



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

DOSSIER DE PRESSE

PLAN DE RELANCE DES PORTS FRANCAIS

30 octobre 2008

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

www.developpement-durable.gouv.fr

Contact presse : Lorène Thiebaut – 01 40 81 77 34

Sommaire

Les enjeux de la réforme portuaire : donner aux ports français les moyens du renouveau.....p .3

Une réforme, résultat d'une concertation exemplaire.....p.4

Les axes du plan de relance.....p .7

ANNEXES

Un accord équilibré..... p .10

Les trafics et parts de marché des ports autonomesp.12

Les trafics des ports autonomes français en 2007.....p.18

Présentation des 7 grands ports maritimes.....p .20



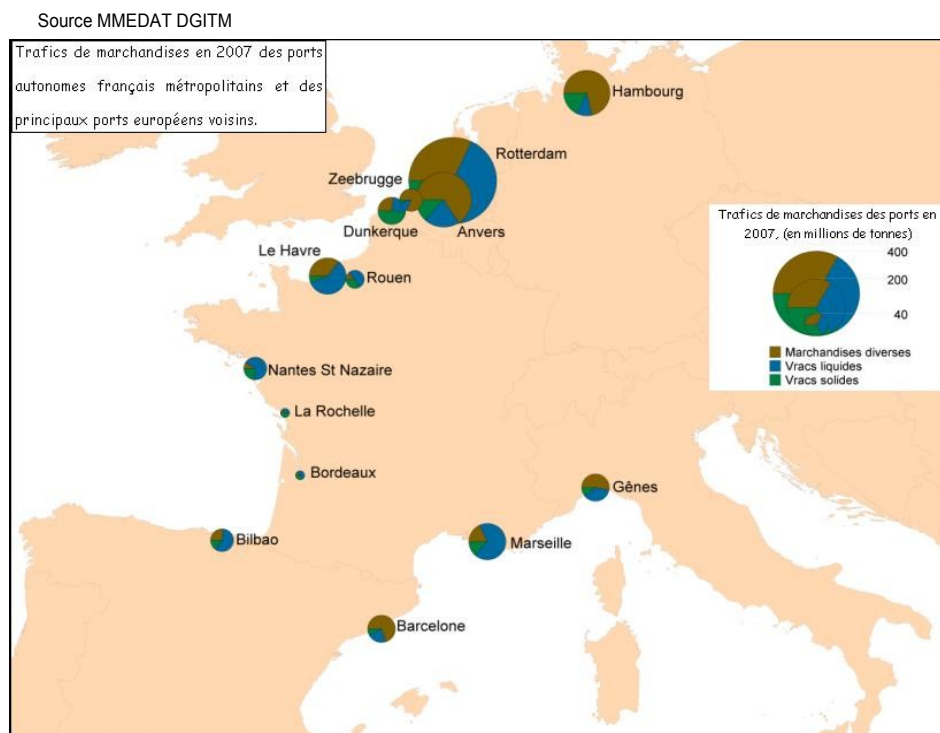
Les enjeux de la réforme : donner aux ports français les moyens du renouveau

➤ Un constat partagé : rétablir la compétitivité des ports français

En dépit des atouts géographiques considérables que constituent les trois façades maritimes de notre pays, **les ports maritimes français perdent régulièrement des parts de marché.**

Cette dégradation se constate dans tous les trafics- vracs liquides (produits pétroliers) et solides - mais surtout dans le transport conteneurisé. Tandis que le marché mondial des conteneurs affiche une croissance de 5% par an en Europe, la part de marché de nos ports dans ce domaine accuse une diminution de près de la moitié sur la même période, passant de 11,7% à 6,2%.

A l'exception des nouveaux terminaux de « Port 2000 » au Havre, la productivité des ports français est plus faible que celle de leurs concurrents européens. Là où 46 000 mouvements annuels sont effectués sur un portique à Marseille, 76 000 mouvements sont constatés à Valence et 100 à 150 000 à Anvers (données 2000).



Plus globalement, **le poids relatif des ports français a régressé et représente aujourd'hui moins de 14% du commerce portuaire européen.**

Compte tenu de performances insuffisantes en termes de productivité, de fiabilité et de régularité, certains armateurs délaissent les ports.

Face à ce constat de dégradation progressive des parts de marché, le gouvernement a souhaité réagir et donner aux ports les moyens d'un renouveau, persuadé que ceux-ci disposent du potentiel, à la fois humain et matériel, pour retrouver leur compétitivité.

Le plan de relance des ports français offre les outils tant financiers que législatifs et réglementaires pour permettre ce nouvel essor des ports. Il appartient désormais aux acteurs économiques de le mettre en œuvre.

Une réforme, résultat d'une concertation exemplaire

La réforme des ports a été annoncée par le président de la République dès 2007. Il a clairement indiqué que les ports français devaient retrouver leur compétitivité face à leurs principaux concurrents, compte tenu des multiples atouts de la France dans le domaine maritime (importance de sa façade maritime, localisation géographique aux « avants-postes » de l'Europe dans les courants d'échanges mondiaux...).

Le rapport commandé par le gouvernement au Conseil général des ponts et chaussées et à l'Inspection générale des finances remis en juillet 2007, a constitué une base de réflexion sur les modalités d'une restructuration profonde des ports maritimes, nécessaire à la relance de leur compétitivité.

Le Premier ministre a présenté le plan de relance des ports français le 14 janvier 2008 à Marseille. Il a demandé à Dominique Bussereau, Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de le conduire.

➤ **Près de 100 réunions pour une concertation avec l'ensemble des acteurs concernés**

Convaincu que la réforme ne pourrait réussir que si les constats et les solutions à proposer étaient partagés par le plus grand nombre, **Dominique Bussereau a voulu, dès l'origine, inscrire la réforme dans un processus de concertation très large, en instaurant un dialogue constructif, franc, et au plus près des réalités du terrain.**

Au total, **plus d'une centaine de réunions** auront ainsi été organisées entre l'annonce du plan de relance le 14 janvier et la présentation du projet de loi au Conseil des ministres le 23 avril.

Dominique Bussereau s'est par ailleurs rendu dans les ports :

- ✓ du Havre (21/01)
- ✓ de La Rochelle (25/01)
- ✓ de Nantes Saint-Nazaire (28/01)
- ✓ de Marseille (04/02)

Ces déplacements lui ont permis de **conduire directement la concertation avec les élus locaux, les acteurs économiques, les organisations syndicales et les équipes de direction des ports.**



Dominique Bussereau a également reçu à son cabinet les représentants des ports :

- ✓ de Dunkerque (14/02)
- ✓ de Rouen (18/02)
- ✓ de Bordeaux (20/02)

Des tables rondes nationales ont rassemblé les 21 février, 8 avril et 26 juin 2008 les organisations professionnelles et syndicales concernées par ce dossier.

Parallèlement, **le Gouvernement a chargé, dès le mois de mars, Yves Cousquer, ancien président de La Poste et d'Aéroports de Paris, de mener à bien les négociations paritaires sur les conditions sociales de mise en œuvre de la loi.** Le cadre de ces négociations a été précisé par la loi du 4 juillet qui prévoit qu'un accord cadre doit définir les conditions de poursuite des contrats de travail chez les nouveaux opérateurs, les modalités d'informations des salariés et l'accompagnement social de la mise en œuvre de la réforme.

La loi prévoit un mécanisme original qui, en l'absence d'accord cadre, offre des garanties minimales d'un niveau élevé aux salariés des ports concernés par la réforme.

Cette large concertation a permis d'aboutir à un accord-cadre équilibré qui permet de garantir aux salariés dont le contrat de travail se poursuivra avec un opérateur ou une filiale du port, un haut niveau de protection. Les garanties apportées à ces salariés se traduiront par la signature d'une convention tripartite dite de « détachement » qui maintient un lien entre le salarié, dont le contrat de travail dépend maintenant d'une entreprise de manutention, et le grand port maritime. L'accord cadre prévoit par ailleurs un ensemble de dispositions destinées à accompagner les salariés des grands ports maritimes qui resteront au sein de celui-ci.

➤ Une modernisation législative et réglementaire rapide

Parallèlement à cette concertation particulièrement approfondie sur les conditions sociales de la réforme, **le Gouvernement a souhaité mettre en œuvre très rapidement l'ensemble des textes nécessaires à son application concrète.**

Dominique Bussereau a annoncé les grandes lignes du projet de loi le 8 avril. Dès le 23 avril, après la consultation du Conseil supérieur de la marine marchande et son examen par le Conseil d'Etat, le projet était présenté en Conseil des ministres.

Le Sénat a examiné le projet les 20 et 21 mai et l'Assemblée nationale les 17,18 et 24 juin. **Le 4 juillet, un an après l'annonce du Président de la République et moins de six mois après l'engagement du plan de relance portuaire par le Premier ministre la loi portant réforme portuaire était promulguée.**

Les décrets d'application de la loi sont pris trois mois plus tard, le 9 octobre 2008. Le même jour sont créés les grands ports maritimes de Dunkerque, Le Havre, Nantes, Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Marseille. Le grand port maritime de Rouen est créé en octobre 2008.



➤ Un calendrier de mise en œuvre précis

Le législateur a souhaité dans la loi portant réforme portuaire définir précisément le calendrier de mise en œuvre du plan de relance des ports français.

Dès leur création, le Gouvernement va mettre en place les instances de gouvernance des grands ports maritimes. **Celles-ci disposeront de trois mois pour adopter un premier projet stratégique qui prévoira notamment les modalités de mise en place des nouveaux opérateurs de terminaux.** Le grand port maritime disposera alors de deux ans au maximum pour cesser d'exploiter des outillages de manutention.

Il appartient maintenant aux grands ports maritimes - en lien avec les entreprises et en concertation avec les organisations syndicales - de mettre en œuvre le plan de relance des ports, à partir des outils mis en place par le Gouvernement pour améliorer leur compétitivité au service du développement économique et de l'emploi.

Les axes du plan de relance

➤ Une gouvernance modernisée et des relations avec l'Etat contractualisées

La gouvernance des ports autonomes, devenus grands ports maritimes est modernisée par la mise en place :

- D'un **conseil de surveillance** – où la représentation de l'Etat et des collectivités territoriales est accrue – et d'un **directoire**, afin de séparer clairement les missions de contrôle de la gestion courante de l'établissement ;
- D'un **conseil de développement** permettant de mieux associer les différents acteurs locaux concernés par le fonctionnement du port (acteurs économiques, collectivités, représentants des salariés, personnalités qualifiées dont les associations de défense de l'environnement...) dans l'esprit du **Grenelle Environnement**. Ce conseil permettra de prendre en compte les aspects économiques, sociaux et environnementaux du développement des ports.

Chaque grand port maritime devra établir, dans les trois mois suivant sa création, un projet stratégique définissant les grandes orientations de l'établissement pour les années à venir sur la base duquel un contrat pluri-annuel sera conclu avec l'Etat, et, le cas échéant, avec les collectivités territoriales.

➤ Une organisation de la manutention portuaire simplifiée et rationalisée

L'organisation de la manutention portuaire est simplifiée et rationalisée selon le modèle des principaux ports européens avec **la mise en place d'opérateurs intégrés de terminaux responsables de l'ensemble des opérations de manutention**, et exerçant sur cette activité une autorité réelle et permanente. Pour y parvenir les grands ports maritimes cessent, sauf cas exceptionnels, de détenir ou d'exploiter des outillages de manutention et les transfèrent à des opérateurs, dans les deux ans suivant l'adoption de leur premier projet stratégique.

Des missions qui évoluent

La manutention ainsi réorganisée, les missions des grands ports maritimes sont recentrées sur les missions d'autorité publique (accès maritimes, police portuaire, sécurité et sûreté) et de régulation, ainsi que sur les fonctions d'aménageur du domaine portuaire, qui leur est transféré en pleine propriété. Leurs missions et leurs responsabilités relatives aux dessertes terrestres sont renforcées. **Les grands ports maritimes doivent par ailleurs définir les modalités de gestion des espaces à fort enjeu environnemental qui leur sont confiés.**

Une meilleure coordination entre les ports

La coordination entre ports d'une même façade maritime (tels les ports autonomes de Nantes-St-Nazaire, La Rochelle et Bordeaux sur la façade atlantique) ou situés sur un même axe fluvial (ports autonomes du Havre, de Rouen et de Paris) est organisée pour faciliter la politique commerciale et permettre une meilleure gestion des investissements.

➤ Un programme d'investissement ambitieux

Le plan de relance des ports français comporte, dans la suite du Grenelle Environnement, un important programme d'investissement afin d'augmenter les capacités des grands ports maritimes, en particulier pour les conteneurs, et d'améliorer leurs dessertes terrestres, notamment ferroviaires et fluviales. Ce programme correspond à **l'objectif du Grenelle de doubler la part des modes non routiers dans la desserte de nos ports d'ici 2012**.

L'État doublera, entre 2009 et 2013, la participation financière qu'il s'est engagé à apporter aux investissements portuaires dans les contrats de projets État-régions avec **l'inscription de 174 M€ de crédits supplémentaires sur le budget de l'AFITF** (Agence pour le financement des infrastructures de transport de France). Sa contribution à l'entretien des accès maritimes des ports sera augmentée pendant la même période afin de couvrir la totalité des dépenses engagées. 6 M€ supplémentaires ont déjà été inscrits dans le projet de loi de finances pour 2009. Ces crédits seront augmentés de 30 M€ en cinq ans.

➤ Une réforme créatrice d'emplois

La relance des ports français doit conduire à créer plus de 30 000 emplois d'ici à 2015, notamment en permettant la localisation en France d'implantations logistiques liées au trafic de conteneurs (6 millions de conteneurs complémentaires pourront être traités en France d'ici à 2015).



ANNEXES



Présent
pour
l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr

Un accord équilibré

La loi du 4 juillet 2008 a prévu que les partenaires sociaux négocient un accord cadre « précisant les modalités selon lesquelles les contrats de travail des salariés des ports autonomes mentionnés à l'article 10 se poursuivent avec les entreprises de manutention, les modalités d'accompagnement social de la présente loi et les modalités d'information des salariés. »

L'accord cadre signé le 30 octobre entre l'Union des Ports de France (UPF), l'Union Nationale des Industries de la Manutention (UNIM), et les organisations syndicales représentatives des salariés des établissements portuaires et des entreprises de manutention, en présence de Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat aux transports, permet de répondre aux objectifs fixés par la loi. Il définit des modalités transparentes d'information des salariés tout au long du processus de mise en oeuvre de la loi.

Conformément aux dispositions de la loi, un décret, pris avant le 1er décembre 2009, rendra « obligatoires les dispositions de cet accord-cadre aux grands ports maritimes, aux entreprises de manutention et aux salariés des ports, à l'exclusion des clauses qui seraient en contradiction avec des dispositions légales. »

Qu'est ce que la convention tripartite de détachement prévue par l'accord cadre ?

Cette convention établie entre le grand port maritime, l'entreprise et le salarié est destinée à **offrir au salarié des garanties qui facilitent la poursuite de son contrat de travail dans l'entreprise.**

Le contrat de travail liera le salarié à l'entreprise. La rémunération, l'organisation du travail, le pouvoir hiérarchique seront donc du seul ressort de l'entreprise. Dans le même temps un lien fort subsistera entre le salarié et le grand port maritime au travers de la convention tripartite. Ce lien assurera notamment au salarié le maintien de sa rémunération et de ses droits acquis (retraite supplémentaire, prévoyance...) ainsi que des possibilités de retour dans le grand port maritime en cas de difficultés dans l'entreprise d'accueil.

Quelles sont les améliorations des garanties par rapport aux dispositions prévues la loi pour les salariés dont le contrat de travail se poursuit avec une entreprise ?

L'accord cadre apporte de nombreuses améliorations au dispositif législatif :

- ✓Le délai de retour en cas de situation pouvant conduire à un licenciement économique a été porté de 7 à 14 ans.
- ✓Un droit de retour encadré est mis en place pendant les trois ans qui suivent la signature en cas de difficulté d'adaptation du salarié.
- ✓Les garanties de rémunération et de maintien des droits ont été formalisées au travers de la convention tripartite.

Quelles sont les mesures d'accompagnement prévues pour les salariés des grands ports maritimes ?

Au sein des grands ports maritimes, des mesures facilitant l'évolution des missions et permettant à chaque salarié de trouver sa place seront mises en place : gestion prévisionnelle des emplois, plans de formation, développement des compétences.... Elles feront partie intégrante des projets stratégiques des ports.

Pour les salariés qui ne souhaiteraient pas rester au sein des établissements publics portuaires, des aides à la reconversion pourront être mises en place dans les projets stratégiques des ports (aides à la création d'entreprise, prime de départ volontaire...).

Quelles sont les mesures relatives à la pénibilité ?

Les partenaires sociaux ont décidé, sur la base du constat que l'activité de manutention portuaire est exposée à la pénibilité, d'engager une négociation en vue de mettre en place un système pour prendre en compte et compenser les conséquences de la pénibilité qui subsisteraient malgré les adaptations ou aménagement apportés à l'organisation du travail. L'objectif est de conduire ce chantier d'ici au 30 juin 2009.

Quel est le calendrier d'élaboration de la convention collective prévue dans la loi ?

La loi prévoit que les partenaires sociaux examinent le champ d'une nouvelle convention collective pour parvenir à la conclusion de celle-ci avant le 30 juin 2009. Ces négociations commenceront, au sein d'une commission mixte présidée par M Gille Bellier, dès le mois de novembre. Les organisations patronales ont indiqué qu'elles envisageaient l'examen du champ d'application sans a priori, l'Union des Ports de France ayant notamment confirmé son accord pour que ce champ intègre le périmètre des établissements portuaires qu'ils soient grands ports maritimes ou concessionnaires de ports.

Les trafics et parts de marché des ports autonomes

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

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

Vue d'ensemble

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

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

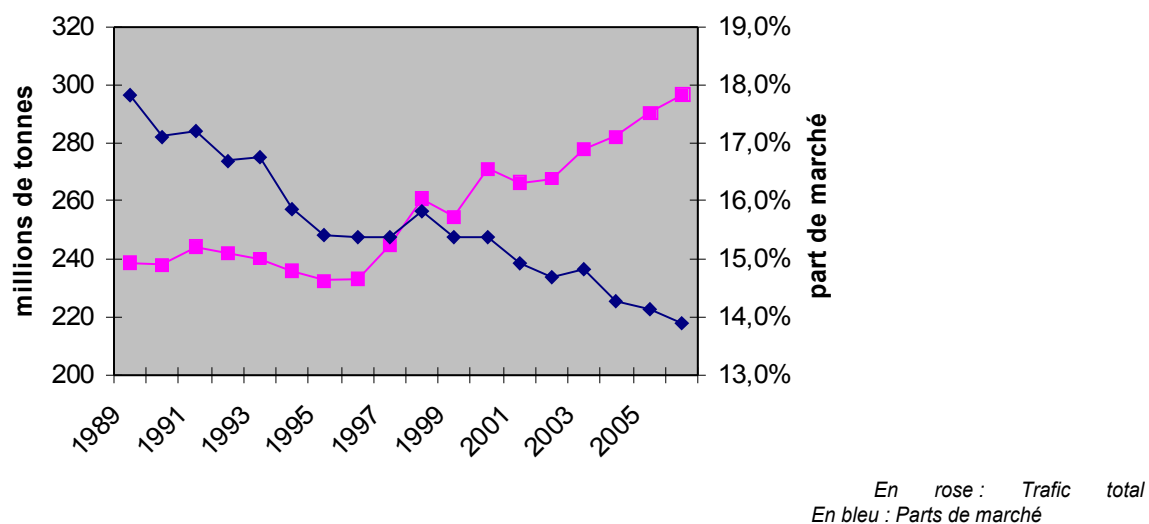
en millions de tonnes et %	1989	1994	Evol. (%)	1999	Evol. (%)	2004	Evol. (%)	2005	Evol. (%)	2006	Evol. (%)
Trafic total	238,9	235,9	-1,3	254,3	7,8	282,1	11,0	290,2	2,9	296,4	2,1
Part de marché (%)	17,8	15,9	-11,0	15,4	-3,1	14,3	-7,1	14,2	-0,9	13,9	-1,8
Trafic "liquides"	143,5	146,0	1,8	149,3	2,3	159,6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

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

en millions de tonnes et %	1989	1994	Evol. (%)	1999	Evol. (%)	2004	Evol. (%)	2005	Evol. (%)	2006	Evol. (%)
Trafic "conteneurs"	16,7	15,4	-7,6	23,3	51,3	35,4	51,8	35,0	-1,1	35,6	1,7
Part de marché (%)	11,7	7,7	-34,5	7,3	-4,9	7,2	-1,5	6,6	-8,0	6,2	-5,7
Trafic "divers hors conteneurs"	19,7	20,7	5,5	15,7	-24,3	22,6	44,3	22,6	-0,2	24,7	9,4
Part de marché (%)	10,9	10,2	-6,4	7,0	-31,1	9,0	27,9	8,7	-2,8	8,9	1,6

Source : MEEDAT DTMRF – hors PAG et PALR

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



Source : MEEDAT DTMRF – hors PAG et PAL

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

Trafic par port

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

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

Enfin, Bordeaux et La Rochelle sont nettement en retrait.

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

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

Source : MEEDAT DTMRF

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

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

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

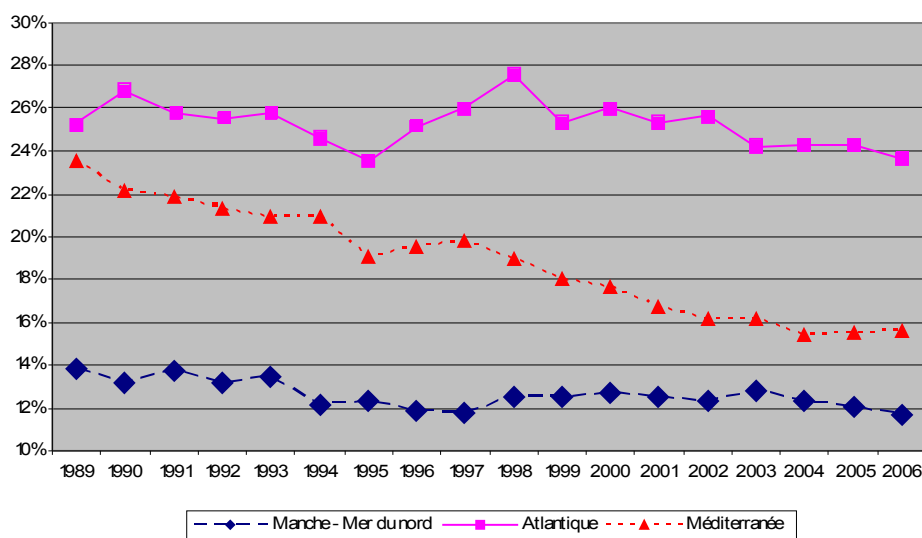
⁴ Marchandises diverses.

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

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

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

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



Source : MEEDAT DTMRP – hors PALR et PAG

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

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

en millions de tonnes et %	1989	1994	Evol. (%)	1999	Evol. (%)	2004	Evol. (%)	2005	Evol. (%)	2006	Evol. (%)
Trafic total	93,4	91,1	-2,5	90,3	-0,9	94,1	4,2	96,5	2,6	100,0	3,6
Part de marché (%)	23,6	20,9	-11,2	18,0	-13,	15,4	-14,7	15,5	0,7	15,6	0,6
Trafic "liquides"	68,6	67,5	-1,7	63,6	-5,7	63,3	-0,6	65,7	3,9	67,4	2,7

en millions de tonnes et %	1989	1994	Evol. (%)	1999	Evol. (%)	2004	Evol. (%)	2005	Evol. (%)	2006	Evol. (%)
<i>Part de marché (%)</i>	32,8	32,2	-1,8	29,8	-7,6	26,0	-12,5	26,6	2,2	26,8	0,7
Trafic "solides"	14,2	13,6	-4,3	13,8	1,5	15,0	8,7	15,4	2,7	16,2	5,3
<i>Part de marché (%)</i>	21,1	19,0	-10,3	17,	-9,6	16,9	-1,3	17,1	0,8	18,0	5,3
Trafic "conteneurs"	5,4	4,7	-12,5	6,6	39,7	9,0	37,0	8,8	-1,8	9,3	5,5
<i>Part de marché (%)</i>	18,8	10,7	-43,3	6,9	-35,2	5,9	-15,2	5,5	-6,4	5,5	-0,6
Trafic "divers hors conteneurs"	5,3	5,3	1,3	6,3	18,5	6,9	9,1	6,7	-3,2	7,1	6,1
<i>Part de marché (%)</i>	13,7	11,2	-18,1	10,8	-3,3	10,4	-3,8	9,8	-6,0	9,8	-0,1

Source : MEEDAT DTMRF



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

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

Source : MEEDAT *DTMRF*

Les trafics des ports autonomes français en 2007

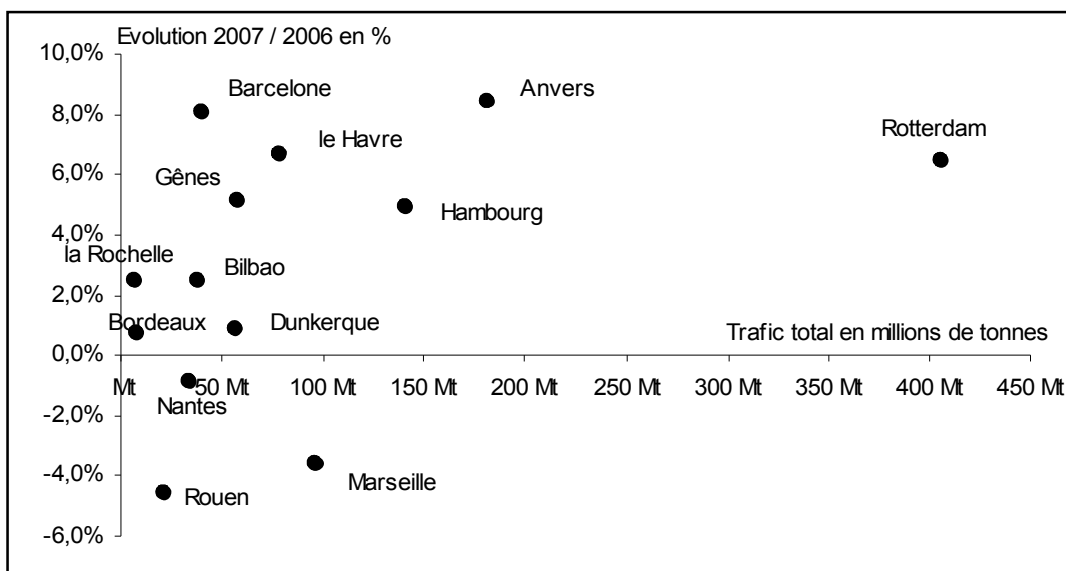
Le trafic total

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

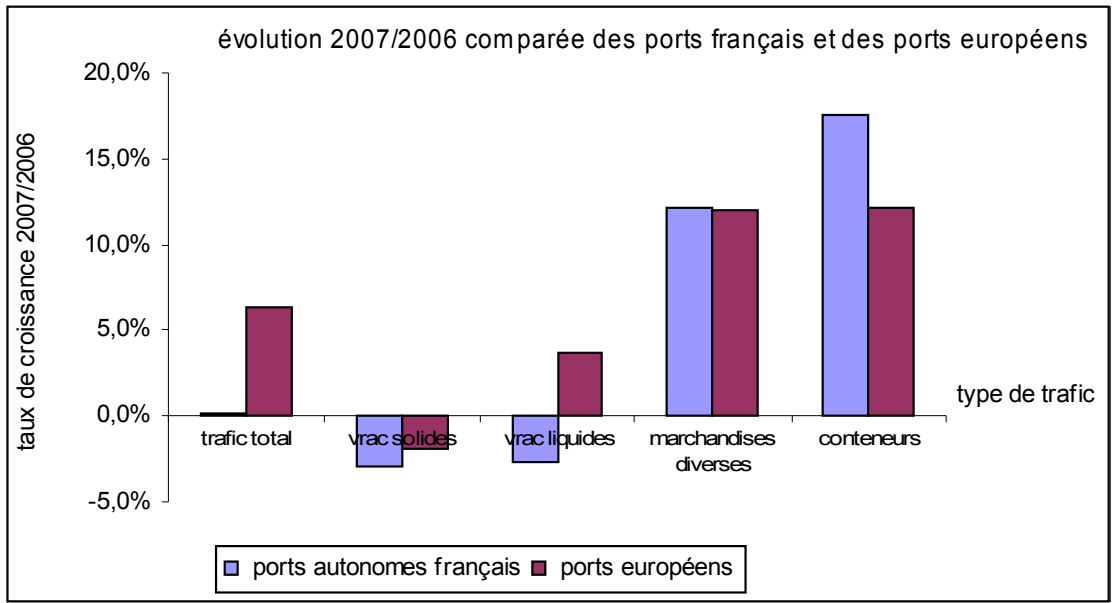
(en millions de tonnes)	trafic total en 2006	trafic total en 2007	évolution en %
Dunkerque	56,6	57,1	0,9%
Le Havre	73,9	78,8	6,6%
Rouen	23,3	22,2	-4,6%
Nantes St Nazaire	34,4	34,1	-0,9%
Bordeaux	8,2	8,3	0,7%
Marseille	100,0	96,4	-3,6%
La Rochelle	7,3	7,5	2,4%
Total port autonomes français	303,8	304,4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

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

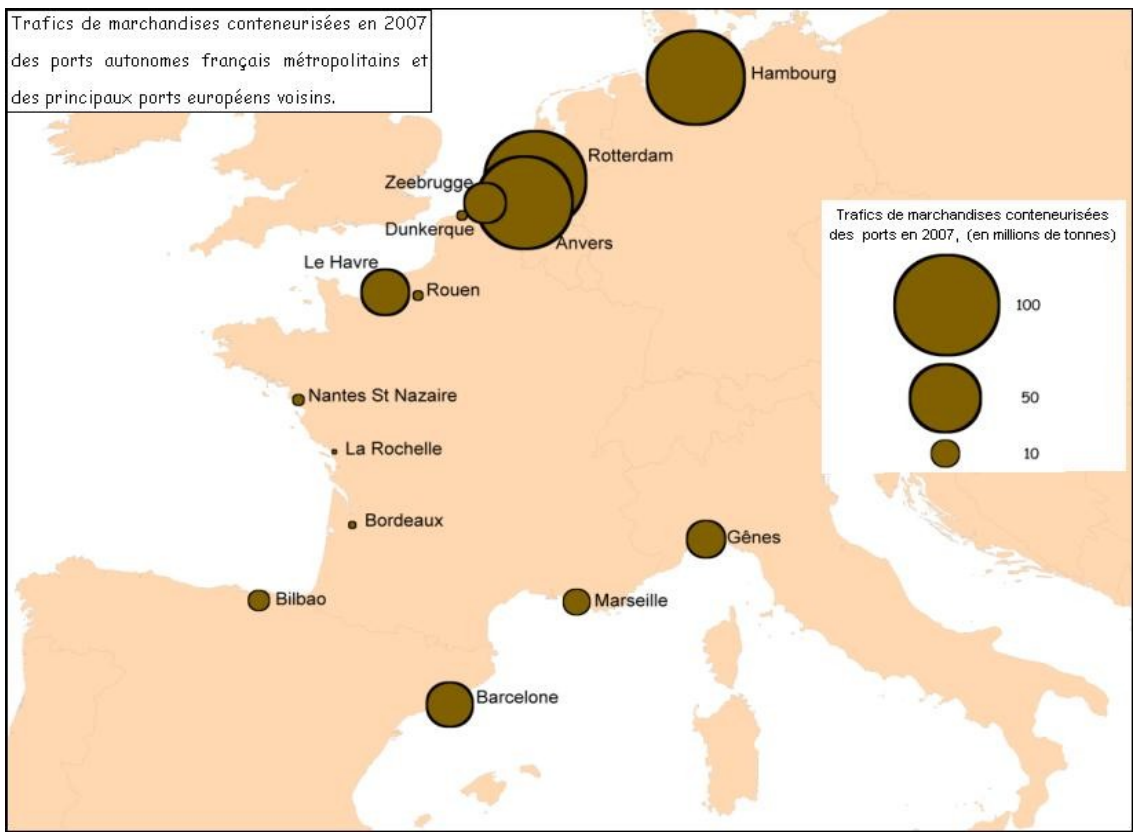
On observe que les taux de croissance 2007 par rapport à l'année 2006 sont plus élevés pour nos principaux voisins européens que pour les ports autonomes français à l'exception toutefois du Havre qui bénéficie des investissements de Port 2000 avec les marchandises conteneurisées.



Source : MEEDAT DTMRP



Sur le marché des conteneurs qui connaît une croissance de plus de 5% par an en Europe et qui génère la plus forte valeur ajoutée, la part de marché est passée de 11,7% à 6,2%.



Source : MEEDAT DTMRF

Présentation des 7 grands ports maritimes

GRAND PORT MARITIME DE MARSEILLE

Installations portuaires

Elles se répartissent sur deux sites géographiques :

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

Trafic

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

Situation financière

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

Fos 2XL

Le projet Fos 2XL consiste en la création de deux nouveaux terminaux spécialisés dans l'accueil des navires porte-conteneurs maritimes et fluviaux dans la darse 2 des bassins Ouest du grand port maritime de Marseille (GPMM). Le financement global du projet Fos 2XL est de 400 millions d'euros dont 206,4 millions d'euros d'investissements publics en infrastructure et 200 M€ d'investissements privés en superstructure. La participation de l'Etat est assurée par l'AFITF (Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France) pour un montant de 27,4 millions d'euros. Le port finance quant à lui 151 M€. Les travaux de réalisation ont démarré en septembre 2007 pour s'achever au printemps 2009. A compter de cette date, le GPMM livrera le quai aux deux opérateurs retenus pour une mise en service 12 mois plus tard. Avant cette mise en service, l'aménagement et l'équipement des terminaux (construction des bâtiments administratifs, aménagement des chaussées, de l'éclairage, de la signalisation...) seront du ressort des opérateurs, en tant que maître d'ouvrage. La création de ces deux terminaux devrait, à l'horizon 2009, accroître la capacité d'accueil du PAM de 600 000 à 2,1 millions de conteneurs équivalents vingt pieds (EVP) et le repositionner parmi les autres grands ports européens et mondiaux.

Par ailleurs, l'intégration des deux terminaux dans la zone logistique de « Fos distribution » leur permettra de bénéficier d'une desserte quadrimodale mer-fer-flleuve-route. Le projet Fos 2XL devrait générer environ 4 500 emplois directs ou indirects.



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

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

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

GRAND PORT MARITIME DU HAVRE

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

Dessertes

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

Trafics

Evolution du trafic

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

Principales caractéristiques du trafic

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

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

80% des trafics sont réalisés à l'export.

Situation financière

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

Port 2000

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

- Etat d'avancement du projet :

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

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

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

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

- Accompagnement environnemental du projet :

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

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

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

GRAND PORT MARITIME DE BORDEAUX

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

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

Trafic

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

Situation financière

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

GRAND PORT MARITIME DE DUNKERQUE

Dessertes

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

Trafics

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

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

Situation financière

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

GRAND PORT MARITIME DE LA ROCHELLE

Création du grand port maritime de la Rochelle

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

Trafic

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

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

Situation financière

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

GRAND PORT MARITIME DE NANTES ST-NAZAIRE

Un port multispécialiste

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

- Sites amonts (Nantes): produits forestiers, céréales, vracs industriels, marchandises diverses, sable, croisières ;

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

Trafic

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

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

Situation financière

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

GRAND PORT MARITIME DE ROUEN

Trafics

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

Principales caractéristiques du trafic :

- 1^{er} port européen pour l'exportation de céréales : Le GPMR exporte annuellement entre 50 et 60% des céréales françaises avec un niveau annuel de tonnages exportés entre 5 et 6 millions de tonnes.
- 1^{er} centre européen de groupage-dégroupage sur l'axe nord-sud (Afrique, Océan Indien, Antilles...) grâce notamment à sa plate-forme logistique RVSL (Rouen Vallée de Seine Logistique) contiguë au terminal à conteneurs et bénéficiant d'une desserte plurimodale (fer, fleuve, route).
- 1^{er} port français pour la farine, le sucre, le malt, le cacao et les engrais;
- 1^{er} port français pour les produits papetiers (pâtes à papier et bobines de papier);



-
- 3^{ème} port français pour les produits pétroliers raffinés : Les vracs liquides énergétiques représentent pratiquement la moitié du trafic du port.

Situation financière

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

