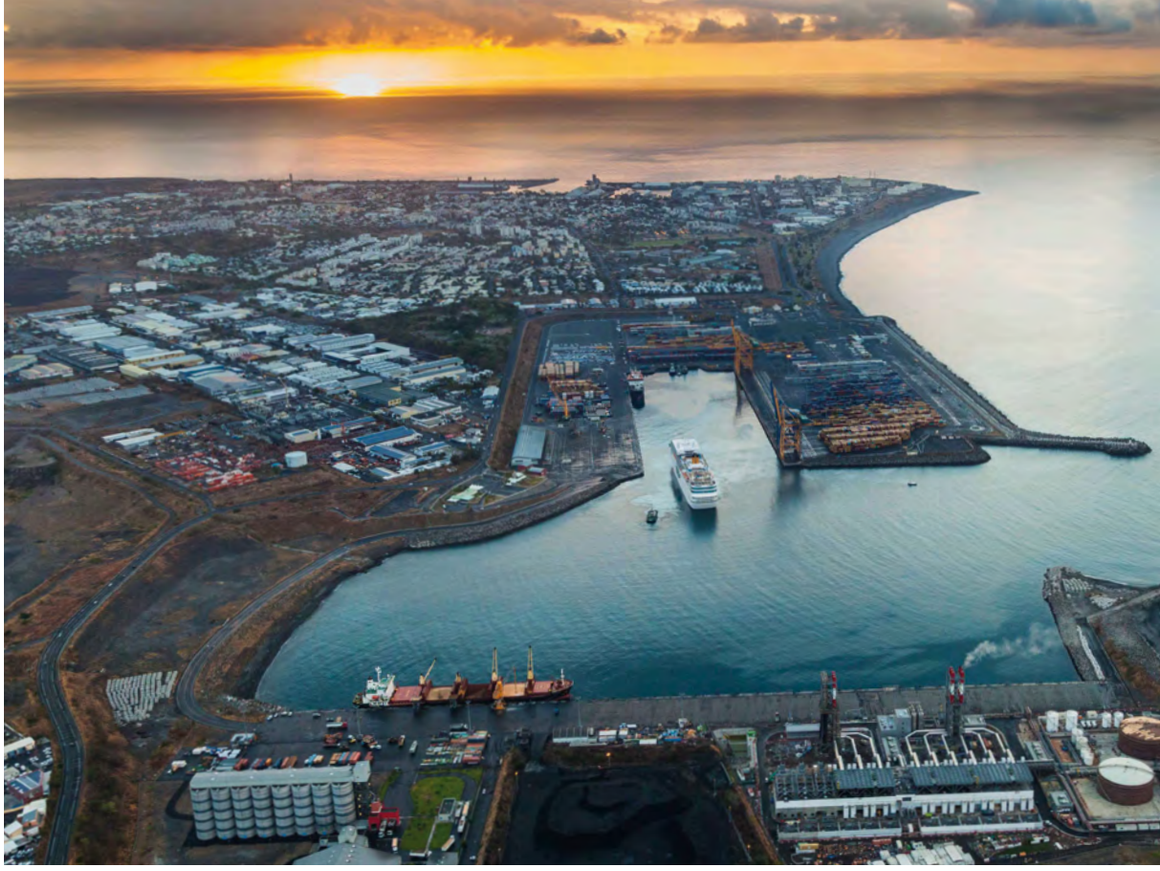
Cette stratégie porte déjà ses fruits. À titre d'illustration, Nantes Saint-Nazaire est aujourd'hui une **référence nationale pour la production industrielle et la logistique de l'éolien offshore. Un nouveau service de transport fluvial de marchandises sera mis en place en janvier 2018.** Des sites sont en cours de requalification et d'aménagement pour les filières des énergies renouvelables.

Répondre aux attentes sociétales est notre but. C'est ce qu'a fait le Port de Nantes Saint-Nazaire au fil de son histoire. Il sera partie prenante des politiques en matière climatique, tout en continuant à servir ses territoires.

JEAN-PIERRE CHALUS
Président du Directoire - Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire

Le 1er février 2010, Jean-Pierre Chalus, Ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, a été nommé Président du Directoire du Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire. Il a été reconduit dans ses fonctions en 2014.

Né en 1965 et originaire du Puy-de-Dôme, il a occupé plusieurs postes au sein de directions départementales de l'équipement de l'Oise, du Rhône, de Haute-Savoie et du Vaucluse. En 2003, il rejoint la société des Autoroutes du Sud de la France. En 2006, il met en place la Direction Interdépartementale des Routes du Massif Central avant de prendre, deux ans plus tard, la tête du Port de la Rochelle.



UNE DATE, UNE HISTOIRE… LES PORTS D'OUTRE-MER ET L'UPF DE 1950 À AUJOURD'HUI

Dès le début des années 50, l'UPF s'est intéressée au développement économique en outre-mer en se basant essentiellement sur les **dessertes maritimes, la fiscalité et les investissements.**

L'évolution des activités maritimes dans ces ports qui se sont structurés au fil des années, a conduit l'UPF à créer une **Commission des ports d'outre-mer en 1996.**

Grâce aux échanges d'expériences, les travaux menés au sein de cette instance ont permis de mettre en évidence les spécificités de nos territoires ultra-marins, d'identifier nos problématiques communes et de réfléchir ensemble à des solutions adaptées.

Dans un contexte national et européen en constante évolution, **les ports d'outre-mer doivent bénéficier de réglementations spécifiques,** car les contraintes **liées à notre éloignement géographique** ne doivent pas nous empêcher de nous développer de façon optimale.

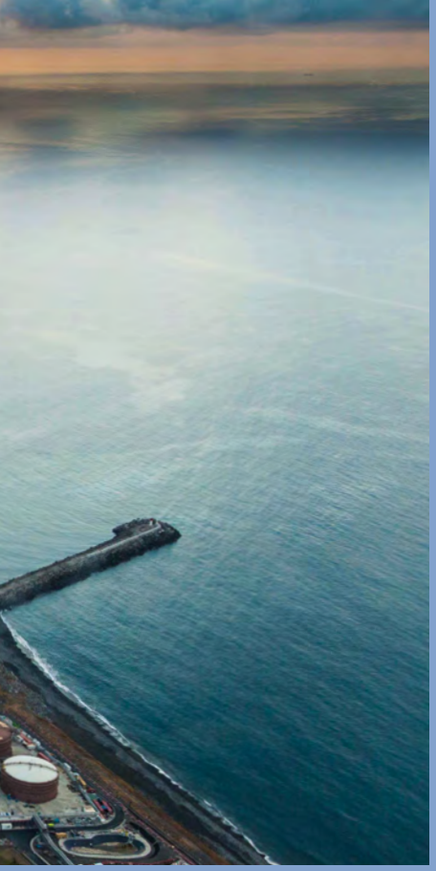
Certes, des investissements importants ont pu être réalisés afin d'offrir des infrastructures portuaires à la hauteur des enjeux économiques de nos bassins maritimes. Il est nécessaire à présent de les maintenir et de les renforcer au regard notamment du **développement tant de la croisière que des activités de transbordement et de la pêche maritime.**

Aussi, le nécessaire aménagement durable du littoral de nos territoires, pour la plupart insulaires et contraints, nous amène à être innovants pour répondre à des problématiques foncières, tout en respectant nos équilibres environnementaux.

En outre, **les ports d'outre-mer contribuent largement à la croissance bleue au travers de leurs activités portuaires (infrastructures, énergies renouvelables, économie circulaire) et de leurs actions de gestion intégrée du milieu marin.**

Récemment élu Président de cette commission, je constate que les sujets de développement économique en outre-mer sont toujours d'actualité près de soixante-dix ans après sa création. La poursuite de ces travaux engagés au sein de la CPOM permettra à nos territoires de relever les défis de demain.

des ports d'outre-mer de l'UPF en avril 2017.



©Grand Port Maritime de La Réunion.

Olivier HOARAU
Président de la Commission des ports d'outre-mer de l'UPF (depuis avril 2017)

Olivier HOARAU est né à La Réunion le 31 mars 1975.
Titulaire d'un DESS en Administration locale, il a occupé des fonctions de cadre territorial au sein de la Ville de Saint-Joseph, du Conseil régional et du Conseil général de La Réunion.
Conseiller municipal de 2008 à 2014, il est élu Maire de la ville de Le Port en mars 2014 et devient Vice-président de la Communauté d'agglomération du territoire de la côte Ouest.
Il est élu Président du Conseil de surveillance du Grand Port Maritime de La Réunion en mars 2015, puis Président de la Commission des ports d'outre-mer de l'UPF en avril 2017.

LES CHIFFRES DE 1947 À 1956...

1 800 000 000 FRANCS
Crédits provisionnels inscrits au budget de 1947 pour les travaux de déblaiements et de remise en état.

9 205 217 TONNES
Trafic total de marchandises du Port de Rouen en 1949.

92 %
Pourcentage d'importation d'engrais en provenance de la Métropole vers la Guadeloupe en 1950.

91 %
Pourcentage d'importation de farine en provenance de la Métropole vers la Martinique en 1952.

4 110 417 TONNES
Trafic total de marchandises du Port de Nantes en 1954.

7 400 000 TONNES
Trafic total de marchandises du Port de Dunkerque en 1955.

6 000 MÈTRES²
Superficie du hangar isotherme du Port de Nantes pour la réception des bananes en 1955.

8 500 TONNES
Importation du sucre de canne des Antilles françaises vers le Port du Havre en 1956.

LE PORTRAIT

DE L'UNION NATIONALE DES INDUSTRIES DE LA MANUTENTION

www.unim.fr

CHRISTIAN DE TINGUY, PRÉSIDENT & XAVIER GALBRUN, ANCIEN DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL DE L'UNIM

L'UNIM fédère depuis 1907 les entreprises privées de manutention portuaire et opérateurs de terminaux qui assurent le chargement et le déchargement des marchandises à bord des navires. Ces entreprises sont regroupées port par port dans des structures patronales locales. L'Union est ainsi constituée de 25 Groupements d'entreprises de manutention exerçant leurs activités dans les ports de commerce maritimes métropolitains et en outre-mer.
L'UNIM procède à la définition et à la mise en œuvre de la politique des entreprises de manutention portuaire. Elle a ainsi pour mission d'assurer la défense des intérêts généraux de la profession, tant à l'égard des pouvoirs publics au plan national et européen (au travers de la Feport), que de l'environnement maritime et portuaire ainsi que des différentes organisations syndicales de salariés.

Pour exercer leurs missions ces entreprises emploient une main d'œuvre d'ouvriers dockers qui sont principalement, depuis la réforme de 1992, des salariés sur la base de contrats à durée indéterminée. De 22000 dockers en 1947, le nombre de dockers professionnels (mensualisés et intermittents) est aujourd'hui de quelques 5000 ouvriers auxquels s'ajoute une main d'œuvre d'appoint d'ouvriers dockers occasionnels sous CDD d'usage constant, dont environ 1000 réguliers.
Les entreprises affiliées à l'UNIM représentent une centaine d'établissements distincts. Elles emploient au total quelque 6500 salariés et réalisent un chiffre d'affaires d'environ 800 millions d'Euros.

L'INTER VIEW

POUVEZ-VOUS REVENIR SUR L'HISTOIRE DE LA MANUTENTION DANS LES PORTS DU DÉBUT DU SIÈCLE JUSQU'À LA PROMULGATION DE LA LOI DU 6 SEPTEMBRE 1947 SUR L'ORGANISATION DU TRAVAIL DANS LES PORTS ?

L'AEP, l'ancêtre de l'UNIM, voit officiellement le jour en tant qu'Association des Employeurs de Main d'Œuvre dans les ports de France le 14 juin 1907, à l'initiative d'un groupe d'armateurs et de professionnels portuaires réunis au sein du CCAF, le Comité central des Armateurs de France.
Leur objectif est clair. Remédier d'une part, aux difficultés sociales susceptibles de perturber à tout moment les ports français sans cause explicable ; d'autre part la recherche obstinée d'un modèle d'organisation du travail adapté aux réalités du transport maritime alors en pleine évolution technologique. Le moyen : la constitution d'une fédération propre à traiter au plan national et sans a priori des questions de travail dans les ports.
À l'époque, le trafic progresse dans le contexte de l'Empire colonial, mais il demeure aléatoire et très irrégulier. C'est donc tout naturellement que le système s'organise autour d'une main d'œuvre intermittente permettant aux entreprises de mobiliser rapidement une main d'œuvre importante, mais aussi de s'en séparer une fois les opérations terminées[11]. Le tout se concrétise autour des contrats de travail collectif signés dans chaque place portuaire et qui fixent des règles collectives d'emploi et des tarifs d'intervention.
Mais cette approche corporatiste va susciter un rapport de force très vif de la part d'une main d'œuvre consciente de sa capacité de blocage et structurellement amenée à tourner le dos à l'entreprise. Pour le docker, le patron c'est le syndicat ! Après l'institution de la carte professionnelle et des centres d'embauche en juin 1941 sous Vichy, la loi du 6 septembre 1947 va figer dans le marbre les principes du tripartisme sur les quais, État, employeurs, salariés, avec la création d'un véritable service public de l'emploi portuaire que l'on qualifiera plus tard de pacte de l'intermittence.

LES RÉFORMES PORTUAIRES DE 1992 À 2008, QUELLES SONT LES GRANDES ÉTAPES À RETENIR ?

Le 15 avril 1947 entend marquer un nouveau départ. Après le deuxième conflit mondial, l'AEP devient l'UNIM et entend montrer par là le caractère résolument industriel de cette activité d'interface terre / navire. Pour autant le principe de l'intermittence généralisée n'a de cesse de montrer ses limites : L'État est sensé contrôler l'attribution des cartes professionnelles ; les dockers bénéficient d'un monopole d'emploi sur les travaux de manutention et les entreprises financent tant bien que mal un dispositif marqué par un sur-effectif structurel...
La réforme de 1992, après bien des essais infructueux dans les années 1960, va tenter d'y remédier.
L'UNIM trouve l'appui de l'ensemble du monde maritime, mais surtout d'une nouvelle jurisprudence européenne en décembre 1991 (Affaire Merci) qui précise que la manutention portuaire n'est pas un service public. Dès lors l'idée du contrat de travail de droit commun en remplacement de la carte professionnelle fait son chemin et se trouve validée par la loi Le Drian du 9 juin 1992 qui s'accompagne d'un plan social drastique. Dans la foulée est négociée, en un temps, record la première convention collective de la manutention portuaire entre septembre 1992 et le 31 décembre 1993.
Elle marque un temps fort dans l'apaisement des relations sociales entre employeurs et salariés.
Il faudra attendre la seconde réforme de 2008 / 2011 pour que s'installe le commandement unique avec la « transformation » des grutiers en dockers, jusque-là salariés de l'établissement portuaire. Mais la loi du 9 juin 2008 a bien d'autres ambitions et avant tout celle de clarifier le « qui fait quoi » dans les ports avec la séparation claire des activités régaliennes (autorités portuaires) du commercial qui, de notre point de vue, relève des entreprises privées et du marché, la manutention portuaire restant du seul domaine et de la responsabilité des entreprises.

Ports Rade de Toulon
Création du port : l'Antiquité
Trafic total 2016: 2.44 MT
et 1.7 M de passagers

©CCI Var - Rade de Toulon

CHAPITRE
05

1957
1966

“ **Son port** est ameuté de steamers noirs qui fument
Et mugissent, au fond du soir, sans qu’on les voie.
Son port est fourmillant et musculeux de bras
Perdus en un fouillis dédalien d’amarres.
Son port est concassé de chocs et de fracas
Et de marteaux tonnant dans l’air leurs tintamarres.
Toute la mer va vers la ville ! ”

EMILE VERHAEREN

SUJETS CLÉS DE 1957 À 1966

- **Trafics des ports**
- **Organisation du travail dans les ports**
- **Répartition des crédits / Travaux dans les ports**
- **Droits de port et de navigation**

AGPF*

1957
- Nationalisation du canal de Suez
- Grands ports français face au devenir saharien

1958
- Canalisation de la Moselle et concurrence des grands ports Belges et Hollandais
- Ports et routes face au marché commun

1959
- Introduction du « drawback » dans le régime douanier français

1960
- Lancement du paquebot « France »

1961
- Améliorations à apporter à l'exploitation et à l'administration des ports français
- Exposition et journées internationales de la navigation fluviale

1962
- Evolution économique et sociale des Antilles françaises depuis 1958

1963
- Standardisation des grands navires pétroliers et leurs installations de réception dans les ports
- Expansion du Port de Dunkerque et de l'économie régionale

1963
- Évolution du Port de Rouen durant les quinze dernières années.

1964
- Création de la Compagnie Nationale Algérienne de Navigation

1965
- Autonomie des ports maritimes - Loi du 29 juin 1965

1966
- Marché du café aux ports de Marseille et du Havre

UCCMPFM*

1957
- Projet de communication commune pour l'amélioration des ports maritimes
- Reclassement des personnels des ports des anciens protectorats marocain et tunisien

1958
- Conditions d'occupation du domaine public dans les ports
- Politique commune des transports dans les pays du marché commun

1959
- Création d'une Commission des ports de pêche
- Régime fiscal des services portuaires des chambres de commerce maritimes et des ports autonomes

1960
- Politique charbonnière française

1960
- Exportation des marchandises à destination de la Russie
- Pollution des eaux de mer par les résidus d'huile de pétrole

1961
- Institution de Comités paritaires d'hygiène et de sécurité dans les ports maritimes et fluviaux

1962
- Nouveau régime « autonome » des ports des départements algériens

1963
- Retraite des manutentionnaires, trieuses de poisson et agents ouvriers titulaires
- Exposition des grands ports du monde - Gênes

1964
- Conditions de débarquement dans les ports français des produits péchés par les navires des États membres de la CEE

1965
- Autonomie des ports maritimes - Loi du 29 juin 1965

1966
- Durée du temps de travail - Loi du 18 juin 1966

CRÉATION DES PRINCIPALES COMMISSIONS DE L'UNION DES CHAMBRES DE COMMERCE MARITIMES ET DES PORTS FRANÇAIS

1948
Commission salaires
(les questions sociales et retraites y sont également étudiées)

1959
Commission des ports de pêche

1972
Commission sociale
(incluant retraite et prévoyance)

1993
Commission des affaires européennes

1994
Commission des ports concédés

1996
Commission des ports d'outre-mer

©Cornouaille Port de pêche - Le Guilvinec.

Philippe LE CARRE
Directeur de la délégation Quimper et des Ports de Cornouaille - CCI Métropolitaine Bretagne
Président de la Commission des Ports de Pêche de l'UPF

Avec une formation scientifique (maîtrise d'océanographie et ingénieur halieute / ENSAR) et une double compétence en gestion, il a suivi un parcours professionnel essentiellement maritime : IFREMER, cadre dans le secteur de la transformation des produit de la mer responsable d'une pépinière d'entreprises pour une Région. Il rejoint de 2006 à 2016 la CCI Quimper Cornouaille pour occuper différents postes (Direction des Ports de pêche, Direction générale). Breton revenu en Bretagne, ses expériences professionnelles lui ont également fait connaitre les ports sur différentes façades maritimes (DOM, Méditerranée).

Participations dans des organismes (UPF, France Agrimer, France filière Pêche, poisson bleu de Bretagne, pôle mer, etc.).

« LES PORTS DE PÊCHE UNE PRIORITÉ DE L'UNION ! »

CRÉATION D'UNE COMMISSION DES PORTS DE PÊCHE

« **En janvier 1959,** le conseil d'administration de l'Union des Chambres de Commerce Maritimes et des Ports Français Maritimes (devenue UPF en 2008) décidait de la création d'une Commission des ports de pêche, soulignant ainsi la volonté de ses membres d'étudier les problèmes et de faire valoir les points de vue des ports de pêche vis-à-vis des instances décisionnaires (Europe, État, Collectivités...). **Cet engagement historique traduit l'importance pour l'UPF du rôle des ports de pêche dans l'économie maritime française.**

Aujourd'hui, la filière de pêche fraîche française se caractérise par une diversité des métiers et une dispersion géographique sur tout le littoral (zones de pêche, points de débarque). La soixantaine de ports de pêche jouent ainsi un rôle majeur en constituant un véritable maillage territorial, pour permettre le débarquement, la première mise en marché, et apporter les services nécessaires aux entreprises de la filière (4500 navires de pêche en métropole, près de 300 entreprises de mareyage); 37 ports équipés de halle à marée commercialisent ainsi près de 190000 tonnes de poisson sur l'ensemble des façades maritimes (manche-mer du nord, atlantique, méditerranée). Ces ports constituent de fait de véritables moteurs pour le maintien de l'emploi sur le littoral. Si on rappelle que les ports sont des atouts pour la sécurité des navires, la valorisation et la qualité des produits, la traçabilité des données et le respect des réglementations, la défense des intérêts des ports de pêche est essentielle dans un contexte réglementaire évolutif et une politique d'encadrement forte.

> “37 PORTS ÉQUIPÉS DE HALLE À MARÉE”

L'UPF poursuit cette mission de représentation des ports sur plusieurs thématiques comme le financement (fonds européen FEAMP...), la fiscalité (taxe foncière, IS...), les normes, les règlements (traçabilité, contrôle des pêches...), les négociations sociales... Autant de préoccupations et de sujets majeurs pour les ports et leurs gestionnaires dans le cadre de politiques nationales et européennes actuelles ou à venir (« après 2020 »)... trouvant écho dans le passé puisque l'on retrouve le terme de « wagon isothermique » pour le transport du poisson dans un procès-verbal de la Commission des ports de pêche... en 1924 ! ».

Nicolas OCCIS
Directeur général de HAROPA - Port de Rouen

Âgé de 42 ans, Nicolas Occis a été nommé Président du Directoire de HAROPA - Port de Rouen en janvier 2015. Ingénieur en chef des eaux, des ponts et des forêts, il était Adjoint au Sous-directeur des Ports et du Transport Fluvial de la Direction des Infrastructures, des Transports et de la Mer, au sein du Ministère de l'Écologie. Polytechnicien, diplômé de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, Nicolas Occis a été directeur de subdivision à la DDE du Jura de 2001 à 2004. De 2005 à 2011, il a rejoint le groupe Areva à Pékin, où il a travaillé sur la construction de deux centrales nucléaires dans le Sud de la Chine. Avant sa nomination à Rouen, Nicolas Occis était Commissaire du gouvernement adjoint auprès du Grand Port Maritime de La Réunion.

ZOOM SUR... LE DRAGAGE, UN TRAVAIL PERMANENT AU SERVICE D'ENJEUX ÉCONOMIQUES IMPORTANTS

Port de fond d'estuaire, HAROPA - Port de Rouen accueille chaque année près de 2500 navires. Des conditions de navigation optimales sont indispensables pour assurer le développement des activités portuaires et répondre aux besoins des entreprises et clients, installés sur une circonscription portuaire qui s'étend de Honfleur à Rouen sur 120 kilomètres. L'amélioration des conditions d'accès au Port de Rouen a nécessité un aménagement ambitieux et progressif de la baie de Seine et leur maintien repose sur une politique de dragage performante. Assurer la sécurité de la navigation impose de lutter contre l'ensablement et l'envasement naturels de l'estuaire, mais aussi du chenal de navigation, ce qui justifie un dragage d'entretien récurrent. Par ailleurs, pour accompagner le développement du trafic maritime et l'augmentation de la taille des navires, des programmes successifs d'endiguement et de dragage d'approfondissement ont été menés.

Dès le XVIIIe siècle, le Port de Rouen, dont les origines remontent à la période gallo-romaine, rencontrait des difficultés à accueillir les navires, dont les tirants d'eau augmentaient déjà. La Seine permettait alors un tirant d'eau de 3-4 mètres et son lit mineur était très instable, oscillant sous le jeu du déplacement des bancs de sable. Un premier tournant dans le développement portuaire se produit dans la seconde moitié du XIXe siècle : deux lois en 1846 et 1895 relatives à des programmes d'endiguement dans l'estuaire ont été décisives pour la place rouennaise. Les travaux alors lancés dans le chenal et l'estuaire sont à l'origine de l'accueil de navires de haute mer à Rouen.

D'autres progrès importants sont réalisés dans la seconde moitié du XXe siècle lors de **l'aménagement d'un nouveau chenal dans l'estuaire, ouvert à l'été 1960,** et qui est toujours celui entretenu aujourd'hui par le Port de Rouen. **Les travaux ont débuté en 1957** et ce chantier a nécessité le déplacement de plus de 50 millions de mètres cubes de sable, la démolition de 6 kilomètres de digues et la construction de plus de 30 kilomètres de digues nouvelles. À l'issue de ce chantier, la barre du 10 mètres de tirant d'eau admissible était franchie, certes uniquement en vives eaux exceptionnelles.

©Patrick Boulen - HAROPA - Port de Rouen.

NÉCESSITÉ DU DRAGAGE : LA PARTICULARITÉ DU GRAND PORT MARITIME DE LA GUYANE

Un siècle en arrière, les marchandises étaient débarquées à Cayenne au moyen de chaloupes, les grands navires ne pouvant accoster à cause de leur tirant d'eau. Depuis 1975 le port principal de la Guyane a été installé dans l'embouchure du Mahury, afin d'accueillir des navires plus importants.
Le déversement continu de très fortes quantités de sédiments par le fleuve Amazone, forme des bancs de vase qui se déplacent le long des côtes guyanaises. Ceci oblige le port à draguer en permanence ses accès nautiques. Un dragage par injection d'air et d'eau sous pression permet d'apporter une solution plus efficace et plus respectueuse de l'environnement.

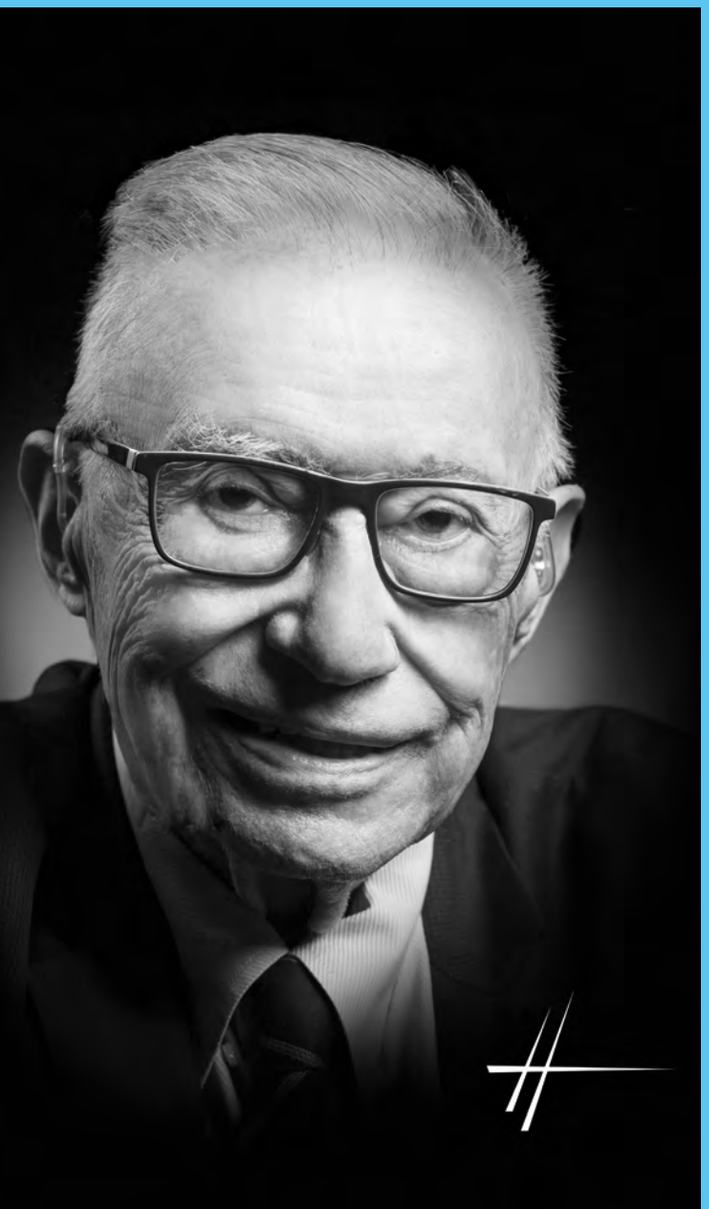
Le développement de la taille des navires, couplé à l'augmentation du trafic d'export de céréales, du trafic d'import de produits pétroliers et au développement des lignes régulières conteneurs Nord-Sud, amènent le Port de Rouen à réaliser deux nouveaux programmes d'approfondissement, dans les années 80 puis sur la fin des années 90 afin de garantir un tirant d'eau admissible compris entre 10 et 11 mètres. Les transports de céréales, produits énergétiques, engrais, granulats et conteneurs - qui représentent 90% du total du trafic - sont assurés par des navires dont plus d'un tiers affiche un tirant d'eau supérieur à 10 mètres.
Plus récemment, pour se donner la capacité de recevoir dans les meilleurs conditions de sécurité et de chargement la flotte de vraquiers, le Port de Rouen a lancé en 2012 un important chantier d'arasement des points hauts du chenal, nécessitant le dragage d'environ 7 millions de mètres cubes de sédiments.

L'objectif est d'augmenter, d'ici fin 2018, d'1 mètre le tirant d'eau admissible afin d'accueillir les vraquiers du type Handymax à pleine charge et de type Panamax chargés à 80%.
Au fil des décennies, **HAROPA - Port de Rouen a donc acquis une maîtrise et un savoir-faire de référence en matière de dragage.** Cette expertise a déjà profité à plusieurs ports français, mais aussi étrangers, comme Pointe-Noire au Congo ou Douala au Cameroun.

Philippe LEMOINE
Président du Directoire du Grand Port Maritime de la Guyane (nommé par décret du 16 avril 2013).

Ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'État, né le 12 octobre 1956. Il débute sa carrière de fonctionnaire dans le domaine des aménagements portuaires et aéroportuaires en Corse, en Polynésie française puis en Languedoc Roussillon, où il accompagne le transfert du Port de Port-Vendres à la collectivité départementale et met en œuvre la loi de modernisation portuaire de 1992. Après une affectation sur plusieurs postes en administration centrale, il devient directeur du département d'ingénierie portuaire à l'international au sein du groupe EGIS jusqu'en 2012.

LE PORTRAIT
DE JEAN CHAPON



INGÉNIEUR GÉNÉRAL HONORAIRE DES PONTS ET CHAUSSÉES

Né le 24 mai 1928 à Alès. Diplômé Ingénieur par l'École polytechnique (1948) et l'École nationale des Ponts et chaussées (1953). Il débute sa carrière comme Ingénieur ordinaire au service ordinaire des Ponts et chaussées et des bases aériennes de la Haute-Garonne (1953-1955) et rejoint le service maritime et de navigation (troisième section) de la Seine-Maritime où il travaille à l'aménagement du Port de Rouen et de ses accès (1955-1964) puis il devient Directeur de l'Exploitation (1964-1966). Appelé à l'Administration centrale de l'équipement comme Adjoint au Directeur des Ports Maritimes et des Voies Navigables puis comme Conseiller technique au Cabinet du ministre, il a ensuite été nommé Directeur des Ports Maritimes et des Voies Navigables en 1967.
Secrétaire général de la Marine marchande de 1975 à 1978, puis Vice-président du Conseil général des Ponts et chaussées (1978-1981). En 1981, il a été détaché au groupe Elf-Aquitaine où il a supervisé le transport et présidé la filiale raffinage-distribution Elf-France. Ces fonctions l'ont fait élire Président de l'AUTF*.

Il a également été Président de VNF* (de 1990 à 1993), de l'Institut océanographique (Fondation Albert 1er de Monaco) et de l'Académie de marine.

L'INTER VIEW

COMMENT IMAGINEZ-VOUS L'AVENIR DES PORTS FRANÇAIS ?

Ma position va à l'encontre des critiques répétées du système portuaire français, tant pour ce qui est de son organisation administrative, que de l'exploitation et même de l'aménagement et de l'équipement de nos ports : les vingt dernières années l'ont fait bénéficier d'une véritable mise à jour qui l'a « normalisé et rationalisé », par comparaison avec ceux des autres États européens, améliorant l'organisation, la gouvernance des places portuaires et les conditions de leur exploitation.

Le retard par rapport aux ports étrangers, notamment néerlandais et belges, a au contraire été réduit, voire supprimé sur certains points, et remplacé par un système aussi rationnel.

Le rapport de la Cour des Comptes de février 2017 contient des critiques justifiées concernant l'insuffisance de la desserte ferroviaire et fluviale de certains grands ports, mais ne conteste nullement l'intérêt des équipements réalisés. Et cette absence de critiques sur ce point ne date pas d'aujourd'hui, montrant que les investissements ont été réalisés depuis des décennies à « juste escient » !

Une stratégie nationale portuaire a été annoncée par l'État en mai 2013 reposant sur la logistique et l'intermodalité, sur la valorisation de la situation des ports et la promotion d'activités industrielles.

Elle a été complétée par la **stratégie nationale de la mer et du littoral** approuvée par le décret du 23 février 2017.

La version originelle mentionnait bien les quatre vecteurs des apports de la mer (transport, ressources vivantes, ressources énergétiques et minérales, atout pour le cadre de vie du littoral) mais l'accent était essentiellement mis sur la nécessité de sauvegarder la qualité du milieu marin.

Le texte définitif a été rééquilibré en soulignant l'incontestable nécessité de préserver la qualité environnementale du milieu marin, mais aussi de développer largement la valorisation des autres apports de la mer au plan économique et social : il y est rappelé que « la flotte de commerce française est au cœur de notre économie maritime » et qu'il « faut faire de la France le premier port d'Europe ».

> “UNE STRATÉGIE NATIONALE PORTUAIRE A ÉTÉ ANNONCÉE PAR L'ÉTAT EN MAI 2013”

Soyons donc conscients de la nécessité de mettre rapidement en œuvre une bonne desserte ferroviaire (et fluviale) de nos ports, sans négliger pour autant la qualité de la desserte routière.

Portons une attention suffisante à la nouvelle activité que constituent pour les ports maritimes les Énergies Marines Renouvelables : une bonne utilisation des espaces et des moyens portuaires est indispensable à leur bon fonctionnement et leur développement... elle est source de revenus et d'emplois.

S'il est un point qui nécessite une action immédiate, c'est la simplification et le raccourcissement des procédures dont la durée est encore anormalement longue pour autoriser la réalisation d'un aménagement ou la construction d'une infrastructure d'une certaine importance. Un rapport d'octobre 2013 l'a justement dénoncé, estimant à dix ans le délai correspondant. Or les besoins qui justifient la réalisation d'un aménagement ou d'une infrastructure ne peuvent pas attendre dix ans et vont trouver satisfaction dans un port étranger !!!

L'allègement des procédures et le raccourcissement de leurs délais conditionnent l'efficacité des mesures prises par l'État pour rendre compétitif notre système portuaire. C'est ce qui a été fait pour réaliser Port 2000 au Havre, opération dont notre Pays peut être fier. Est-il possible d'en réaliser d'autres dans tous les grands ports maritimes en sachant concilier économie et environnement ?

Cela d'autant plus que nos ports ont des disponibilités domaniales non négligeables à l'intérieur de leurs limites actuelles, permettant d'accroître leurs capacités d'accueil des trafics sans pour autant devoir réaliser des aménagements empiétant sur le littoral. C'est vrai dans tous les grands ports maritimes, y compris à la Rochelle où de nouveaux terre-pleins peuvent être réalisés à l'intérieur de la grande digue ! Calais, Brest et Sète investissent massivement.

En conclusion, je crois que nous devons être optimistes, sans évidemment manquer du plus élémentaire réalisme !

L'État a normalisé le régime administratif et l'organisation du système portuaire français; il lui faut accélérer et simplifier les procédures d'autorisation des aménagements et ouvrages et améliorer les relations notamment ferroviaires et fluviales, des ports et (d'abord des grands ports maritimes) avec leurs hinterlands.

De même les autorités portuaires et les investisseurs privés doivent continuer à réaliser les aménagements nécessaires à l'accueil des trafics en agissant « à bon escient » et en recherchant des trafics nouveaux en substitution à ceux des énergies fossiles et de la sidérurgie dont la régression menace le modèle économique des ports.

Enfin il faut que nos ports connaissent une paix sociale qui mérite ce nom - les troubles qui ont affecté le fonctionnement de nos ports pendant de nombreuses années, expliquent pour une large part leur perte de compétitivité !

Alors nous pouvons espérer que, comme le prévoit la stratégie nationale pour la mer et le littoral, **« la France saura devenir le premier port d'Europe »,** et en tout cas jouer le rôle que la géographie lui assigne dans l'ouverture au monde de l'ensemble européen.

UNE DATE, UNE HISTOIRE...
JUIN 1965 LA RÉFORME SUR L'AUTONOMIE DES PORTS

En dehors des ports du Havre et de Bordeaux qui bénéficiaient de la « relative » autonomie instaurée par la loi du 12 juin 1920, tous les ports français étaient gérés par l'État. L'autorité portuaire était un « service maritime des ponts et chaussées » ; il assurait la mission de police ; il avait la charge de l'entretien, la réparation et la construction des infrastructures ; l'aménagement et la gestion de l'espace portuaire, terrestre et maritime. L'exploitation et notamment celle de l'outillage public était assurée par la CCI dans le cadre d'une concession générale ; des concessions particulières et des autorisations d'occupation temporaire du domaine public étaient aussi accordées à des entités privées pour des actions d'exploitation. La manutention et d'autres activités (réparation navale, l'avitaillement des navires...) étaient assurées par des entités privées dans le cadre d'autorisations comportant essentiellement une autorisation d'occupation temporaire du domaine public.

L'État assurait à la fois des missions régaliennes et des activités à caractère économique et commercial ; il supportait donc le coût de l'entretien des infrastructures et de fonctionnement de son service maritime.

Le financement des infrastructures publiques était également supporté par l'État, lequel bénéficiait cependant d'une participation de la chambre de commerce ; les infrastructures privées étaient financées par leurs propriétaires (concessionnaires ou autorisés).

Pour participer au financement des infrastructures, les chambres de commerce percevaient des droits de port sur le navire et la marchandise, les concessionnaires (y compris les CCI) et « autorisés » percevaient redevances rémunérant les services rendus en matière d'exploitation.

D'une façon générale, tous les tarifs étaient « réglementés », certains de façon exagérément sévère tels par exemple les tarifs d'outillage public, ce qui n'était évidemment pas favorable à leurs améliorations et renouvellement.

Le port était donc globalement « dirigé » par l'État mais du fait de sa concession générale, la chambre de commerce et d'industrie avait tout de même son « mot à dire » sans toutefois pouvoir décider ! **La loi de 1965 a confié l'autorité portuaire à un établissement public qui a le double caractère « d'administratif et d'industriel et commercial »**, les services de l'État continuant à exercer leur autorité au niveau national pour la mise en œuvre de la politique portuaire décidée par le gouvernement.

L'établissement public a repris les attributions de l'ancienne autorité portuaire concernant le fonctionnement du port, son aménagement et la gestion de toutes ses infrastructures : à cette fin **le domaine public maritime et terrestre nécessaire au fonctionnement du port lui est remis en pleine propriété en conservant son caractère de domanialité public.**

©Heurtier - Saint-Nazaire 1964-1965.

De la même façon, le personnel administratif de l'ancienne autorité portuaire « administrative » est transféré au port autonome.
Mais le port autonome reprend aussi tous les outillages qui faisaient partie de la concession générale de la chambre de commerce ; les concessions particulières et les autorisations d'outillages privés ne sont pas affectées.
Concernant le financement des infrastructures, la loi prévoit très logiquement une participation de l'État - plus forte pour les infrastructures « lourdes » (ouvrages de protections externes contre la Mer, ouvrages d'accès...) que pour celles moins « lourdes » telles les quais, terre-pleins, voies d'accès... Mais il est important de noter que si l'État a le droit d'accorder ou non sa participation financière (fixée par des décrets d'application de la Loi), c'est au port autonome qu'appartient le pouvoir de décider ou non ces infrastructures. L'État n'a pas le pouvoir de les lui imposer ! **La gouvernance du port est assurée par un conseil d'administration - comportant des représentants de l'État, de la chambre de commerce et d'industrie, des usagers et des personnalités qualifiées.** La direction est confiée à une personne nommée par l'État après avis du Conseil d'administration. **Le véritable sens de l'autonomie est ainsi de confier à une autorité portuaire « locale » le rôle et les pouvoirs notamment régaliens autrefois confiés au « service maritime des ponts et chaussées » qui constituait cette autorité.**

Jean CHAPON

LES CHIFFRES DE 1957 À 1966...

81 158 451 TONNES
Trafic total d'hydrocarbures (bruts et raffinés) dans les ports français en 1957.

117 242 TONNES
Produits de la mer débarqués à Boulogne-sur-Mer en 1960.

14 600
Nombre de navires de pêche en France en 1961.

366 500 TONNES
Poisson frais débarqué en France en 1961.

99 165 000 TONNES
Total des marchandises chargées ou déchargées dans les ports français en 1961.

320 M²
Surface du pavillon des ports français à l'exposition consacrée aux « Grands Ports du Monde » à Gênes en 1963.

3 500
Nombre de personnes qui travaillent sur le complexe sidérurgique du Port de Dunkerque en 1964.

7 PORTS AUTONOMES
En 1966 - Le Havre, Bordeaux (Loi de 1920) ; Strasbourg (1924) ; Dunkerque, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, Marseille (Loi de 1965).

Grand Port Maritime de la Guyane
Création du port : 1969
Trafic total 2016 : 0,805 MT
et 0,057 M EVP

©R.Lietar - GPM-Guyane

CHAPITRE
06

1967
1976

“ Homme libre, toujours tu chériras la mer !
La mer est ton miroir ; tu contemples ton âme
Dans le déroulement infini de sa lame,
Et ton esprit n’est pas un gouffre moins amer. ”

CHARLES BEAUDELAIRE

SUJETS CLÉS DE 1967 À 1976

- **Trafics des ports / Commerce extérieur de la France**
- **Questions sociales**
- **Financement et travaux dans les ports**
- **Politiques commune des transports**

ADGPF*

1967

- Développement des grands conteneurs maritimes

1968

- Mouvements de grève générale dans les ports autonomes et les services d'outillage public des chambres de commerce maritimes
- Port de Bordeaux, son évolution au cours des dernières années, son proche avenir

1969

- Inauguration du nouveau Port pétrolier de Fos
- Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire, situation actuelle, perspectives d'avenir
- Compétitivité insuffisante des activités maritimes et portuaires françaises
- Conditions d'accueil des navires nucléaires dans les ports français - Décret 19 juin 1969

1970

- Le Port de Rouen à la veille du sixième plan
- Visite de la Commission des transports du Parlement européen dans les ports français

1970

- Liaisons des ports avec leur Hinterland : le programme indispensable des voies navigables pour le sixième plan

1971

- Constitution d'un groupe de travail chargé des informations à recueillir sur les ports de la CEE

1972

- Port de Marseille : mutations, innovations
- Inauguration au Havre de l'écluse François Ier et du quai de l'Europe

1973

- Accord paritaire national entre l'Union Nationale des Industries de la Manutention et la Fédération CGT des Ports et Docks

1974

- Création d'un groupement pour le financement des zones industrielles portuaires (GIPORT)

1975

- Conférence de l'Association Internationale des Ports - Singapour

UPACCIM*

1967

- Régime des accidents du travail des dockers
- Généralisation de la TVA

1968

- Exposition itinérante « Marine et marins de France »
- Mouvements de grève générale dans les ports autonomes et les services d'outillage public des chambres de commerce maritimes

1969

- Développement des investissements privés dans les ports

1970

- Création du salaire minimum de croissance Loi 02 janvier 1970
- « Océanexpo » - Bordeaux
- Modification du régime de retraite des agents titulaires
- Campagne publicitaire pour les ports français

1972

- Modification de la Convention collective de 1947

1973

- Problèmes sociaux dans les ports de la CEE

1974

- Création du Port Autonome à la Guadeloupe Décret du 6 mars 1974

1976

- Inauguration des installations portuaires d'Antifer
- Prévention des accidents de travail Loi du 06 décembre 1976

Franck DOSNE
Directeur des ports
Riviera Ports - CCINCA

Expert-Comptable et Diplômé d'HEC-Paris, il a débuté sa carrière chez Ernst & Young, l'a prolongée à la CCI et à SKEMA, pour rejoindre le monde portuaire comme Directeur du Port de Cannes en 2010. Il est aujourd'hui à la tête du réseau Riviera Ports qui rassemble les ports gérés par la CCI Nice Côte d'Azur (Cannes, Golfe-Juan, Nice, Port Vauban et bientôt Port Gallice), soit plus de 4000 postes. Son périmètre d'activités est multiple : plaisance, yachting, croisière, liaisons ferry Corse et Sardaigne, fret, transport côtier, carénage, etc.

©CCI Nice Côte d'Azur - Vue aérienne de Villefranche.

ÉVOLUTION DE LA CROISIÈRE

DES NAVIRES SPÉCIALEMENT CONÇUS POUR LA DÉTENTE

« Si les origines de la croisière en France remontent à la fin du XIXe siècle avec de nombreux navires réalisant régulièrement des traversés transatlantiques, **la croisière a véritablement démarré avec l'émergence des compagnies américaines dans les années 1970 proposant une nouvelle forme de croisière, avec des navires spécialement conçus pour la détente et le divertissement.** Il y a vingt ans, les cabines ne proposaient pas de balcon et les navires avaient une capacité inférieure de moitié. Les armateurs se différenciaient par des politiques d'innovation. Les chantiers répondant au développement exponentiel de la taille des navires.

L'industrie ne connaît de limites que celles que lui imposent les infrastructures, en mer (navires, nombre et capacité de charge) et au sol (installations portuaires et aéroportuaires et autres services locaux).

En une décennie (1995-2005), le nombre de croisiéristes a doublé et a enregistré la plus forte croissance de l'industrie touristique mondiale avec un taux moyen de croissance de 7% par an depuis le début des années 1980. Le marché français connaît depuis une dizaine d'années une progression soutenue.

> « UNE MOYENNE ANNUELLE DE 700 000 CROISIÉRISTES »

En 2015, 4,5 millions de croisiéristes ont visité 32 destinations et 84 sites d'escale en France. **La Méditerranée, deuxième bassin de navigation et la Côte d'Azur se positionne comme la deuxième destination en métropole française avec une moyenne annuelle de 700000 croisiéristes répartis entre Cannes, Antibes, Nice et Villefranche-sur-Mer.** Le trafic passager vers la Côte d'Azur a été multiplié par quatre depuis 1970. Le trafic passagers au sein de Rivieraports est passé de 210 escales (130000 pax) en 1990 à 326 escales (700000 pax) aujourd'hui. Plus de la moitié des croisiéristes qui arrivent sur la Côte d'Azur ne sont jamais venus et 86% de ceux qui sont interrogés en fin de journée expriment l'intention de revenir.

Cette croissance s'explique notamment par la forte augmentation de la capacité des navires et donc du nombre moyen de croisiéristes par escale, qui est passé de moins de 500 à plus de 1400. La rade de Villefranche-sur-Mer et le Port de Cannes accueillent des navires de croisière de toute taille.

En France, la Côte d'Azur (considéréé comme une destination unique) se place au premier rang après Marseille. »

ZOOM SUR... LES PRÉMICES DE LA CONTENEURISATION FRANÇAISE

La conteneurisation est née à New York en 1956 avec Malcom Mac Lean, mais durant un temps chaque armateur possédait sa norme. Néanmoins en 1965, les normes ISO organisèrent les standards du conteneur. Il pouvait devenir un outil maritime international.
Malcom Mac Lean avait des ambitions mondiales et l'intégration des ports européens se fit dès 1966. Le Fairland de Sealand inaugura le premier service transatlantique avec les premières escales à Rotterdam et Brême. Rapidement, Le Havre comme Marseille furent intégrés aux services que mettaient en place les armements américains et leurs concurrents européens.
La France maritime se dota de ses premiers navires (conro et porte-conteneurs) sortis des chantiers nationaux. Dans un même temps, les ports faisaient leurs balbutiements dans le conteneur. La troisième économie européenne était naturellement concernée par les premiers échanges conteneurisés avec l'Amérique du Nord, le Japon, Hong Kong et l'Océanie.
Pourtant dans les ports autonomes, l'époque était alors aux grands aménagements des zones industrielles portuaires, Fos pour Marseille, la plaine alluviale pour Le Havre et l'ouest dunkerquois.
La conteneurisation naissante va trouver sa place d'abord sur quelques quais. **À Marseille, en 1968** à Mourepiane ; cependant, le Port Autonome dispose désormais des vastes espaces de Fos. **Un premier terminal est construit entre 1968 et 1970** dans la Darse 1 à l'arrière du quai minéralier, avant qu'en 1973 il soit placé à l'ouest de la Darse 2. Le quai de 560 mètres sera porté à presque 1000 mètres à la fin de la décennie.
Au Havre, les travaux d'un premier terminal dédié débutèrent en 1967. En 1971, le quai de l'Atlantique au Bassin à marée accueillit son premier navire. Pour ses terminaux à venir, le Port Autonome fit le choix de placer deux terminaux en amont de la gigantesque écluse François Ier ouverte en 1972. Le bassin intérieur accueillit ainsi d'abord le quai de l'Europe en 1972 et le quai Bougainville dans la Darse de l'océan en 1977. Concomitamment, à Dunkerque le grand aménagement de l'ouest en 1975 permit l'ouverture du terminal du quai des Flandres en 1976.
Les ports d'estuaires que sont Rouen, Nantes et Bordeaux sont naturellement concernés aussi par la conteneurisation, dédiée aux flux Nord - Sud (Afrique, DOM). Néanmoins, cette conteneurisation émergente fait encore de la place à tous les ports, à l'image de Bordeaux recevant les peaux d'Australie et des bois canadiens.
À partir de 1973, les quais de Bassens à Bordeaux et de Rouen-Quevilly (ex-Bassin aux pétroles) accueillirent leurs premiers porte-conteneurs. Dans ces ports, la situation amont interroge sur la pertinence des lieux. Rouen se dota en 1976 de portiques à l'inverse de Cheviré à Nantes aux équipements

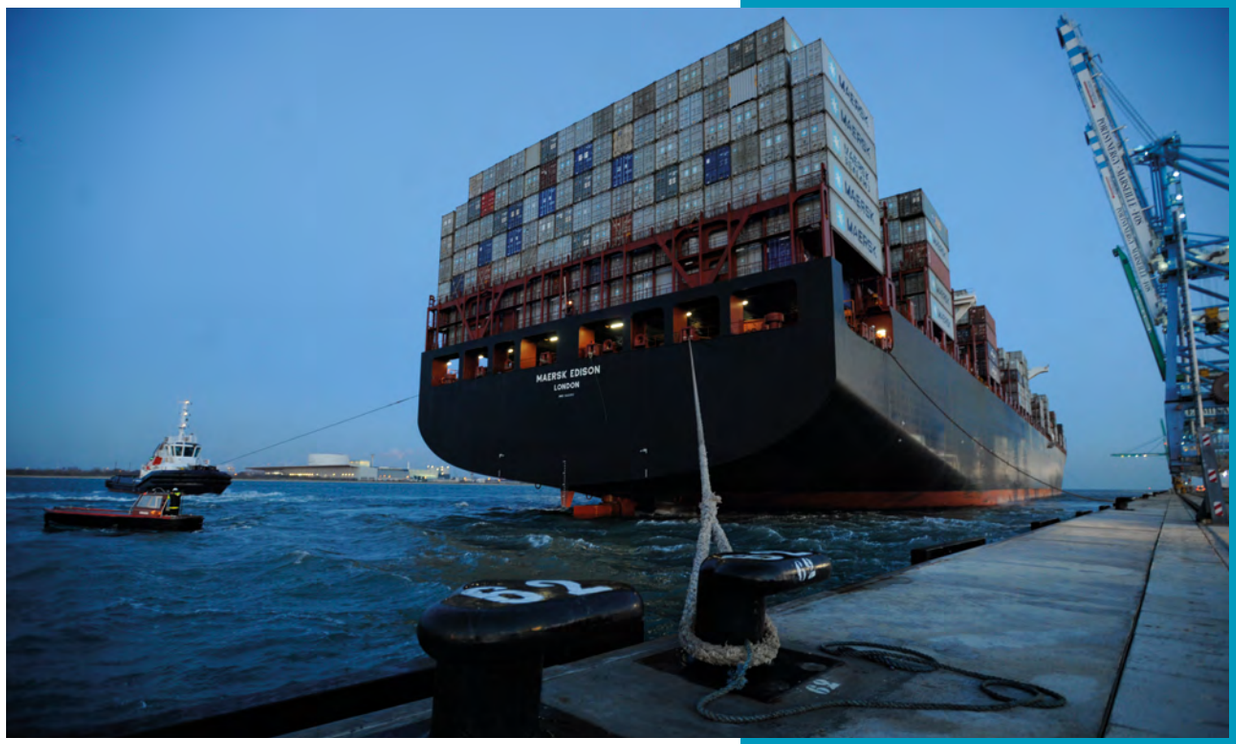
©Michel BIZIEN - Grand Port Maritime du Havre - LGD.

rudimentaires. Le port normand se dote d'un nouveau terminal au quai de Grand-Couronne-Moulineaux en 1985. Auparavant, c'était l'avant-port de Rouen à Radicatel qui accueillait en 1978 l'armement irlandais Bell Lines.

Bordeaux et Nantes sont restés à l'écart des grands plans d'aménagement portuaire de l'État, mais Jacques Chaban-Delmas et Olivier Guichard obtiendront les travaux du Verdon et de Montoir. **Le terminal à conteneurs de l'extrémité de l'estuaire de la Gironde ouvrit en 1976 alors que celui de Montoir le fut en 1982.** Si Cheviré fut désactivé, le terminal de Bassens reste jusqu'à aujourd'hui un terminal amont actif.

Du côté des grands ports, la tendance dans les années 80 poussait au « port rapide ». À la fin de la décennie, les navires devinrent post panamax alors que leurs armateurs demandent des escales moins longues dans des terminaux plus grands pour suivre la croissance des trafics portés par le début des importations massives d'Extrême-Orient. Pour répondre à tous ces enjeux, Rotterdam avait de l'avance avec le terminal Delta de la Maasvlakte 2.

Dans la compétition portuaire, Anvers développa des terminaux directement sur l'Escaut en amont de l'écluse géante de Berendrecht. Le Havre fit de même et le bassin à marée fut doté à nouveau de terminaux aux quais des Amériques et d'Asie (1992-1995), en attendant le grand investissement à Port 2000, qui a exigé une extension portuaire dans l'estuaire de la Seine. À l'autre bout du pays, le terminal de Fos fut étendu, mais l'objectif du Port Autonome : l'extension à l'amont du quai Graveleau fut baptisée Fos 2XL et la création d'un parc logistique attenant lancée en 1996, ce sera Fos Distriport.



©Port de Marseille Fos.

> “À MARSEILLE, LE PREMIER TERMINAL EST CONSTRUIT ENTRE 1968 ET 1970”

Paul TOURRET
Docteur en géographie
Directeur de l'Institut Supérieur d'Économie Maritime (depuis 2012)

Créé en 1997, l'ISEMAR est un observatoire des industries maritimes internationales qui bénéficie du soutien des acteurs publics et privés de Nantes Saint-Nazaire. Les analyses sous la forme de publications et d'études font référence et assurent un rôle éminent de décrypteur de l'évolution ancienne et contemporaine de l'économie du transport maritime et du développement portuaire.

©Agnès Janin - HAROPA - Ports de Paris.

UNE DATE, UNE HISTOIRE… HAROPA-PORTS DE PARIS : ORGANISER LA DISTRIBUTION FLUVIALE DE LA METROPOLE

L'activité portuaire fluviale en Île-de-France est portée par Ports de Paris, acteur important de la logistique verte francilienne. **Constitué en Établissement public en 1968,** pour répondre à l'augmentation régulière des trafics fluviaux, il s'est substitué à des autorités multiples, et a pu unifier la gestion du patrimoine portuaire et en rationaliser l'exploitation, donnant davantage de puissance et de visibilité à l'ensemble ainsi constitué.
Depuis plus de dix ans, le trafic fluvial réalisé par Ports de Paris dépasse 20 millions de tonnes annuelles, ce qui en fait le **premier port intérieur français,** au deuxième rang européen après Duisbourg. Ces dernières années ont vu l'émergence puis le dynamisme des filières conteneurs et la croissance de celle des produits valorisables. D'autres filières traditionnellement utilisatrices du transport fluvial comme les produits du BTP, les produits agricoles composent le socle des trafics.
Ces dernières années, la carte des ports franciliens a été redessinée afin d'accroitre leur utilité économique, sociale et environnementale pour les territoires.
Sur les grandes plates-formes multimodales comme Gennevilliers (92), Bonneuil-sur-Marne (94) ou Limay-Porcheville (78), Ports de Paris a développé des hubs de distribution de la marchandise par le développement de grands entrepôts dans lesquels s'implantent des chargeurs et logisticiens, conciliant fonctions nationales et besoins de la métropole.
La logistique fluviale urbaine ou le recours à la voie d'eau pour l'approvisionnement du cœur de la métropole s'appuie sur le réseau des ports franciliens et requiert des aménagements spécifiques des infrastructures et des tarifs pour accueillir les schémas logistiques innovants. Alors que le nombre de kilomètres d'embouteillages a cru de 26% aux heures de pointe en Île-de-France entre 2010 et 2013, elle permet aux chargeurs d'adopter une chaine logistique propre et de s'adapter aux exigences environnementales de la métropole. Les dispositifs de partage dans le temps des quais et de mixité des usages rendent cette activité portuaire compatible avec les aspirations des populations riveraines à la réappropriation des berges et le développement des activités d'animation et de loisirs.
Le port devient également un outil pour la construction du Grand Paris du logement et des transports. La convention signée avec la Société du Grand Paris est la consécration d'un dispositif qui prévoit une utilisation maximale des modes de transport alternatifs, dans le cadre des travaux du GPE. Quatre nouvelles plates-formes permettront d'éviter le passage de 100000 camions sur les routes, d'économiser des centaines de milliers de litres de carburant et de diminuer de plus d'1 million de tonnes les émissions de CO_2.

Le réseau portuaire se renforce également grâce à Port Seine Métropole Ouest (PSMO), qui permettra d'accueillir un double flux (évacuation des déblais/approvisionnement en matériaux de construction) limitant de manière importante le nombre de camions sur les routes depuis et vers les chantiers.
À l'heure où le transport maritime assoit sa domination sur les échanges mondiaux, le Grand Paris doit également bénéficier d'une ouverture sur la mer à l'instar des « villes monde » comme Shanghai, Sao Paulo ou New-York et Pékin. Aujourd'hui sur 100 conteneurs destinés à l'Île-de-France, une cinquantaine transite par les ports du Nord via un acheminement par la route, créant les emplois logistiques sur place. Le défi de HAROPA est de proposer une alternative compétitive via les ports du Havre et de Paris et la remontée de la Seine. L'attractivité du Grand Paris et l'environnement ont tout à y gagner.

Régine BREHIER
Directrice générale HAROPA - Ports de Paris
(depuis mars 2016)

Diplômée de l'école Polytechnique, de l'école Nationale des Ponts et Chaussées et d'un master of engineering de l'Université de Berkeley, elle était précédemment Directrice des affaires maritimes au Ministère de l'Environnement, depuis 2012. Elle a acquis précédemment une expérience des ports en tant que Directrice adjointe à la Direction du Transport Maritime, des Ports et du Littoral et une expertise dans le domaine de la recherche en tant que Directrice de la recherche et de l'innovation au Commissariat Général au Développement Durable du Ministère.

LES CHIFFRES DE 1967 À 1976...

165 827 413 TONNES
Trafic total de marchandises dans les ports français en 1967.

100 000 EVP
Trafic conteneurisé du Port du Havre en 1968 (aujourd'hui, 2,5 millions d'EVP).

285 329 VOYAGEURS
Trafic des voyageurs au Port de Nice en 1969.

2 000 CONTENEURS
Capacité des grands porte-conteneurs en service en 1971.

28 NŒUDS
Vitesse maximale des grands porte-conteneurs en service en 1971.

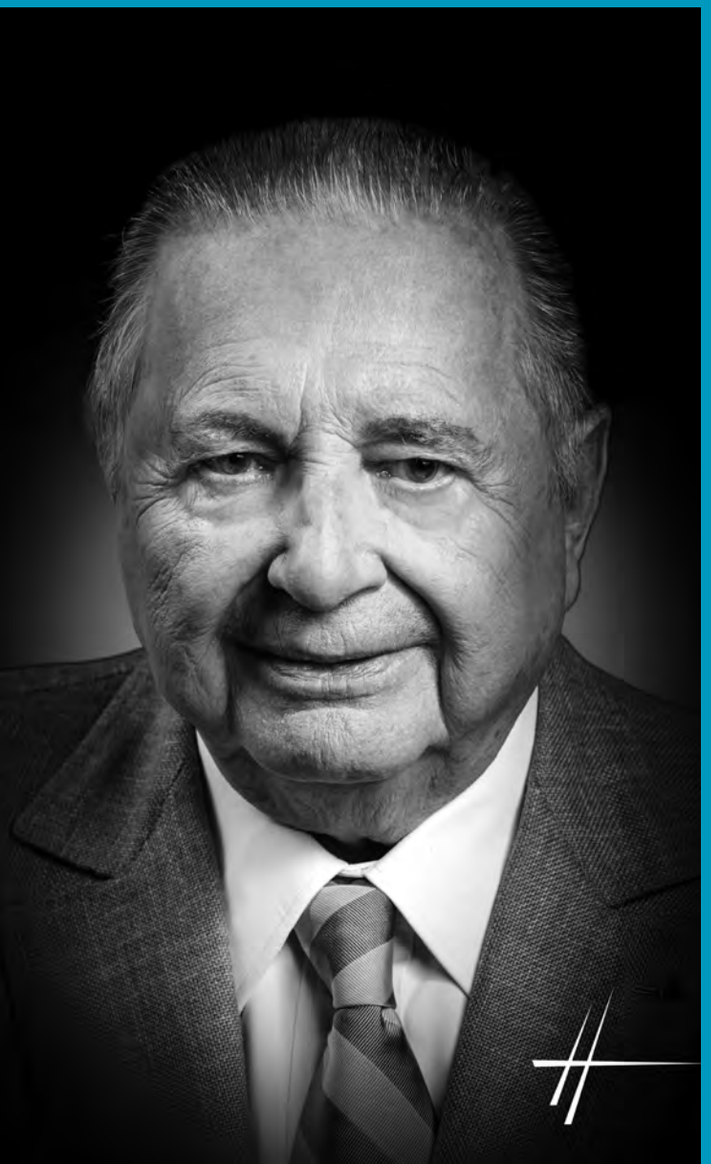
12,3%
Diminution du trafic total de marchandises de 1974 à 1975.

27 000 000 TONNES
Trafic total de marchandises du Port de Paris en 1975.

11,5%
Augmentation du trafic total de marchandises de 1975 à 1976.

266 700 000 TONNES
Trafic total de marchandises dans les ports français en 1976.

LE PORTRAIT
DE JACQUES TRORIAL



PRÉSIDENT DÉLÉGUÉ DE L'UPF

Président de l'Association des Grands Ports Français (1986 à 2012), Président délégué de l'Union des Ports de France (2013 à aujourd'hui).
Né le 08 février 1932 à Saulnes, il a commencé sa carrière dans l'administration préfectorale. Ancien Député de Meurthe et Moselle (1967-1968) et Secrétaire d'État à l'Éducation Nationale (1968-1969), il a présidé le conseil d'administration du Port Autonome de Paris de 1970, date de sa création, à 1997. Il a également fondé le Comité des Armateurs Fluviaux (1971-1988), présidé et fusionné l'Association pour le Développement de la Formation Professionnelle dans les Transports et l'Institut de Formation aux Techniques d'Implantation et de Manutention (AFT-IFTIM 1989-1998).
Président délégué de l'UPF depuis 2013, il préside également le Carrefour des Professionnels Portuaires.
En 1999, il a été élevé au rang de Commandeur de la Légion d'honneur.

L'INTERVIEW

PRÉSIDENT DU PORT AUTONOME DE PARIS DE 1970 À 1997 ET PARALLÈLEMENT PRÉSIDENT DE L'ADPF DE 1986 À 2012, POUVEZ-VOUS REVENIR BRIÈVEMENT SUR CES PÉRIODES ?

Au Port Autonome de Paris, les premières années ont été décisives pour que le nouvel établissement joue pleinement son rôle en lien avec les institutions existantes : ville de Paris, Région Île-de-France, Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, etc.
Il fallait pour cela souder les divers éléments destinés à former un ensemble unifié à l'échelle de toute l'Île-de-France.
Le but : développer le transport et la logistique par la voie fluviale, imposait une action commerciale incitative au service de la clientèle ; il exigeait aussi l'extension portuaire à des espaces peu utilisés comme à Bonneuil-sur-Marne ou à des créations de ports nouveaux tels Limay (sur la Seine) ou Saint-Ouen-l'Aumône (sur l'Oise).
Plus tard est venue la mise sur pied pour les trafics de conteneurs de la Société d'économie mixte Paris terminal, dont le trafic dépasse aujourd'hui 300000 « boites », dont 100000 par le fleuve.
Tout cela a été mené dans l'enthousiasme grâce à l'action des directeurs successifs et des équipes

progressivement constituées. Et réussi, sans déficit ni subvention. Le Port de Paris a pu être défini comme une « PME performante du secteur public ».
C'est le port qui verse aujourd'hui le plus important dividende à l'État !
L'ADPF avait pour mission principale l'échange d'informations entre ses membres, la confrontation des points de vue, la liaison avec les principales instances administratives et politiques françaises, naturellement, mais de plus en plus européennes. **Au début de la décennie 1990, une forte mobilisation de tous les professionnels, s'appuyant sur les médias a entraîné la réforme législative de la manutention portuaire et des statuts des dockers qui a débouché en 1992.**
En 1986, mon prédécesseur immédiat en fonction depuis une quinzaine d'années, était Henri Rochereau, comme moi-même ancien Ministre du Général De Gaulle, il avait été de surcroit Commissaire à la Commission européenne ce qui lui conférait une expérience exceptionnelle de la politique communautaire : il mesurait le rôle grandissant que Bruxelles jouerait dans l'économie des transports et des ports.
Dans toute cette période, l'ADPF et l'UPACCIM, le syndicat professionnel des ports, cohabitaient en très bonne intelligence mais le président de l'ADPF n'interférait pas dans l'action syndicale professionnelle des patrons des ports.
Cependant, depuis l'origine le Délégué Général était commun aux deux associations ainsi que les collaborateurs. Les liens se sont resserrés grâce aux relations d'amitié avec plusieurs présidents de l'UPACCIM, le Commandant Courtel et l'avocat Michel Quimbert.
C'est la volonté de simplifier la structure professionnelle qui nous a déterminés à fusionner en 2013 les deux associations dans la nouvelle « Union des Ports de France », en y ménageant un Carrefour des Professionnels Portuaires et un Carrefour des Autorités Portuaires Décentralisées.

EN TANT QUE PRÉSIDENT DE L'ADPF DEPUIS 1986 ET AUJOURD'HUI PRÉSIDENT DÉLÉGUÉ DE L'UPF QUEL REGARD PORTEZ-VOUS SUR L'ASSOCIATION ?

Pour simplifier, dénommons l'UPF ce que furent, ensemble pendant près d'un siècle de 1917 à 2013 les deux associations portuaires sœurs unifiées depuis cette date !
L'UPF a été tout au long, l'interlocuteur principal des pouvoirs publics : c'est elle qui a poussé l'État à entreprendre certaines des réformes les plus importantes et, dans tous les cas, elle s'est appliquée à faire que chaque évolution conduise à un progrès pour les ports.
L'UPF s'est aussi employée à sensibiliser l'opinion publique à l'importance du commerce maritime et des ports, tâche importante car les français ont un atavisme terrien bien plus que marin. Cette prise de conscience de l'atout mer est récente : on la doit à la globalisation de l'économie et aux enjeux de protection de la nature, environnement et climat.

S'IL NE FALLAIT EN RETENIR QU'UN : QUEL FAIT MARQUANT REPRÉSENTE « LE » TOURNANT MAJEUR DANS L'HISTOIRE DES PORTS FRANÇAIS ?

Le tournant majeur est à mes yeux **la réforme de 1965 sur les « ports autonomes ».** Elle a affirmé le rôle stratégique de l'État, associé plus étroitement les collectivités territoriales et les forces économiques ; elle a exprimé une volonté d'aménagement de territoire localisant dans les ports l'approvisionnement énergétique et la sidérurgie, principalement au Havre-Antifer et à Marseille-Fos.

ET L'AVENIR DES PORTS FRANÇAIS, COMMENT L'IMAGINEZ-VOUS ?

J'imagine les ports français davantage européens : un peu plus de trafic mondial sans doute mais beaucoup plus de trafic continental, avec un rôle accru du transport maritime de cabotage dans les échanges intérieurs à la France et au continent européen.
Je les imagine beaucoup plus automatisés dans la continuité logistique navires-ports-transports terrestres.
Je les imagine retrouvant, grâce à des unités de production de taille moyenne et au déploiement des espaces logistiques, leur vocation historique de zones industrialo-portuaires.
Je les imagine, par les loisirs maritimes et la croisière, ouvrant la mer et le monde à des milliers d'hommes et de femmes assoiffés de nature et de découvertes.

UNE QUESTION À ADRESSER AUX PORTS FRANÇAIS ?

Une question aux ports français ? Plutôt une adresse. Une belle expression allemande dit « heureux comme Dieu en France ».
À vous ports français d'être un des éléments de ce bonheur : donnez de la réalité aux rêves ! Vous venez du plus lointain passé mais vous êtes plus que jamais l'avenir.
N'en doutez pas, ne doutez pas !

Port de Sète Sud de France
Création du port : 1666
Trafic total 2016 : .3,8 MT

©Mélanie Chadourne - Port de Sète Sud de France

CHAPITRE
07

1977
1986

*“ **Un petit port breton** devant la Mer-Sauvage s’éveillait ;*
***les bateaux** amarrés au rivage, Mais comme impatients de bondir sur les flots,*
De sentir sur leurs bancs ramer les matelots, et les voiles s’enfler,
et d’aller à la pêche,
Légers, se balançaient devant la brise fraîche ;
Tout était bleu, le ciel et la mer ; les courlis,
Tournoyant par milliers, de l’eau rasaient les plis… ”

AUGUSTE BRIZEUX

SUJETS CLÉS DE 1977 À 1986

- **Trafics des ports / Commerce extérieur de la France**
- **Convention Collective des Personnels des Ports**
- **Financement et travaux dans les ports**
- **Politiques commune des transports**

ADGPF*

1977

- Avenir des ports français pour les prochaines années : espoirs et conditions
- Fusion de la Compagnie Générale Maritime et de la Compagnie des Messageries Maritimes
- 1ères Assises Nationales de la Mer - Paris

1978

- Conférence diplomatique des Nations-Unies sur le transport maritime Hambourg
- 1e Colloque français de navigation fluviale Strasbourg

1979

- Port de Strasbourg dans son contexte régional, national et international

1980

- Création au Port Autonome de Marseille d'une zone protégée pour l'entreposage des armes et matériels de guerre
- Manutention portuaire dans son contexte évolutif

1981

- « Portex 81 » - Hambourg
- 10e anniversaire du Port Autonome de Paris

1982

- Rouen, port à multiples facettes au service du Commerce extérieur

1983

- Décentralisation des ports Lois des 7 janvier et 22 juillet 1983

1985

- Informatique douanière dans les ports maritimes français
- Standardisation des dimensions des conteneurs maritimes
- L'armement français face à la crise maritime internationale

1986

- Salon international « Transport 86 » - Munich

UPACCIM*

1977

- 1ère réunion du groupe de travail des ports français de la façade méditerranéenne - Toulon
- Désignation des représentants des ports français à l'Assemblée plénière des ports de la C.E.E - Bruxelles

1978

- Création d'une zone économique de 200 miles autour des départements de la Guadeloupe et de la Martinique
- Création au Conservatoire National des Arts et Métiers d'un Institut des Transports Internationaux et des Ports

1979

- Application dans les établissements portuaires de la loi du 12 juillet 1977 relative au bilan social

1979

- Conférence de l'International Association of Ports and Harbours - Deauville
- « Océanexpo - Océantropiques 80 » Bordeaux

1980

- Blocus des ports français par les marins-pêcheurs

1981

- Modernisation des parcs de dragage des ports français
- Mesures en faveur de la pêche maritime adoptées par le Conseil des ministres du 18 janvier 1981
- Incidences des mesures de décentralisation et de déconcentration pour les ports maritimes

1982

- Problèmes sociaux dans les ports de la CEE

1983

- Politique commune des pêches maritimes de la C.E.E - Accord européen du 25 janvier 1983
- Décentralisation des ports Lois des 7 janvier et 22 juillet 1983

1984

- « Semaine d'action » de la C.G.T dans les ports français

1985

- Image de marque des ports français et de l'UPACCIM

LOIS DE DÉCENTRALISATION

1983

Les ports français dans les années 80 sont marqués par les **lois de décentralisation initiées en 1982-1983** (lois Defferre) : « Les ports avaient été touchés, mais de façon relativement marginale et partielle, par l'Acte I de la décentralisation initié en 1982. **La loi du 22 juillet 1983** avait alors abouti à une simple mise à disposition de 532 petits ports maritimes au rayonnement très limité, qui représentaient moins de 5 % du trafic national ; 304 ports de pêche et de commerce avaient ainsi été confiés à des départements, dans tous les cas, pour leur seule gestion[3] ».

©Port Boulogne Calais.

Jean-Marc PUISSESSEAU
Président - Directeur général de la Société d'Exploitation des Ports du Détroit (SEPD)

« LA POLITIQUE COMMUNE DE LA PÊCHE VUE PAR LE PREMIER PORT DE PÊCHE FRANÇAIS »

UN DISPOSITIF INDISPENSABLE À LA RECONSTRUCTION

« Fondements de cette politique née en 1983 et son impact sur les ports de pêche français notamment le Port de Boulogne.

Le principal défi de la politique de la pêche est la raréfaction des ressources halieutiques. La PCP vise ainsi plus particulièrement à **organiser l'exploitation durable de ces ressources dans les eaux européennes, tout en aidant le secteur de la pêche à renforcer sa rentabilité.**

Dans le cadre de la gestion des pêches, la réduction des Taux Admissible de Capture (TAC) et quotas, ainsi qu'une volonté affichée de réduire la flottille française ont directement impacté le Port de Boulogne dont le nombre de navires a diminué de moitié en quelques années, accompagné logiquement d'une baisse conséquente des apports débarqués.

La réglementation de plus en plus contraignante impose également des investissements conséquents pour l'ensemble de la filière (règlement contrôle) alors que les recettes continuent de baisser, n'incitant pas les jeunes à se lancer dans la reprise de navire.

Toutefois les mécanismes de financement de la politique comme le FEP[1] et le FEAMP[2] ont permis :

- De développer les services offerts dans le Port de Boulogne pour l'ensemble des acteurs portuaires, et notamment la reconstruction de la halle à marée, permettant l'amélioration des conditions de travail des usagers et de répondre aux exigences réglementaires.
- D'apporter une aide importante dans le financement d'études de modernisation de la flotte et surtout de donner les moyens de lancer la construction de navires de nouvelle génération comme la Frégate II et l'Arpège.
- De favoriser l'encouragement pour l'adoption d'une pêche plus sélective (SELECTFISH) et d'étudier l'impact du « discardless » avec le projet EODE.

La PCP semble constituer un dispositif indispensable à la reconstitution des ressources halieutiques et afin de construire un avenir plus sécurisé pour le secteur de la pêche. »

ZOOM SUR...
LES PORTS EN FÊTE DE 1980 À AUJOURD'HUI

Les fêtes maritimes et portuaires ancestrales, ont disparu dans les années 1950-1970, suites aux mutations du monde maritime et la fin progressive d'un patrimoine et d'un savoir-faire maritimes traditionnels. Elles renaissent en Bretagne dans les années 80 et se développent avec les rassemblements de Douarnenez (Finistère) en 1986 et 1988.
Pour citer quelques exemples, par date de création : « les Fêtes maritimes de Douarnenez » (1986), « l'Armada de Rouen » (1989), « les Fêtes maritimes de Brest » (1992), « Bordeaux fête le fleuve » (1999), « la Semaine du Golfe du Morbihan » (2001), « la Fête de la mer de Boulogne-sur-Mer » (2003), « Toulon Voiles de Légende » (2007), « Escale à Sète » (2010)... A Nice en 1826, pour célébrer la venue du roi Charles-Felix, les consuls de la ville et les niçois organisèrent une grande fête de bienvenue sur le Port. C'est ce lien affectif que le Port de Nice est venu rappeler en 2004 avec la première édition de « Lou festin Dou Pouort », devenu depuis un événement annuel ou 30000 niçois viennent témoigner de leur attachement aux traditions portuaires.
En juin 2017, « The Bridge » a mobilisé les acteurs du monde maritime et particulièrement de la place portuaire de Nantes Saint-Nazaire. Un rendez-vous inédit célébrant 100 ans de fraternité entre la France et les États-Unis autour d'une course transatlantique entre le Queen Mary 2 et une flotte de trimarans géants, du pont de Saint-Nazaire sur la Loire, au pont Verrazano-Narrows, en baie de New York.
Un « été au Havre », à l'occasion des 500 ans de la ville du Havre et de son Port en 2017 a rassemblé des centaines de milliers de visiteurs autour d'événements artistiques, expositions et manifestations d'envergure comme « Les Grandes Voiles du Havre » début septembre.

Fête de la Saint Louis - Port de Sète

PORT DE SÈTE ET TRADITIONS MARITIMES

« Le 29 juillet 1666, la première pierre du Môle Saint Louis est posée, suite à la volonté de Louis XIV de créer un port d'exportation pour les produits du Languedoc. La création de cette digue de protection du port, longue de 650 mètres signe la naissance du Port de Sète.
La Ville de Sète s'est ensuite développée autour du port justifiant ainsi le lien fort qui unit le port et la Ville. La culture maritime s'est alors ancrée de plus en plus dans la vie de la ville, à l'image de **la Saint Louis, fête patronale de Sète.**
2017 a vu la 275e édition depuis la création du port en 1666, année également du premier tournoi de joutes à Sète.
Fête traditionnelle à la gloire du roi Louis XIV, fondateur de la ville de Sète, et des joutes nautiques languedociennes, la Saint Louis rassemble chaque année des dizaines de milliers de passionnés venus partager ou découvrir ensemble les traditions. Pendant six jours autour du 25 août, jour de la Saint Louis, tournois de joutes au Cadre Royal, animations et concerts sur les quais, expositions, défilés, traversée de Sète à la nage... rythment les festivités qui se concluent par le grand feu d'artifice tiré depuis le brise-lames.
Initiée en 2010, la manifestation Escale à Sète est l'une des plus grandes fêtes des traditions maritimes qui perpétuent le lien historique de la ville avec son port, à l'image des grandes fêtes maritimes de Brest, Douarnenez, Rouen...
Durant sept jours, plus d'une centaine de bateaux, dont les plus beaux gréements de France et du monde, accostent en cœur de ville. Du quai de la Savonnerie au Môle Saint Louis, des canaux jusqu'à la criée, l'Île Singulière est en fête.
Parades des équipages, visites de bateaux traditionnels, mise en avant des produits de la mer et leur cuisine, chants de marins, conférences, expositions et animations populaires sont au programme d'un des événements maritime les plus attendus sur notre façade méditerranéenne.

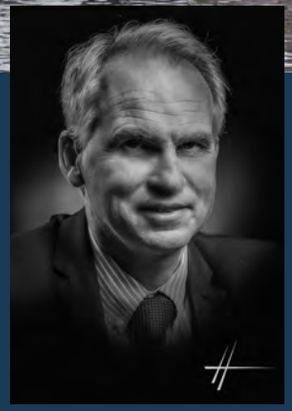
« Escale à Sète » - Port de Sète.

À l'occasion de l'édition 2018, l'Hermione, réplique de la frégate de La Fayette, sera l'invitée d'honneur de cette 5e édition. De nombreux grands voiliers historiques sont aussi attendus pour commémorer le centenaire de la fin de la Première Guerre mondiale.
10000 visiteurs lors de la 1e édition en 2010, plus de 300000 pour la 4e édition en 2016, Escale à Sète s'est très vite imposée comme le plus grand festival de traditions maritimes de tout le bassin méditerranéen. Née d'un groupe de musiciens des joutes traditionnelles languedociennes et de chansonniers du golfe du Lion, elle a réussi à fédérer le monde maritime sétois et bien au-delà.
Son succès est aussi dû à son écrin portuaire. Un port imbriqué dans la ville, ou plutôt la ville imbriquée dans son port. Derrière Escale à Sète, ce sont toutes les activités de la mer et des étangs qui sont réunies. »

Jean-Claude GAYSSOT
Président Port de Sète Sud de France
(depuis mars 2017)

Établissement Public en charge de la gestion des Ports de Sète pour le compte de la Région Occitanie.

Député de la Seine-Saint-Denis de 1986 à 1997, il est auteur de la loi « GAYSSOT » contre le racisme, l'antisémitisme et la xénophobie. Il occupe le poste de Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement de 1997 à 2002. En 2004, il est élu Vice-président de la Région Languedoc-Roussillon, puis de la Région Occitanie, jusqu'en 2015.



Olivier CARMES
Directeur général Port de Sète Sud de France
(depuis 2014)

Diplômé de l'université de Caen, Maitrise de Sciences Économiques, et de l'université de Tours, DESS Gestion de PME, il a occupé différents postes dans le milieu portuaire avant de rejoindre le Port de Sète : DGA de la Coopérative des Pêcheurs de Guyane française, Directeur du Port de pêche de La Rochelle, Responsable Développement du GPM de La Rochelle puis DGS du GPM de la Guadeloupe.

©CCIMBO/G. Pachoutine - Chantier naval Port de Brest.

UNE DATE, UNE HISTOIRE...
UN MÉTIER DIFFICILE, LA RÉPARATION NAVALE : PORT DE BREST, PREMIER CENTRE FRANÇAIS

Si le Port de Brest est reconnu pour ses activités militaires, la réparation navale civile s'y singularise aussi en étant un acteur majeur français. **Son fleuron, la forme de radoub numéro 3, l'une des 10 plus grandes au monde (420m de long x 80m de large) a été inaugurée en 1980** pour accueillir les plus grands navires. Aujourd'hui emmenée par Damen, hier par Sobrena et plus loin encore par Dubigeon, la réparation navale brestoise n'est pas arrivée à tenir son rang sans douleur. Elle a dû faire face à des coups durs comme en 1986, avec la fin des Arno et plus près de nous, en 2012 quand Sobrena n'a pas pu poursuivre son activité. Dans les années 1980-1990, comme les autres ports français elle a vécu des sinistres en série, mais Brest, à chaque fois, par la volonté de ses acteurs, a su se relever. Cet esprit de « pack » n'a pas empêché les dépôts de bilan mais le consensus social et économique qui s'est alors forgé à chaque fois, a permis de sceller des conditions de redémarrage à la hauteur des enjeux. Repartir, puis retrouver le niveau d'activité d'avant crise, en sachant aussi attaquer de nouveaux marchés, est un défi permanent au vu de la concurrence internationale qui, elle, n'a pas les mêmes règles sociales et fiscales. La continuité de l'activité est un enjeu qui impose que les installations restent toujours pleinement disponibles et opérationnelles et qu'elles soient en permanence modernisées pour répondre aux besoins du marché. Pour cela, dans le cadre d'une planification sur cinq ans, avec l'aide de la Métropole, du Département et de la région Bretagne, le propriétaire du port depuis 2007, la CCI Métropolitaine de Bretagne Ouest, concessionnaire de la réparation navale, a réalisé 30 millions d'euros d'investissement sur la période 2011-2016.

Au-delà de ces plans d'investissement, le port doit aussi être réactif pour adapter l'outil aux opportunités d'activité. Ainsi, en octobre 2015, le chantier Damen a accueilli l'arrêt technique

Mériadec LE MOUILLOUR
Directeur général CCI métropolitaine Bretagne Ouest (depuis mars 2014)

Auparavant Directeur financier de la CCI métropolitaine Bretagne Ouest. Il a commencé sa carrière au sein du groupe Bouygues et a travaillé à différents projets à l'étranger au sein de Bouygues Offshore, entité depuis vendue à SAIPEM.

du paquebot géant NORWEGIAN EPIC, et pour cela la forme numéro 3 a été adaptée pour pouvoir évacuer des eaux usées en grande quantité et pour pouvoir fournir de l'air conditionné au bord.
La réparation navale est une activité ancienne comme en témoigne le mot radouber. Elle n'est pas une activité du passé et, si les grandes installations nouvelles sont aujourd'hui construites dans les pays émergents, les ports français de Dunkerque à Marseille mettent à disposition des industriels des installations et des services hautement performants qui permettent à cette activité stratégique de perdurer en France.

LES CHIFFRES DE 1977 À 1986...

292 200 000 TONNES
Trafic total de marchandises dans les ports français en 1977.

+18%
Pourcentage de progression des importations maritimes de charbon en France de 1976 à 1977.

65 ANS
Limite d'âge du président et du vice-président dans les ports autonomes suite aux décrets du 9 février 1977.

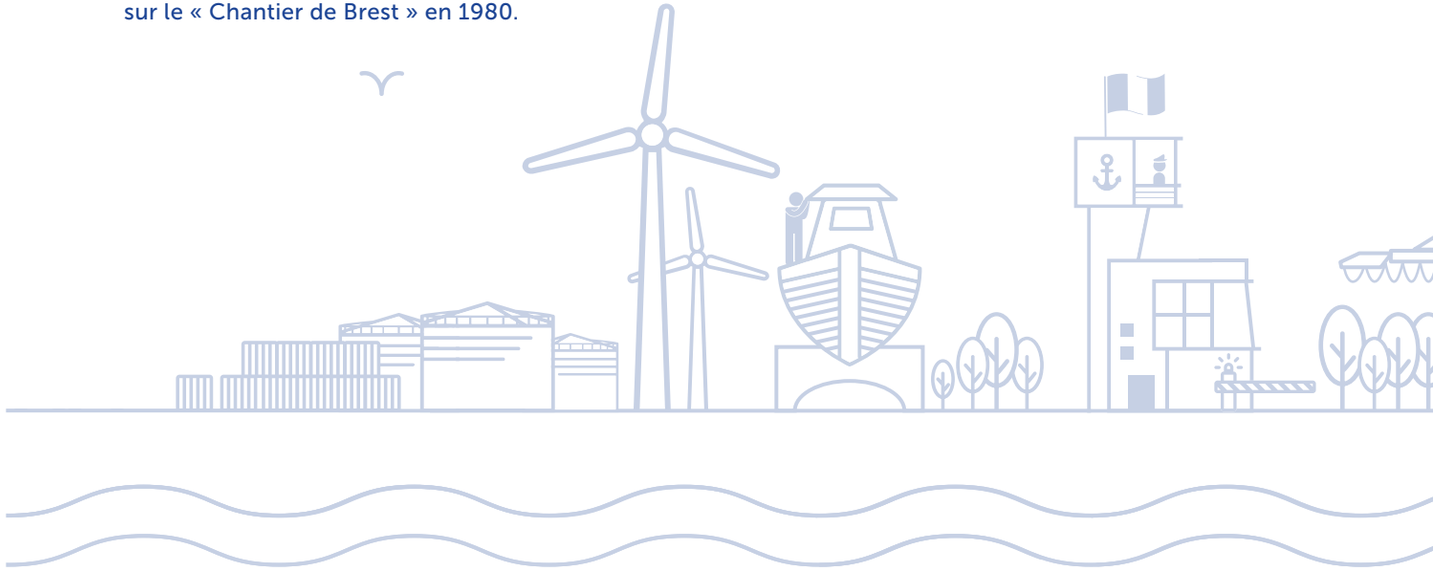
900 EMPLOYÉS
Nombre de personnes travaillant sur le « Chantier de Brest » en 1980.

295 250 000 TONNES
Trafic total de marchandises dans les ports français en 1982.

2 004 000 TONNES
Trafic total de marchandises du Port de Brest en 1982.

19 350 000 TONNES
Trafic total de marchandises du Port de Paris en 1985.

400 NAVIRES
Nombre de voiliers patrimoniaux qui ont participé aux fêtes maritimes de Douarnenez en 1986.



LE PORTRAIT
DE MARTINE BONNY

©Dunkerque Port

ANCIENNE DIRECTRICE DES PORTS DE ROUEN ET DE DUNKERQUE

Quarante années d'une vie professionnelle consacrée aux ports et au transport maritime. Depuis ma première affectation à la direction des ports maritimes, au sein du ministère des transports, en 1979, le temps s'est écoulé à la vitesse de l'éclair. À peine débarquée, me voilà chargée, au sein du service économique et financier, de négocier avec la direction du Trésor les programmes d'investissements et les autorisations d'emprunt des ports maritimes, qui étaient nombreux à relever de l'État avant la décentralisation de 2004-2007. Puis s'ouvrit le champ des négociations avec la Direction du Budget pour la préparation et l'exécution des lois de finances relatives aux ports maritimes. Cette aventure à dominante financière fut prolongée par l'adaptation des pratiques douanières et des dispositions fiscales appliquées aux ports et au transport maritime. L'une des plus importantes fut la création de la taxe au tonnage au bénéfice des armateurs, ainsi que l'exonération des plus-values de cession des navires pour nos armateurs.

Les relations étroites tissées avec le ministère de l'Économie et des Finances ont éveillé mon goût pour la négociation. Par la suite, celui-ci trouva un nouveau champ d'application dans le dialogue avec les partenaires sociaux, soit dans le cadre des réformes qui ont jalonné l'histoire portuaire au cours des deux dernières décennies, soit dans le cadre de dispositifs spécifiques concernant, en particulier, les personnels portuaires et de manutention (amiante, pénibilité, négociations salariales...).

L'INTERVIEW

« L'épisode suivant fut d'accéder à la direction d'un GPM, d'abord celui de Rouen, en 2004, puis à partir de septembre 2008, celui de Dunkerque. Je n'imaginais pas alors combien mon fervent désir d'exercer des fonctions opérationnelles de terrain se heurterait à quelques vives oppositions.
Mais grâce à la **détermination du Ministre, Dominique Bussereau,** au soutien de mes directeurs d'administration centrale et de collègues du corps des ponts et chaussées, me voilà nommée à la direction du Port de Rouen le 2 mai 2004. Arrivant dans un contexte délicat, j'étais déterminée à nouer des relations constructives avec les acteurs de la place portuaire Rouennaise. Ont suivi quatre années de travail en commun intense. Quatre années qui ont vu l'engagement et la réalisation de grands projets (approfondissement du chenal d'accès au port, allongement du terminal à conteneurs de Grand Couronne, reprise du terminal charbonnier par SEA INVEST, rénovation et animation des quais urbains...). Au terme de cette première expérience dans un grand port d'estuaire, départ pour Dunkerque, grand port en eau profonde, assis sur une dominante industrielle.

CHRONIQUE D'UN PARCOURS AU SEIN DES PORTS DE ROUEN & DE DUNKERQUE

J'y ai vécu des évènements marquants : l'entrée dans les faits au printemps 2011 de l'acte II de la réforme de la manutention introduite par la loi de 2008, l'annonce par le Président de la République de la réalisation d'un très grand projet de terminal méthanier sur le port, qui allait devenir l'un des plus gros chantiers d'Europe.
Il y a eu aussi des moments noirs lorsque TOTAL a annoncé la fermeture de la raffinerie des Flandres. Cela a eu pour effet direct de formidablement souder toute la communauté portuaire. Avec Michel Delebarre, Maire et Président de la communauté urbaine de Dunkerque, nous avons obtenu du Cabinet du Président de la République, l'engagement du terminal méthanier. Sa construction est aujourd'hui achevée et il a accueilli les premiers navires de GNL.
La direction d'un GPM est un métier très complet aux exercices multiples : un relationnel très fort, une totale disponibilité et implication dans les domaines les plus variés !

~ Sur les actes de gouvernance : du conseil de surveillance au comité d'audit en passant par le comité d'entreprise, autant d'instances qui sont en droit d'exiger une parfaite transparence et une analyse solide sur les dossiers présentés.

~ Dans la gestion de l'établissement, notamment dans la rigueur de sa gestion financière Dans le développement et la promotion de la place portuaire qui requièrent une parfaite synergie entre le port et l'ensemble des acteurs privés.

~ Dans la gestion des ressources humaines, l'animation des équipes et le traitement des sujets sociaux. Il faut pouvoir consacrer tout le temps nécessaire au dialogue ; la mise en œuvre de la loi de 2008 en a été l'illustration concrète.

~ Dans les relations avec les collectivités territoriales et, en particulier, la gestion de l'interface « Ville-Port », dont aussi bien à Rouen qu'à Dunkerque, je n'ai eu qu'à me féliciter : dans ces deux cas, l'aboutissement fut un programme d'aménagement de quais urbains délaissés par l'activité portuaire.

~ Dans le soin qu'il convient d'apporter à la prise en considération des aspects environnementaux qui nécessitent des concertations approfondies avec les publics concernés, avant l'engagement d'un investissement.

~ Dans l'amélioration de la fluidité de la chaine de transports de bout en bout : des progrès ont été accomplis dans la manutention portuaire en performances économiques et en qualité de service ainsi que dans l'amélioration des accès routiers aux ports, mais les attentes de progrès restent fortes pour les pré et post acheminements ferroviaires.

> “J'Y AI VÉCU DES ÉVÈNEMENTS MARQUANTS”

Les années vécues à Rouen et à Dunkerque ont été parmi les plus heureuses de ma vie professionnelle. Ceci n'est pas sans lien avec la diversité des missions qui incombent à la direction d'un port, qui s'apparente à celles d'un chef d'entreprise. J'y ai appris la culture du résultat. J'y ai rencontré des développeurs, de grands capitaines d'industrie, de grands armateurs, de grands chargeurs et logisticiens. J'ai eu la chance d'animer des équipes d'hommes et de femmes qualifiées et loyales, dévouées à leur port. J'ai aussi apprécié la finalité des relations avec les partenaires sociaux sur la base d'un dialogue franc, ouvert et direct qui vous oblige à sortir de votre zone de confort.
Que ces propos rétrospectifs soient l'occasion d'exprimer une nouvelle fois à tous et à toutes, ma profonde reconnaissance. »

Port de Bastia
Création du port : 1661
Trafic total 2016 : 1,79 MT
et 2,2 M de passagers

©CCI Haute-Corse

CHAPITRE
08

1987
1996

“ Nous, dont le sang brûlant ne connaît que sa force

Nous les hommes des ports,

Nous qui avons compté les visages des races, nous qui tournons les yeux

Vers d’autres ports dont les noms sont beaux d’aventures,

Chauds et mystérieux ”

LOUIS BRAUQUIER

SUJETS CLÉS DE 1987 À 1996

- **Trafics des ports / commerce extérieur de la France**
- **Convention Collective des Personnels des Ports**
- **Financement et travaux dans les ports**
- **Politiques commune des transports**
- **Questions salaires et retraites**
- **Prix universitaire des ports français**

ADGPF*

1987
- Transitaires face aux problèmes portuaires et aux perspectives de mise en œuvre du grand marché intérieur communautaire en 1992
- Journées portuaires africaines - Dakar

1988
- Création du groupe de travail douane

1989
- Publicité de « Mairies de France » en faveur des ports
- Rapport Le Drian
- Marché français de l'assurance maritime et transports face aux défis des années 1990

1990
- Les ports maritimes à l'horizon des années 1990

1992
- Réforme portuaire - Loi du 9 juin 1992

1993
- Navigation fluviale française face à l'Europe

1993
- Création de l'Organisation Européenne des Ports Maritimes Communautaires (ESPO) et de la Federation of European Private Port Operators (FEPORT)
- Les ports français dix-huit mois après le lancement de la réforme

1994
- Ports fluviaux non autonomes et leur rôle en tant qu'aménageurs et gestionnaires de plates-formes portuaires logistiques
- Le Port de la Rochelle et sa place dans « l'Arc atlantique européen »

UPACCIM*

1987
- Projet de création d'une Association des Petits Ports Français

1988
- Constitution d'une Association des Ports de Commerce Français d'Intérêt Local
- Création du groupe de travail douane
- Congrès européen des ports - Le Havre

1990
- Incidences pour les ports de l'embargo sur les marchandises en provenance ou à destination de l'Irak et du Koweït

1991
- Classement du personnel des ports de pêche

1992
- Action de promotion et plan de communication des ports français : « Les ports français veulent relever le défis de la compétitivité »
- Réforme Portuaire Loi du 9 juin 1992
- État de l'application de la réforme de la manutention portuaire

1993
- Politique commune des pêches maritimes de la C.E.E - Accord européen du 25 janvier 1983
- Présentation de la plaquette institutionnelle de l'UPACCIM « Les ports français : présentation et perspectives »

1994
- « Semaine d'action » de la C.G.T dans les ports
- Application de la Convention collective de la manutention dans les ports de pêche

1995
- Problématique environnementale dans la dynamique des places portuaires

1996
- Colloque « L'avenir des ports français »
- Création d'une Commission des ports d'outre-mer

LOI N°92-496 DU

9 juin 1992

RÉFORME PORTUAIRE

Elle modifie le régime du travail dans les ports maritimes, met en extinction la délivrance de carte de docker professionnel, organise la mensualisation dans les entreprises de la majorité de ceux-ci, ainsi que la fin de la péréquation de l'indemnisation des dockers intermittents et place l'activité de manutention portuaire sous le contrôle de l'inspection du travail de droit commun. C'est la fin progressive du tripartisme[12].

« LES PORTS FRANÇAIS VEULENT RELEVER LE DÉFI DE LA COMPÉTITIVITÉ ! »

LA RÉFORME DE 1992

Les conditions d'emplois des ouvriers dockers dans les ports français avaient été fixées par une loi du 6 septembre 1947 qui encadrait de manière précise l'intermittence de cette activité. Cette loi, novatrice à son époque, mettait en place un pool de dockers cogéré par les entreprises, la Fédération des Ports et Docks de la CGT et l'ingénieur en chef du service maritime, directeur du port, qui exerçait, en outre, les fonctions d'inspecteur du travail. À la fin des années 80, ce système, entre autre à cause de la rigidité induite par la gestion tripartite, peine à s'adapter à l'évolution des trafics. Parallèlement, le droit commun du travail a mis en place des outils de gestion de l'inemploi qui rendent obsolète l'existence d'une caisse spécifique à l'activité portuaire dont, en outre, l'équilibre devient précaire.
À la suite des mouvements sociaux de la fin de l'année 1990, qui avaient fortement touché le port dont il était le maire, **Michel Delebarre, Ministre des Transports et de la Mer, décide d'engager une ambitieuse réforme de ce système.** Le monde portuaire, à l'initiative de l'UNIM* et de l'UPACCIM*, accompagne une proposition d'évolution, qui a déjà eu lieu dans les pays voisins, par une campagne de presse : **« Dans un monde qui change, il faut changer ».**
C'est finalement **Jean-Yves Le Drian, Secrétaire d'État à la Mer de mai 1991 à avril 1992 qui préparera cette réforme,** défendue devant le parlement par Charles Josselin, son successeur.
La réforme a entrainé d'importants conflits dans les ports en 1992. Sa mise en œuvre s'est traduite pour les communautés portuaires par un effort financier important dont l'État a fait l'avance, mais qu'il a récupéré les années suivantes sur le budget des ports. Elle a été appliquée progressivement dans l'ensemble des ports français, **l'objectif étant de mensualiser le maximum d'ouvriers dockers sous un régime de contrat à durée indéterminée de droit commun,** et d'offrir des possibilités de départ avantageuses aux ouvriers professionnels intermittents, afin d'accélérer la disparition de cette catégorie. Par ailleurs, la convention collective de la manutention portuaire place les ouvriers dockers occasionnels sous le régime du contrat à durée déterminée « d'usage constant» et sous le régime d'indemnisation du chômage de droit commun.
Elle a cependant rendu aux ports leur compétitivité pour une décennie : augmentation de la productivité du travail, baisse des coûts de manutention et fiabilité accrue.

> “DANS UN MONDE QUI CHANGE, IL FAUT CHANGER.”

Jean-Marcel PIETRI
Ingénieur Général des Ponts, des Eaux et des Forêts

©CCIMBOG - Pachoutine - Port de Brest.

ZOOM SUR… LA CRÉATION DE L'« EUROPEAN COMMUNITY SEA PORTS ORGANISATION » (ESPO)

Le 21 novembre 1972 la Commission des communautés européennes organisait la première réunion des représentants des autorités des grands ports européens. Lors de la deuxième réunion, **le 19 février 1974, la Commission mettait en place un groupe de travail[13],** présidé par elle-même, et comprenant deux représentants des autorités portuaires de chaque État membre. Ce groupe de travail eut comme première fonction d'établir, à partir d'une enquête, un rapport sur **« la situation de fait dans les principaux ports maritimes de la Communauté[14] ».**

Ce rapport a été achevé en mars 1977. Il a été mis à jour en novembre 1986 et étendu à cette occasion aux nouveaux membres de la Communauté. Une nouvelle mise à jour a été lancée par la Commission en 1992[15].

L'UPACCIM y était représentée par son Président, traditionnellement un ancien président de conseil d'administration de port autonome, et par un directeur de port autonome. **C'est d'ailleurs au cours d'une réunion de ce groupe de travail que le Président de l'UPACCIM, Léon Betous, Président honoraire du Conseil d'administration du Port Autonome de Marseille, décédera à Bruxelles le 19 septembre 1978.**

Au début des années 1990, les représentants français étant le Président de l'UPACCIM Roger Heuillet, Président honoraire du Conseil d'administration du Port Autonome de Marseille et le Délégué général, un consensus se dégagea, y compris de la part du Directeur du transport maritime de la Commission européenne Wim Blonk que le CPWG n'était plus suffisant et qu'il fallait que le secteur professionnel se dote d'une **organisation propre de lobby à Bruxelles pour veiller à la défense de ses intérêts.**

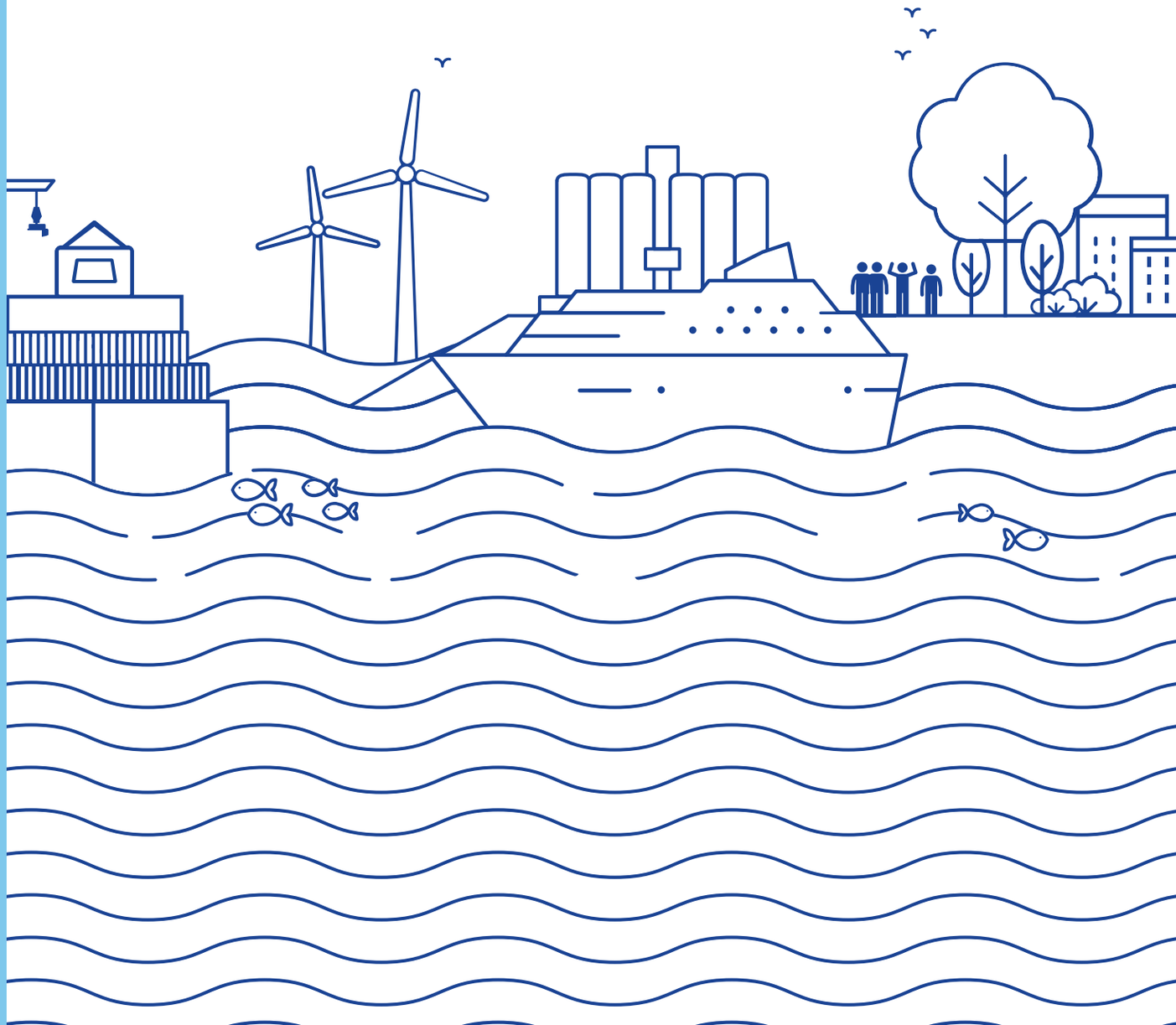
Sous la dynamique impulsion de Fernand Suykens, ancien Directeur général du Port d'Anvers, une Association était créée à Bruxelles le **14 janvier 1993 sous le nom d'« Organisation Européenne des Ports Maritimes Communautaires[16] ».** Pamela Le Garrec, ancien cadre du Port Autonome de Bordeaux chargé des questions internationales était recrutée comme Secrétaire générale. Chaque État de la Communauté économique européenne désignait trois membres à l'assemblée générale. Le comité exécutif était composé du président et de deux vice-présidents. Fernand Suykens présida l'Organisation pendant deux mandats de deux ans, comme le permettaient les statuts. David Jeffrey, Directeur général du Port de Londres, lui succéda pour deux ans, puis **Jean-Marcel Pietri Délégué général de l'UPACCIM.** À l'usage, il est apparu que le comité exécutif de trois membres était insuffisant pour représenter la diversité des ports européens et il lui fut ajouté deux membres supplémentaires. En 1994 quand la communauté se transforma en Union, l'Organisation prit son nom actuel : «Organisation des Ports Maritimes Européens» sans changer son acronyme anglais.

Au début des années 2000, il fut décidé d'élargir encore le comité exécutif avec un membre par État membre dont les vice-présidents et le président qui ne représentait pas un État membre. David Whitehead, Secrétaire général de l'Association des Ports Britanniques, avait pris la présidence et Patrick Verhoeven, ancien Secrétaire général de FEPORT*, les fonctions de Secrétaire général.

Aujourd'hui c'est toujours ce format qui préside au fonctionnement de l'ESPO, Eamonn O'reilly, Directeur général du Port de Dublin étant le huitième président et Isabelle Ryckbost la troisième Secrétaire générale depuis la création de l'Organisation.

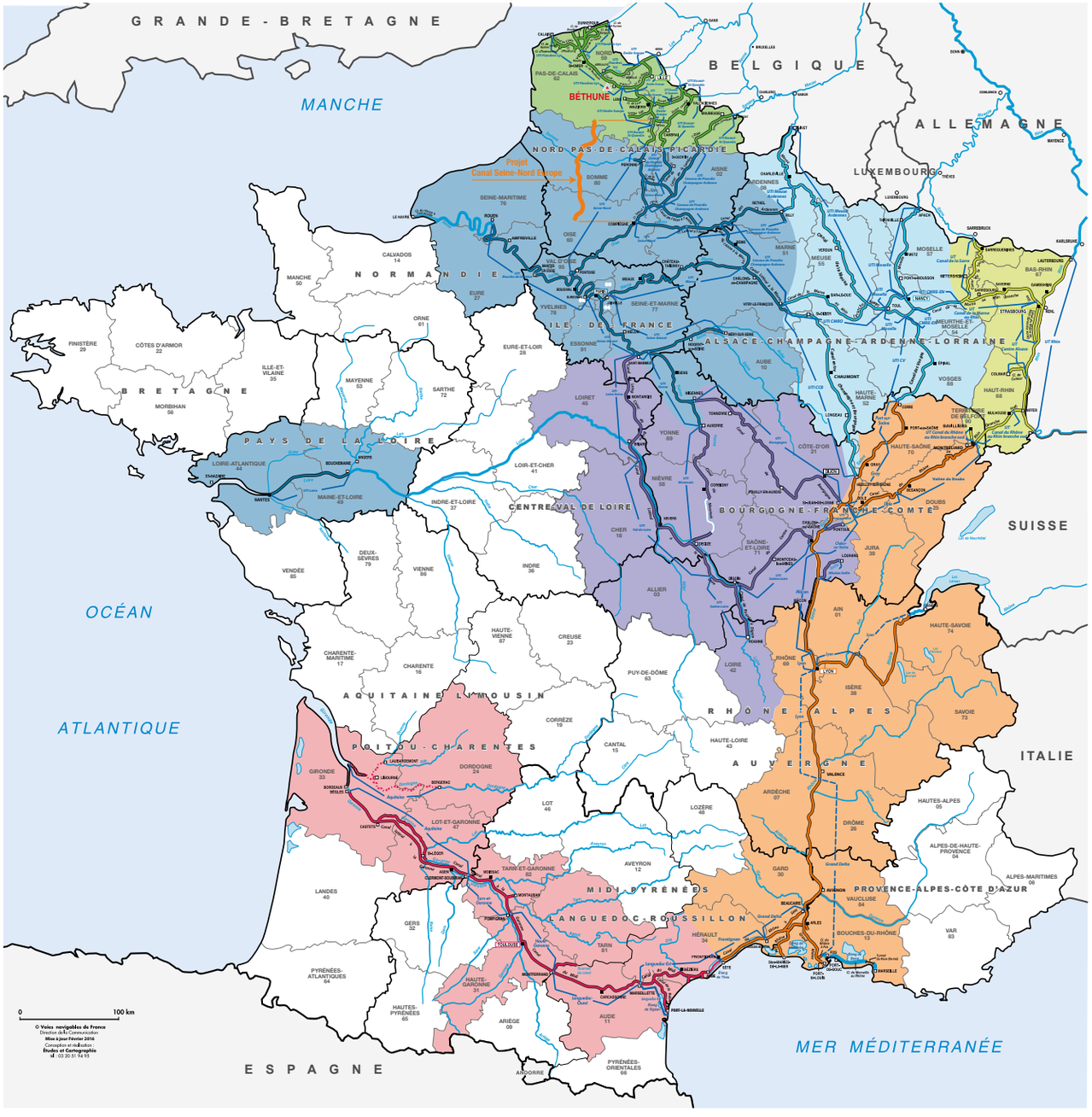
Jean-Marcel PIETRI
Ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

Chef de l'arrondissement des équipements au service technique des phares et balises (1976-81) ; Directeur du Port de Toulon (1981-84) ; Délégué général de la Sofremer (1984-87) ; Directeur des équipements de la CCI de Brest (1987-92) ; Délégué général de l'UPACCIM et de l'ADPF (1992-99) ; Membre fondateur (1993) et Président (1999-2001) de l'ESPO ; Directeur général de la CCI de Dieppe (1999-2015) ; Directeur (2001-04) de Newhaven Port and Properties Ltd ; Membre permanent du CGEDD, Commissaire du gouvernement du Port Autonome de Paris (depuis 2015), Commissaire du gouvernement adjoint des GPM du Havre et de Rouen (depuis 2015); Membre de l'autorité de supervision indépendante des redevances aéroportuaires (depuis 2016).
Chevalier de la Légion d'honneur, de l'ordre national du Mérite et des Palmes académiques, Commandeur du Mérite maritime.



Thierry GUIMBAUD
Directeur général de Voies Navigables de France (depuis mai 2017)

Ancien élève de l'ENA, Administrateur général. Spécialiste des transports, après un début de carrière au ministère de l'Économie. En 1992 il entre au ministère de l'Équipement, comme adjoint puis Chef du bureau du financement et de la Concession des autoroutes. En 1996, il rejoint Aéroports de Paris, où il sera successivement en charge du développement et de la stratégie puis Responsable de l'Exploitation de l'Aéroport Charles de Gaulle. En 2003, il rejoint le Syndicat des transports d'Île-de-France pour prendre en charge les questions du service et des réseaux de transport public urbain et périurbain dans la région-capitale, avant de prendre en 2011 la tête de la Direction des Services de Transports au ministère de la Transition Écologique et Solidaire.



Carte réseau fluvial 2016 - VNF.

UNE DATE, UNE HISTOIRE…
FLUVIAL : DE L'OUBLI AU RENOUVEAU !
1991 CRÉATION DE VNF*

Après avoir été un mode de transport essentiel au XIXe siècle, le secteur fluvial perd du terrain au XXe siècle, et particulièrement après la Seconde Guerre mondiale, face au développement des industries automobiles et ferroviaires. À la concurrence de ces nouveaux modes s'ajoutent la vétusté du réseau qui complique son exploitation, le « carcan réglementaire » des bourses de fret et la tarification administrée qui freinent la compétitivité du secteur, tout comme l'absence de liaisons à grand gabarit entre grands bassins de navigation. Quelques réalisations, bien qu'insuffisantes, voient cependant encore le jour, comme le canal du Nord inauguré en 1965 (dont la construction avait démarré au début du siècle), ou la construction de grandes écluses modernes qui permettent de réduire les temps de trajet.

Avec la crise pétrolière et économique, combinée à l'évolution des échanges de marchandises qui se conteneurisent, et à une baisse très nette des investissements sur le réseau, le trafic fluvial chute considérablement à partir du milieu des années 70.

Il faut attendre **les années 1980-1990** pour que se dessine **le renouveau de ce mode de transport,** en faveur duquel l'État se réengage alors. **Un schéma directeur des voies Navigables paraît en 1985, et, avec la création en 1991 de l'établissement public Voies Navigables de France, placé sous la tutelle du ministère des Transports, les crédits d'investissement reviennent.**

En termes d'infrastructures, priorité est donnée par VNF au développement, à la modernisation et à la sécurisation des voies à grand gabarit, à l'amélioration des dessertes fluviales de l'hinterland des ports, à l'amélioration des niveaux de service, pour créer les conditions du développement commercial.

La préservation du petit gabarit n'est pas oubliée pour autant, avec la réhabilitation des principaux axes à vocation touristique. Le canal du Midi est ainsi classé au patrimoine mondial de l'Unesco.

La gestion hydraulique, la gestion des risques, la biodiversité, constituent également une préoccupation constante et un engagement fort de VNF.

Ces efforts ont porté leurs fruits et permis au **trafic fluvial de progresser de près de 22% entre 1994 et 2016.** VNF souhaite continuer sur cette voie pour permettre au fret et au tourisme fluvial de poursuivre leur développement sur un réseau fiable, sécurisé et modernisé.

LES CHIFFRES DE 1987 À 1996…

10 800 000 TONNES
Trafic total de marchandises du Port de Strasbourg en 1987.

QUATRIÈME
Position de la France dans le monde en tant que pays exportateur en 1991.

50 000
Nombre d'emplois directs générés par les ports français en 1992.

303 500 000 TONNES
Trafic total de marchandises dans les ports français en 1993.

8 500 000 TONNES
Trafic total de marchandises des ports d'outre-mer en 1993.

294 000 000 TONNES
Trafic total de marchandises du Port de Rotterdam en 1994.

7%
Gain de productivité des ports français en 1994.

11,7%
Pourcentage global de « Cadres » dans les effectifs des établissements portuaires français en 1995.

LE PORTRAIT

DE L'ASSOCIATION FRANÇAISE DES PORTS INTÉRIEURS

JACQUES KOPFF, PRÉSIDENT DE L'ASSOCIATION FRANÇAISE DES PORTS INTÉRIEURS

Créée en 1994 en partant du constat que les ports intérieurs n'étaient pas reconnus à la hauteur de leur contribution à l'économie nationale. Elle s'est logiquement donnée comme mission de faire évoluer cette perception. Plus largement, elle vise à conforter la position des ports intérieurs en tant qu'acteurs indispensables pour les transports et l'aménagement des territoires. Forte de 22 membres auxquels viennent s'ajouter VNF et la CNR en tant que membres associés, l'AFPI couvre les principaux bassins de voies navigables en France : le bassin du Nord, la Seine, la Champagne et les Ardennes, la Moselle, le Rhin, Saône-Rhône.

Ses objectifs :

- Mieux faire connaître l'importance économique des ports intérieurs
- Promouvoir l'échange d'informations entre ses membres (bonnes pratiques)
- Renforcer le dialogue et la collaboration avec les ports maritimes
- Favoriser le transport multimodal pour une mobilité plus durable
- Assurer la représentation des ports intérieurs français à l'international (FEPI)

www.afpi.org

L'INTER VIEW

LES PORTS INTÉRIEURS, AUJOURD'HUI RÉUNIS AU SEIN DE L'AFPI, ONT TOUJOURS ENTRETENU DES RAPPORTS ÉTROITS AVEC NOTRE ASSOCIATION DEPUIS SA CRÉATION, POUVEZ-VOUS REVENIR SUR LES LIENS PORTS MARITIMES / PORTS INTÉRIEURS ?

Ports maritimes et intérieurs ont de tous temps collaboré. Il est vrai que cette coopération s'est considérablement développée au cours de la période récente, au point de se transformer en véritable partenariat. La formidable croissance des volumes opérés par les ports maritimes au cours des dernières décennies, marquées sous le signe de la mondialisation des échanges, les a soumis à un risque majeur de saturation et d'engorgement des infrastructures d'accès. Ils ont de ce fait redécouvert l'intérêt de disposer de bases arrière accessibles par la voie d'eau et par le fer, à même de recevoir des volumes importants par le transport multimodal. Ports maritimes et ports intérieurs travaillent donc ensemble à rationaliser et à optimiser les flux, au bénéfice de leurs clients communs et dans le respect de l'environnement.

LES PORTS INTÉRIEURS ONT LONGTEMPS ÉTÉ MAL CONNUS, QUELLE EST L'HISTOIRE DE CES PORTS, COMMENT SE SONT-ILS DÉVELOPPÉS ?

Les ports intérieurs, tout comme leurs grands frères maritimes, existent depuis la nuit des temps. 70% des grandes villes en Europe sont situées sur les côtes ou le long d'un cours d'eau important. Ils ont permis d'utiliser, des siècles durant, l'unique mode de transport massif à l'intérieur des terres : la voie d'eau. L'histoire des ports intérieurs dans nos pays, c'est l'histoire d'auxiliaires indispensables à la révolution industrielle. Ils se sont développés au fur et à mesure de l'accroissement des échanges, de l'internationalisation des flux, de l'urbanisation. Inscrits dans le paysage économique, les ports intérieurs constituent aujourd'hui des jalons le long des principaux corridors de fret en Europe. En corrélation avec les ports maritimes, ils constituent des plateformes logistiques multimodales cohérentes à l'échelle du continent.

> “70 % DES GRANDES VILLES EN EUROPE SONT SITUÉES SUR LES CÔTES OU LE LONG D'UN COURS D'EAU IMPORTANT.”

EN TANT QUE REPRÉSENTANT DES PORTS INTÉRIEURS, POUVEZ-VOUS DRESSER SUCCINCTEMENT LEUR PORTRAIT AUJOURD'HUI : ACTIVITÉS, POIDS ÉCONOMIQUE, CARTOGRAPHIE, TRAFICS ?

Les ports intérieurs ont abandonné le nom de « ports fluviaux ». Non pas parce qu'ils délaissent la voie d'eau, bien au contraire, mais parce qu'ils pratiquent la « multimodalité » à grande échelle. Ils en ont été le berceau avant d'en devenir le laboratoire. Ils la pratiquaient avant même que le mot ne soit inventé ! Les ports intérieurs accueillent des barges fluviales, mais aussi des trains, des camions, des fluviomaritimes. Sur leurs quais et leurs terminaux, des vracs, des pondéreux, des matériaux de construction, mais aussi des conteneurs, des caisses mobiles ou encore des colis lourds. Et déjà de la distribution urbaine, des palettes pour les commerces de centre-ville, de la logistique pour le recyclage et la valorisation.

Les ports de l'AFPI manutentionnent chaque année environ 150 millions de tonnes de marchandises, dont 45 par la voie d'eau et 6 par le ferroviaire. Leurs terminaux opèrent plus d'1 million et demi de conteneurs. En prise directe avec les villes et les territoires, les ports intérieurs doivent sans cesse se réinventer, concilier performance et acceptabilité sociétale, drainer toujours plus de flux en atténuant leurs effets négatifs. Une mission compliquée, mais ô combien passionnante !

La Rochelle Port Atlantique
Création du port : 1890
Trafic total 2016 : 9,2 MT

©Michel BERNARD

CHAPITRE
09

1997
2006

“ *J’aime les* ***ports de l’Atlantique***
Quand les sirènes vont gueulant
L’inconstance des goélands qui m’escortent vers l’Amérique
J’aime les ***ports de l’Atlantique***
Quand grincent les premiers regrets
Dans les remous de la marée ***qui s’étire vers l’Amérique*** ”

SERGE LAMA

SUJETS CLÉS DE 1997 À 2006

- **Trafics des ports**
  Commerce extérieur de la France
- **Convention Collective des Personnels des Ports**
- **Questions salaire, retraites, prévoyance**
- **Financement et travaux dans les ports**
- **La politique commune des transports et pêche**

ADPF*

1997

- Création du « Groupement Interprofessionnel Portuaire (GIP) »

1999

- Port de Brest : travaux d'aménagement et évolution

2000

- Port de Marseille en 2000 : global et responsable
- Réunion décentralisée de l'ADPF en Martinique et Guadeloupe
- 7e Conférence Internationale de l'AIVP

2001

- Orientations du livre blanc sur la politique commune des transports
- Port de Bastia : évolutions des navires, besoins, attentes des armateurs à l'égard des ports

2002

- Le Comité Central des Armateurs de France devient Armateurs de France
- Politique européenne de sureté portuaire

2003

- Code de conduite en matière d'environnement de l'ESPO
- La politique maritime de la France : suites du Comité Interministériel de la Mer
- Programme européen Marco Polo

2004

- Réforme portuaire, décentralisation des ports - Loi du 13 août 2004

2006

- Réflexions sur la politique européenne des autoroutes de la mer.
- Inauguration de port 2000 au Havre

UPACCIM*

1997

- Projet de directive MARPOL sur le traitement des déchets dans les ports
- Communication « Le devenir des ports français »
- Projet de livre vert de la Commission européenne

1998

- Loi des 35 heures
- Projet de décret relatif à la modification des conseils d'administration des ports autonomes

2000

- Nouveau projet de site internet des ports français
- Évolution de l'ESPO et de la représentation des ports français

2002

- Premières rencontres parlementaires européennes sur la sécurité maritime à Bruxelles
- Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires

2003

- Reconnaissance d'utilité publique de l'UPACCIM
- Grèves dans les ports
  Projet de directive « services portuaires »
- Relations UNIM-UPACCIM et relance des activités du Groupement interprofessionnel portuaire
- Projet de décentralisation et modernisation des ports
- Avant-projet de loi sur la modernisation des ports autonomes

2004

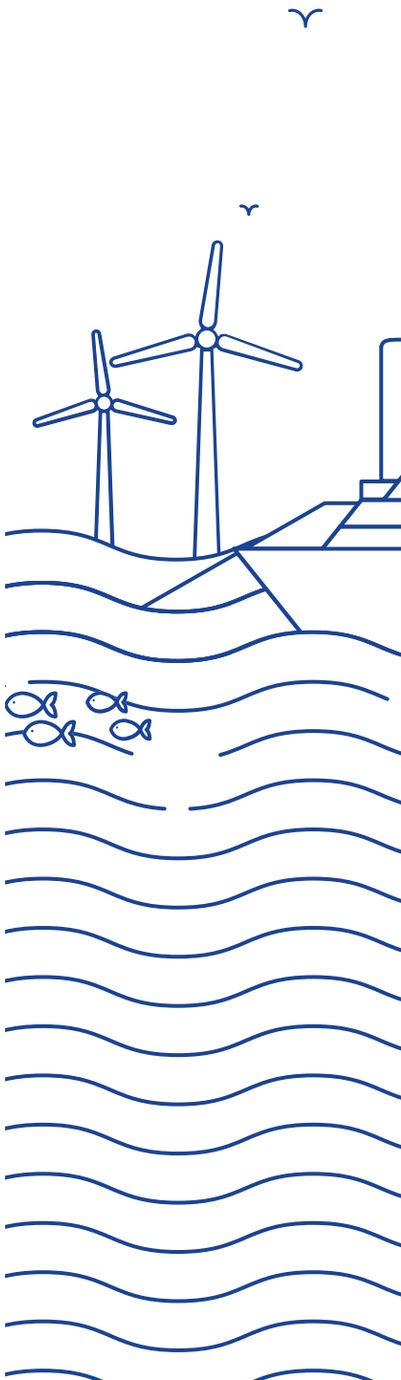
- Réforme portuaire, décentralisation des ports - Loi du 13 août 2004
- Amélioration des locaux de l'UPACCIM - Travaux
- Financement de la sureté portuaire

2005

- Prévention du risque de pandémie de grippe aviaire dans les ports
- Directive « Natura 2000 »

2006

- Arrêtés sur des conventions d'exploitation de terminaux



©CCI Bayonne Pays Basque - Bertrand LAPEGUE - Port de Bayonne.

Georges STRULLU
Vice-président de l'Union des Ports de France et Président de la Commission des Ports Concédés

Aujourd'hui pilote maritime de l'Adour et élu Vice-président à la Chambre de Commerce et d'Industries de Bayonne Pays basque en charge du développement des ports de commerce de Bayonne et de pêche de Saint-Jean de Luz depuis 2011.
En 2011, il est nommé Président de la CPME64 où il milite pour l'essor et la défense de l'entreprenariat dans les Pyrénées atlantiques.
En 2015, il lance et devient Président de l'Opérateur Ferroviaire de Proximité Sud-Ouest afin de promouvoir le report modal sur le ferroviaire.

LA RÉFORME DE 2004

« L'article 30 de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales a précisé les contours de la deuxième vague de décentralisation des ports. C'est ainsi que les ports d'Intérêt National représentant 20% du trafic national de fret et 80% du trafic passagers ont été donnés en pleine propriété aux nouvelles autorités concédantes.
Cette vague de décentralisation trouve sa genèse dans la volonté de l'État de renforcer les compétences économiques de l'échelon régional. Le passage à treize régions en 2015 en est la dernière étape en date.
Ce fut un transfert éminemment politique engendrant des attributions sans objectifs qu'ils soient commerciaux ou de développement, ni obligation de pérennité pour les ports concédés. Il a ainsi rapproché le niveau politique des places portuaires ce qui a eu pour conséquence, à ses débuts, de politiser la stratégie portuaire.
Cette décentralisation a permis de stopper le manque d'investissement dont faisait preuve l'État durant les dix dernières années. Les concédants ont, en revanche, pris conscience qu'en plus de toutes leurs obligations financières, les investissements portuaires étaient particulièrement lourds.
Par ailleurs, l'État en se désengageant a introduit un étage décisionnel supplémentaire. En dehors de l'aspect régalien qui est resté de sa compétence, les ports concédés sont maintenant dépendants du dynamisme et de la volonté de développement de leur concédant. De plus, l'État élabore des stratégies et des textes applicables pour ses grands ports maritimes avec pour conséquence parfois, de pénaliser la compétitivité des ports concédés qui ne sont pas sur le même modèle.
Aujourd'hui les concédants ont pris la mesure des enjeux économiques que constitue le fait d'avoir un ou plusieurs ports dans leur périmètre. La décentralisation a permis la diversification du champ de leurs compétences et leur implication dans l'économie maritime qui, dans toutes ses facettes, est la seule économie qui possède une réelle marge de progression. Mais celle-ci ne peut se satisfaire d'une stratégie maritime à deux vitesses. Cette stratégie se doit d'être nationale et concertée avec les nouvelles collectivités territoriales propriétaires car les ports concédés sont des acteurs incontournables de ce développement. »

ZOOM SUR...
LA ROCHELLE : UN GRAND PORT MARITIME DYNAMIQUE

En 2006, le port traitait 7,3 millions de tonnes de marchandises contre 9,8 en 2015, soit une croissance moyenne de 4% depuis son passage au statut autonome puis grand port maritime. Filière principale du port, les céréales représentent près de 4 millions de tonnes exportées. Viennent ensuite les produits pétroliers raffinés, les produits forestiers et la pâte à papier ainsi que les vracs agricoles (alimentation animale, engrais...). **Le Port de La Rochelle est le premier port français pour l'importation de produits forestiers et le deuxième port français pour l'exportation des céréales. Il génère aujourd'hui près d'1 milliard d'euros de valeur ajoutée par an et plus de 16000 emplois directs, indirects et induits.**

Le Grand Port Maritime de La Rochelle bénéficie d'un accès protégé et rapide grâce aux îles de Ré et Oléron. Port en eau profonde de la façade atlantique, il est en mesure d'accueillir des navires à fort tirant d'eau (de 14,5 mètres à 16 mètres), 24h/24 et 365 jours par an. Autres atouts de poids pour le Port de La Rochelle, la forte synergie entre les acteurs publics et privés et le dynamisme de la place portuaire. Les infrastructures ont enfin été modernisées du fait de récents investissements majeurs réalisés en partenariat avec la Communauté d'Agglomération de La Rochelle, le Département de Charente-Maritime, la Région Nouvelle-Aquitaine, l'État et Europe.

Les grandes orientations du projet stratégique 2014-2019 visent à accroître un développement durable du port et la valeur ajoutée de ses activités sur le territoire. Cela passe par une poursuite du **report modal du trafic de la route vers le fer** (évolution de 7% en 2006 à 17% en 2015), l'optimisation de la gestion de l'espace foncier afin de favoriser l'implantation de nouvelles activités et l'accompagnement de **nouvelles filières telles que les énergies renouvelables**. L'accroissement des retombées socio-économiques du port est engagé avec le développement de l'activité de refit (réparation) des très grands yachts, fortement génératrice d'emplois ou les croisières qui permettront à 50000 croisiéristes de découvrir le territoire rochelais en 2017.

La prise en compte des enjeux environnementaux et sociétaux sont une priorité. Certifié QSE (Qualité Sécurité Environnement) et fortement engagé dans une démarche de responsabilité sociétale (RSE) associant les entreprises portuaires, Port Atlantique La Rochelle améliore en continu ses performances dans tous les domaines.

©Thierry Rambaud - Port Atlantique La Rochelle.

Michel PUYRAZAT
Président du Directoire
Grand Port Maritime de La Rochelle (depuis 2013)

Ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, Michel Puyrazat a occupé diverses responsabilités dans des services déconcentrés de l'État (réseau routier, aménagement du territoire et urbanisme). Il a rejoint ensuite l'administration centrale où il était notamment chargé de mettre en œuvre la volonté politique de modernisation de l'action de l'État et de ses services. Après avoir occupé les fonctions de Directeur des finances, de la stratégie et de la programmation des investissements au Grand Port Maritime de Nantes Saint-Nazaire, il a rejoint en janvier 2013 le Grand Port Maritime de La Rochelle en tant que Président du Directoire.

ZOOM SUR...
LA DESSERTE DE L'HINTERLAND DES PORTS UNE CAUSE NATIONALE

L'hinterland d'un port : le territoire qui recourt majoritairement à ce port pour l'acheminement de ses échanges, n'est pas prédéterminé, mais dépend de la qualité et du prix des liaisons terrestres. La voie d'eau d'abord puis le fer et les pipelines ont été et demeurent des moyens de transports bien adaptés d'acheminement terrestre des trafics portuaires car ceux-ci étaient pour l'essentiel, des trafics de vracs : hydrocarbures, charbon, minerais, céréales, bois, etc., trafics qui restent encore importants. Encore faut-il que ces modes de transports soient performants car la logistique a des exigences beaucoup plus fortes qu'autrefois.

Le conteneur maritime (1956) a entraîné une baisse considérable des coûts logistiques des marchandises diverses, autrefois conditionnées en sacs. Les transports de conteneurs maritimes et les navires porte-conteneurs se sont donc développés dès les années 1980 mais surtout dans les années 1990. Dans ces mêmes années, le commerce extérieur de certains pays en développement et notamment de la Chine, devenue le premier exportateur mondial en 2009, a pris son essor.

L'augmentation des flux de conteneurs, la nécessité de diminuer les coûts logistiques, et les alliances armatoriales ont conduit au doublement de la taille des plus grands porte-conteneurs depuis les années 2000. Il en découle que le nombre d'escales de ces grands navires doit être limité et qu'ils ne toucheront que les ports leur permettant de charger et de décharger un nombre suffisant de conteneurs. La taille de l'hinterland du port devient dès lors complètement déterminante.

En France, si certains fleuves peuvent jouer un rôle important (Seine, Rhône), les zones géographiques desservies restent limitées. Qu'il s'agisse des ports majeurs ou des ports secondaires, la desserte efficace de leurs hinterlands repose sur le ferroviaire. Or les ports français, trop longtemps englués dans les problèmes d'efficacité du transit des marchandises, ont négligé d'une part d'avoir une desserte ferroviaire interne du port de qualité, mais aussi de mettre en lumière auprès des pouvoirs publics les quatre conditions permettant au ferroviaire d'être efficace :

~ Des infrastructures suffisantes. Or, il y a autour des plus grandes agglomérations des sections dont la saturation ne peut être résorbée qu'au prix d'investissements lourds.

~ Des sillons de qualité bien tracés, garantis et comportant de la souplesse et de l'adaptabilité. C'est particulièrement difficile lorsque, comme c'est le cas actuellement, des travaux importants de régénération sont en cours sur le réseau ferroviaire.

~ Une tarification de l'infrastructure qui ne dépasse pas le coût marginal.

~ Un coût performant de production du train.

©Thierry Rambaud - Port Atlantique La Rochelle.
OFP Atlantique offre des services complets de logistique pour les clients des ports de La Rochelle et de Nantes Saint-Nazaire.

Il faut ajouter à cela la nécessité pour les ports de se positionner comme **organisateur logistique et ferroviaire et de créer des opérateurs ferroviaires de proximité** pour aller chercher ou expédier les marchandises dans des conditions optimales d'efficacité. **Un engagement fort des pouvoirs publics est indispensable pour que les infrastructures ferroviaires et leur exploitation soient au niveau de qualité requis**. Les décisions sont urgentes. Mais les places portuaires doivent aussi fournir, avec tous les acteurs des chaînes logistiques, les données en temps réel permettant de répondre aux attentes des clients qui ne sont pas intéressés par le transit time de port à port mais de porte à porte.

Claude GRESSIER, ancien Directeur des ports
Président de section honoraire au Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable.

PARTS MODALES DU TRANSPORT TERRESTRES DE MARCHANDISES :

87,1% pour le transport routier, 10,6% pour le transport ferroviaire et 2,3 % pour le transport fluvial *(SOeS ; CCTN 2016)*.

COMITÉ DES ARMATEURS FLUVIAUX

Fédération professionnelle représentative des armateurs fluviaux opérant au commerce et au tourisme en France. Assure au niveau français et européen la représentation et la promotion des intérêts de la Profession auprès des pouvoirs publics : le transport fluvial, un outil majeur de développement durable. Intervient dans les domaines techniques et réglementaires et est en charge des relations avec les partenaires sociaux.
Participe activement à l'animation de structures de promotion institutionnelles dans le domaine des infrastructures : SEINE NORD EUROPE, SEINE MOSELLE RHONE et pilote la structure de représentation institutionnelle de l'ensemble du secteur fluvial au travers de PROVOIDEAU.

Réseau de 8500 Kilomètres - 7 milliards de TKM et 10 millions de passagers transportés - 1 convoi industriel permet de transporter l'équivalent de 250 poids lourds et émet 4 fois moins de GES à la TKM.

Président - Délégué Général : Didier Leandri

FÉDÉRATION NATIONALE DU TRANSPORT ROUTIER

Organisation professionnelle leader du transport routier de marchandises, elle représente les entreprises de toutes tailles et de toutes spécialités.

37200 entreprises - 420000 emplois - 99% des produits quotidiens acheminés.

Président : Jean-Christophe Pic

TRANSPORT LOGISTIQUE DE FRANCE - OVERSEAS

Regroupe les organisateurs de transport international : commissionnaires de transport, transitaires et représentants en douane, présents en Métropole et à l'Outre-mer. TLF Overseas est affiliée à l'Union TLF, première organisation professionnelle couvrant l'ensemble des métiers de la chaîne du transport de marchandises et de la logistique.
Ses adhérents organisent en France : **80% des flux maritimes transitant par les ports français (marchandises diverses, hors vrac) - 500000 salariés et 10000 entreprises dans le secteur du transport routier de marchandises.**
La logistique, définie largement, représenterait en France environ 10% du PIB national, 200 milliards d'euros de chiffres d'affaires, et 1,8 millions d'emplois[16].

Président : Herbert De Saint-Simon

©Agnès JANIN - HAROPA - Ports de Paris.

LE TRANSPORT FLUVIAL

Le développement du transport fluvial en France est indissociable de celui des ports maritimes : plus de 50% des tonnages transportés par le fleuve ont pour provenance ou destination un port maritime. Par sa capacité d'emport, sa sécurité et sa fiabilité le transport fluvial apparaît comme un outil majeur d'attractivité et de compétitivité des ports français. Sa faculté de pénétration dans le territoire et particulièrement dans les zones urbaines denses en fait un partenaire clé de l'hinterland portuaire quel que soit le type de marchandises et de conditionnement : conteneurs, vracs liquides et solides. Plusieurs défis restent à relever pour donner son plein effet au transport fluvial, qui aujourd'hui occupe une place en deça de son potentiel : son intégration aux chaînes multimodales, l'interconnexion du réseau français au réseau européen, un accès direct fluvial aux grands ports maritimes, la modernisation du réseau, la reconnaissance et la valorisation de ses atouts au plan environnemental.

Didier LEANDRI
Président - Délégué général Comité des Armateurs fluviaux

LE PORTRAIT

DE JOSEPH-ERWAN COURTEL

PRÉSIDENT DE L'UPACCIM* DE 1994 À 2002

Joseph-Erwan Courtel fut d'abord Directeur au siège de la SNDV*, responsable de l'exploitation des lignes Afrique - Europe et responsable de la ligne Francal (bois tropicaux et produits africains, café, cacao, palmistes, huiles, etc.).
Ensuite nommé Président des CA des armements contrôlés par le groupe Delmas-Vieljeux : Denis frères, Martin, AMC, représentant en Europe de nombreuses lignes mondiales. Ainsi est née la CGA à la demande de la SNDV et de la CGM pour développer leurs trafics sans dépendre d'un agent extérieur. Tour de table : CGM 50%, François Pinault 25%, Delmas 25%. La CGA, fut très vite un succès. Les sponsors ont programmé Nantes Saint-Nazaire dans leurs dessertes et développé leurs lignes et leurs produits sur l'Afrique puis Madagascar ainsi que La Réunion ; et la CGM sur les Antilles : une réussite spectaculaire, récompense d'une action commerciale intense.

L'INTER VIEW

ÉLU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU PORT AUTONOME DE NANTES SAINT-NAZAIRE DE 1989 À 1992, PUIS PRÉSIDENT DE L'UPACCIM POUVEZ-VOUS REVENIR SUR CES PÉRIODES ?

- Contacts locaux, nationaux et mondiaux avec les importateurs et exportateurs, armateurs et ports.
- **Création d'un terminal conteneur** moderne ; développement et équipement du **terminal bois de Cheviré** ; création d'un terminal fruitier pour les bananes et fruits de contre saison.
- **Création du Carrefour International du Bois.**

Je formais avec A. Graillot, Directeur général, un tandem efficace et heureux de réussir. Quelques mois après avoir quitté la présidence, mes collègues, présidents des ports, m'ont demandé de me présenter à la présidence de l'UPACCIM. C'est ainsi que, bénévole et enthousiaste, j'ai essayé de donner à cette association un nouvel élan.
J'ai organisé des **réunions décentralisées** instructives, franches, amicales mais aussi festives, dans les différents ports où les responsables découvraient des ports inconnus sur les trois façades maritimes et outre-mer.
J'ai quitté l'UPACCIM au cap des soixante-quinze ans en gardant un excellent souvenir de l'ambiance qui régnait Place du Général Catroux : **merci Président Jacques Trorial, merci Jean-Marcel Pietri, merci Alain Plaud, merci à toutes et tous qui se sont passionnés pour faire vivre cette union dynamique.**

LE PORTRAIT
DE MICHEL QUIMBERT

PRÉSIDENT DE L'UNION DES PORTS DE FRANCE DE 2004 À 2010

Michel Quimbert est un avocat, spécialiste international en droit maritime. Son cabinet Quimbert & Associés est spécialisé en droit des affaires à Nantes.
Nommé membre du Conseil d'administration du Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire en 1994. Puis élu Président en 1999 et réélu en 2004.
De 1994 à 2004 il est membre du Comité exécutif de l'UPF. Élu Président en 2004, réélu en 2006 et 2008. Il achève son mandat en décembre 2010.
Parallèlement Président du Conseil de coordination interportuaire de l'Atlantique de 2009 à 2015.
Également : Fondateur et Président d'honneur de l'Association Européenne des Propeller Clubs ; ancien Président du CSMM* ; membre du CNML*.
Il est Officier de la Légion d'honneur et du mérite maritime.

L'INTERVIEW

ÉLU EN 1999 PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU PORT DE NANTES SAINT-NAZAIRE ET PRÉSIDENT DE L'UPF DE 2004 À 2010.

Au Port de Nantes-Saint-Nazaire je me suis attaché à **développer les relations interportuaires dans l'arc atlantique avec le soutien des élus locaux.** J'ai ainsi développé des relations très suivies avec les ports irlandais, anglais, espagnols, et portugais du range atlantique.
J'ai attaché de l'importance à l'Association des Ports Nord-Ouest Atlantique que j'ai eu l'honneur de présider.

Durant ma présidence de l'UPF j'ai eu à traiter six problèmes principaux :

- **La rénovation des locaux** et leur mise en sécurité pour lesquels j'ai d'abord dû obtenir le classement de l'UPF en association d'intérêt général et un permis de construire afin de réaliser les travaux indispensables.
- **L'achat d'importants espaces déjà aménagés dans les caves de l'immeuble.**
- **La modification des statuts** et notamment l'adoption de nouvelles règles de vote. Le changement de raison sociale de l'UPACCIM à UPF a pu alors se réaliser.
- **La réforme de 2004 qui a vu les ports d'intérêt national évoluer à l'initiative des collectivités locales.** Celle-ci dans son ensemble s'est bien déroulée.
- **La Caisse de retraite des personnels des Chambres de commerce maritime et des ports autonomes pour laquelle un accord collectif a été signé le 15 janvier 2009.**
- **La réforme portuaire de 2008** avait pour finalité de moderniser la gouvernance des ports et de transférer au secteur privé la manutention portuaire verticale. La première phase de la réforme a été conduite rapidement et efficacement. Sa mise en œuvre a été plus complexe. **Un accord-cadre a finalement été signé le 30 octobre 2008.**

Je dois souligner que rien de ce qui précède n'aurait été possible sans la disponibilité et l'efficacité du Délégué général de l'UPF avec lequel j'ai travaillé **Monsieur Bruno Vergobbi**.

Grand Port Maritime de La Réunion
Création du port : 1890
Trafic total 2016 : 5,43 MT
et 0,324 M EVP

©Port Réunion

CHAPITRE
10

2007
2017

“Nos ports sont l’avenir du transport.
Tournés vers nos mers, ils ont vocation à favoriser ***l’ouverture de la France*** *tout en irriguant ses territoires.*
Ils sont en mesure d’impulser d’amples échanges commerciaux.”

DOMINIQUE BUSSEREAU

SUJETS CLÉS DE 2007 À 2017

- **Convention Collective Nationale Portuaire Unifiée**
- **Questions salaires, prévoyance, pénibilité et retraites**
- **Formation professionnelle**
- **Les commissions et groupes de travail de l'UPF**
- **Politiques commune des transports**
- **Trafics des ports**

ADPF*

2013

- Fusion des deux associations portuaires ADPF et UPF

UPF*

2007

- Modernisation de la Convention «verte»
- Projet de protocole relatif à la CRP

2008

- Réforme des ports autonomes - Loi du 4 juillet 2008
- Accord cadre interbranches
- Réforme du régime de retraite - IGRS
- Changement de dénomination : UPACCIM devient UPF

2009

- Participation de l'UPF au Grenelle de la mer
- Création du Conseil de coordination interportuaire de l'Atlantique - Décret n°2009-1009 du 25 août 2009

2010

- Transposition de la directive sur la sûreté portuaire

2011

- Charte sur les dragages dans les ports

2011

- Nouvelle Convention Collective Nationale Unifiée « Ports et manutention »

2012

- Réforme des ports d'outre-mer Loi n°2012-260 du 22 février 2012
- Déplacement du Ministre des Transports dans les ports d'Asie
- Reconnaissance de la CNTPA comme organisation syndicale représentative du nouveau champ ports et manutention
- Guide des bonnes pratiques de pompage et de maîtrise de la qualité de l'eau de mer utilisé dans les halles à marée et ateliers de mareyage
- Définition des autoroutes de la mer
- Green Guide de l'ESPO
- Directive sur les installations portuaires de réception de déchets et résidus de cargaison
- Réduction des émissions de GES des navires
- Propulsion gaz (GNL), les scrubbers et branchement électrique à terre

2013

- Fusion des deux associations portuaires ADPF et UPF
- Création des Carrefours UPF : Professionnels portuaires, Autorités portuaires décentralisées, Présidents et Vice-présidents des Conseils de surveillance
- Réforme des ports d'outre-mer : création de quatre grands ports maritimes
- Travaux locaux UPF. Rénovation complète
- Stratégie nationale de relance portuaire
- Mobilité 21
- Guichet unique portuaire
- Représentation des ports français à Bruxelles
- Règlement portuaire encadrant l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports

2013

- Rénovation complète des locaux UPF

2014

- Problématique environnementale dans la dynamique des places portuaires
- Règlements RTE-T (orientations et mécanisme pour l'interconnexion en Europe), période 2014-2020
- Continuité des contrats de travail
- Rapport Odette Herviaux
- Projet de loi portant réorganisation territoriale de la République
- Programme opérationnel du FEAMP
- Directive européenne sur l'attribution des contrats de concession
- Mise en œuvre de la directive soufre
- Projet PORTOPIA
- Refonte du site internet de l'UPF

2015

- COP 21
- Rapport Bonny
- Loi NOTRe
- Dispositions concernant les branches professionnelles - Loi Travail n°2016-1088 du 8 août 2016

2016-2017

- Colloque TDIE/UPF « Stratégie portuaire et défis logistiques »
- Loi Leroy « économie bleue » - Loi du 20 juin 2016
- Loi Sapin II
- Continuité des contrats de travail
- Réforme de la domanialité publique
- Evolution de la convention de terminal
- Fin d'exemption d'assujettissement des ports français à l'impôt sur les sociétés
- Auto-liquidation de la TVA
- Loi Biodiversité. Sujet : dragages dans les outre-mer
- Célébration du centenaire de l'UPF

LA REFORME DE 2008

Dans l'histoire récente des ports français, l'année 2008 marque un tournant. En son temps, Jean-Yves Le Drian, Secrétaire d'État à la Mer, avait déjà engagé une première réforme courageuse. Je suis, quant à moi, heureux d'avoir eu l'honneur de porter et de défendre la réforme portuaire du 4 juillet 2008, en ma qualité de Secrétaire d'État aux Transports, animé par un souci de modernisation de l'un des atouts majeurs de la politique commerciale et économique de la France.
Ce texte répondait à la fois à une ambition politique et à un besoin de relancer l'activité économique et la performance de ports parfois en déclin ou en stagnation de leurs trafics. L'ambition politique était celle qu'avait exprimée, un an plus tôt, le Président de la République : moderniser, au-delà des seuls ports, les grandes infrastructures de notre pays de façon cohérente ainsi que leurs modes de gestion. Le besoin d'améliorer la performance et la compétitivité des ports français naissait quant à lui du constat qu'en dépit d'un espace maritime de 11 millions de km² et de sa capacité portuaire - la cinquième du continent - la France voyait ses ports, moins créateurs d'emplois et de valeur ajoutée que leurs voisins européens, perdre régulièrement des parts de marché.
La large concertation, engagée en janvier 2008 avec l'ensemble des organisations syndicales et professionnelles, déboucha sur un projet de loi porteur de changements s'articulant autour de quatre axes. Il proposait d'abord de recentrer les missions des grands ports maritimes sur les activités régaliennes et sur la gestion des interfaces avec les modes de desserte terrestre. Il permettait, ensuite, une simplification et une rationalisation de la manutention portuaire. Il engageait la modernisation de la gouvernance des grands ports. Enfin, il favorisait la coordination entre ports d'une même façade ou d'un même axe fluvial. Le plan d'investissement complétant cette réforme ambitieuse prévoyait, en outre, un doublement de la contribution de l'État, sur la période 2009-2013, aux investissements portuaires et à l'entretien des accès maritimes des ports.

> “LA LARGE CONCERTATION, ENGAGÉE EN JANVIER 2008 [...], DÉBOUCHA SUR UN PROJET DE LOI PORTEUR DE CHANGEMENTS S'ARTICULANT AUTOUR DE QUATRE AXES.”

Avec ses trois façades maritimes en métropole, sa présence en outre-mer et son réseau fluvial, notre pays mérite, neuf ans après la réforme de 2008, qu'une nouvelle politique portuaire de grande envergure soit lancée. Le fret maritime et fluvial constitue une alternative pour développer un système de transports à la fois performant et durable, fondé sur une politique de report modal ambitieuse.
Ces actions sont vitales pour que la France reste une grande nation portuaire. Je ne doute pas de la volonté politique de notre nouvel exécutif de tout faire pour qu'elle le reste.

Dominique BUSSEREAU
Ancien Ministre
Président de l'Assemblée des Départements de France

Ancien Député et ancien Président du Département de la Charente-Maritime.
Il a occupé de nombreuses responsabilités ministérielles de 2002 à 2010.
Très engagé sur les sujets de transports, il est 2e Vice-Président du Groupement des Autorités Responsables de Transport et Président de l'association de Coopération pour le Développement et l'Amélioration des Transports Urbains et Périurbains.

ZOOM SUR… DUNKERQUE-PORT

Dunkerque-Port est le troisième port de France et le neuvième port de la Rangée Manche et Mer du Nord, avec un trafic global de 46,7 millions de tonnes en 2016. Il est le **premier port multimodal français** car plus de 50% de ses entrées et sorties sont faites par rail, par voie d'eau ou par pipeline.

Après la reconstruction d'après-guerre, la ville Dunkerque et son port ont partagé une riche histoire autour de l'industrie « les pieds dans l'eau » à travers la construction dans les années 50 d'un complexe énergétique et sidérurgique dont le développement permet à Dunkerque d'être aujourd'hui le **premier site sidérurgique français et le premier pôle énergétique européen** avec l'implantation de la centrale nucléaire de Gravelines, des lignes à haute tension sous-marines vers le Royaume-Uni et du terminal méthanier.

Dunkerque-Port est un des premiers ports à avoir été durement frappé par la crise du raffinage européen avec la fermeture en 2010 puis en 2015 de ses deux raffineries de pétrole. Il a intégré très tôt le **développement durable et l'écologie industrielle à travers ses développements.** Plus généralement, l'industrie locale fait figure de **pionnier de l'économie circulaire et du développement durable.** Le transport maritime a évolué récemment, en particulier avec la progression rapide des filières conteneur, roulier et céréales.

Dunkerque-Port accompagne ces mutations. Il est devenu le port généraliste français qui traite le plus de trafics de différentes natures hors pétrole. Il tire pleinement partie de ses atouts de **porte d'entrée du Nord de la France pour les grands navires avec des conditions d'accès nautiques exceptionnelles, (18,5 mètres de tirant d'eau au port ouest), son importante réserve foncière de 3000 hectares, ses dessertes ferroviaire et fluviale, sa fiabilité, son dynamisme, tout cela au cœur d'un territoire densément peuplé, riche de compétences majeures, de savoir-faire et d'entreprises souvent leaders sur leurs marchés.**

En partenariat avec ses clients, la place portuaire, les collectivités locales, les ports régionaux de Calais-Boulogne et les ports fluviaux de la Région Hauts-de-France, Dunkerque-Port participe durablement à la relocalisation de l'activité industrielle et logistique régionale ainsi qu'à une économie de la fonctionnalité et de la performance. Cette action continue vise à proposer pour les chargeurs du Nord de la France des services toujours plus adaptés à leurs besoins.

L'Association Norlink Ports, créée en 2017 entre tous les ports fluviaux et maritimes de la région Hauts-de-France ainsi que la plateforme logistique de Dourges, permet notamment de renforcer le positionnement de la région Hauts-de-France en tant que terre d'excellence industrielle, logistique et trimodale (route, mer, fer).

Dunkerque-Port réalise un programme de travaux en accord avec son Schéma de vocation des espaces portuaires à moyen et long termes, garantissant également la protection de son patrimoine naturel. Ce programme permettra de rester compétitif sur chacune des filières et de poursuivre le développement commercial et logistique avec l'aménagement prochain de 300 hectares de zones d'activités.

Un projet spécifique, CAP 2020, portant sur 2 kilomètres de nouveaux quais à conteneurs entre en 2017 en phase de débat public pour desservir demain un hinterland profond dont bien sûr en premier lieu les Hauts-de-France et contribuer à décarboner le système de transport du Nord de la France.

©Jean-Louis Burnod - HappyDay - Dunkerque Port.

Stéphane RAISON
Président du Directoire de Dunkerque-Port (depuis 2014)
Ingénieur en chef des ponts, eaux et forêts. Il est Président du Directoire du Grand Port Maritime de Dunkerque depuis le 25 juillet 2014

Stéphane Raison (47 ans) était, depuis 2013, Président du Directoire du Grand Port Maritime de La Réunion, après en avoir été le préfigurateur pour sa mise en place, en 2012. Auparavant, Directeur général par intérim du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD) entre août 2011 et mars 2012 ; Directeur de l'Aménagement et de l'Environnement du GPMD où il était Directeur de projet pour la mise en place du terminal méthanier Dunkerque LNG, aujourd'hui en activité Il s'est particulièrement investi dans les domaines de l'économie circulaire, de l'environnement. Il est membre d'honneur de L'EUCC France. Il a occupé auparavant plusieurs postes en direction régionale de l'environnement et en DDE, en France métropolitaine et en outre-mer.

©Michel BIZIEN - Grand Port Maritime du Havre - LGD.

ZOOM SUR… LE PORT DU HAVRE, 500 ANS D'EXISTENCE ET L'HISTOIRE CONTINUE…

En cette année anniversaire et fort de ses cinq cents ans d'histoire, le Port du Havre se projette dans l'avenir et continue à faire fructifier l'héritage de ses ancêtres.

Aujourd'hui, **premier port français pour le commerce extérieur et cinquième port nord-européen pour le trafic conteneurs,** le Port du Havre bénéficie d'une situation exceptionnelle sur la façade maritime ouest de l'Europe et est accessible 24h/7j.

Dans le contexte économique actuel, les ports français sont amenés à repenser leur modèle. Au cœur des échanges mondiaux, le Port du Havre participe à l'émergence d'un nouveau modèle de port. Après l'évolution de la gouvernance des ports dans le cadre de la réforme portuaire de 2008, le Port du Havre a concrétisé la dynamique de constitution d'ensembles portuaires en participant à la création de **HAROPA, l'alliance des Ports du Havre, de Rouen et de Paris.** Il devient ainsi architecte de solutions logistiques, tout en cherchant à mieux articuler activités portuaires et industrielles et à renforcer **son rôle d'aménageur du territoire.** Gagnant en visibilité à l'échelle internationale, il contribue aussi à animer une démarche globale à l'échelle du corridor de l'axe Seine.

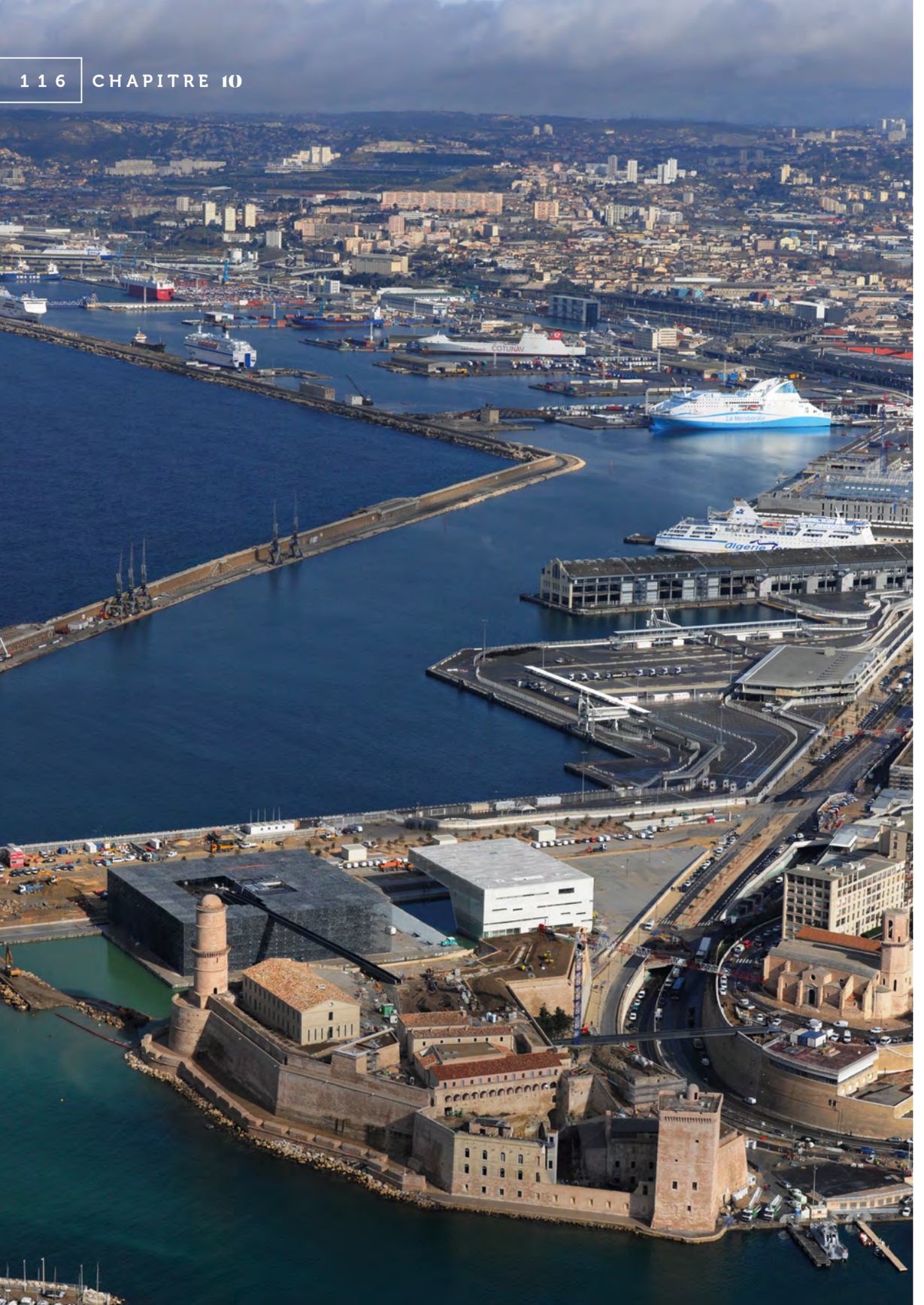
Le trafic conteneurs est un enjeu majeur de développement pour Le Havre et pour améliorer encore l'accueil des armements, il lui faut proposer une offre multi-sites et multi-opérateurs tant sur le port historique que sur Port 2000 et continuer à garantir l'accueil des plus grands navires en exploitation. Autre enjeu majeur : la multimodalité. À ce titre, le terminal multimodal, l'amélioration des dessertes ferroviaires (Serqueux-Gisors) et le développement du transport combiné maritime et fluvial participeront à la

©Michel BIZIEN - Grand Port Maritime du Havre - LGD.

Hervé MARTEL
Directeur général
Grand Port Maritime du Havre (depuis 2012)
et Président de HAROPA

Né en 1965, est Ingénieur général des Ponts et chaussées depuis 1989. Il est titulaire d'un DEA en Économie des transports (1991) et d'un Mastère en Management public (1999). En septembre 2009, il est nommé Directeur général de Ports de Paris, poste qu'il quittera en 2012 pour prendre la direction du Port du Havre. Il assure également la présidence du GIE HAROPA en 2017 ou la vice-présidence à tour de rôle avec les Directeurs généraux des Ports de Rouen et de Paris. Il est également Président de l'Union des Ports de France, depuis avril 2014.

performance **des solutions multimodales.** De plus, le renforcement de l'offre logistique havraise (PLPN2, PLPN3, Parc frigo, etc.), en complémentarité avec l'offre HAROPA, contribuera à fixer trafics et activités sur l'axe Seine. Les améliorations apportées aux échanges de données entre les acteurs et aux procédures administratives de passage de la marchandise permettront d'atteindre l'excellence du passage portuaire attendue par les clients. Le développement de la filière industrielle de l'éolien offshore est aussi une partie importante du développement du Port du Havre qui doit en réussir l'implantation.
Consacré **Best Green Port in the World pour la troisième année** d'affilée par un panel de professionnels asiatiques, HAROPA-Port du Havre poursuit la mise en œuvre d'une gestion durable du territoire, en s'appuyant sur le Schéma de Développement du Port et de la Nature (SDPN), véritable outil prospectif qui croise les enjeux d'aménagement et d'environnement, au service d'un développement territorial équilibré. L'environnement devient un volet à part entière de notre offre commerciale. C'est également en s'appuyant sur la connaissance et **l'optimisation des flux** mais également sur le partage dématérialisé de l'information que le Port du Havre améliorera encore sa qualité de services. À ce titre la création de **TRAFIS LAB, premier laboratoire de recherche public-privé consacré à la facilitation et à la sécurisation des échanges internationaux, du passage des marchandises, et le développement de la logistique numérique,** est une avancée significative. Co-construire les innovations logistiques, douanières et portuaires de demain en réponse aux nouvelles opportunités du commerce international, est une condition nécessaire à notre développement. Face à une concurrence internationale qui s'intensifie, HAROPA-Port du Havre offre désormais à ses clients un système logistique intégré de premier plan, et fort de ses atouts naturels, de l'expérience et de l'expertise de l'ensemble des acteurs de la place s'engage est prêt à relever les défis du futur.



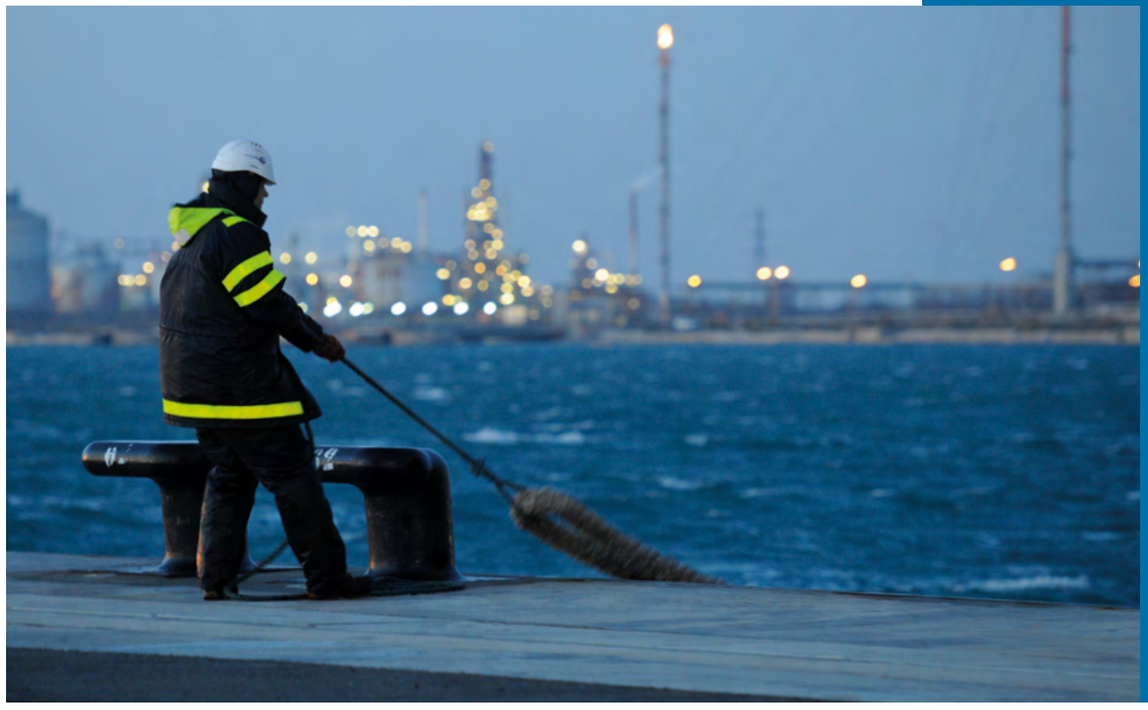
ZOOM SUR… LE PORT DE MARSEILLE FOS EN 2027

À l'échelle d'un port de commerce, une décennie est un temps très court, à l'échelle de la dynamique de l'économie mondiale, c'est un temps infiniment long. Comment concilier les calendriers des défis de demain ?

Les enjeux de développement économique pour l'activité portuaire, industrielle et logistique sont multiples. Marseille Fos doit tout d'abord se positionner dans les nouvelles perspectives du commerce international : le relatif ralentissement de l'économie chinoise, le phénomène de relocalisation en Europe de certaines activités, les enjeux environnementaux du transport et des chaines logistiques, le développement attendu des pays du Sud, certaines tendances semblent indiquer que le bassin méditerranéen sera la principale zone de croissance pour le transport maritime sur le prochain horizon.

C'est dans cette perspective que nous travaillons sur une collaboration entre ports du bassin méditerranéen, afin de **promouvoir une dynamique de coopération** qui saura répondre aux nouveaux flux de trafics, développer les expertises de fonctionnement en utilisant les nouvelles technologies, veiller au respect des meilleures pratiques opérationnelles. Les ports du pourtour méditerranéen doivent proposer des réponses adaptées à la réduction de la vitesse moyenne de navigation de la flotte de commerce, dans la nouvelle construction des modèles de supply chain. Ainsi, le Port de Marseille Fos mise fortement sur le **report modal, les axes du fluvial et du transport ferroviaire longue distance, qui détiennent la clé de l'efficacité et de la compétitivité de nouvelles routes maritimes internationales au profit d'une meilleure répartition des flux commerciaux entre les façades sud et nord de l'Europe, clés aussi dans la réduction de l'empreinte carbone liée au transport de marchandises.**

©Port de Marseille Fos - Bassin Est.



Christine CABAU WOEHREL
Directrice générale
Grand Port maritime de Marseille
(depuis 2014)

Retrouvez sa biographie et son parcours page 122-123

©Port de Marseille Fos.

Car la nouvelle bataille économique et sociétale du transport maritime internationale se gagnera à terre.
La diversification énergétique est au centre des préoccupations de l'entreprise portuaire. Port de toutes les énergies, Marseille Fos doit être un acteur engagé de la transition vers les projets innovants de nouvelles énergies et leurs applications économiques et industrielles. Cela fait déjà plusieurs années que nous avons misé sur la filière énergétique du GNL, qui jouera un rôle majeur dans l'avitaillement en carburant de la flotte mondiale dans les années à venir et dans le transport routier côté terre.
Le développement industriel en zone portuaire est un levier d'emplois majeur et nous y engagerons également nos forces, grâce à nos disponibilités foncières, grâce à l'attractivité multi-filières de la zone portuaire, dans un souci d'aménagement d'économie circulaire, où les synergies de flux entrants et sortants se combinent pour une smart industrie, soucieuse d'exemplarité environnementale.
Hub de marchandises et de passagers, le Port de Marseille Fos est aussi un **hub du numérique** et la proximité des câbles sous-marins internationaux de transport de données crée de nouvelles opportunités stratégiques pour le portuaire, en facteur d'attractivité de la nouvelle économie, elle aussi porteuse d'emplois. Les nouvelles filières peuvent et doivent se développer en soutien des filières traditionnelles, créant des clusters économiques coordonnés et intelligents, la smart économie en soutien du développement de la réparation navale industrielle, l'économie circulaire au cœur du développement d'une industrie durable, le report modal permettant de viser un hinterland toujours plus large qui dope les trafics maritimes toutes filières confondues.

EN QUELQUES CHIFFRES

PORT LEADER
Premier port de France.

81 MILLIONS DE TONNES
Trafic global.

CROISIÈRE
Premier port de croisière de France (et dans le top cinq des ports de Méditerranée).

La place portuaire de Marseille Fos se situe naturellement au cœur d'une vaste connectivité intercontinentale, c'est un territoire clé du développement logistique et industriel euroméditerranéen.
Le smart port, acteur principal d'une vaste chaîne logistique de longue distance sera connecté multi-flux, aménageur responsable de son écosystème industriel et de transport massifié coordonné, un port intelligent et agile, moteur économique, logistique et numérique du territoire, c'est ainsi que nous rêvons le port de demain.

UNE DATE, UNE HISTOIRE… 2013 LA RÉFORME DES PORTS D'OUTRE-MER : GÉNÈSE, FONDAMENTAUX & APPLICATION

©Guadeloupe Port Caraïbes.

À compter du 1er janvier 2013, **quatre nouveaux grands ports maritimes viennent s'ajouter, outre-mer, aux sept grands ports maritimes de l'hexagone, créés en 2011. Il s'agit des grands ports maritimes de Guyane, de La Réunion, de Martinique et de Guadeloupe.**

Le mouvement est d'inspiration commune. Il vise à davantage de compétitivité portuaire, notamment pour réguler l'évolution des prix dans les outre-mer, mais également pour leur permettre de jouer un plus grand rôle dans les échanges avec leur environnement économique régional. **97% du domaine maritime de la France se situe outre-mer.** Les ports des outre-mer sont ainsi situés au plus près des grandes routes du trafic mondial.

La réforme des ports d'outre-mer unifie leur gestion, auparavant divisée entre l'État et les chambres de commerce. Elle porte notamment sur la **modernisation de la gouvernance.** Elle accroît ainsi, par leur présence au sein du conseil de surveillance, le poids des collectivités territoriales par rapport à la situation antérieure. Une meilleure interaction est ainsi recherchée entre le développement des ports des outre-mer et l'évolution des territoires sur lesquels ils sont implantés. La réforme porte également sur l'adoption d'un **projet stratégique quinquennal, le renforcement de la coopération interportuaire, la pleine propriété et responsabilité du foncier, y compris celle des espaces naturels.**

Les différences avec l'hexagone sont toutefois significatives.

La promotion de la logistique intermodale a évidemment une portée bien moindre dans les territoires insulaires ultramarins. Le transfert de l'exploitation des terminaux vers le secteur privé n'est plus automatique face à l'unicité des installations portuaires de chaque territoire et aux risques d'abus de position dominante qui y sont liés.

Car, outre-mer, plus encore que dans l'hexagone, **les ports sont au cœur de la chaîne logistique d'approvisionnement des territoires.** Ils en constituent un élément vital de l'économie. C'est le point d'entrée unique par lequel l'ensemble de la population et des acteurs économiques sont approvisionnés. Les chiffres sont révélateurs : 95% du fret transite en Guyane, à La Réunion, en Martinique et en Guadeloupe par leur port respectif.

Depuis leur création en 2013, les quatre grands ports maritimes des outre-mer se sont emparés de leurs nouveaux atouts et ont enregistré ensemble une **croissance maîtrisée de 16% de leur volume d'activité marchandises** (13 millions de tonnes pour l'année 2016) et **de 48% de leur volume d'activité passagers** (1,89 million de passagers pour l'année 2016).

Guadeloupe Port Caraïbes fut le premier Port Autonome d'outre-mer en 1975. Aujourd'hui, il fait figure de précurseur dans le domaine portuaire en passant à la gestion active de ses espaces naturels avec son projet « CAYOLI, la nature à cœur ».

Yves SALAÜN
Président du Directoire de Guadeloupe Port Caraïbes (depuis 2014)

Diplômé de l'École nationale des Ponts et chaussées. Il est Président du Directoire de Guadeloupe Port Caraïbes depuis 2014, représentant les ports des outre-mer au Conseil d'administration de l'Union des Ports de France. Il a notamment été Directeur du Port de La Rochelle avant d'être nommé Directeur général adjoint du Conseil départemental de la Vienne puis Directeur adjoint des Routes de l'Ouest en 2010.

LES CHIFFRES D'AUJOURD'HUI

CINQUIÈME
Classement de la France en tant que puissance portuaire au niveau européen.

11 000000 KM²
Espace maritime de la France.

300 000 EMPLOIS DIRECTS
Générés par l'ensemble de l'activité maritime (flotte, ports, pêche, industrie navale, État, recherche, etc.), en dehors du tourisme littoral.

830 000 000 EUROS
Chiffre d'affaire des ports de commerce français en 2014.

188 KILOMÈTRES
Longueur de l'ensemble des quais des ports de commerce et de pêche français.

185 TERMINAUX
Dans les ports de commerce et de pêche français.

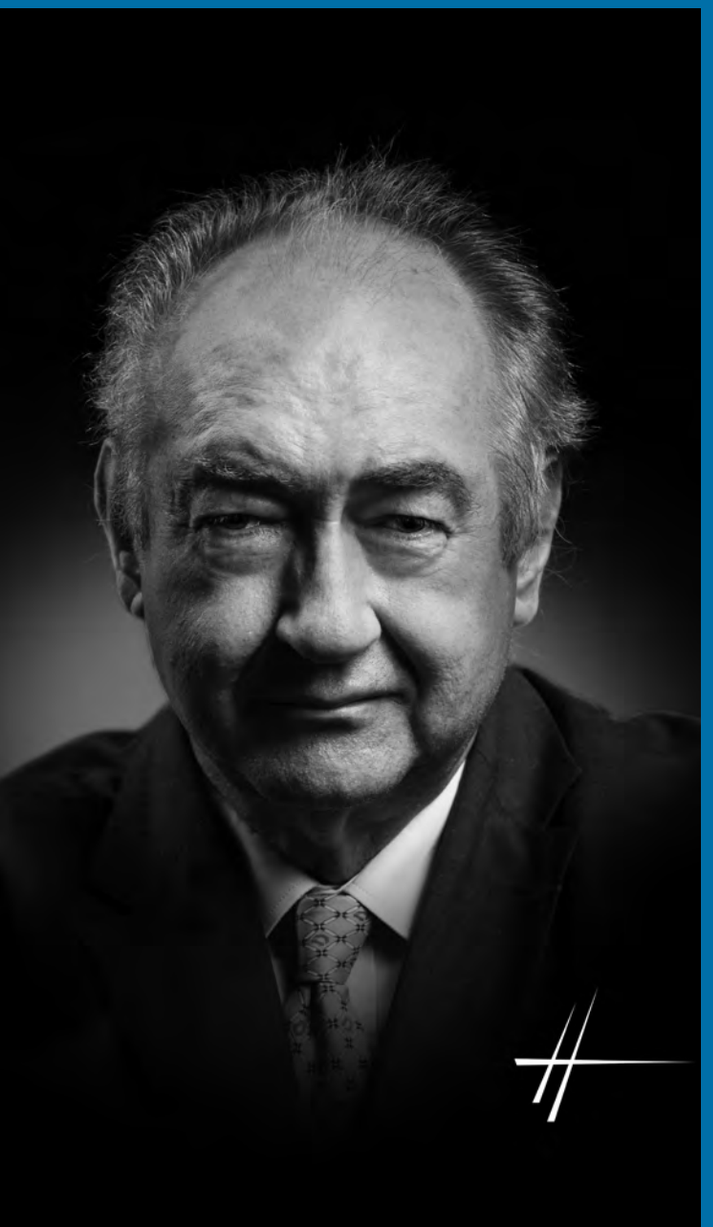
33 160 HECTARES
Superficie de l'ensemble du domaine portuaire français.

344 839 405 TONNES
Trafic total de marchandises des ports français en métropole et outre-mer en 2016.

750 000 000 EUROS
Valeur des produits de la pêche vendus dans les ports français en 2016.

LE PORTRAIT

DE FRANÇOIS SOULET DE BRUGIÈRE



PRÉSIDENT DÉLÉGUÉ DE L'UPF

Président de l'Union des Ports de France (2010 à 2012) ; puis Président délégué (2013 à aujourd'hui). Il préside également le Carrefour des Présidents et Vice-présidents du Conseil de Surveillance.

Père de cinq enfants, il est, depuis le 1er janvier 2013, Directeur de la valorisation de la recherche du Groupe Sup de Co La Rochelle à temps partiel, aidant le reste de son temps à créer l'Académie de la Supply Chain pour le groupe ADEO*.
Il est également : membre du CSMM*, Président du Conseil de surveillance du GPM de Dunkerque et Président du CHEDD* de Charente - Limousin - Poitou.
Diplômé de l'ESSEC en même temps qu'il obtint son CAP de menuisier du bâtiment, il possède également un DEA de Gestion de l'IAE de Bordeaux et un diplôme de formateur à la sûreté aérienne avec spécialisation fret. Entré en 1980 dans la société de transit familiale il en devient PDG en 1987. En 1994 il fonde avec un médecin la société Medilog*. En 1996 il intègre la partie logistique de cette activité au sein du commissionnaire de transport international Clasquin dont il devint vice-président. En 1999 il passe chez les chargeurs comme directeur international de la supply chain du groupe Leroy Merlin. En octobre 2005, il est détaché comme Directeur général de la Société de recherche de synergie. En 2010 il a été élevé au grade de chevalier de la Légion d'honneur.

L'INTER VIEW

POUVEZ-VOUS REVENIR SUR VOTRE EXPÉRIENCE AU SEIN DU GPM DE DUNKERQUE ?

Le rôle de président de Port d'État a changé avec la réforme des ports en passant d'un conseil d'administration avec un directeur général à un président de surveillance avec un président du directoire. Dans une organisation avec conseil d'administration, le président administre, il est donc fortement impliqué dans la vie du port, étant en prise directe avec son activité. Son aval et sa signature sont requis pour la plupart des actes importants même si le directeur a la main sur la gestion courante. Aujourd'hui, une grande partie du pouvoir a basculé du côté du directoire. C'est une bonne chose dans la mesure où cela raccourcit les circuits de décision. Le conseil de surveillance est là pour contrôler que le directoire va dans le sens des actions qui ont été validées dans le plan stratégique. C'est donc plus une mission de contrôle a posteriori. C'est un autre mode de fonctionnement. D'autres modifications importantes se sont imposées : le conseil donne un avis conforme pour la nomination des membres du directoire et non plus un avis informel non contraignant. Dans la version précédente le commissaire du gouvernement et le contrôleur d'État ne votaient pas au conseil... mais ils avaient un droit de véto, une fois la décision prise. Dans la nouvelle organisation, ils votent et c'est donc un

autre type de relations qui se nouent entre les présidents du conseil de surveillance et les représentants de l'État. Ceci dit, quand le président du conseil de surveillance forme une bonne équipe avec le président du directoire, il ne s'agit pas seulement de contrôle et de surveillance mais d'un véritable dialogue qui peut être très fructueux… à condition que le président du directoire échange régulièrement avec le président du conseil de surveillance pour le tenir au courant des activités en amont des décisions à prendre, et que le président du conseil de surveillance sache garder sa place, c'est-à-dire ne pas jouer au directeur et se tenir en position de soutien ou de tête chercheuse pour nourrir la réflexion du directoire et lui renvoyer une image (positive) de l'action du port sur son environnement.

VOTRE RÔLE EN TANT QUE PRÉSIDENT DE L'UPF DANS LA RÉFORME DES PORTS (2008 - 2011) ET SON APPLICATION ?

Je suis entré en scène en cours de route car il était de tradition que le Président de l'UPF ne participe pas aux négociations syndicales, laissant la place au Délégué général de l'Union. Mais en octobre 2010 les négociations n'avançaient plus. Le dossier était extrêmement complexe compte tenu du nombre et l'hétérogénéité des parties prenantes : il y avait autour de la table, des organisations très variées poursuivant des objectifs différents voire opposés.
En octobre 2010, Dominique Bussereau m'a demandé de prendre part aux négociations. Mon métier de logisticien me mettait en prise directe, en tant que client, avec de nombreux ports français et européens. J'avais donc une vision assez claire de la réalité des activités, des actions, des blocages réels et des incantations des uns et des autres : patrons ou dockers. J'avais le soutien très fort de Dominique Bussereau puis de son successeur Thierry Mariani et aussi de deux personnes qui ont eu un comportement exceptionnel : le Directeur de cabinet de Thierry Mariani : Michel Aymeric et le Directeur des Services de transport à la DGITM : Patrick Vieu. Nous étions en contact presque tous les jours. Ils comprenaient vite, travaillaient tard et surtout, ils prenaient leurs responsabilités souvent sans attendre les sacrosaintes couvertures que recherche tout fonctionnaire prudent. Grâce à cette réactivité et cette cohérence, nous avons pu garder une ligne constante et mener des négociations « gagnants-gagnants ».
J'ai bénéficié, à cette époque, de la grande compréhension de Gérard Mulliez et de mon DG qui m'ont permis de consacrer le temps qu'il fallait à ses négociations syndicales : jusqu'à trois jours par semaine durant plusieurs mois.
Au final, les dockers ont gagné 2+1 années de préretraite et les entreprises de manutention des grands ports maritimes une augmentation de productivité qu'ils ont chiffrée eux-mêmes entre 18% et 30%. **Depuis, les mouvements sociaux sur les ports sont devenus rares. Il faut maintenant que les chargeurs français, importateurs et exportateurs s'en convainquent et qu'ils en tirent les conclusions en revenant dans nos ports.** C'est bien engagé mais la confiance revient lentement.

ET L'AVENIR DES PORTS FRANÇAIS, COMMENT L'IMAGINEZ-VOUS ?

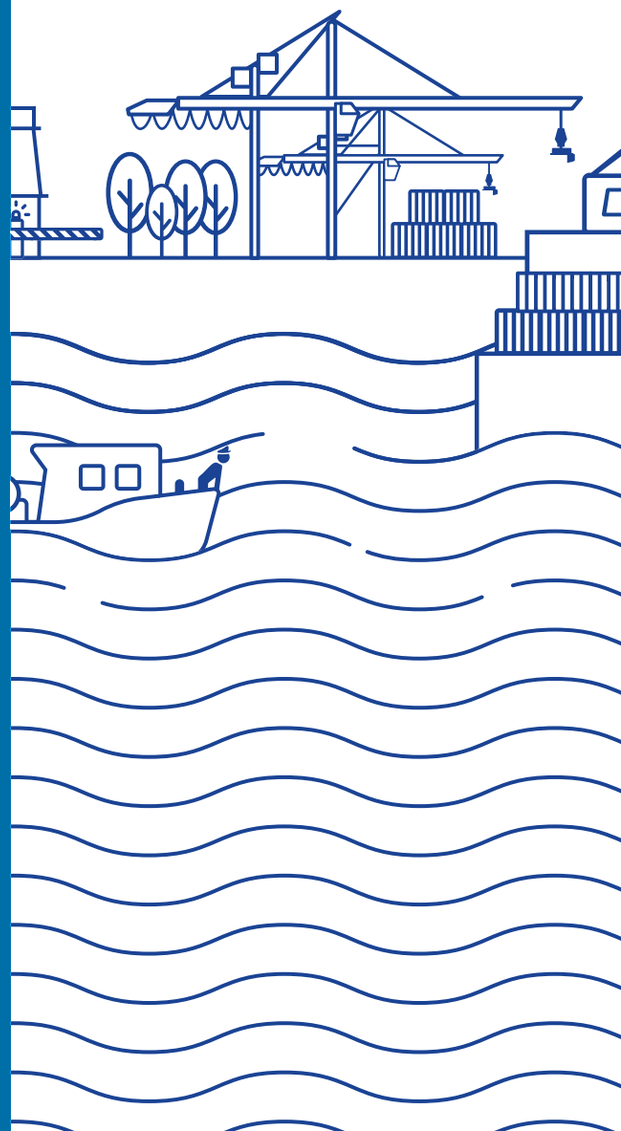
Je me réjouis d'avoir vu quasiment disparaitre des discours officiels une pensée réductrice qui voulait qu'il ne reste en France que deux ports devenus grands : Le Havre et Marseille. Entretenir entre les ports une saine concurrence garantit aux clients un service adapté et permet à ceux qui innovent et se remettent en cause pour rester dans le peloton de tête. À ceux qui voudraient des ports spécialisés et rationalisés : un pour le conteneur, l'autre pour le blé, le troisième pour le gaz, j'oppose souvent l'exemple du centre commercial. Iriez-vous de bon cœur dans un centre commercial où vous n'auriez qu'un magasin de textile, un marchand de chaussure et un seul restaurant ? Vous préférez les places commerciales qui vous offrent du choix, Pourquoi voulez-vous qu'il en soit différemment pour les ports ? Bien sûr, en tant qu'actionnaire unique des GPM, l'État doit affirmer pour eux une stratégie à la fois hexagonale et européenne. Il lui faut donc trouver un équilibre savant sans tomber dans une organisation nocive où chaque port serait bridé dans son dynamisme de peur de faire concurrence à des cousins qui le sont moins. Aujourd'hui, je vois une nouvelle orientation qui me parait saine et pertinente : **le regroupement des ports maritimes et des ports intérieurs,** au-delà de leur appartenance à tel ou tel actionnaire, dans des structures d'association qui vont permettre de rebattre les cartes européennes : **HAROPA, Medlink et maintenant Norlink sont des outils de grand intérêt pour consolider les hinterlands et donner de la visibilité mondiale à nos ports.**

LE PORTRAIT

DE CHRISTINE CABAU WOEHREL

DIRECTRICE GÉNÉRALE GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE

Elle a commencé sa carrière dans le transport maritime en 1987 où elle a rejoint CMA-CGM, maintenant la troisième plus grande compagnie maritime dans le monde. Elle y a exercé les fonctions de chef de ligne puis directrice de lignes et occupait le poste de Senior Vice-President Asia Med and Middle East Lines, membre du comité exécutif, en avril 2011.
C'est à cette date qu'elle quitte le groupe CMA-CGM, et débute une brève expérience dans l'activité de conseil expert en transports maritimes et logistique des flux internationaux.
En 2012 elle est nommée, par décret du Président de la République, Présidente du Directoire et Directrice générale du Grand Port Maritime de Dunkerque.
Deux ans plus tard, elle est nommée à la tête du premier port français, le Grand Port Maritime de Marseille, poste qu'elle occupe à l'heure actuelle.



L'INTERVIEW

CHRISTINE CABAU WOEHREL NOUS LIVRE EN QUELQUES LIGNES SON PARCOURS PROFESSIONNEL PORTUAIRE…

Le monde a changé, les ports aussi…

Essentielle adaptation du monde portuaire français au monde tout court, la réforme portuaire a changé les règles de la gouvernance et recentré les missions des ports. Il n'est sans doute plus nécessaire de rappeler encore et encore en quoi le cadre modifié a permis de définir de nouvelles règles plus adaptées aux évolutions du transport maritime international.
La question du remplissage du cadre est toute autre : faire des ports des entreprises certes publiques mais entreprises tout de même, insuffler de nouveaux challenges en matière de stratégie commerciale et de réactivité, dans un souci permanent de protection des enjeux environnementaux, remplacer les «c'est compliqué…» en «pourquoi pas ?», telles sont les évolutions qui doivent se mettre en place, hier plutôt que demain, dans une concurrence internationale sans doute moins régalienne, plus agile, concurrence qui flirte souvent avec les limites de la fiabilité juridique ou du dumping social, préserver le modèle face aux défis concurrentiels internationaux…
Tels sont les traits d'esquisse et les nouvelles règles artistiques du tableau avec lesquelles les ports doivent maintenant travailler, à l'intérieur du cadre fourni, pour composer le futur portuaire français.
Il y faut de la créativité rigoureuse, de la concertation agile, de l'audace mesurée, une vision d'entreprise partagée, un peu de leadership, et quelques bonnes étoiles qui guident tout travailleur de la mer, etc., car il faut bien un peu de chance en toute chose.
Ces qualités-là n'ont ni genre, ni sexe, et c'est forte de cette analyse qu'en 2012, j'ai répondu pourquoi pas, pour écrire un petit bout d'histoire portuaire avec le Grand Port Maritime de Dunkerque, et depuis 2014 avec le Grand Port Maritime de Marseille.
Cette histoire portuaire partagée est d'abord une affaire d'implication, d'attachement aux codes et de leur respect. On ne peut bousculer que si on respecte, il faut adhérer avant de réformer et comprendre avant de remettre en question.
Venant d'un monde différent de celui du monde public, j'ai beaucoup observé, écouté, absorbé l'expertise et la vision de mes collègues, prédécesseurs et -sseuses (enfin de l'unique prédécesseuse car les pionnières n'étaient pas nombreuses…!). La combinaison d'une expérience du privé et d'un apprentissage accéléré mais attentif du monde public m'a permis de mettre en harmonie les meilleures pratiques respectives de chacun des mondes, d'en mesurer les écarts et les points de proximité.
Il n'y a rien d'extraordinaire à ce qu'une femme puisse être à la tête d'un port, fût-il le premier port de France, ce qui est extraordinaire, c'est de se poser encore cette question.
Il n'y a rien d'extraordinaire à ce que le monde du public puisse bénéficier d'une ouverture sur la vision du privé et vice versa. Ce qui est extraordinaire, c'est d'hésiter à en combiner les expertises respectives.
L'économie maritime est vaste et riche et doit pouvoir conjuguer tous les talents. Les ports en sont par essence les lieux de convergence et de coordination, lieux où le monde maritime dans la diversité de ses filières, de ses acteurs, dans sa diversité sociale aussi, doit se retrouver pour construire.
Hubs de passagers et de marchandises, hubs d'expertise, hubs de développement économique durable, hubs d'infras et de projets d'innovation, hubs numériques et de la nouvelle économie, le rôle des ports français est immense.
C'est une grande fierté pour moi de faire partie de ses pilotes, etc., avec ou sans chromosome Y.

2017

CHAPITRE

11

“Pour ce qui est de l’avenir, il ne s’agit pas de le prévoir mais de le rendre possible.”

ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY

FRISE CHRONOLOGIQUE : PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DES PORTS FRANÇAIS

2012 > 2020

HAROPA - PORT DE ROUEN
- Programme d'amélioration des accès maritimes du port 188M€

2013 > 2020

GPM BORDEAUX
- Développement des pôles navals 16,7M€

GPM Nantes Saint-Nazaire
- Développement des filières industrielles et logistiques du territoire et implantation de l'éolien offshore 195M€

2014 > 2020

GPM BORDEAUX
- PEEPOS : transition énergétique du port dont construction d'une drague GNL 36M€

2015 > 2020

HAROPA - PORT DE ROUEN
- Reconversion site industriel de ex-Pétroplus - Réhabilitation et rempiètement appontements maritimes et fluviaux du terminal Jupiter à Petit Couronne 10M€

HAROPA - PORT DU HAVRE
- Écluses de Tancarville-Modernisation 15M€, 3500 unités fluviale par an

2018 > 2020

HAROPA - PORTS DE PARIS
- Création du Port urbain de Vitry-sur-Seine 11M€

PORT DU GUILVINEC
- Modernisation de la pêche hauturière et côtière 3M€

PORT DE BAYONNE
- Renforcement compétitivité : nouveaux outillages (grues, hangars, voies ferrées...) 10,5M€

2013 > 2018

HAROPA - PORT DE ROUEN
- Aménagement de la plateforme multimodale de Petit Couronne 7,5M€ de travaux terrestres

2016 > 2018

HAROPA - PORT DU HAVRE
- Terminal Croisière - Modernisation 12M€, 500000 passagers

2015 > 2017

PORT DE CONCARNEAU
- Modernisation et mise aux normes environnementale de l'aire de carénage 14,3M€

PORT DE LONGONI
- Équipements de manutention 26,5M€

2017 > 2019

PORT DE LONGONI
- Création de plate-formes logistiques 8,5ha, 21,5M€

2018 > 2019

PORTS DE PÊCHE DE CORNOUAILLE
- Mise à jour informatique de vente des criées de Cornouaille 1,1M€

PORT DE LONGONI
- Réhabilitation du 1er quai et des berges 18M€

2012 > 2021

PORT DE CANNES
- Réaménagement global du port
  Aménagement du Quai Saint-Pierre, de la jetée Albert-Edouard, restructuration du plan d'eau et réfection et confortement de la digue) 33M€

2017 2018 2019 2020

2015 > ...

GPM MARSEILLE
- Plateforme industrielle et innovation de Caban Tonkin : Piicto
  600ha de foncier, tirant d'eau : de 10,5m à 18m

2016 > ...

GPM MARSEILLE
- Connexion électrique des navires à quai (CENAQ) 1 à 2 navire(s) raccordé(s) par jour

2018

PORT DE COMMERCE DE LORIENT
- Appontement sablier à Lanester 5,5M€

PA STRASBOURG
- Terminal à conteneurs à Lauterbourg
  80000 EVP, 15M€

GPM GUADELOUPE
- Exondement nouveau terre-plein 2ha, 15M€

GPM GUYANE
- Réalisation d'un complexe « entrée / sortie » 6,5M€
- Un moyen de dragage innovant 90M€
  (fonctionnement pour 10 ans)

2020

PORT DE PÊCHE DE LORIENT
- Construction d'un réseau de traitement d'eau de mer 10M€
- Recontruction d'une halle à marée 5M€

GPM NANTES SAINT-NAZAIRE
- Développer la filière des EMR 68M€
- Accompagner les activités industrielles et logistiques du territoire 45M€

PORT DE BAYONNE
- Nouveaux quais et terre-pleins 40M€

PORT DE SAINT-JEAN-DE-LUZ
- Agrandissement zones de froid criée et entretien bâtiment 2M€

PORT DE SÈTE
- Plateforme de stockage véhicules neufs 18ha, 5M€

PA STRASBOURG
- Nouveau siège du PAS 8M€

GPM GUADELOUPE
- Programme de reconquête de la biodiversité : « Cayoli » 6M€

GPM LA RÉUNION
- Reconfiguration et sécurisation du Port-Est 16,5M€
- Transfert du poste pétrolier 15M€

2017

GPM BORDEAUX
- GIRONDE XL : programme d'accueil de navire de plus grande taille 15,6M€

GPM MARSEILLE
- Réparation navale industrielle : remise en service Forme 10
  465m de long, 85m de large

Projet commun réalisé par 5 Grands Ports Maritimes (Bordeaux, Guadeloupe, Guyane, La Rochelle, Martinique), 3 régions (Bretagne, Nouvelle-Aquitaine, Occitanie / Pyrénées-Méditerranée) et 1 département (Pyrénées Orientales)

Création du GIE VIGIE ports - Outil de développement mutualisé de solutions numériques au service des ports
9 autorités portuaires, 15 ports, 41MT de marchandises, 12000 escales

2019

PORT DE BOULOGNE
- Construction d'un centre de lavage des emballages de poisson 5M€

GPM DUNKERQUE
- Extension quai de Flandre
  61,4M€, 500m de quai

PORT DE SÈTE
- Appontement pétrolier BP 55M€

PORT DE PÊCHE DE LORIENT
- Optimisation de l'aire de réparation navale 2,5M€

GPM LA ROCHELLE
- Couverture d'une forme de refit de méga yachts 10M€

GPM GUYANE
- Des moyens de manutention verticaux modernes et adpatés au développement des trafics 16M€

PROJETS DE DÉVELOPPEMENT DES PORTS FRANÇAIS

2020 > 2021
PORT DE SAINT-MARTIN
~ Extention du Port de Galisbay Tirant d'eau : 12,5m, 100M€

2021 > 2023
HAROPA - PORTS DE PARIS
~ Extension du Port de Limay 40M€ (20M€ de travaux et 20M€ d'acquisitions foncières)

2024 - PHASE 1
GPM DUNKERQUE
~ CAP 2020 (nouveaux terminaux à conteneurs et zones logistiques) de 600M€ à 800M€, 2,5M d'EVP

2020 > 2035
HAROPA - PORTS DE PARIS
~ Port Seine Métropole Ouest, 5 phases, 110M€

2020 > 2022
PORT DE SAINT-MARTIN
~ Aménagement de la baie de Marigot 200M€

2015 > 2021
PORT DE CALAIS
~ Calais Port 2015
863M€, bassin de 90 hectares navigables, digue de 3,2km, 3 postes ferries, 65ha de terre-pleins aménagés dont 45ha sur la mer

2007, 2012 & 2020/22
HAROPA - PORT DU HAVRE
~ Port 2000
3 phases, 1100M€

2021 2022 2024 2025 2026 2028 2030

2021
PORT DE BOULOGNE
~ Plateforme intermodale 15M€
PORT DE BREST
~ Modernisation de la plateforme multimodale 15M€

2022
GPM DUNKERQUE
~ Aménagement de deux zones logistiques 40M€, 285ha
PORT DE BREST
~ Extension du Port et création d'un terminal EMR 220M€
GPM NANTES SAINT-NAZAIRE
~ Construire un réseau de transport durable 10M€
GPM LA ROCHELLE
~ Nouveau terminal à Chef de Baie 31M€
PORT DE SÈTE
~ Terminal à passagers 45M€

2025
GPM LA ROCHELLE
~ Aménagement de La Repentie 35ha, 10M€
GPM LA RÉUNION
~ Augmentation des capacités de stockage 120M€

2026
PORT DE BREST
~ Projet Blue Port Environemment et services portuaires nouvelle génération 20M€

2028
GPM GUADELOUPE
~ Redéveloppement du front de mer « Karukera bay » et nouveau terminal croisière 200M€

©UPF - Membres du Conseil d'Administration en 2017.

ZOOM SUR... L'UNION DES PORTS DE FRANCE AUJOURD'HUI

L'UPF est l'association professionnelle représentant les exploitants de ports français de commerce et de pêche. Elle compte 41 membres, situés en métropole et en outre-mer : grands ports maritimes, ports autonomes, ports concédés ou délégués et 32 membres associés : Autorités portuaires décentralisées, Professionnels portuaires, Amis des ports.

Missions principales :

~ **Représenter** les établissements portuaires français dans les négociations sociales de branche et la CCNU* en liaison avec l'UNIM et les organisations syndicales.

~ **Défendre** les intérêts des ports français vis-à-vis des pouvoirs publics français et des instances européennes, notamment au sein de l'ESPO*, et des media.

~ **Animer** des réseaux de partage de bonnes pratiques et d'échange d'expériences sur les divers métiers portuaires.

L'ÉQUIPE UPF

PRÉSIDENT
Hervé MARTEL

“L'Union des Ports de France est un puissant organe de dialogue et de cohésion qui doit poursuivre ses missions aujourd'hui centenaire de défense et représentation des ports français, qu'ils soient de commerce ou de pêche : grands ports maritimes, ports autonomes ou ports concédés / délégués ; métropolitains ou d'outre-mer et qui ensemble constituent une force économique majeure de la France. ”

VICE-PRÉSIDENT
George STRULLU

“Seule instance de conseil et de lobbying pour nos ports quelle que soit leur taille, l'UPF est une nécessité pour que la chose maritime ait la place qu'elle mérite.
La France a besoin d'une voix forte pour promouvoir l'avenir et la stratégie maritime de nos ports.
L'Union des Ports de France, 100 ans déjà ! ”

PRÉSIDENT DÉLÉGUÉ
Jacques TRORIAL

“L'UPF a été tout au long de son histoire, l'interlocuteur principal des pouvoirs publics : c'est elle qui a poussé l'État à entreprendre certaines des réformes les plus importantes et, dans tous les cas, elle s'est appliquée à faire que chaque évolution conduise à un progrès pour les ports [...] ”

PRÉSIDENT DÉLÉGUÉ
François SOULET DE BRUGIERE

“L'UPF a permis et permet encore aux ports de France de se parler, d'échanger sur leurs bonnes pratiques et de défendre ensemble, les intérêts de ses membres. Bien qu'étant uniquement française, l'UPF est une association mondiale puisqu'il y a des ports français sur tous les grands océans du monde. Avoir une association qui réunit tous les ports de commerce et de pêche français leur confère donc une force certaine que des contacts régionaux ne permettraient pas toujours.”

DÉLÉGUÉ GÉNÉRAL
Bernard MAZUEL

“Les ports français ont de nombreux atouts dans la compétition internationale. L'un des rôles majeurs de l'UPF est de promouvoir ces points forts, et de participer, par nos actions, à les renforcer toujours davantage. Nous sommes confiants dans leur capacité à se développer harmonieusement dans les années à venir et resterons vigilants à défendre leurs intérêts.
Parmi les nombreux sujets traités à l'UPF, deux méritent d'être soulignés car ils engagent l'avenir : la nécessaire révision du modèle économique des ports français, et la prise en compte des conséquences du réchauffement climatique.”

SECRÉTARIAT
Magali MASSUYEAU

“Embauchée en mai 1996, par les deux groupements (UPACCIM et ADPF). L'équipe administrative était alors composée de quatre personnes : une secrétaire de direction, deux secrétaires et un garçon de bureau à mi-temps. Aujourd'hui l'ensemble de ces missions m'est confié : j'effectue les tâches administratives et le secrétariat.”

QUESTIONS JURIDIQUES & SOCIALES
Émilie PREAT

Dossiers d'actualité : Régime de Prévoyance de branche, Pénibilités légale et conventionnelle, réforme du droit du travail, formation professionnelle, taxe foncière, réforme de la domanialité publique, évolution de la convention de terminal...

AFFAIRES ÉCONOMIQUES & EUROPÉENNES
Mathilde POLLET

Dossiers d'actualité : Règlement européen sur les services portuaires[17], RGEC[18], fin exemption d'assujettissement des ports à l'IS, politique européenne des transports, financements européens, Brexit, guichet unique maritime, code des douanes de l'Union, installations portuaires de réception des déchets, émissions de navire...

COMMUNICATION
Christina PERON-DELRIEU

Dossiers d'actualité : Centenaire d'UPF (édition de cet ouvrage, organisation de la soirée anniversaire du 5 décembre 2017), événementiel, communication institutionnelle (web et print), enquêtes annuelles, relations presses, conférences UPF...

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION EN 2017

Président
M. MARTEL
(GPM Le Havre)

Vice-président
M. STRULLU
(CCI Bayonne)

Présidents délégués
M. SOULET DE BRUGIÈRE
(GPM Dunkerque)
M. TRORIAL

Mme CABAU WOEHREL
(GPM Marseille)
M. RAISON
(GPM Dunkerque)
M. OCCIS
(GPM Rouen)
M. CHALUS
(GPM Nantes Saint-Nazaire)
M. MASSON
(GPM Bordeaux)
M. PUYRAZAT
(GPM La Rochelle)
M. SALAUN
(GPM La Guadeloupe)

M. VILLAGEOIS (GPM La Martinique) - Suppléant

M. JEROME
(Port Autonome de Strasbourg)
M. LE CARRE
(CCI MBO - Délégation de Quimper)
M. LE MOUILLOUR
(CCI MBO - Délégation de Brest)
M. PUISSESSEAU
(SEPD)
M. CARMES
(Port de Sète)
M. DOSNE
(CCI Nice).

ZOOM SUR…
LES COOPÉRATIONS INTERPORTUAIRES

NORDLINK PORTS

“Association créée en 2017 entre tous les ports fluviaux et maritimes de la région Hauts-de-France ainsi que la plateforme logistique de Dourges, permet notamment de renforcer le positionnement de la région Hauts-de-France en tant que terre d’excellence industrielle, logistique et trimodale (route, mer, fer).”

Stéphane RAISON
Directeur général Grand Port Maritime de Dunkerque et Vice-président de Nordlink

HAROPA

“Cinquième ensemble portuaire nord-européen, HAROPA réunit les ports du Havre, Rouen et Paris depuis janvier 2012 et vise à constituer un système logistique performant au service des clients en France et à l’international.
Précurseur en matière de coopération portuaire, HAROPA a contribué à porter les enjeux de développement de l’Axe Seine sur le devant de la scène et s’impose également comme une référence en matière d’intégration entre les ports et leur environnement, urbain et naturel. L’ensemble portuaire s’est doté d’outils et d’une organisation (basés sur un GIE regroupant une centaine de salariés mis à disposition) permettant d’accroître sa visibilité, de proposer des solutions logistiques efficientes ; de constituer un cluster industriel durable avec des conditions d’implantation optimales ; de contribuer à faire de la Seine un territoire touristique attractif.... Une vision prospective formalisée à l’horizon 2030, une gouvernance d’axe (CCIS) et d’alliance, des espaces de travail communs (clubs métiers) et une approche du développement par filières complètent la collaboration des trois ports séquaniens.”

Hervé Martel
Directeur général Grand Port Maritime du Havre et Président de HAROPA

MEDLINK PORTS

“Créée en 2008 et constituée en association en janvier 2015, MEDLINK PORTS est une entité opérationnelle de plateformes portuaires qui œuvrent au développement du transport multimodal et de la logistique attachée sur un axe portuaire relié, l’axe Rhône-Saône-Méditerranée. Elle propose une offre fiable, écologique et performante aux professionnels (chargeurs, organisateurs de transport, logisticiens, industriels...) afin de répondre aux demandes de transport et logistique multi-segments (conteneur, vracs, conventionnel, colis exceptionnel...) et multi-filières (biomasse, grains, chimie, recyclage, sidérurgie...).
MEDLINK PORTS regroupe : le Grand Port Maritime de Marseille et le Port de Sète, neuf plateformes multimodales, couvre quatre régions françaises et dessert l’hinterland européen.
Le réseau MEDLINK port promeut la complémentarité des ports maritimes et intérieurs. 2600 mètres de linéaire de quai ; 50 hectares de capacité de stockage ; 460 hectares de réserve foncière pour des implantations logistiques et industrielles. Avec 103 millions de tonnes traitées en 2016, MEDLINK PORTS est le premier ensemble fluvio-portuaire de France.”

Christine Cabau Woehrel
Directrice générale Grand Port Maritime de Marseille et Présidente MEDLINK PORTS

CONSEIL DE COORDINATION DE LA FAÇADE ATLANTIQUE

“Mis en place par décret du 25 août 2009. Il réunit les trois Grands Ports Maritimes de l'Atlantique. Les coopérations entre ces ports sont actives, le plus souvent bilatérales. On peut citer la coopération entre Nantes Saint-Nazaire et Bordeaux sur l'action commerciale en Chine, le partenariat entre La Rochelle et Nantes Saint-Nazaire au sein de l'opérateur ferroviaire de proximité « OFP Atlantique », la coopération entre Bordeaux et La Rochelle en matière de système d'information pour l'accueil du navire (« guichet unique »), etc.
Ils sont également impliqués dans d'autres instances qui contribuent à la coopération interportuaire, comme l'association French Atlantic Ports, au côté de sept autres ports français de la façade atlantique, association qui vise à promouvoir les activités de croisière sur la façade atlantique, ainsi que la commission de l'arc Atlantique, qui regroupe les régions périphériques européennes concernées, et qui dispose en son sein d'un groupe de travail transport qui s'implique sur les enjeux européens communs aux ports de la façade.
Le renforcement de la coopération entre les ports de la façade atlantique doit désormais prendre en compte les réformes institutionnelles intervenues en 2014 et 2015 pour garantir un engagement politique fort des collectivités territoriales concernées.”

Bruno Vergobbi
Président du Conseil de Coordination de la façade Atlantique

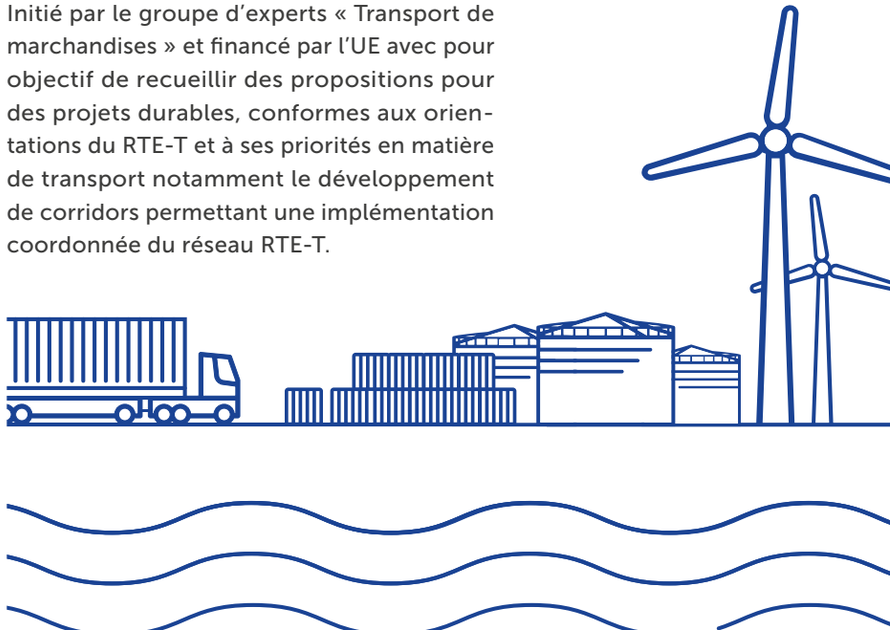
CONSEIL DE COORDINATION INTERPORTUAIRE ANTILLES-GUYANE - (LE CCIAG)

“Créé par la loi du 22 février 2012, voit sa composition et son fonctionnement fixés par le décret n°2014-383 du 28 mars 2014. Présidé par le Directeur général des Outre-mer, il est composé de représentants des collectivités locales, des grands ports maritimes et de l'État.
Installé officiellement lors de sa première réunion le 2 juin 2016 en Préfecture de Martinique, le secrétariat tournant est assuré pour la première année par le Grand Port Maritime de la Martinique.
Ce conseil a vocation à renforcer les synergies entre les grands ports maritimes de Guadeloupe, de Guyane et de Martinique, dans l'objectif d'accroître leur compétitivité dans un environnement régional de plus en plus concurrentiel. Aussi dès le 2 juin 2016, les membres ont souhaité mettre l'accent sur trois sujets : définir une marque commune, moderniser la manutention et créer un observatoire économique commun.”

Jean-Rémi Villageois
Directeur général Grand Port Maritime de La Martinique

COOPÉRATION DES PORTS DU RHIN SUPÉRIEUR

Dans le cadre des réseaux de transport transeuropéen (RTE-T) neuf ports fluviaux des trois pays (France, Suisse, Allemagne) travaillent ensemble sur un projet sous la direction du Port Autonome de Strasbourg. Initié par le groupe d'experts « Transport de marchandises » et financé par l'UE avec pour objectif de recueillir des propositions pour des projets durables, conformes aux orientations du RTE-T et à ses priorités en matière de transport notamment le développement de corridors permettant une implémentation coordonnée du réseau RTE-T.



©Région Bretagne - Polder.

Loïg CHESNAIS-GIRARD
Président du Conseil régional de Bretagne

Élu Maire de Liffré (35) à 30 ans, Loïg Chesnais-Girard s'est engagé très tôt à promouvoir l'économie et les emplois de sa région. Sollicité par Jean-Yves Le Drian, il devient Vice-président du Conseil régional en 2012 et anime, à partir de 2015, la majorité régionale. Il est élu Président du Conseil régional en 2017.

UN PORT RÉGIONAL EST UN PORT « D'INTÉRÊT NATIONAL »

Pourquoi les collectivités territoriales, et en particulier les régions, ont-elles souhaité s'investir, proposant d'assumer la responsabilité des ports d'intérêt national à partir de 2007, puis en organisant le transfert de certains ports départementaux après la promulgation de la loi NOTRe ? Ces responsabilités sont lourdes, elles mobilisent des budgets conséquents, s'intègrent dans des gouvernances complexes. La volonté d'assumer de telles missions ne peut se comprendre qu'au regard de l'ambition maritime que portent aujourd'hui plusieurs régions - la Bretagne la première - et de leur confiance dans ce que la décentralisation peut apporter aux territoires.

Trois convictions ont guidé le Conseil régional de Bretagne depuis 2007 et les premiers transferts des ports de Brest, Lorient et Saint-Malo, rejoints par 19 autres ports en 2017.

~ La puissante vocation maritime de la Bretagne.

~ La nécessité de traduire par des actes une telle ambition maritime. Alors que l'État semblait, avant la décentralisation de 2007, vouloir limiter son ambition portuaire à celle des grands ports, réduisant chaque année ses budgets, il était indispensable d'envisager un nouveau modèle plus intégré. Abordés en tuyaux d'orgue, la pêche, les ports, l'industrie navale, le nautisme, la recherche, la formation, le tourisme, ne permettaient pas de dévoiler leurs synergies. Sans ressources et sans impulsion politique forte, malgré les atouts maritimes de la Bretagne, ces activités, prises isolément, n'atteindraient pas la taille critique. C'est par la détermination et par une mise en résonnance de l'ensemble de ces politiques publiques, y compris portuaires, qu'il est possible de fonder une politique maritime forte.

~ Les ports sont des outils puissants de développement économique et d'aménagement du territoire, par les flux qu'ils permettent et par les activités qui s'y déploient. Ainsi, la responsabilité portuaire offre à une Région comme la Bretagne de nouvelles manières d'accompagner les filières et les territoires dans leur transformation.

~ En Bretagne, l'engagement de la construction d'un nouveau terminal à Brest dédié au développement des EMR a permis de donner toute sa place à la collectivité pour contribuer, aux côtés de l'État et des industriels, à la définition d'une stratégie de développement valorisante pour l'économie nationale.

~ Une implication croissante dans l'économie des ports de pêche doit permettre de contribuer à la productivité de la pêche française, et à la valorisation de la première vente et de la première transformation.

~ Par les ports, les collectivités peuvent être actrices de leur industrie navale, de la compétitivité de leur industrie agroalimentaire.

Frédéric MONCANY DE SAINT-AIGNAN

Formé à l'École nationale de la marine marchande havraise, il est capitaine de première classe de la navigation maritime et capitaine de frégate de réserve de la Marine nationale. Il a navigué au large sur majoritairement des porte-conteneurs et des rouliers. Il est ensuite devenu pilote maritime dans les ports (Rouen) pendant vingt-cinq ans, période où il a pris des responsabilités de gestion et de management à différents échelons avant d'être nommé Président du Cluster Maritime Français il y a deux ans.

LE SECTEUR PORTUAIRE DANS LA GRANDE FAMILLE DU CLUSTER MARITIME

La famille du Cluster Maritime Français rassemble tous les acteurs de l'économie maritime.
Le secteur portuaire y tient une place prépondérante. C'est un maillon majeur de l'économie maritime française. Toutes les activités participent à la compétitivité de ses filières : commerce, logistique, pêche, nautisme, plaisance, énergies marines renouvelables, réparation et construction navale, etc.
Les ports sont également au cœur de l'innovation, de la transformation numérique, de la transition énergétique, des questions de sécurité-sureté et des autres enjeux transversaux communs à toutes les filières maritimes.
Ports de commerce, ports de pêche, ports de plaisance ou ports militaires en métropole et en Outre-mer contribuent à la croissance bleue et à l'industrie du futur.
Aujourd'hui, le secteur portuaire représente 16% de la valeur de production totale de l'économie maritime et 90% du commerce extérieur de la France. Véritable lien entre la terre et la mer, les ports génèrent de nombreuses activités associées (pilotage, remorquage, lamanage, manutention, services etc.) où des hommes et des femmes avec leurs différents savoir-faire et leurs différents métiers se côtoient et travaillent ensemble pour une économie maritime prospère.

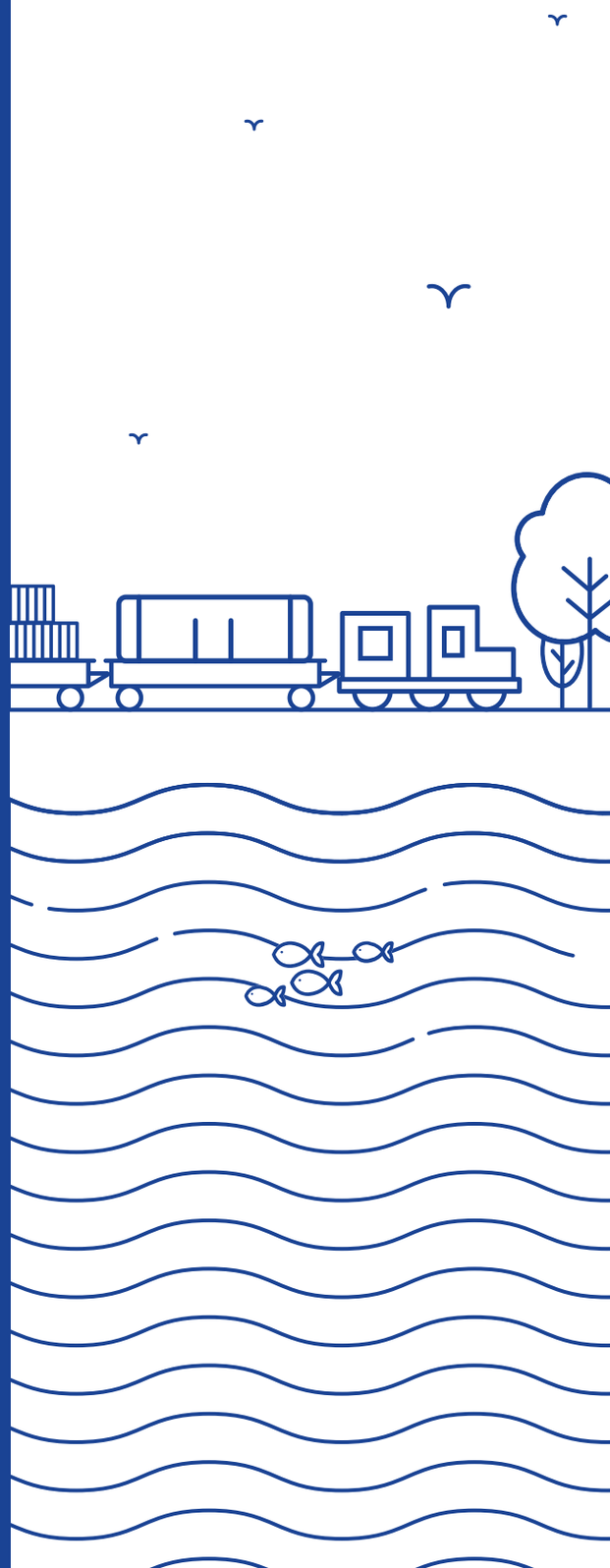
C'est pourquoi, l'Union des Ports de France est une des fédérations clés du Cluster Maritime Français. Elle est un des piliers de l'équipe de France du maritime.

LE PORTRAIT
DE L'ESPO

ISABELLE RYCKBOST SECRETAIRE GÉNÉRALE

The European Sea Ports Organisation (ESPO) is the principal interface between European seaports and the institutions of the European Union and its policy makers.
ESPO represents the port authorities, port associations and port administrations of the seaports of 23 Member States of the European Union and Norway at EU political level. ESPO also has observer members in Iceland and Israel.

Based in Brussels, the European Sea Ports Organisation ensures that seaports have a clear voice in the European Union. ESPO represents the common interests and promotes common views and values of its members towards the European institutions and its policy makers. Over the years, ESPO has turned into a unique knowledge network of European port authorities.



L'INTER VIEW

COMMENT L'ESPO A-T-ELLE ÉVOLUÉE CES DERNIÈRES ANNÉES ET QUELS ONT ÉTÉ LES SUJETS MAJEURS TRAITÉS ?

En 2018, l'ESPO fêtera son 25e anniversaire. L'ESPO a été créé au moment où la politique Européenne de transport a vraiment pris forme suite à l'entrée en vigueur du Traîté de Maastricht. Très vite, l'ESPO s'est profilée comme la voix officielle des autorités portuaires européennes auprès des institutions européennes. En même temps, l'organisation est devenue une plateforme européenne où se réunissent des professionnels portuaires qui développent des initiatives pro-actives en matière d'environnement (avec le réseau Ecoports), de relation port-ville et dernièrement aussi en matière de transports de passagers (croisière et ferry).
L'un des sujets majeurs traités est notamment le suivi de la politique portuaire qui a finalement abouti, après plus de 15 ans de négociations, en un règlement adopté en mars 2017.
D'autre part, l'ESPO et ses membres se sont investis dans le développement du cadre législatif pour la politique d'infrastructure de transport, RTE-T et son volet financier, le Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE), adopté en 2013. En vertu de ce cadre, les ports européens sont vraiment reconnus comme des nœuds indispensables des réseaux européens de transports.
Finalement, l'environnement et tous les dossiers s'y reliant sont au cœur de notre agenda. Plus de 90% des ports européens sont des ports urbains, ce qui explique pourquoi il est important d'assurer une bonne qualité de vie pour les autorités portuaires.

QUELS SONT LES OBJECTIFS DE L'ESPO DE DEMAIN ?

Trois grandes priorités
Premièrement, il est important que les ports européens puissent continuer à compter sur des ressources (aides européennes) pour investir dans les ports et leurs infrastructures afin d'assurer que les ports européens restent des ports verts, efficaces et intelligents.
Deuxièmement, nous pensons qu'il est grand temps de mettre en place le marché intérieur pour le transport maritime. Il faut travailler sur une simplification administrative et enlever les barrières pour simplifier le commerce extérieur. En travaillant sur cette priorité, il faut prendre en compte les spécificités du trafic maritime et en même temps profiter de l'engagement de certains ports en matière de digitalisation. Certains développements récents (Brexit, mesures contre le terrorisme, etc.) risquent néanmoins de compliquer cet exercice.
Finalement, comme les ports européens combinent la défense des intérêts commerciaux et publics, ils continuent à investir et à s'engager pour la durabilité de leurs activités. Comme nœuds de transport, d'énergie et d'industrie pour les ports européens, la décarbonisation sera certainement l'enjeu majeur des années à venir.

En haut : ©gpo.com - Port de Roscoff. ~ En bas : ©Michel.dehaye@avuedoiseau.com - Port de Caen-Ouistreham.

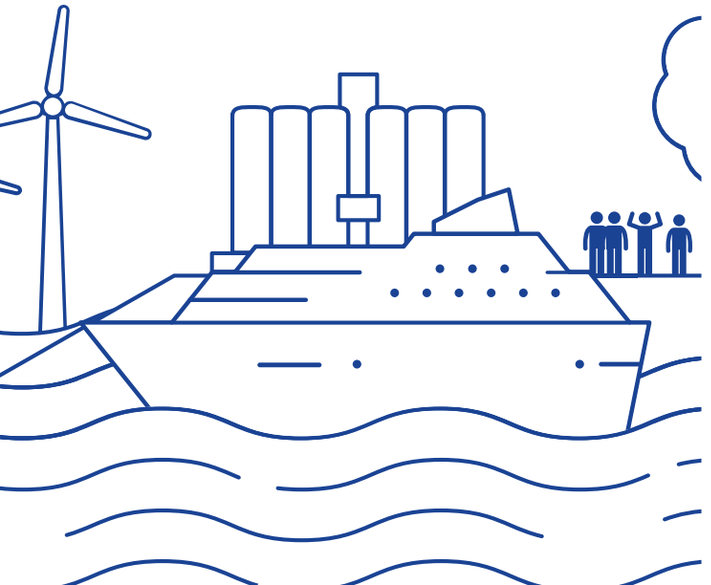
En haut : ©CCI Var - Toulon vue de la Rade. ~ En bas : ©Mayotte Channel Gateway.

L'ÉPILOGUE
DE JACQUES TRORIAL

> “ LES PORTS, POUR QUOI FAIRE ? POUR (PRESQUE) TOUT FAIRE ! ”

Dons de la géographie, mais toujours modelés par le travail des hommes, depuis des millénaires (comptoir grec à Marseille) ou depuis cinq cents ans (François 1er au Havre) ou depuis hier, les ports d'anses ou d'estuaires, à la fois naturels et fabriqués, remplissent bien plus de fonctions que simplement accueillir, charger, décharger des navires !

- Les ports : bien sûr, premier rôle, le commerce maritime transcontinental et intra-européen, autoroutes de la mer, cabotage…
- Les ports : les voyages des hommes, le rayonnement outre-mer, la découverte du monde ; les empires ont les ports pour origine.
- Les ports : la pêche, naturellement, proche et lointaine et la transformation de ses produits.
- Les ports : la défense nationale et son essentielle composante maritime avec ses fleurons sous-marins nucléaires et porte-avions ; ils sont le fourreau de nos armes !
- Les ports : poumons de l'agriculture et de l'agro industrie.
- Les ports : quasiment tous plateforme industrielle, construction et réparation navales, ancrage de la ressource énergétique charbonnière, pétrolière, gazière et de la sidérurgie, aujourd'hui base d'approvisionnement pour le gaz naturel liquide, site d'assemblage pour les énergies marines renouvelables.
- Les ports : maritimes et intérieurs, sites préférentiels du déploiement de la logistique industrielle (aéronautique, spatiale), de conditionnement, d'éclatement et de distribution.
- Les ports : bases terrestres de l'exploration, des recherches scientifiques et de l'exploitation, encore à ses débuts, des ressources de la mer.



~ Les ports : épousant la « thalassophilie » qui pousse la population du globe à se concentrer sur les littoraux, deviennent de fait les nœuds primordiaux où naissent et aboutissent la plupart des flux de marchandises d'une économie mondialisée, d'où leur rôle central dans l'aménagement du territoire français et européen qu'exprime la géographie volontaire des corridors multimodaux et des réseaux transeuropéens de transport (RTET).

~ Les ports : où explosent les formes renouvelées de la société des loisirs, croisière et plaisance...

La liste n'est pas close. Dans tous les secteurs qui font l'actualité et préparent le futur, apparait une composante portuaire. Grands ou moins grands, mondiaux ou locaux, maritimes et intérieurs, tous les ports ont une fonction. Ses ports sont une chance pour la France, riveraine d'un océan et de trois mers, présente sur presque tous les continents.
Qui n'est pas riverain dépend des ports des autres.

La destinée de la France, aidons nos concitoyens à s'en rendre compte, est liée indissolublement à la fois à la terre et à la mer.

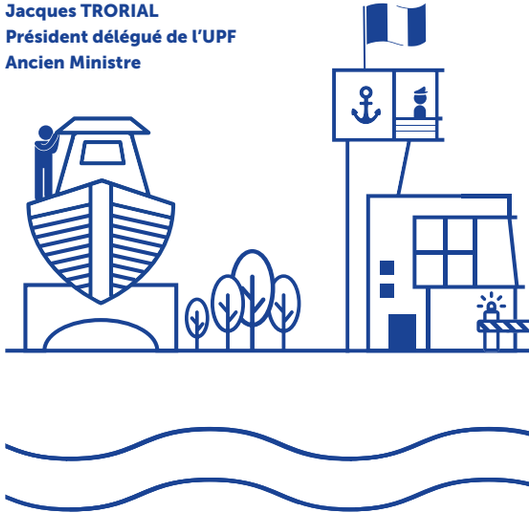
RÉSUMONS.

Qu'il s'agisse de commerce international, de politique énergétique, agricole, industrielle, logistique, d'exploration scientifique, d'exploitation des ressources marines et - en tout premier lieu - de défense nationale, nos ports sont les irremplaçables outils de notre indépendance et l'un des atouts majeurs de notre développement.
N'accumulons pas les adjectifs comme : essentiels, stratégiques, là où un seul suffit à tout récapituler, nos ports sont vitaux !
Modestes praticiens des ports ne cédons pas à l'évocation lyrique de ces espaces privilégiés où se rencontrent et s'épousent la terre et la mer, de ces lieux fantasmés propices à tous les rêves, au ressouvenir, à toutes les espérances.

> “NOS PORTS SONT LES IRREMPLAÇABLES OUTILS DE NOTRE INDÉPENDANCE ET L'UN DES ATOUTS MAJEURS DE NOTRE DÉVELOPPEMENT.”

Jouons rien qu'un instant avec les mots : ports, pores, portes. Ports, pores qui font respirer vers l'infini des mers la peau terrestre de nos rivages.
Ports, portes ouvertes sur les larges du monde, portes d'accès à notre avenir commun.
Ports vitaux, tout simplement donc. Ports que tant de générations ont fait vivre hier, notamment au fil de cette centaine d'années que nous avons entrepris d'évoquer.
Ports vitaux que notre génération et celles qui vont nous relayer ont charge et honneur de faire vivre, encore mieux vivre aujourd'hui et demain.

Jacques TRORIAL
Président délégué de l'UPF
Ancien Ministre



Port Martinique - Hub Caraïbe
Création du port : XVIIe siècle
Trafic total 2016 : 3,13 MT
et 0.75 M Passagers
©Port Martinique - Hub Caraïbe

En haut : ©Port Saint-Malo - 2016 - CCI ReadyProd. ~ En bas : ©Port de pêche de La Rochelle.

LEXIQUE

A

ADGPF *Pages 70, 80, 90*
Association pour le Développement des Grands Ports Français (ancienne ADPF)

ADPF *Pages 100, 110*
Association pour le Développement des Ports Français ~~(ancienne ADPF)~~

AGPF *Pages 20, 30, 40, 50, 60*
Association des Grands Ports Français (ancienne ADPF)

AUTF *Page 64*
Association des Utilisateurs de Transport de Fret. Organisme professionnel des Chargeurs

C

CCNU *Page 128*
Convention Collective Nationale Unifiée (convention collective de branche)

CHEDD *Page 120*
Collège des Hautes Etudes sur le Développement Durable

CNML *Page 107*
Conseil National de la Mer et des Littoraux

CSMM *Pages 107, 120*
Conseil Supérieur de la Marine Marchande

E

ESPO *Pages 92, 128*
European Community Sea Ports organisation
Association des Ports Maritimes Européens

F

FEPORT *Page 92*
Fédération des opérateurs privés dans les ports européen créée au même moment que l'ESPO

G

Groupe ADEO *Page 120*
Leroy Merlin et autres enseignes de bricolage

I

Ill *Page 24*
Important affluent gauche du Rhin et principale rivière d'Alsace, elle coule dans les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin, dans la région Grand Est.

M

Medilog *Page 120*
Société spécialisée dans la centralisation biologique d'essais cliniques de phase III

S

SNDV *Page 106*
Groupe Delmas Vieljeux

U

UCCM *Pages 20, 40*
Union des Chambres de Commerce Maritimes (ancienne UPF)

UCCMPFM *Pages 30, 50, 60*
Union des Chambres de Commerce Maritimes et des Ports Français Maritimes (ancienne UPF de 1921 à 1968)

UNIM *Page 91*
Union des Industries de la Manutention

UPACCIM *Page 70, 80, 90, 91*
Union des Ports Autonomes et des Chambres de Commerce et d'Industrie Maritimes (ancienne UPF)

UPF *Page 110*
Union des Ports de France

~~**UPPACIM** *Page 100*~~
~~Union des Ports Autonomes et des Chambres de Commerce et d'Industrie Maritimes (ancienne UPF)~~

V

VNF *Pages 64, 95*
Voies Navigables de France

©4vents - Port des Sables d'Olonne - CCI Vendée.

BIBLIOGRAPHIE

[1] « La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920 in Histoire », *Économie et Société*. 1999, n° 3, pp 643-658.
Page 22

[2] CABANTOUS.A, LESPAGNOL.A, PERON.F. *Les français, la terre et la mer : XIIIe-XXe siècles*. Paris, Fayard, 2005.
Page 22

[3] Huyard.E. *Vers l'autonomie des ports de commerce : la loi du 12 juin 1920*. Bordeaux, Féret&Fils, 1925.
Page 22

[4] ROHER.S. « Le Havre port colonial », *Annales de Géographie*. Paris, Armand Colin, 1937, N°260, pp.181-183
Page 31

[5] LAUX.C. « Les Européens dans les ports en situation coloniale », *Encyclopédie pour une histoire nouvelle de l'Europe* [en ligne]. 2016.
Page 32

[6] 1947-01-Archives UPF. Compte-rendu réunion de l'Union des Chambres de Commerce Maritimes et des ports Français Maritimes.
Page 51

[7] GILBERT LE GUEN. *Aspects économiques et urbains de la reconstruction de Saint-Nazaire*. 1953
Page 52

[8] CATHERINE DECOURS. *Le port de Nantes a 3 000 ans*. 2006
Page 52

[9] Groupe TOTAL. *Historique de la plateforme de Donges*. 2017
Page 52

[10] INSEE. Juin 2015
Page 53

[11] *UNIM, 100 ans d'Union au service des ports Français*. 1907-2007.
Page 57

[12] La loi no 2015-1592 du 8 décembre 2015 et la charte nationale prévue à son article 6 (article L5343-7 du code des transports) réintroduisent une forme de cogestion de l'emploi des ouvriers dockers avec les directions de port.
Page 90

[13] Connu sous le nom de « Community Port Working Group - CPWG ».
Page 92

[14] « Inquiry into the Current Situation in the Major Community Sea Ports » résumé en « fact finding ».
Page 92

[15] L'ESPO se substituera à la commission pour la réalisation de cette édition (1996) et des suivantes (2005, 2010, 2016).
Page 92

[16] Opérations logistiques selon les chiffres du Ministère
Page 105

[17] Règlement (UE) 2017/352 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2017 établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports (« Règlement services portuaires »)
Page 129

[18] Règlement général d'exemption par catégorie - Règlement UE 2017/1084 de la Commission du 14 juin 2017 modifiant le règlement (UE) N°651/2014 et le règlement (UE) N°702/2014
Page 129

- BIETTE.J-M. *La mer est l'avenir de la France*. l'Archipel, 2015.
- MARNOT.B, « La politique des ports maritimes en France de 1860 à 1920 », *In : Histoire, économie et société*. 1999, 18è année, n°3. pp. 643-658.
- DUBOIS.J. *Les hommes qui ont inventé le Havre*. 1517-1939, Éditions des Falaises, 2013.
- LEVINSON.M. *The box - Comment le conteneur a changé le monde*. Max Milo, 2011.
- CORNIER.G, VILLERS.C. *Sagas maritimes - Cent ans d'armateurs de France*. Marines, 2003.
- DECOURS.D. *Le Port de Nantes a 3000 ans*. Alphacom, 1995.
- LAYE.Y. *Le port d'Alger*. L.Rives, 1951.
- CABANTOUS.A, LESPAGNOL.A, PERON.F. *Les français, la terre et la mer : XIIIè-XXè siècles*. Paris, Fayard, 2005.
- ALBITRECCIA.A. « La situation de quelques ports français de la mer du Nord de la Manche » *In : Annales de Géographie*. t.47, n°267, 1938. pp. 320-322.
- ~~HUYARD.E. *Vers l'autonomie des ports de commerce : la loi du 12 juin 1920*. Bordeaux, Féret&Fils, 1925.~~
- PREVOST.A. « Les flux ferroviaire à partir des ports de commerce pendant la Première Guerre mondiale », *Guerres mondiales et conflits contemporains*. 2017, N° 266, Presse Universitaire de France.
- PREVOT.V. « Les ports maritimes français » *In : Norois*. N°14, Avril-Juin 1957. pp. 269-278.
- GRAS.P. *Le temps des ports, déclin et renaissance des villes portuaires, 1940-2010*. Tallandier, 2013.
- VIGARIE.A. « Les ports de commerce français de 1965 à 1983 » *In : Norois*. N°121, Janvier-Mars 1984. La France et la gestion du milieu marin et côtier. pp. 15-29.
- MUSSET.R. « La part du pétrole dans le trafic des ports français » *In : L'information géographique*. Volume 23, n°1, 1959. pp. 12-16.
- LAVAUD-LETILLEUL.V. « La décentralisation des ports français méditerranéens : nouvelle gouvernance et nouveaux défis ». Méditerranée, vol. 111, no. 2, 2008, pp. 61-68.
- FREBOURG.O. *Ports mythiques*. Édition du Chêne, 2002.
- MOULIN.J. *Les ports de guerre français 1939-1945*. Marines, cop. 2007.
- RICHOMME.E. *Des navires de mer dans l'intérieur des terres : études de quelques cas de cabotage fluvio-maritime français*. 1991.
- ~~*UNIM, 100 ans d'Union au service des ports Français*. 1907-2007.~~
- Collectif. *Espaces portuaires : l'Europe du Nord à l'interface des économies et des cultures, XIXe-XXe siècles*. Presses Universitaires du Septentrion, 2015.
- Collectif. *Marseille, premier port français*. La Documentation française, 1955.
- Collectif. *Les ports maritimes et fluviaux*. CEREX, 1971.
- Collectif. « Ports Maritimes de France », *In : Regards sur la France*. N°63, Avril 1971.
- Collectif. « Les ports maritimes français », *In : Science et Industrie*. N°268, 193

ARCHIVES

Fond privé : Union des Ports de France et Association pour le Développement des Ports Français 1917 - 2017 (papiers, iconographiques et numériques).

SITES DE RÉFÉRENCE

- www.dila.premier-ministre.gouv.fr/
- www.gouvernement.fr/
- www.ecologique-solidaire.gouv.fr/
- temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/
- Les sites internet des ports français répertoriés dans www.port.fr/