



# ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

ports

Question écrite n° 103929

## Texte de la question

M. Francis Saint-Léger attire l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur la situation des ports français. Il lui demande quelles sont les mesures qu'elle entend mettre en oeuvre afin de développer l'activité de ces ports.

## Texte de la réponse

L'année 2011 a permis l'achèvement de la réforme portuaire initiée par la loi du 4 juillet 2008. Cette réforme a pour objectif premier de restaurer la compétitivité des principaux ports maritimes relevant de l'Etat, transformés en grands ports maritimes (Bordeaux, Dunkerque, la Rochelle, Nantes-Saint-Nazaire Le Havre, Marseille et Rouen). La réforme a été mise en oeuvre dans tous ses volets : S'agissant du premier volet, la réforme a conduit à la modernisation de la gouvernance et la refondation des missions des grands ports maritimes (GPM). Depuis le premier trimestre 2009, toutes les instances de gouvernance des GPM sont opérationnelles, avec une gouvernance à la fois plus réactive et fondée sur une meilleure association des acteurs économiques et des collectivités territoriales. Fin juin 2009, tous les GPM avaient adopté leurs projets stratégiques qui fixent leur feuille de route pour les années 2009 à 2013. Outre la réaffirmation de leurs missions régaliennes, les GPM ont maintenant une responsabilité accrue en matière d'aménagement de façon à devenir de véritables intégrateurs de leurs ports dans une chaîne logistique performante, nécessitant qu'ils portent tout particulièrement l'effort, ce qu'ils font actuellement, sur l'amélioration de leurs dessertes et de leurs connexions intermodales. Le deuxième volet de la réforme repose sur la mise en place d'une coordination interportuaire. Les conseils de coordination interportuaires des ports de l'axe de la Seine, d'une part, et de l'Atlantique d'autre part, se réunissent régulièrement. Le conseil de coordination interportuaire regroupant les ports du Havre, de Rouen et de Paris devrait prochainement créer un groupement d'intérêt économique (GIE) regroupant ces trois ports pour une meilleure coordination de leur stratégie. Le troisième et dernier volet consiste essentiellement dans le transfert des outillages et le détachement des personnels de manutention portuaires au secteur privé. La mise en oeuvre de ce volet imposait, au préalable, une remise à plat de l'ensemble des conditions de travail ainsi qu'un accord sur les dispositifs de fin de carrière. Après près de trois ans d'échanges et de concertation, la nouvelle convention collective nationale unifiée « Ports et Manutention », a été signée par l'ensemble des partenaires sociaux le 15 avril 2011 et est entrée en vigueur le 3 mai 2011. A la suite de cette signature, entre le 3 mai et le 10 juin 2011, ce sont près de 800 agents relevant auparavant des GPM qui ont été détachés auprès des entreprises de manutention et placés sous le même commandement que les dockers au profit d'une organisation plus rationnelle de cette activité. La nouvelle convention collective refonde aussi en profondeur le dialogue social, en renforçant l'association des salariés au développement de leur port, s'accompagnant d'une responsabilisation accrue. L'objectif actuel vise à poursuivre les efforts d'investissement engagés dans le plan de relance portuaire et de favoriser les avancées opérationnelles qui lui permettront progressivement de porter tous ses effets. S'agissant des axes d'action privilégiés par le Gouvernement pour contribuer à renforcer la compétitivité des GPM, ils sont de plusieurs ordres. Au plan financier, le Gouvernement entend continuer à soutenir le développement des GPM et à les accompagner dans une stratégie d'optimisation de la chaîne de

transport et des coûts de passage, ainsi que de revalorisation de leur attractivité. Cette politique volontariste s'appuie sur une enveloppe globale de 450 millions d'euros de crédits publics dont 174 millions d'euros de crédits relevant du plan de relance portuaire en sus des crédits de contrats de projets Etat-Région. L'année 2012 sera marquée par le lancement de grands projets très structurants pour les GPM dont ceux relatifs à la construction du terminal méthanier de Dunkerque et à l'amélioration des accès maritimes du GPM de Rouen ayant pour objet de permettre à ce port d'accueillir des navires à plus forte capacité d'emport, de type handymax et Panamax. En janvier 2012, ont débuté les travaux de construction du chantier multimodal du GPM du Havre, infrastructure qui bénéficiera d'un soutien public, Etat et collectivités territoriales confondus, de plus de 70 millions d'euros. La simplification des procédures administratives est aussi à l'ordre du jour, l'Etat devant être un facilitateur, y compris pour adapter la réglementation en matière de desserte des parties maritimes des GPM par des barges fluviales. Le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement a commencé à se rapprocher d'autres services de l'Etat pour expertiser ensemble les sujets relevant de cette problématique. Cette voie est essentielle pour améliorer le service rendu aux clients du port et éviter les distorsions possibles de pratiques susceptibles de placer les GPM en situation de concurrence défavorable par rapport à l'offre des autres principaux ports européens. L'un des autres sujets majeurs est enfin l'amélioration et la mise en valeur des dessertes des ports, notamment autres que routières. Les pouvoirs publics oeuvrent actuellement pour que les GPM soient intégrés dans le réseau central du Réseau de transport européen-RTE-T, réseau en cours de discussion avec les instances européennes et sur lequel se concentrent tous les enjeux stratégiques de financements européens. Au plan national, plusieurs projets de plates-formes multimodales des GPM, dont le projet de chantier multimodal du GPM du Havre, bénéficieront en sus des crédits du plan de relance, d'un abondement dans le cadre de l'engagement national pour le fret ferroviaire pour un montant global de 37,6 millions d'euros. La seule réforme institutionnelle restant à finaliser et annoncée par le Premier Ministre dès le Comité interministériel de la mer de juin 2011, est celle des ports d'outre-mer relevant de l'Etat. Les ports de Fort-de-France (Martinique), de Dégrad-des-Cannes (Guyane), et de Port-Réunion (Réunion) ainsi que le port autonome de la Guadeloupe doivent à leur tour être transformés en grands ports maritimes. Cette réforme s'inspire largement des dispositions prévues par la loi portant réforme portuaire et vise essentiellement à répondre aux exigences de performance et de réactivité qu'impose l'évolution du commerce maritime international en modernisant le dispositif de gouvernance de ces ports. Il va en résulter la transformation de ces ports en grands ports maritimes, établissements publics de l'Etat à personnalité morale propre, chargés de l'ensemble des missions d'aménagement, de gestion et d'exploitation et de promotion desdits ports. Le Parlement vient d'adopter ce projet de loi. La préparation des décrets d'application correspondants est en cours de finalisation.

## Données clés

**Auteur :** [M. Francis Saint-Léger](#)

**Circonscription :** Lozère (1<sup>re</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 103929

**Rubrique :** Transports par eau

**Ministère interrogé :** Écologie, développement durable, transports et logement

**Ministère attributaire :** Écologie, développement durable, transports et logement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 29 mars 2011, page 2992

**Réponse publiée le :** 17 avril 2012, page 3031