



GRANDS PORTS MARITIMES

logistique et commerce mondial

N° 852 Décembre 2012

SOMMAIRE

ÉDITORIAL : **Jean-Marc Lacave**

Conseil général de l'environnement et du développement durable (CEGDD), ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

A l'heure où les effets de la mondialisation sont sensibles sur les appareils de production, où le ralentissement économique est général et où il est impératif de rééquilibrer les balances commerciales qui pèsent sur nos économies, le secteur des ports et de la logistique joue un rôle singulier qui mérite toute notre attention.

QUELLE STRATÉGIE POUR LES PORTS FRANÇAIS ?

Daniel Bursaux, Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer, ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie

L'économie maritime est un secteur stratégique pour la vitalité économique du pays, son approvisionnement et son indépendance énergétique. Le domaine maritime de la France est le deuxième au monde derrière celui des Etats-Unis, avec 11 millions de km². Le littoral de la France s'étend sur 5 500 kilomètres, 7 000 avec l'Outre-Mer. Aucun autre pays de l'Union européenne ne possède autant de kilomètres de côtes et n'offre autant de ports en eau profonde.

LE DÉFI RELEVÉ PAR LES GRANDS PORTS MARITIMES FRANÇAIS

Geoffroy Caude, Délégué général, Union des Ports de France

Jean-Claude Terrier, Président de l'Union des ports de France, directeur général du grand port maritime de Marseille.

En cette fin d'année 2012, l'ensemble des composantes de la dernière réforme portuaire de 2008 est enfin opérationnelle. L'adaptation du système portuaire français au contexte de montée en charge rapide de la conteneurisation s'est déroulée en deux étapes successives : la réforme du statut des dockers en 1992, dite réforme "Le Drian" qui s'est traduite par l'intégration des ouvriers dockers au sein des entreprises de manutention.

LA RÉFORME PORTUAIRE VUE PAR LES ARMATEURS

Raymond Vidil, Président des Armateurs de France

Pendant des décennies, les ports français ont souffert de comparaisons internationales défavorables en matière de compétitivité. En dépit de leur position géographique exceptionnelle, ils étaient incapables d'attirer les trafics maritimes en raison de leurs faiblesses structurelles et entraient en perte flagrante de vitesse face à leurs concurrents européens.

UNE STRATÉGIE MARITIME POUR LA France

Francis Vallat, membre de l'Académie de Marine, président du Cluster maritime français
A l'aube d'un 21ème siècle qui sera à l'évidence le plus maritime de l'histoire de l'humanité, mondialisation et maritimisation se "dopant" l'une et l'autre dans un cycle irrésistible, la géographie a fait un cadeau à la France, en la plaçant merveilleusement au bout de la péninsule Europe.

CANAL DE PANAMA : UNE NOUVELLE ROUTE POUR LA CROISSANCE DES ÉCHANGES MARITIMES

Olivier Tretout, vice-président de Ports Investment, CMA CGM (Floride)
En 2014-2015, à l'occasion de son centenaire, le Canal de Panama ouvrira ses nouvelles écluses au passage des géants des mers, provoquant un New Deal pour les industries maritimes et portuaires.

HAROPA, PREMIER COMPLEXE PORTUAIRE FRANÇAIS

Philippe Deiss, directeur général du grand port maritime de Rouen
Hervé Martel, président du directoire du grand port maritime du Havre
HAROPA regroupe les ports du Havre, de Rouen et de Paris pour constituer le 4ème ensemble portuaire Nord-européen. Entretien avec Philippe Deiss et Hervé Martel.*
** Contraction des deux premières lettres de chacune des villes*

PORTS DE PARIS, PORT DE L'AXE SEINE
Alexis Rouque, directeur général, Ports de Paris

Ports de Paris se situe au cœur de l'hinterland des grands ports maritimes du Havre et de Rouen. Il constitue également un outil essentiel au fonctionnement logistique de l'Île-de-France, près de 50% de son trafic étant réalisé entre ports franciliens.

LA RÉFORME DE LA MANUTENTION DANS LES 7 GPM, UN AN APRÈS... AUJOURD'HUI TOUT COMMENCE !

Xavier Galbrun, délégué général, Union nationale des industries de la manutention dans les ports français (UNM)
Après quatre années de travail intensif, la réforme portuaire, est entrée enfin en vigueur le 3 mai 2011. Le temps des bilans est venu. Quelle est la grande action qui ne soit pas un extrême au moment où on l'entreprend ?

COMMENT FAIRE LE PORT AVEC LA VILLE
Olivier Lemaire, Directeur de l'association internationale des villes portuaires (AIVP)

La 13^{ème} conférence mondiale villes et ports organisée à Saint-Nazaire et à Nantes du 18 au 21 juin 2012 par l'association internationale des villes portuaires (AIVP), a rassemblé 450 participants originaires de 46 pays. Cette nouvelle conférence mondiale avait pour ambition de faire le pont sur les réponses apportées par les acteurs du développement des villes portuaires à leur problématique de développement