

REVUE DE PRESSE n°10

15 septembre au 5 octobre 2018

SOMMAIRE

1. **La gouvernance du port au centre des enjeux politiques –**
Nouvelles Semaine
2. **Le Port mettra du Creddi dans sa gestion –** Nouvelles Semaine
3. **Le monde maritime dénonce un territoire en panne –** Le Marin
4. **Surtaxes : l'autre grand sujet –** JMM
5. **Ports du futur au singulier –** JMM
6. **Un nouveau directoire pour l'éditeur d'informatique portuaire**
Soget – Actu Transport Logistique
7. **Transport maritime : CMA CGM prépare la nouvelle**
réglementation en matière d'émission – Actu Transport
Logistique
8. **Les régions demandent plus de place au sein des exécutifs**
portuaires – L'antenne

Guadeloupe



[Mer dangereuse à la côte]

La gouvernance du port au centre des enjeux politiques

Les tractations continuent pour la gouvernance de Guadeloupe Port Caraïbes comme dans une élection municipale. Une situation surréaliste dans le contexte très particulier d'un conseil de surveillance.



Marie-Luce Penchard, de la Communauté de communes Grand sud Caraïbes.



Bruno Blandin, président Ude-Medef



Sylvie Montout, économiste, représentante du Ministère de la mer

Les enjeux apparaissent de plus en plus politiques avec le retour des alliances. Si au départ une quasi-unanimité était constatée pour la candidature d'une personnalité qualifiée choisie par l'État, en la personne de Bruno Blandin, la stratégie a dû être corrigée pour tenir compte du critère d'âge qui aurait réduit le mandat du président du Medef à un an. Ce paramètre a obligé les membres du conseil de surveillance à rebattre les cartes. Les blessures de l'ancienne mandature se sont alors rouvertes, le président du Conseil régional, qui avait été battu, voudrait bien corriger le tir en replaçant la collectivité régionale dans la course, avec un lièvre de choix, sa vice-présidente Marie-Luce Penchard. Un tandem Penchard/Blandin constitué pour l'occasion devait permettre de calmer le jeu en préservant les velléités des deux camps. Mais l'irruption de Marie-Luce Penchard dans la course a réveillé

son opposition politique à Basse-Terre, avec la candidature annoncée de la représentante du Conseil départemental, Brigitte Rodes. Deux batailles se sont donc greffées sur cette élection, l'une pour la mairie de Basse-Terre, l'autre entre le Département et le Conseil régional. Mais en filigrane, un autre différend se fait jour avec le monde économique, qui affirme clairement sa volonté de prendre les commandes. L'État, jusque-là spectateur de cette campagne électorale qui ne disait pas son nom, a décidé, compte tenu de l'imbroglio créé par les jeux d'alliances et les oppositions de trancher en laissant filtrer qu'il pourrait soutenir une candidature "plus neutre", celle de la représentante du ministère de la Mer et de l'Outre-mer, une Guadeloupéenne en poste à Paris, Sylvie Montout. Une option qui, loin de calmer le jeu, ravive les tensions avec l'État.

● Jacques Dancale

Les 17 membres du conseil de surveillance actuel

• Les représentants de l'État

- Philippe Gustin, préfet de la Région Guadeloupe
- Jean-François Boyer, directeur de l'environnement de l'aménagement et du logement (Deal)
- Guy Bensaïd, directeur régional des finances publiques
- Sylvie Montout, représentante des ministères chargés de la Mer et de l'Outre-mer

• Collectivités territoriales et EPCI

- Ary Chalus, pour le Conseil régional
- Brigitte Rodes pour le Conseil départemental
- José Guiolet, du conseil municipal de Pointe-à-Pitre
- Hélène Polifonte, du conseil municipal de Baie-Mahault
- Marie-Luce Penchard de la Communauté d'agglomération Grand sud Caraïbe

• Le personnel du grand port maritime

- Patricia Rose
- Daniel Delbe
- Olivier Kindeur

• Les personnalités qualifiées, représentant de la Chambre de commerce et d'industrie des îles de Guadeloupe

- Jean-Yves Bélaye
- Franck Chaulet
- Frédéric Lacour

• Autres représentants du monde économique

- Bruno Blandin
- Tania Galvani

[Eaux profondes]

Le Port mettra du Creddi dans sa gestion

Guadeloupe Port Caraïbes se dote d'un outil de recherche-développement en signant un partenariat avec un laboratoire de recherche de l'Université des Antilles.

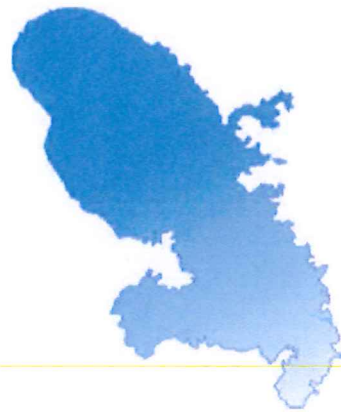
Intensifier l'effort de recherche sur l'économie portuaire élargie de l'archipel, évaluer les impacts du développement portuaire sur les filières économiques et réciproquement, augmenter la lisibilité des trois dimensions de la Charte Port Center avec les partenaires (Région, Cap Excellence, CTIG, CCI, UMEP, Cluster maritime). Ce sont entre autres les composantes de l'ambitieux partenariat qui sera mis en place par la signature d'une convention avec l'Université des Antilles. Dans la pratique, c'est avec le Centre de recherches en économie et en droit sur le développement insulaire (Creddi) de l'Université des Antilles, que la direction du Port contractualise, afin de bénéficier d'une ingénierie d'accompagnement de trois volets : l'organisation et la tenue de conférences ouvertes au public ; la proposition de sujets de



© BERNARD BOUCARD

stages de Master 2 concernant le développement des filières économiques en lien avec les activités du port ; l'organisation d'appels à projets de recherche concernant l'économie portuaire et favorisant des projets faisant appel à des équipes mixtes, Université des Antilles - laboratoires de recherche, des Pays de la Caraïbe et des Amériques.

Martinique





Grand port maritime de la Martinique

Le monde maritime dénonce un territoire en panne

- Les acteurs du monde maritime regrettent que l'économie bleue passe souvent au second rang.
- La formation et la pêche sont ainsi les parents pauvres de la collectivité territoriale.
- Le trafic commercial bénéficie, lui, de meilleurs soutiens.

Présumé le 28 juin à Paris, le Livre bleu de l'outre-mer se résume à trois petits paragraphes consacrés à la croisière, à la plaisance et à l'aquaculture en Martinique. « **Tout cela manque singulièrement d'ambition d'autant que les deux premiers domaines se suffisent déjà pratiquement à eux-mêmes** », constate Emmanuel Lise. Le président du Cluster maritime de la Martinique avait été l'un des animateurs des travaux préparatoires. Pas moins de quatre pages de propositions avaient été retenues à l'issue des Assises de l'outre-mer qui s'étaient déroulées de novembre 2017 à avril 2018.

« Je regrette que le projet

d'un campus des métiers de la mer n'ait pas été retenu », ajoute Emmanuel Lise. Ce campus aurait dû réunir l'école de formation professionnelle maritime et aquacole de La Trinité, le lycée Neris du Marin et le CFPPA du Robert. « **Proposer une formation enrichie pour répondre aux besoins de l'économie bleue en étroite concertation avec les professionnels avait pourtant du sens dans un territoire où 50 % des 15-24 ans sont au chômage.** »

Population vieillissante

Depuis 2010, la Martinique perd chaque année 4 000 habitants. « **Le trafic domestique est tout juste stable et la consomma-**

tion est atone », constate Xavier Hauterat, directeur régional de CMA CGM. Le déficit migratoire et un taux de fécondité en baisse contribuent au vieillissement de la population. Et l'Insee prévoit que cette décroissance démographique se poursuive. En 2030, l'île devrait compter 339 000 habitants contre 376 847 au 1^{er} janvier 2017.

Les professionnels dénoncent l'absence de grands projets structurants et demandent à la collectivité territoriale de la Martinique de soutenir davantage l'activité économique. La CTM, qui depuis le 28 décembre 2015 concentre les compétences du conseil régional et du conseil départemental, soutient qu'économie bleue et croissance verte doivent aller de pair.

« Il va falloir passer des discussions aux actes », souligne Philippe Jock, le président de la chambre de commerce et d'industrie. « Il s'agit d'une coquille vide, estime Emmanuel Lise. Malgré nos demandes, Louis Boutrin, le conseiller exécutif en charge du dossier, n'a jamais rencontré le cluster. » Contacté, Louis Boutrin n'a cependant pas souhaité répondre aux questions du *marin*.

La filière pêche ne semble pas être non plus la priorité de la collectivité unique. La subvention accordée au comité régional des pêches (CRPMEM) au titre du budget de fonctionnement 2017 n'a été votée... qu'en juillet 2018. Le traitement des dossiers Feamp et PCS (plan de compensation des surcoûts) brille par son inefficacité. Et les dispositifs de concentration de poisson promis en 2016 n'ont toujours pas été mouillés au large des côtes martiniquaises.

« Du saupoudrage électoral »

Adopté à hauteur de 14,1 millions d'euros en février dernier, le plan territorial d'organisation et d'équipement des huit ports de pêche et de seize aménagements portuaires d'intérêt territorial (Apit) peine à voir le jour. « Ce dispositif s'apparente surtout à du saupoudrage électoral », note un observateur.

Pour l'heure, seules les trois machines à glace gérées par le CRPMEM et une association de pêcheurs fonctionnent. Les autres sont hors-service, certaines depuis trois ans comme aux Anses-d'Ariet. « Difficile de bâtir une filière à l'échelle de l'île dans ces conditions. Tout est à la déban-



La machine à glace du Marin fait partie des rares équipements dédiés à la pêche qui fonctionnent encore.

dade », lâche Olivier Marie-Reine, président du CRPMEM. La collectivité indique avoir lancé un appel d'offres pour la réparation de ces équipements.

La collectivité est davantage impliquée dans l'organisation du transport de passagers. Après la DSP de la rade de Fort-de-France, la CTM souhaite développer une ligne maritime rapide entre Saint-Pierre et Fort-de-France. Ce projet s'appuie sur les appointements existants et ne nécessite pas d'investissements lourds. Une étude devrait permettre de définir les conditions d'exploitation du service public projeté. « L'interopérabilité

entre les différents réseaux routiers et maritimes est une étape à franchir le plus rapidement possible », a déclaré Alfred Marie-Jeanne, président du conseil exécutif de la CTM le 13 août.

De nouveaux moyens pour la croisière

La CTM s'avère également un partenaire financier pour le grand port maritime. Elle a ainsi participé au montage financier des travaux d'extension du terminal de la pointe des Grives. Après avoir accordé 5,7 millions d'euros pour la première phase, la collectivité a voté une subvention de 23 millions d'euros pour l'allongement du quai principal vers le fond de la baie de Dillon. Prévus sur deux ans, les travaux prévoient de porter la longueur du quai à 600 mètres, de poser deux ducs-d'Albe et de créer 2 hectares de terre-pleins supplémentaires.

À moyen terme, le grand port maritime souhaite bâtir un projet durable pour la croisière qui s'articule autour la création d'une gare maritime, de l'amélioration des conditions nautiques d'amarrage et de l'augmentation des capacités du poste à quai ouest de la pointe Simon.

Éric STIMPFLING

12 %

Selon l'Insee, la population de la Martinique devrait baisser de 12 % d'ici à 2030.

Recul

En 2017, le trafic total du grand port maritime de la Martinique était de 2 995 449 tonnes, en baisse de 4,4 %.

40 millions

La croisière a généré 40 millions d'euros de retombées économiques directes et indirectes.

ZEE

Créé en 2017, le parc marin de la Martinique couvre toute la ZEE, soit 47 340 km².



Les travaux d'allongement du quai principal du terminal de la pointe des Grives devraient débuter en 2019.

Autres

À LA UNE

Surtaxes : L'autre grand sujet

La contestation des surcharges par les chargeurs et organisateurs de transports est comme une maladie chronique. Ses crises reviennent par intermittence.

st-ce que la digue de l'exaspération va céder cette fois ? La dernière « sortie » du leader danois, diluant ses annonces comme un supplice chinois, risque de réarmer les chargeurs et les commissionnaires/transitaires de transport dans leur contestation de la légitimité des surtaxes.

Quelques jours avoir étalé sur la place publique la facture carburant (2 Md\$ par an), dont il devra s'acquitter pour être en règle avec la convention Marpol sur le soufre, Maersk vient d'annoncer qu'il introduira une surtaxe en guise d'ajustement à cette nouvelle réglementation (effective le 1^{er} janvier 2020) dès le 1^{er} janvier 2019 et facturée séparément du taux de fret. Ces dernières semaines, la plupart des principaux transporteurs mondiaux ont réactivé sur les lignes régulières conteneurisées l'application des fameuses BAF (bunker adjustment factor) pour compenser l'inflation du cours du Brent, à hauteur de 30 à 60 \$ par EVP. Avec la mention « until further notice » (« jusqu'à prochaine communication »), qui vaut bien souvent « réévaluation mensuelle ».

Il n'en a pas fallu davantage pour que Robert Keen, directeur général de la BIFA (transitaires britanniques) verbalise des pensées ourdies en évoquant « des profits flagrants de la part de compagnies maritimes déterminées à exploiter la situation ».

Le sentiment que tout est prétexte, aux frais additionnels ? Injustifiées, les surcharges ? TLF Overseas, syndicat représentant les commissionnaires, transitaires, importateurs et exportateurs, ou son pendant européen European Shippers' Council, réclament de longue date un dialogue sur la politique tarifaire des armements, dont les ressorts leur échappent faute de transparence. En 2015, ils s'étonnaient d'ailleurs malicieusement que le prix des BAF n'évoluait pas à la baisse alors que celui du baril de pétrole était au plancher depuis

quelques mois. Mal venue, la hausse du fuel n'est absolument pas neutre dans les comptes d'exploitation des transporteurs maritimes. À de rares exceptions, ils affichaient tous une rentabilité dans le rouge à l'issue du premier semestre et ils l'ont majoritairement imputé à la hausse du pétrole.

Mais ces « arguments de pure opportunité », selon les mots d'Antoine Sébastien, délégué aux affaires maritimes chez TLF Overseas, ne répondent nullement aux nombreuses questions sur leur mécanisme : délais de préavis (trop courts), méthodes de calculs (complexes), facturation pas claire (selon les compagnies, sous forme de surcharge complémentaire ou intégrée directement au montant de la BAF), empilement (*administration fees, peak season surcharges, cleaning fees, sealing fees...*)...

Pour l'AUTF, représentant les chargeurs, « les clauses d'indexation contractualisées doivent s'appliquer dans les conditions prévues entre les deux parties dans les contrats à terme », explique Christian Rose, en charge des relations avec les adhérents, qui reconnaît que la légitimité de ces pratiques, quoique bien ancrées dans le monde maritime, est discutable au regard du droit européen de la concurrence.

Pour l'AUTF, la pratique des surcharges « est surtout sans fondement dans la mesure où les compagnies sont couvertes pour les aléas conjoncturels ».

Pour le reste, « cela relève et doit être traité par le marché », résume Christian Rose, qui place le débat ailleurs, sur le plan de l'anticipation, les compagnies étant suffisamment appareillées en instruments d'analyses pour déceler en amont les grandes tendances macro et les risques associés. Peut-être les compagnies maritimes ont-elles péché par un excès de confiance dans le trafic et qu'il leur a fallu un temps avant de comprendre qu'il allait les abuser, entend-on dire chez des analystes anglo-saxons. D'où les réactions dans l'urgence... **Adeline Descamps**

L'union sacrée en Bretagne

Le Conseil régional de Bretagne, Brest Métropole Océane et la CCI Métropolitaine Bretagne Ouest ont signé vendredi un engagement afin de développer le port de Brest. Celui-ci va aboutir, d'ici la fin de l'année à la création d'une société d'économie mixte. Cette nouvelle organisation est destinée à améliorer la compétitivité du port qui va bénéficier de 220 M€ d'investissement. Dans ce but, ces entités vont mutualiser leurs compétences et responsabilités pour constituer un opérateur unique. Elles s'engagent dans la préfiguration d'un nouveau modèle de gestion portuaire calqué sur le modèle des grands ports européens, sans être toutefois d'une dimension comparable bien évidemment. Une stratégie qui doit permettre d'appuyer la dimension métropolitaine du port. Concrètement, il s'agit de faciliter l'intégration du port de Brest dans les réseaux logistiques locaux entre les ports de Brest et Roscoff, autre port géré par la CCI Métropolitaine Bretagne Ouest (CCIMBO), mais également dans les réseaux européens afin de démontrer la place de ces ports dans le système prioritaire de transport de l'Europe (RTE-T). Et ce, dans le contexte évident du Brexit. Enfin, un nouveau patron du port, seul interlocuteur des usagers, sera recruté.

Gérard Le Brigand

À LA UNE

Ports du futur au singulier

Les 8^e assises des Ports du Futur, qui se sont déroulées ces 25 et 26 septembre à la Maison des Transports publics à Paris, ont dressé un panorama des ports français à la fois pluriel et singulier..

Fidèle à sa raison d'être – s'offrir un temps d'arrêt deux jours par an pour réfléchir à l'avenir des ports français et promouvoir l'innovation portuaire – cette édition 2018 n'a pas abusé le visiteur. Celui-ci aura été abreuvé sur à peu près tous les enjeux sur lesquels les ports sont bien contraints d'avancer à la hussarde, compte tenu « d'une conjoncture économique complètement erratique », dira Paul Tourret, directeur de l'Isemar, dans une introduction en forme de bréviaire « *décapant* ». L'événement a fait la part belle aux solutions qui doivent rendre les ports plus « *efficaces* », non seulement plus frugales et moins énergivores (Dunkerque avec le branchement à quai et le soutage en GNL), mais surtout actives parties prenantes à l'indépendance énergétique de leur territoire en apportant de nouvelles sources énergies (EMR à Brest), vertueuses dès la conception des ouvrages marins (durabilité, réduction des nuisances...) et inventif dans la valorisation des sédiments.

Il fut aussi question de coopération interportuaire (association d'une vingtaine de ports méditerranéens, à l'initiative de Marseille avec le soutien de Toulon) pour rendre plus visible la Méditerranée sur les tracés entre l'Europe et la Chine, ou d'expérience intégrée pour offrir aux investisseurs un point d'entrée unique (création d'une société portuaire autour de Brest et Roscoff en 2019, avec pour actionnaires, la CCI, le Conseil régional de Bretagne et la métropole brestoise). Il s'est aussi agi des dynamiques entreprises ici et là pour construire

son hinterland, qu'il soit subi, transfrontalier ou à partager.

Tout « *hub d'innovation* » qu'il soit, le rendez-vous annuel n'a pas occulté les grands mouvements structurants qui traversent l'économie portuaire et les angles morts du système. La désindustrialisation portuaire, la fin annoncée du « *shoot* » aux hydrocarbures – en somme, tout ce qui fonde les ressources portuaires – rend le modèle économique plus qu'incertain. D'autant que l'instabilité fiscale et budgétaire complique le financement des investissements, dont le rythme devrait pourtant être soutenu. « *Urgente est en tout cas la transformation du modèle dont on sent qu'à terme qu'il peut être menacé* », ne cachera pas Nicolas Trift, de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM). Inévitablement, quand on parle de vision prospective et d'ambition portuaire, les questions de gouvernance ne sont jamais très loin d'autant que le premier Ministre Édouard Philippe les a embarqués dans sa stratégie d'axes et de façades maritimes.

« *Il n'y a pas de déterminisme organique sur la question de la gouvernance* », détaillera Paul Tourret, incomparable dans un exercice de « *y'a qu'à, faut qu'on* ». Sa version du schéma portuaire idéal ? « *Un deal entre l'État et les collectivités laissant à l'une cohérence nationale et aux autres les leviers du développement* ».

□ **Adeline Descamps**

Dossier complet sur les ports du futur à retrouver dans le JMM Magazine d'octobre

L'avenir incertain des droits portuaires espagnols

Depuis l'arrivée à la tête du gouvernement espagnol, le 2 juin 2018, du leader socialiste Pedro Sanchez, un changement est perceptible en matière de droits portuaires. Alors que l'équipe précédente était favorable à une poursuite de la baisse engagée en 2018, le nouveau ministre de l'Équipement, José Luis Abalos, a indiqué que celle-ci « *sera étudiée* ». Ornella Chacón, la nouvelle présidente de Puertos del Estado, l'organisme public de tutelle des ports de commerce, a précisé dans une interview à notre confrère *Diario del Puerto*, publiée le 19 septembre, qu'il fallait aussi tenir compte des besoins en personnel et des programmes d'investissement des autorités portuaires, ajoutant que la baisse des droits en soi n'était pas forcément « *bonne* ». Lors d'un petit-déjeuner organisé à Madrid par ce média, le 25 septembre, elle a affirmé que les baisses se feront « *si c'est possible et s'il y a de la marge* ». La réponse du gouvernement sera à lire dans le projet de loi de finances pour 2019. Le gouvernement antérieur souhaitait en priorité « *transférer* » les gains des autorités portuaires au secteur

24 %

Un nouveau directoire pour l'éditeur d'informatique portuaire Soget

03.10.2018



De gauche à droite : M. Prével, Mme Folliot-Olivier, M. Cornède et M. Steinlé. *Crédit photo Soget*

Suite à l'assemblée générale et au conseil de surveillance qui se sont tenus jeudi 27 septembre au siège de l'entreprise d'informatique portuaire havraise Soget, un nouveau directoire a été nommé.

À la suite de l'assemblée générale et du conseil de surveillance de Soget un nouveau directoire a été constitué le 27 septembre. L'entreprise d'informatique portuaire est éditrice de solutions de digitalisation et d'automatisation des procédures import-export et des échanges sécurisés entre les acteurs privés et publics de la chaîne logistique. Sont nommés membres de ce nouveau directoire Hervé Cornède, directeur général, qui devient président du directoire, Gilles Paumier ayant fait valoir ses droits à la retraite, après 29 ans de services au sein de l'entreprise ; Muriel Folliot-Olivier, secrétaire générale qui est reconduite dans son mandat de vice-présidente ; Julien Prével, directeur des ressources humaines et Jérôme Steinlé, directeur administratif et financier.

Dynamiser l'entreprise

Le conseil de surveillance, présidé par Jean-Louis Le Yondre, également président du Syndicat des transitaires et des commissionnaires en douane du Havre (STH), est composé notamment de représentants des transitaires, d'armateurs et agents maritimes, de courtiers, de manutentionnaires, du Grand Port Maritime du Havre et de l'Union maritime et portuaire du Havre (UMEP).

"Ce nouveau directoire est une équipe solide qui s'engage pour piloter notre organisation et dynamiser l'entreprise. Nous avons l'ambition de poursuivre le développement de solutions à haute valeur ajoutée pour nos clients. Pour cela, notre maîtrise des process métiers et notre excellence technologique constituent des atouts pour nous positionner face aux enjeux de la digitalisation des opérations logistiques", déclare Hervé Cornède.

Transport maritime : CMA CGM prépare la nouvelle réglementation en matière d'émissions

01.10.2018



L'armateur tricolore a pris la décision de privilégier l'utilisation d'un fioul à 0,5 % pour sa flotte tout en investissant dans un certain nombre de scrubbers (systèmes de filtration des fumées) pour ses navires. *Crédit photo CMA CGM*

Afin de répondre à la réglementation Low Sulphur de l'Organisation maritime internationale qui entrera en vigueur au 1er janvier 2020, exigeant des compagnies maritimes une réduction de leurs émissions de soufre de 85 %, CMA CGM a pris des mesures et annonce d'ores et déjà le montant du surcoût.

Après Maersk, c'est au tour de CMA CGM d'apporter sa réponse à la nouvelle réglementation Low Sulphur de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui entrera en vigueur le 1er janvier 2020 et obligera l'ensemble des compagnies maritimes à réduire leurs émissions de soufre de 85 %. Pour y faire face, l'armateur tricolore a pris la décision de privilégier l'utilisation d'un fioul à 0,5 % pour sa flotte tout en investissant dans un certain nombre de scrubbers (systèmes de filtration des fumées) pour ses navires. Il a par ailleurs passé commande pour neuf navires propulsés au GNL, une solution qui lui permettra de réduire de 99 % les émissions de soufre des navires en question.

Un surcoût estimé à 160 USD par EVP

"La mise en place de cette nouvelle réglementation, qui représente une grande avancée environnementale pour notre secteur, touchera l'ensemble des acteurs du transport maritime. Fidèle à ses engagements, le Groupe sera conforme dès le 1er janvier 2020 à la réglementation émise par l'OMI. Dans ce contexte, nous serons forcément amenés à revoir notre politique commerciale concernant les surcharges combustibles", précise Mathieu Friedberg, directeur Central Groupe, direction commerciale et réseaux d'agences.

L'ensemble de ces mesures représente en effet un surcoût estimé aux conditions actuelles à 160 USD par EVP en moyenne, surcoût qui sera récupéré par une application ou un ajustement des surcharges combustibles marché par marché.

Les régions demandent plus de place au sein des exécutifs portuaires

Mercredi 3 Octobre 2018



Lors d'un atelier organisé le 27 septembre à Marseille dans le cadre du Congrès des régions, l'intérêt d'une présence accrue des collectivités dans la gouvernance des ports a mis d'accord élus et opérateurs.

Place aux régions ! Consacrés par la loi Notre (nouvelle organisation territoriale de la République), chefs de file du développement économique en 2015, les conseils régionaux voudraient être mieux considérés au sein des exécutifs portuaires. La loi sur l'économie bleue de 2016 les y pousse, puisqu'elle renforce leur présence au sein des conseils de développement. Mais la gouvernance reste avant tout une affaire d'État. "La gouvernance recoupe des enjeux nationaux, européens voire mondiaux que la région, seule, ne pourrait pas maîtriser, admet Philippe Maurizot, vice-président du conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur (Paca). De même, le financement de l'infrastructure portuaire serait trop lourd pour une collectivité". En Paca, l'État via le contrat de plan État-région 2015-2020 consacre 44 MEUR aux projets portuaires et 64 MEUR aux projets routiers améliorant la desserte du port. Si l'élu ne veut pas réduire le rôle de l'État, ses revendications sont économiques : elles portent essentiellement sur le foncier, une "poule aux œufs d'or", "chasse gardée" des autorités portuaires, sur laquelle "les collectivités n'ont pas leur mot à dire". Paca voudrait aussi un droit de regard sur les investissements du GPM : "Sous 30 MEUR, la région n'a pas son mot à dire sur les projets engagés, rapporte Philippe Maurizot. Nous souhaiterions que ce seuil soit baissé à 15 MEUR".

En Normandie, on ne dit pas autre chose : "L'État français ne s'intéresse pas beaucoup à ses ports, regrette Jean-Baptiste Gastinne, vice-président de la région. Au gré des alternances politiques, il mise sur l'axe Seine pendant quatre ans, puis se détourne vers le Rhin". Mieux associer les régions à la gouvernance contiendrait cette tendance : "Le port du Havre génère 10 % de l'économie normande, observe-t-il. Quel que soit son bord politique, l'exécutif régional ne peut pas oublier le port dans sa stratégie !" Pour Jean-Baptiste Gastinne, c'est

Les régions demandent plus de place au sein des exécutifs portuaires

aussi dans la gestion économique que le conseil régional devrait prendre une meilleure place. En Normandie, la gestion du foncier est aussi un sujet. L' élu craint de voir les autorités portuaires "remplacer la rente pétrolière par les revenus fonciers", pénalisant l'implantation de nouvelles entreprises. Le conseil régional a adressé en début d'année une série de propositions au gouvernement pour améliorer leur participation dans le développement de l'axe Seine (Paris, Rouen, Le Havre). Il attend des réponses lors des prochaines Assises de l'économie de la mer qui se dérouleront à Brest, les 27 et 28 novembre prochains.

"Une vision très financière"

Qu'apporteraient les collectivités à la gestion des ports ? "Les élus sont en quête de retombées économiques, observe Marc Reverchon. En ouvrant la gouvernance des ports aux collectivités, on leur permet de devenir des acteurs forts de l'aménagement de leur territoire", assure-t-il, concédant que l'État, s'il doit garder une place majeure, déploie "une vision très financière" des ports dont "les dividendes générés contribuent à équilibrer les budgets". Laurent Martens connaît bien cette question de la gouvernance des ports. Ancien président du directoire du Grand Port maritime de la Guadeloupe, il a rejoint CMA où il dirige les 40 terminaux dans lesquels l'armateur est partie prenante. "Une seule autorité nationale pour diriger onze ports aussi différents que ceux que compte la France n'est pas idéal, observe-t-il. Le modèle est perfectible, dans un secteur où la réactivité est décisive".

Pour autant, Laurent Martens témoigne de l'emprise des États sur les infrastructures portuaires qui demeurent le modèle majeur à travers le monde. "Dans certains ports américains comme en Chine, la porte est fermée à double tour pour les opérateurs privés !", note-t-il. En France, CMA CGM est présent dans cinq ports en métropole et quatre outre-mer. "La réactivité du système français est beaucoup trop longue par rapport à ce dont nous avons besoin, poursuit le directeur. Lorsque nous achetons un bateau, nous avons deux ans pour préparer son accueil. Or il faut cinq à dix ans à l'État pour répondre aux demandes, eu égard à la réglementation, au schéma de décision et aux arbitrages budgétaires".

"La gouvernance des ports recoupe des enjeux nationaux, européens voire mondiaux"

Associer les autorités locales au secteur privé au sein des organes de décision portuaires pourrait au moins accélérer la prise de décision. À Anvers, où le conseil d'administration de la société anonyme qui dirige le port, composé de douze membres, associe des entreprises aux représentants de la ville, on respecte en outre un principe d'indépendance : "Nous avons désigné six grands entrepreneurs du territoire, mais qui ne travaillent pas directement sur le port, afin de limiter les conflits d'intérêt", explique Marc Delbeke, qui représente le port d'Anvers en France.

La gouvernance n'est pas figée. "Les directions portuaires sont sorties de leur tour d'ivoire, résume Antoine Frémont, directeur de recherche à l'IFSTTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux). Le temps où chaque port faisait son business dans son coin n'est pas si loin !", conclut-il, observant que "désormais, les établissements appliquent moins une logique d'ingénierie pour se tourner vers les territoires".



Contacts:

Union Maritime et Portuaire

@: umep@ceiba-gp.com