

Jean CHAPON

Les Mardis de la Mer – Séance du mardi 11 mars 2014

Observations sur les conséquences de la réforme du système portuaire français pour la compétitivité des ports maritimes ; considération sur le coût de passage portuaire

A la suite de l'exposé de M. le Président Jacques Trorial

I – La compétitivité d'un port est conditionnée par le coût du transport de bout en bout. Ce coût comprend

- Celui du transport maritime
- Celui du passage
- Celui du pré et post acheminement (par voie terrestre ou autre), étant précisé que certains éléments du coût de passage portuaire sont payés par le transporteur maritime et/ou celui de pré et post acheminement, et sont implicitement pris en compte par ces derniers dans les prix qu'ils facturent à la marchandise.

Ces coûts doivent comprendre des éléments qualitatifs (la durée du transport, maintien de la marchandise en bon état...) que le chargeur sait valoriser – au moins en ordre de grandeur.

- Le coût du transport maritime est toujours sérieusement conditionné par les caractéristiques des navires utilisables, lesquels dépendent de la capacité des ports desservis à les accueillir. Donc dépendent de l'aménagement du port considéré et de ses équipements.
- Le coût du transport « intérieur » est conditionné par les caractéristiques des infrastructures utilisables. Contrairement à l'aménagement des ports, les voies de desserte terrestre dépendent rarement de l'autorité portuaire et sont réalisées par l'Etat et par les collectivités Territoriales « terrestres ».

II – Le coût du passage portuaire est constitué par tout ce que doit payer la marchandise ;

à l'importation

- depuis l'arrivée des navires sur rade jusqu'à la sortie de la marchandise de l'enceinte portuaire (ou inversement pour l'exportation)
- Pour un état donné de l'aménagement du port et de ses liaisons avec l'hinterland, le coût du passage portuaire comprend les éléments suivants :
  - pilotage, remorquage, lamanage
  - consignation du navire/courtage
  - droits de port sur le navire et sur la marchandise
  - manutention/stockage à terre et acheminement jusqu'à / depuis la limite terre port (y compris le coût de l'immobilisation du navire)
  - frais administratifs à la charge directe de la marchandise (transit/etc...)

- Ces éléments représentent en général les % suivants, du coût de passage portuaire
- pilotage – 10 à 15 % selon les ports (selon qu'il s'agit de ports sur le littoral ou de ports intérieurs)
- remorquage 5 à 10 % selon les ports (intérieurs ou sur le littoral)
- lamanage 1 à 2 % selon les ports
- consignation / courtage quelques %
- droits de port – marchandises diverses/conteneurs 7 à 8 %
  - pondéreux solides en vrac 10 à 12 %
  - pondéreux liquides en vrac 12 à 15 %
- manutention / stockage / acheminement jusqu'à l'enceinte terrestre du port
  - marchandises diverses / conteneurs 50 / 60 %
  - pondéreux solides en vrac 33 / 40 %
  - pondéreux liquides en vrac 10 / 15 %
- frais administratifs + ou - 10 %

On constate donc que ce que perçoit l'autorité portuaire est limité

- aux droits de port
- à des locations d'engins de manutention
- à des redevances domaniales

Mais dans tous les cas, cette part n'excède pas 10 à 20 % du coût de passage.

Tous les autres éléments du coût de passage relèvent des prestations effectuées par des opérateurs privés et constituent, quel que soit le trafic considéré, l'essentiel du coût de passage portuaire.

III – C'est dire que je rejoins pleinement les propos du Président Jacques Trorial sur l'opportunité de toutes les réformes de notre système portuaire – prononcées par les lois de 1992, 2005 et 2008 – qui ont fait de l'organisation actuelle la condition nécessaire pour que nos ports retrouvent leur compétitivité.

Mais ces réformes ne sont pas les conditions suffisantes, et les divers acteurs – publics et privés – ont tous leur rôle à jouer pour que « l'essai soit transformé ».

- L'Etat et les autorités portuaires – et plus largement les autorités publiques (européennes, nationales et locales) doivent mettre en œuvre les moyens financiers nécessaires pour permettre à nos ports de recevoir les navires les mieux adaptés aux trafics – notamment des unités de grande taille, et pour doter nos ports de liaisons appropriées avec leur hinterland.

A noter que la réalisation de nouvelles infrastructures adaptées à la taille des navires augmentent les droits de port, mais ces derniers pèsent peu dans le coût du passage portuaire – et surtout le coût du

transport maritime diminue fortement avec la taille des navires donc le coût de bout en bout est sensiblement diminué !

Là aussi, sachant que des infrastructures adaptées sont la condition nécessaire de l'accueil de trafics assurés par de grands navires, mais que l'existence de telles infrastructures n'est pas une condition suffisante. En effet, encore faut-il que les trafics aient intérêt à passer par le port, c'est-à-dire qu'ils y trouvent non seulement les infrastructures nécessaires mais aussi les services de qualité rendus par des opérateurs compétents.

Les opérateurs privés dont l'intervention représente la majeure partie du coût de passage portuaire doivent faire les efforts nécessaires (méthode, productivité, ...) pour réduire le prix de leurs interventions qui représente la majeure partie du coût du passage portuaire.

C'est à cette double « satisfaction des besoins » que la nouvelle organisation de notre système portuaire permettra effectivement à nos ports de retrouver et d'assurer leur compétitivité, en faisant de la réforme et aussi des actions des entités publiques et privées concernées, la condition « nécessaire et suffisante ».

IV – Cela-dit, une autre condition me paraît s'imposer pour obtenir ce résultat : elle résulte du rapport sur « la mise en œuvre des projets portuaires pour y développer durablement les activités logistiques et industrielles » d'octobre 2013 élaboré par les Conseils Généraux des Ministères de l'Écologie et de l'Industrie.

Ce document montre – par des indications précises – comment la stricte application de nos textes d'ordre public (concernant notamment l'environnement) a bloqué les réalisations de certains aménagements, qui auraient pourtant contribué à la compétitivité de nos ports, ... à comparer avec l'application souple des textes « européens » qui a permis à Rotterdam ou Anvers de réaliser les aménagements (de très grande importance) jugés nécessaires.

Pouvons-nous espérer une réaction efficace de nos Pouvoirs publics ? on pourrait en douter quand on voit le faible écho médiatique provoqué par ce rapport – y compris dans la presse spécialisée dans le domaine des ports ? et même dans les organismes portuaires ?

Il est cependant indispensable que les responsables politiques et les autorités portuaires réagissent plus fermement pour mettre fin à des pratiques – voire à des textes – qui se sont avérés fatals pour la réalisation de projets portuaires pourtant bien nécessaires !

V – En conclusion, avec les réformes effectuées au cours des dernières années pour l'organisation de notre système portuaire, nous sommes incontestablement sur la bonne voie – et je redis mon accord avec les propos du Président Jacques Trorial.

Il n'en est pas moins nécessaire que tant pour ce qui est de l'État et des autorités portuaires, et de tous les opérateurs publics et privés de nos ports, des actions sont indispensables pour que nos ports deviennent véritablement compétitifs par rapport aux concurrents étrangers, et constituent effectivement « le poumon efficace de notre économie ».