



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

ports

Question écrite n° 101055

Texte de la question

M. Michel Lefait attire l'attention de M. le ministre délégué à l'aménagement du territoire quant à la situation des ports français et au besoin urgent de réformer leur organisation. Un récent rapport de la Cour des comptes a mis en lumière les lacunes et l'organisation archaïque des ports français. La France est l'un des premiers pays exportateurs au monde, les échanges internationaux et notamment maritimes ne cessent d'augmenter, le trafic des containers a fortement crû depuis quelques années. Les autres ports européens se sont modernisés pour faire face aux nouveaux défis économiques qui se présentent et être plus compétitifs. Or le manque d'investissements de l'État, associé à un manque de réformes, n'ont pas permis d'accompagner les ports français vers la voie de l'efficacité et du futur. L'activité portuaire est vitale à notre pays et, aujourd'hui, la modernisation de nos ports devient plus que nécessaire. En effet, la part des ports étrangers dans les importations françaises est de 51,5 % en moyenne et dépasse les 80 % dans le Nord-Pas-de-Calais. Cette question de modernisation des ports soulève des enjeux d'emploi, de croissance économique, de dynamisme régional et de sécurité nationale. C'est pourquoi il lui demande de lui faire part de ses intentions et des mesures qu'il envisage mettre en oeuvre. - Question transmise à M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer.

Texte de la réponse

Les principales orientations de la politique portuaire définie par le Gouvernement consistent à optimiser le fonctionnement et l'insertion des ports maritimes dans leur environnement, comme agents économiques au service de l'économie nationale et du commerce extérieur, du développement régional, de l'aménagement du territoire, de la politique des transports ; améliorer la sécurité et la sûreté de la composante portuaire du transport maritime. Le rapport public de la Cour des comptes « Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action » publié en juillet 2006, dresse un constat approfondi de la situation des ports maritimes français dans leur environnement économique, du cadre dans lequel s'inscrit leur activité et des actions conduites par l'Etat. La Cour pointe le retard des ports français en particulier dans le domaine du trafic de conteneurs. Or, pour regagner des parts de marché, des investissements considérables sont entrepris : Port 2000 au Havre dont les deux premiers terminaux ont été inaugurés le 30 mars 2006 et dont les aménagements permettront à terme de traiter 6 millions de conteneurs au Havre contre 2 millions actuellement ; Fos 2XL à Marseille dont les premiers travaux ont commencé à l'été 2006. Ce projet doit permettre de doubler le nombre de conteneurs traités à Marseille pour atteindre 2 millions de conteneurs par an. Au total les actions engagées doivent permettre aux ports français de retrouver une part de marché significative au niveau mondial dans le trafic de conteneurs au cours des dix prochaines années en permettant de passer de 3,5 à 10 millions de conteneurs par an. La Cour pointe également la mauvaise organisation de la manutention dans les ports français. Une réponse intéressante pour améliorer la situation réside dans le régime juridique de la convention d'exploitation de terminal, qui permet de réaliser des partenariats public-privé pour les investissements. Le port de Dunkerque a été le premier port à la mettre en oeuvre avec succès. La mise en service de Port 2000 au Havre sous un tel régime s'est accompagnée d'une organisation nouvelle pour l'exploitation des terminaux

concernés, les opérateurs disposant de la pleine maîtrise des opérations de manutention verticale et horizontale. Pour le projet Fos 2XL, qui recourt au même dispositif, les opérateurs devront définir, en relation avec le port de Marseille, l'organisation optimale. Parallèlement, le port de Marseille est engagé dans une démarche de reconquête de la confiance de ses clients et d'amélioration de la fiabilité sociale à la suite des conflits de l'automne 2005 qui l'ont fragilisé. Par ailleurs, la Cour des comptes relève le défaut d'évaluation récente de la valeur ajoutée, des emplois et de l'intérêt socio-économique d'une politique volontariste de développement portuaire. Le Gouvernement a demandé au conseil supérieur de la marine marchande d'engager plusieurs réflexions collégiales dès 2006 sur les problèmes-clés de l'emploi maritime et portuaire, qui constitueront une première base de travail qui sera complétée en tant que de besoin par les analyses particulières qu'elles susciteraient. Le Gouvernement est également soucieux de faire évoluer la gouvernance des ports, sujet abordé en détail par le rapport de la Cour. En termes de statuts, le mode d'organisation des ports autonomes français sous la forme d'établissements publics ne constitue pas un handicap. Ce statut est d'ailleurs analogue à celui de nombreux ports étrangers. Il correspond à la nature publique des missions exercées par les autorités portuaires, telles que la gestion domaniale et l'aménagement des espaces et des installations portuaires, ou la police portuaire et au besoin de financement public des infrastructures. Ceci étant, la performance de ces établissements publics peut être améliorée par le développement des instruments de bonne gouvernance utilisés par d'autres établissements ou entreprises, tels que les projets d'entreprise ou les comités d'audit en cours de mise en place. Il convient également d'adapter la relation entre l'État et les établissements publics portuaires pour, comme cela a été fait pour VNF, la baser sur une validation, au travers d'un contrat d'objectifs, des stratégies adoptées et concilier ainsi coordination par l'État et liberté d'action des établissements portuaires. Une mission conjointe du Conseil général des ponts et chaussées et de l'inspection des finances est envisagée sur ce thème. Cette politique de développement est accompagnée d'une amélioration des dessertes terrestres, notamment ferroviaires et fluviales conformément aux recommandations de la Cour. Les aides au transport combiné, dont l'enveloppe a été augmentée de 50 % en 2006, permettent de favoriser les acheminements de conteneurs par le fer et la voie d'eau. L'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, et la réorganisation de la SNCF et de Naviland Cargo, dans le cadre du plan fret, vont permettre d'enrayer le déclin du fret ferroviaire, avec une priorité pour la desserte des ports, particulièrement bien adaptés à ces modes massifiés. La modification du régime juridique des voies ferrées portuaires, qui sera effective à la fin de cette année, va permettre également de créer une nouvelle dynamique en donnant aux ports la compétence pour optimiser leurs dessertes ferroviaires immédiates. Enfin, le Gouvernement a mis en oeuvre la transposition en droit français d'un nombre important de textes européens et internationaux visant d'une part à permettre un développement des ports compatible avec la préservation de l'environnement (déchets portuaires, protection des estuaires...) et, d'autre part, à assurer un niveau de sécurité et de sûreté élevé dans les ports français, notamment au travers de la mise en oeuvre de l'ensemble des textes découlant du code ISPS.

Données clés

Auteur : [M. Michel Lefait](#)

Circonscription : Pas-de-Calais (8^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 101055

Rubrique : Transports par eau

Ministère interrogé : aménagement du territoire

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er août 2006, page 7924

Réponse publiée le : 14 novembre 2006, page 11998