

*Le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional (CESER) est l'Assemblée consultative, instituée par la loi du 05 juillet 1972, placée au côté du Conseil Régional, avec lequel il constitue la Région.*

*Composé de membres issus d'organisations socioprofessionnelles diverses représentant la société civile organisée et reconnus pour leurs compétences, leur sens de l'intérêt général et leur expérience, le CESER est un lieu d'écoute, d'échange, un laboratoire d'idées pour répondre aux besoins des citoyens.*

*Le dialogue instauré doit permettre d'aboutir à une vision partagée de l'intérêt régional, au-delà de tout clivage.*

*Les avis du CESER, rendus dans le cadre d'une saisine obligatoire de la Présidente de Région ou d'une autosaisine, constituent de véritables outils d'aide à la décision publique.*



**Assemblée Plénière du CESER Occitanie / Pyrénées-Méditerranée  
31 janvier 2017**

**QUELLE STRATÉGIE ET QUELLE GOUVERNANCE PORTUAIRES  
EN OCCITANIE / PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE ?**

Avis adopté

Rapporteur : **Pierre CHATEL**

**Conseil Economique, Social et Environnemental Régional  
Occitanie / Pyrénées-Méditerranée**



## **SOMMAIRE**

**EXTRAIT DU DISCOURS INTRODUCTIF DE MONSIEUR JEAN-LOUIS CHAUZY PRESIDENT  
DU CESER OCCITANIE**

### **AVIS**

**QUELLE STRATÉGIE ET QUELLE GOUVERNANCE PORTUAIRES  
EN OCCITANIE / PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE ?**

**EXPLICATIONS DE VOTE**

**REVUE DE PRESSE**



## **EXTRAIT DU DISCOURS INTRODUCTIF DE MONSIEUR JEAN-LOUIS CHAUZY PRESIDENT DU CESER OCCITANIE /PYRENEES-MEDITERRANEE**

Madame la Présidente de la Commission Finances, représentant la Présidente de Région,

Madame, Monsieur le Conseiller,

Madame, Monsieur,

Première assemblée plénière pour cette 2<sup>ème</sup> année de mandat du CESER dans la période transitoire, nous sommes réunis aujourd'hui pour adopter plusieurs projets d'avis : le premier a trait au projet de budget primitif 2017 de la Région Occitanie ; le second est relatif à « Quelle stratégie et quelle gouvernance portuaires en Occitanie / Pyrénées-Méditerranée? », et les 3 autres concernent les projets de schémas régionaux (Schéma régional de développement économique, d'innovation et d'internationalisation, Schéma régional de l'enseignement supérieur, de la recherche et de l'innovation, le Contrat de Plan régional de développement des formations et de l'orientation professionnelles).

Nous avons pu mener à bien ces différents travaux dans des délais améliorés, le Conseil régional nous ayant communiqué les rapports environ 15 jours avant notre séance plénière d'aujourd'hui. Les bonnes relations instaurées entre la Présidente de la Région Carole DELGA et le Directeur Général des Services Simon MUNSCH traduisent cet état de fait. Nous étions même dès décembre 2016 destinataire de l'avant-projet de SRDEII, ce qui nous a permis d'entamer notre réflexion et de transmettre le 22 décembre à la Présidente de Région les premières remarques du CESER sur cet avant-projet. Cet après-midi, Daniel THEBAULT présentera la contribution au SRDEII mais je peux d'ores et déjà vous dire que la Région a pris en compte dans le schéma proposé certaines remarques du CESER émises en décembre.

Dans l'attente du projet de SRESRI, nous communiquons également à Carole DELGA au même moment la note « Promouvoir l'alternance dans l'enseignement supérieur » - fruit des réflexions de la Commission Enseignement supérieur – Recherche – adoptée par le Bureau du 5 décembre 2016.

(...)

### **Un enjeu économique majeur pour la région : les ports de commerce**

Notre nouvelle grande région présente des atouts exceptionnels. Au-delà des secteurs moteurs de l'économie (agriculture, agroalimentaire, industrie...), l'ouverture sur la mer Méditerranée, dont les ports sont le point d'ancrage, constitue une chance pour le renforcement de l'économie régionale. La Région a un avenir maritime.

Il y a en région 3 ports de commerce maritime, 1 port fluvial, 5 ports de pêche et 66 ports de plaisance qui couvrent des activités diverses : pêche, commerce, transport de passagers, croisières, nautisme, etc.

La Région est propriétaire des ports maritimes de Sète et de Port-La Nouvelle depuis 2007 et a fait des investissements afin de développer les performances logistiques au bénéfice de l'économie régionale.

Le port de Port-Vendres et le port fluvial de l'Ardoise relèvent d'autres autorités portuaires (respectivement, Conseil départemental des Pyrénées-Orientales et Voies Navigables de France).

Les ports littoraux, fluviaux, terrestres constituent un levier de croissance économique pour l'ensemble du territoire, ils sont en effet à la fois outils de communication tant pour le transport de passagers que pour les marchandises, lieux d'échanges intermodaux et zones d'activités où les produits peuvent être manutentionnés, stockés et transformés. Ces raisons amènent les pouvoirs publics à se pencher sur leur organisation, que ce soit au niveau national (Grands Ports Maritimes) ou local (Ports décentralisés).

Le projet d'avis « Quelle stratégie et quelle gouvernance portuaires pour la région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée ? » a été réalisé par la Commission Méditerranée présidée par Marc CHEVALLIER que je remercie, ainsi que les conseillers et le chargé de mission Nicolas DEPOIX, pour ce travail de qualité qui, je l'espère, s'il est adopté, aidera le Conseil Régional à renforcer sa politique portuaire ambitieuse.

Il vous sera présenté par le rapporteur Pierre CHATEL.

**La région Occitanie dispose d'un potentiel portuaire qui doit s'exprimer des Pyrénées au Rhône au travers d'une stratégie logistico-portuaire ambitieuse qui favorise la complémentarité des plateformes portuaires de commerce, et recherche une meilleure synergie entre acteurs publics et investisseurs privés. Il s'agit de mettre en place une gouvernance unique des ports répondant à une ambition régionale nouvelle. Ce point a été rappelé dans notre projet d'avis sur le Budget primitif 2017.**

Le tissu économique offre des opportunités qui doivent trouver des débouchés vers la Méditerranée dans une perspective de logistique intégrée.

**Qu'il s'agisse de la propriété des ports de commerce, de leur mode d'exploitation, de la gouvernance ou encore d'un schéma directeur, le CESER appelle de ses vœux l'ensemble des acteurs politiques, institutionnels et portuaires à prendre rapidement un cap permettant une prise de décisions prometteuses d'un fort développement économique, social et environnemental.**

Le Plan Littoral 21 lancé en juillet 2016 par la Région, en cours de finalisation, prévoit de "moderniser les infrastructures touristiques et portuaires" et a pour objectif de concilier croissance économique et développement durable, innovation et préservation de l'environnement.

La mise en place du Parlement de la mer de la grande Région à Sète, instance unique en France, permet d'assurer un échange permanent entre les résidents de la mer et contribue à placer l'économie littorale au cœur du développement régional.



Dans le budget primitif 2017 de la Région, cette dernière affiche sa volonté de développer l'économie maritime, de mener une politique portuaire ambitieuse par diverses mesures que le CESER a saluées :

- sur la base des orientations du plan littoral 21, un important budget (79 M€ en AP) est alloué à la croissance bleue pour 2017.
- pour les ports de commerce, le niveau d'investissement est conséquent : 50 M€ pour le terminal passager du port de Sète, investissement d'avenir ; par ailleurs, des travaux sont annoncés pour la mise en place d'un espace portuaire ferroviaire sur le port de Sète et le recrutement d'un opérateur de fret ferroviaire et constituent une avancée dans la poursuite d'une stratégie régionale de l'intermodalité du transport de marchandises.

Concernant le port de Port-la-Nouvelle, les études pour l'extension du port sont en attente de l'issue des scrutins électoraux, ce que le CESER comprend. Le CESER apprécie que le Conseil régional relie le projet d'extension au développement de la filière de l'éolien flottant.

La Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée mène ainsi une politique portuaire ambitieuse et constante qui prépare son avenir. Son objectif est de favoriser l'économie, l'emploi et l'installation de nouvelles entreprises.

Nous présenterons ce rapport aux services de la Région et en ferons la promotion, il constituera une aide précieuse à la décision, c'est le premier avis de la nouvelle commission créée il y a un an.



**QUELLE STRATÉGIE ET QUELLE GOUVERNANCE PORTUAIRES  
EN OCCITANIE / PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE ?**

Avis adopté

Suffrages exprimés : 203

**Pour : 198**

**Contre : 0**

**Abstention : 5**

Rapporteur : **Pierre CHATEL**

**Conseil Economique, Social et Environnemental Régional  
Occitanie / Pyrénées-Méditerranée**



Cet Avis a été élaboré sous l'autorité de la **Commission « Méditerranée » du CESER**, présidée par Marc Chevallier. Elle adresse ses remerciements aux personnes qui ont bien voulu alimenter sa réflexion :

Monsieur **Bernard BALLESTER**,  
Président de la CCI de Narbonne

Monsieur **Eric BANEL**,  
Délégué Général des Armateurs de France

Monsieur **Jean-Louis BOUSCAREN**,  
Membre élu au Bureau de la CCI de Nîmes

Monsieur **Jean-François BROU**,  
Président de l'Observatoire Régional des Transports (ORT)

Monsieur **Olivier CARMES**,  
Directeur Général de l'Etablissement Public Régional du Port de Sète

Monsieur **Nicolas CHARTRE**,  
Responsable de la Direction du développement durable à Direction Rhône-Saône de Voies Navigables de France (VNF)

Monsieur **Jean-François CHATEL**,  
Directeur Général de la CCI de Narbonne

Madame **Fabienne CHAUVINEAU**,  
Directrice du syndicat mixte de la plateforme multimodale MP<sup>2</sup>

Monsieur **Didier CODORNIU**,  
Vice-Président du Conseil Régional Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, en charge de l'économie maritime, du littoral et des aéroports

Monsieur **Michel COLOMBIE**,  
Directeur Général d'AGENIA et membre de l'association Eurosud Transport

Monsieur **Philippe DEISS**,  
Directeur Général du syndicat mixte des Ports Normands Associés (PNA)

Madame **Adeline FOURRIER**,  
Chargée de Mission au CEPRALMAR

Monsieur **Jean-Claude GAYSSOT**,  
Ancien Ministre des Transports et ancien Conseiller Régional Languedoc-Roussillon

Monsieur **Matthew HERBERT**,  
Chargé de Mission au CEPRALMAR

Monsieur **Jean-François HOLLEY**,  
Chargé de Mission au CEPRALMAR

Madame **Béatrice JOURDE**,  
Présidente de l'Union Maritime du Port de Sète

Monsieur **Didier KRUGER**,  
Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement  
et du Logement (DREAL) Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

Monsieur **Mathieu LAFAGE**,  
Chargé de Mission du syndicat mixte de la plateforme logistique Grand Sud

Monsieur **Sauveur MARINO**,  
Directeur des Equipements de la CCI de Nîmes

Monsieur **Vincent MARTIN**,  
Directeur Général de la CCI de Nîmes

Monsieur **Eric MASCLE**,  
Président-Directeur Général du Comptoir Languedocien de Transit et de Manutention (CLTM)

Monsieur **Bernard MAZUEL**,  
Délégué Général de l'Union des Ports de France

Madame **Sylvie MERIC**,  
Directrice Administrative du CEPRALMAR

Monsieur **Michel MOLY**,  
Vice-Président du Conseil Départemental des Pyrénées Orientales

Monsieur **Pascal MONCHO**,  
Directeur du syndicat mixte de la plateforme logistique Eurocentre

Monsieur **Pascal PINET**,  
Directeur Général Adjoint du Conseil Régional Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, en charge de  
l'aménagement durable, de la mer, des transports et mobilités

Monsieur **Joël POU**,  
Directeur des investissements du Conseil Départemental des Pyrénées Orientales

Monsieur **Edouard RAYMOND**,  
Elu en charge du port de Port-Vendres à la CCI de Perpignan et des Pyrénées Orientales

Madame **Marie TCHAKERIAN**  
Directrice de la Mer au Conseil Régional Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

La Commission « **Méditerranée** »

**Le Bureau**

**Président**

Marc CHEVALLIER

**Vice-Président**

Chantal GAUTHIER

**Secrétaire**

Virginie GALLIGANI

**Les membres**

Linda ADRIA	Francis GUITARD
Martine AGULHON	Georges JULES
Monsieur Serge ALMERAS	Abdelkader KETTOU
Alain ALPHON-LAYRE	Bruno LAFAGE
Jean BERTIN	Annie LLOVERAS
Jean-François BLANCHET	Claude LOPEZ
Serge CAMBOU	Michel MAUREL
Bernard CASSAGNET	Jacques MESTRE
Pierre CHATEL	Sylvie MICHEL
Bernard DELRAN	Albert MOULET
Alain DI CRESCENZO	René MOUYSSSET
Bernard FOURCADE	Marie-Noëlle NEEL
Alain FOURNES	Philippe ORTIN
Guy GIVA	Xavier PETRACHI
Joëlle GLOCK	Elisabeth ROBUSTELLI
José GOMEZ	Josiane ROSIER





## TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES .....	3
INTRODUCTION .....	1
1. LE CONTEXTE PORTUAIRE MONDIAL ET LES TENDANCES A L'ŒUVRE .....	4
1.1. Généralités sur le contexte portuaire mondial .....	4
1.2. La révolution du conteneur .....	5
1.3. La bataille des ports se gagne à terre.....	6
2. LE CONTEXTE PORTUAIRE FRANÇAIS .....	6
2.1. La faiblesse des ports français.....	6
2.2. Du port outil au port propriétaire .....	8
2.3. Le paysage institutionnel actuel des ports français .....	9
3. LES PORTS DE COMMERCE REGIONAUX, AU CŒUR D'UN CONTEXTE MEDITERRANEEN .....	10
3.1. Généralités sur la Méditerranée .....	10
3.2. Un rôle croissant des pays hors Union Européenne .....	12
3.3. L'avènement de grands « hubs » en Méditerranée .....	12
3.4. Un redéploiement des lieux de production au plus près des bassins de consommation .....	13
4. LES PORTS REGIONAUX, UNE FORCE MAL MAITRISEE .....	14
4.1. Approche globale des ports régionaux.....	14
4.2. Présentation détaillée des ports et infrastructures .....	15
4.2.1. Le port de Sète .....	15
4.2.2. Le canal du Rhône à Sète .....	18
4.2.3. Le port de Port-La Nouvelle.....	19
4.2.4. Port de Port-Vendres.....	22
4.2.5. Port fluvial de l'Ardoise .....	23
4.3. Une volonté affichée du Conseil Régional de faire de la Région une puissance maritime ...	25
4.4. Au-delà des ports de commerce, quelles sont les infrastructures « Logistique » en Occitanie ?.....	26
4.5. Eléments de diagnostic de la stratégie portuaire et logistique régionale .....	28
4.5.1. Un manque de cohérence et de lisibilité dans la stratégie portuaire régionale .....	28
4.5.2. Un besoin de coordination des acteurs de la chaîne logistique .....	31
4.5.3. Une Région qui doit affirmer un rôle proactif dans la promotion d'une filière logistique régionale	33
5. ANALYSE DETAILLEE DE LA GOUVERNANCE PORTUAIRE .....	34
5.1. Quels ont été les résultats des transferts de compétences des ports décentralisés ? .....	34

5.2.	Quelles sont les missions des nouvelles autorités portuaires décentralisées, les relations avec l'Etat et les gestionnaires des ports ? .....	35
5.3.	Propriétaire – concédant et exploitant - concessionnaire .....	35
5.4.	Comment les concédants choisissent leurs concessionnaires ? .....	37
5.5.	Quel partage des risques dans le cadre d'une Délégation de Service Public (DSP) ?.....	38
5.6.	Focus sur la gouvernance des ports décentralisés de la Région Normandie .....	38
5.7.	Focus sur la gouvernance des ports décentralisés de la Région « Hauts de France ».....	40
5.8.	Focus sur la gouvernance des ports décentralisés de la Région Bretagne.....	40
5.9.	Au-delà de la gouvernance, quels sont les outils existants en matière de coopération portuaire et inter-portuaires ? .....	42
5.9.1.	Qu'est-ce qu'un « Conseil Portuaire » ? .....	42
5.9.2.	Complément sur la coordination interportuaire (GIP / GIE) .....	43
5.10.	Conclusion sur la gouvernance.....	46
5.11.	Quelles sont les hypothèses envisageables en termes de gouvernance et de coordination dans la Région Occitanie ? .....	47
5.11.1.	Au niveau de l'autorité portuaire.....	47
5.11.2.	Au niveau du mode de gestion.....	47
5.11.3.	Au niveau de la gestion par port (en cas d'absence de gestion commune de l'ensemble des ports) .....	50
5.11.4.	Au niveau de la coordination portuaire et interportuaire.....	50
6.	LE POINT DE VUE DES DIFFERENTS ACTEURS REGIONAUX .....	51
6.1.	Le Conseil Régional Occitanie / Pyrénées-Méditerranée .....	51
6.2.	L'Etablissement Public Régional (EPR) du Port de Sète.....	52
6.3.	La Chambre de Commerce et d'Industrie de Narbonne .....	52
6.4.	La Chambre de Commerce et d'Industrie de Perpignan, du Département des Pyrénées Orientales et de la plateforme multimodale MP <sup>2</sup> .....	53
6.5.	Voies Navigables de France (VNF).....	54
6.6.	La Chambre de Commerce et d'Industrie de Nîmes (gestionnaire du port fluvial de l'Ardoise via une Convention d'Occupation Temporaire accordée par VNF).....	54
6.7.	Eurosud Transport et l'Observatoire Régional des Transports (ORT) .....	55
6.8.	La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) ..	57
6.9.	Les plateformes logistiques Eurocentre et Grand Sud .....	58
6.10.	Les armateurs de France .....	59
6.11.	L'Union des Ports Français .....	60
6.12.	Monsieur Jean-Claude GAYSSOT.....	60
7.	LES PRECONISATIONS DU CESER .....	61

7.1. Une Région Autorité Portuaire pour l'ensemble des ports de commerce régionaux .....	61
7.2. Mettre en œuvre une gouvernance unique pour la gestion des ports de commerce régionaux .....	62
7.3. Mettre en place de véritables instances de coordination portuaire et interportuaires qui puissent rassembler la communauté portuaire à la fois sur chaque port (Conseils Portuaires) mais également au niveau interportuaires (Comité de Pilotage Stratégique Régional) .....	66
7.4. Elaborer un « Schéma Logistico-Portuaire Régional » qui formalise l'ensemble de la politique régionale en faveur des ports de commerce et, plus généralement, de la logistique liée au fret des Pyrénées au Rhône .....	67
CONCLUSION.....	69
GLOSSAIRE.....	71



## INTRODUCTION

Expression d'une mondialisation des échanges, le commerce mondial par voie maritime est en croissance continue depuis plusieurs décennies. L'espace marin se caractérise par des trafics importants des navires de commerce, sur les axes nord-sud / sud-nord et est-ouest / ouest-est.

Le poids de l'économie maritime en France est considérable, supérieur à celui de l'industrie automobile. Le socle de l'économie maritime compte environ 450 000 emplois en 2012, soit 1,7 % de l'emploi total en France et plus de 8 % des emplois maritimes de l'Union européenne<sup>1</sup>. Ils recouvrent une multitude d'activités, qu'elles soient traditionnelles (pêche, conchyliculture, construction navale, activités portuaires, transport maritime...) ou émergentes (énergies marines renouvelables, biotechnologies...).

Plus de 70 % des importations et exportations de la France s'effectuent par le mode maritime et 102 millions de tonnes de marchandises sont transportées chaque année pour un chiffre d'affaires de 6,5 milliards d'euros. Par ailleurs, le transport par mer est le moyen de transport commercial le plus sûr et le moins nocif pour l'environnement. Il est sept fois moins polluant et sept fois moins consommateur d'énergie que le transport routier<sup>2</sup>.

La Méditerranée permet des échanges de produits manufacturés entre l'Europe et l'Asie et l'approvisionnement de l'Europe en produits énergétiques à partir des pays du Golfe. Chaque année, 25% du volume mondial de transport maritime commercial et 30% du trafic mondial de transport pétrolier maritime traversent la Méditerranée. Les capacités de transport ont augmenté de plus de 50% entre 1997 et 2006. Plusieurs phénomènes sont à constater tels que la montée en puissance du transport par conteneur, l'augmentation de la taille et de la vitesse des navires, l'efficacité améliorée des systèmes de manutention et la recherche d'une efficacité logistique à terre toujours plus importante.

Le rôle des ports de commerce au service de l'économie régionale est primordial. A la fois outils de communication tant pour le transport de passagers que pour les marchandises, lieux d'échanges intermodaux et zones d'activités où les produits peuvent être manutentionnés, stockés et transformés, les ports constituent un levier de croissance économique indéniable pour l'ensemble du territoire, qu'ils soient « littoraux » mais également « fluviaux », voire « terrestres ». Ces raisons amènent les pouvoirs publics à se pencher sur leur organisation, que ce soit au niveau national (Grands Ports Maritimes) ou local (Ports décentralisés).

La progression du transport maritime a eu pour conséquences la concentration des flux sur de grandes plateformes et la création de « mégaports », en Asie comme en Europe. Ce mouvement a été accompagné et intensifié en France par la politique qui a différencié les statuts des Grands Ports Maritimes (GPM) et les Ports Décentralisés / Ports d'Intérêt National (PIN), produisant des effets de distorsion de moyens qui ont, à terme, fragilisé les plus petits. Cette évolution impose au niveau régional une réflexion sur le rapprochement et la coopération entre les ports pour être en mesure de se confronter à la concurrence des plus grands.

---

<sup>1</sup> Source : INSEE, « Insee Première » n°1573, 03/11/2015

<sup>2</sup> Source : Armateurs de France

Avec 220 kilomètres de côtes sur la Méditerranée, depuis la frontière espagnole jusqu'au débouché du Rhône, la Région Occitanie bénéficie d'une situation privilégiée et possède de nombreux atouts. Le territoire dispose en effet de 3 ports de commerce maritime, 1 port fluvial, 5 ports de pêche et 66 ports de plaisance qui couvrent des activités diverses : pêche, commerce, transport de passagers, croisières, nautisme, etc.

Le transfert depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007 de la propriété des ports de Sète et Port-La Nouvelle à la Région a été l'occasion d'engager une politique structurelle d'accompagnement de la mutation des espaces portuaires régionaux afin d'en développer les performances logistiques au bénéfice de l'économie régionale. En effet, la place des ports dans la filière logistique régionale est structurante et, sous la poussée de la massification croissante des flux, celle-ci ne pourra prospérer que si les ports disposent à la fois de bonnes capacités de traitement et de transit tout en s'intégrant dans une stratégie régionale ambitieuse.

Cependant, malgré un volontarisme affiché par le Conseil Régional, la gestion actuelle des ports régionaux souffre d'un déficit de connexion aux réseaux d'activités et d'une absence de vision stratégique liée notamment à une gouvernance non unifiée. Cette situation ne permet pas de valoriser les plateformes portuaires à leur juste valeur, en particulier au regard de la concurrence de grands ports voisins. A ce titre, les marges de progression des trafics sont incontestables.

Le potentiel portuaire de la Région doit désormais s'exprimer des Pyrénées au Rhône au travers d'une stratégie qui favorise la complémentarité des plateformes portuaires de commerce, évite les concurrences stériles, recherche une meilleure synergie entre les acteurs publics et les investisseurs privés et qui s'appuie sur une force industrielle nouvelle au service de l'économie régionale. En effet, les opportunités offertes par le tissu économique de la nouvelle « Grande Région » doit trouver des débouchés vers la Méditerranée dans une perspective de logistique intégrée, moteur d'une croissance durable.

Dans ce contexte, les conseillers du CESER ont souhaité analyser en détails l'ensemble des composantes de l'offre portuaire de l'Occitanie et plus particulièrement les ports de commerces régionaux : Sète et Port-La Nouvelle (propriétés du Conseil Régional), Port-Vendres (propriété du Conseil Départemental des Pyrénées Orientales) et le port fluvial de l'Ardoise (propriété de Voies Navigables de France).

La problématique générale de l'étude se retrouve dans son titre. Il s'agit en effet de répondre à la question fondamentale : quelle est la meilleure stratégie et gouvernance portuaire pour la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée ?

De cette question centrale découlent plusieurs questions complémentaires :

- Quelle est la gouvernance la plus adaptée à une stratégie portuaire globale ?
- Quelles synergies entre les acteurs publics (autorités portuaires, gestionnaires) et privés (chargeurs, armateurs, logisticiens) ?
- Quelle intégration dans une stratégie logistique régionale ?

L'avis élaboré par la Commission Méditerranée tente ainsi d'approfondir le contexte juridique, économique et technique dans lesquels évoluent les ports de commerce en Europe, en France et en Méditerranée ainsi que de mieux cerner les attentes des chargeurs, armateurs et plus généralement des professionnels du transport maritime, de la logistique et des transports (parties 1 à 3).

Il cherche également à mieux connaître et caractériser les ports de commerce régionaux (statuts, nature et évolutions des trafics, atouts-faiblesses, opportunités de développement) et la politique du Conseil Régional (partie 4).

Ce rapport aborde en détails la question de la gouvernance des ports en France et dans la Région. Il vise à mettre en relief les limites de l'organisation actuelle et propose des pistes d'amélioration pour une stratégie portuaire et logistique au niveau régional (partie 5).

Les dernières parties du rapport sont consacrées au recensement des points de vue des acteurs auditionnés (partie 6) et aux préconisations des conseillers à destination de l'exécutif régional pour définir une stratégie portuaire régionale performante (partie 7).

Pour élaborer cet avis, les conseillers du CESER ont construit leur réflexion à partir de leur point de vue et analyse issus de l'audition de nombreux acteurs et experts en lien avec le sujet (Cf. liste des personnes auditionnées ci-avant) ainsi qu'au travers des diverses publications relatives à l'économie portuaire régionale et nationale.



*Le port de Port-La Nouvelle (source : audition de la CCI de Narbonne le 18/11/2016)*

# 1. LE CONTEXTE PORTUAIRE MONDIAL ET LES TENDANCES A L'ŒUVRE

Une étude sur la stratégie régionale des ports de commerce régionaux s'inscrit nécessairement dans un contexte plus large d'évolution du commerce maritime mondial et des tendances qui sont à l'œuvre depuis plusieurs années.

## 1.1. Généralités sur le contexte portuaire mondial

Les grands ports mondiaux sont le reflet du commerce mondial de marchandises. Vastes et complexes, ils sont devenus des maillons clés d'une économie mondialisée où la course au gigantisme des navires et des infrastructures doit permettre une massification et une fluidité maximale des échanges, 90% des échanges mondiaux de marchandises (en tonnes) étant réalisés par voie maritime. 10 milliards de tonnes de marchandises se sont échangées en 2014 à travers le monde, soit un doublement en 20 ans<sup>3</sup>.

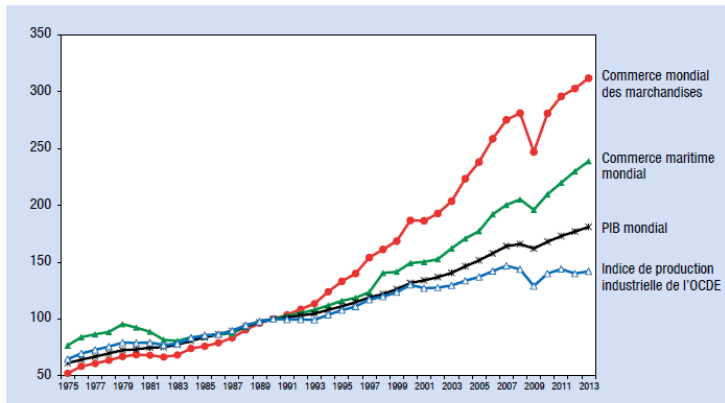
Tableau 1.3 Évolution du trafic maritime international, diverses années (En millions de tonnes chargées)

Année	Pétrole et gaz	Principaux vrac <sup>a</sup>	Autres marchandises solides	Total (toutes marchandises)
1970	1 440	448	717	2 605
1980	1 871	608	1 225	3 704
1990	1 755	988	1 265	4 008
2000	2 163	1 295	2 526	5 984
2005	2 422	1 709	2 978	7 109
2006	2 698	1 814	3 188	7 700
2007	2 747	1 953	3 334	8 034
2008	2 742	2 065	3 422	8 229
2009	2 642	2 085	3 131	7 858
2010	2 772	2 335	3 302	8 409
2011	2 794	2 486	3 505	8 784
2012	2 841	2 742	3 614	9 197
2013	2 844	2 920	3 784	9 548

Source: Tableau établi par le secrétariat de la CNUCED à partir de données fournies par les pays ayant soumis un rapport et de données publiées sur les sites Web de l'État, du secteur portuaire et de sources spécialisées. Les données ont été révisées et actualisées pour tenir compte de l'amélioration des rapports, avec des chiffres plus récents et de meilleurs renseignements concernant la ventilation par type de marchandises. Les chiffres pour 2013 sont des estimations fondées sur des données préliminaires ou sur l'année la plus récente pour laquelle des données étaient disponibles.

<sup>a</sup> Minéral de fer, céréales, charbon, bauxite/alumine et phosphate naturel. Les données de 2006 et des années suivantes sont basées sur diverses éditions de *Dry Bulk Trade Outlook*, publié par Clarkson Research Services.

Graphique 1.1 Indice de production industrielle de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) et indices du PIB mondial, du commerce mondial de marchandises et du commerce maritime mondial, 1975-2013 (1990 = 100)



Source: Graphique établi par le secrétariat de la CNUCED, à partir des Principaux indicateurs économiques de l'OCDE, juin 2014; du Rapport sur le commerce et le développement 2014 de la CNUCED; de l'Étude sur les transports maritimes (diverses éditions) de la CNUCED; du tableau A1a) de l'appendice du rapport de l'OMC; et du communiqué de presse 721 de l'OMC, 14 avril 2014, *Le commerce mondial en 2013 et les perspectives pour 2014*.

Les espaces portuaires sont devenus des millefeuilles où s'additionnent les activités physiques, industrielles, services publics et privés dans de multiples secteurs économiques. Ils sont à la fois des zones de contacts et des points d'éclatement où s'opère la conversion du transport maritime vers d'autres modes au travers des infrastructures présentes sur le territoire (route, chemin de fer, voie fluviale navigable) ou vers des activités annexes et installations industrielles<sup>4</sup>.

En fonction de leur densité et des activités qu'ils génèrent, les ports peuvent être considérés comme « mondiaux » ou « régionaux ». Dans tous les cas, leur attractivité dépend de multiples considérations telles que : qualité des équipements et de la gestion, coût de l'utilisation et des

<sup>3</sup> Source : Armateurs de France

<sup>4</sup> Serge SUR, « Les Grands Ports, territoires de la mondialisation », Questions internationales n°70 « Les grands ports mondiaux », décembre 2014



services, facilité d'accès, multimodalité et rapidité de diffusion sur l'arrière-pays, vitesse des rotations, climat social, niveau d'activité économique du pays d'accueil.

Depuis une vingtaine d'années, les réseaux maritimes de l'économie mondiale connaissent une évolution considérable.

- Les Etats-Unis importent des biens de consommation et exportent des matières premières.
- L'Asie produit, consomme, exporte et transporte.
- Le Proche et Moyen Orient fournissent des produits pétroliers.
- L'Europe élabore et achète des produits à forte valeur ajoutée.

L'Asie orientale et la zone Pacifique polarisent désormais plus de deux tiers des manutentions portuaires planétaires.<sup>5</sup> La répartition géographique des flux maritimes au niveau des grandes régions du monde montre le passage assez net d'une domination Atlantique (Europe, Amériques) à une domination Pacifique (bipolarisation Asie/Europe). Entre 1890 et 2008, l'Asie dans son ensemble passe de 6 % à 38 % du total des flux, pour ravir le premier rang mondial à l'Europe à partir de 1995<sup>6</sup>.

Si, par le passé, certains ports ont pu bénéficier de bons résultats en raison de leurs caractéristiques géographiques ou de leur position dans un espace économique privilégié, la hiérarchie est fragile car soumise à une forte concurrence mondiale et l'émergence des nouvelles « places fortes » asiatiques depuis une vingtaine d'année démontre que les routes maritimes ne sont pas figées dans le très long terme.

Longtemps basée sur le dynamisme industriel et commercial du territoire dans lequel il demeurait, la puissance d'un port se mesure désormais dans sa capacité à concentrer, massifier et éclater les flux avec le maximum d'efficacité en mettant ainsi en valeur « des lieux aux qualités avant tout logistiques et techniques au détriment de la dimension géopolitique des flux<sup>7</sup> ».

## 1.2. La révolution du conteneur

Apparu à la fin des années 50, le conteneur a considérablement modifié l'approche des transports maritimes mondiaux. Sa généralisation à la fin du siècle dernier a bouleversé les transports maritimes et les ports. Il s'agit d'une boîte métallique standardisée d'une longueur de vingt pieds (soit 6,096 mètres). L'équivalent vingt pieds (EVP) est donc le sigle conventionnel par lequel est désigné un conteneur ou son équivalent. En 2014, il s'échangeait 679 millions d'EVP dans les ports contre 225 millions en 2000<sup>8</sup>.

Une statistique illustre l'intensité de ce changement : 8 porte-conteneurs de 14 000



<sup>5</sup> Yann ALIX et Frédéric CARLUER, « Méga-Ports : le basculement asiatique du commerce maritime mondial », questions internationales n°70, décembre 2014

<sup>6</sup> César DUCRUET, « réseau maritime mondial et hiérarchie portuaire », questions internationales n°70, décembre 2014

<sup>7</sup> César DUCRUET, « réseau maritime mondial et hiérarchie portuaire », questions internationales n°70, décembre 2014

<sup>8</sup> Source : Banque Mondiale, « Trafic de conteneur dans les ports », (<http://donnees.banquemondiale.org/indicateur/IS.SHP.GOOD.TU>)

EVP avec un équipage de 200 marins à bord transportent autant de marchandises entre l'Europe et l'Asie que 140 cargos des années 1960 avec 6500 marins à bord<sup>9</sup>. Malgré une vitesse largement inférieure à celle de l'avion, le transport maritime favorise la circulation à flux tendu de conteneurs sur des bateaux toujours plus grands et des ports toujours plus adaptés à ce gigantisme comme ceux de Singapour ou de Tanger.

### 1.3. La bataille des ports se gagne à terre

La puissance d'un port peut s'observer au regard du territoire qu'il peut irriguer. La vraie puissance d'un port se joue dans sa relation à l'arrière-pays (« hinterland ») et dans ses possibilités de massification et de multimodalité des flux. La notion de « réseau portuaire » prend tout son sens et peut s'illustrer par la constitution de plateformes multimodales insérées dans les réseaux terrestres.

Ce constat n'est pas nouveau mais de plus en plus d'actualité. Aujourd'hui plus que jamais, les ports essaient d'élargir leur zone d'influence, en grignotant celle de leurs concurrents. Les ports du Nord, renforcent leurs liaisons vers l'intérieur de l'Europe, et même jusqu'en Russie et en Chine (Anvers a lancé une liaison ferroviaire en mai 2011 vers Chongqing)<sup>10</sup>. En France, Le Havre, Rouen et Paris entendent jouer la synergie de l'axe Seine. La constitution du GIE « HAROPA » en 2012 est une première réponse opérationnelle.

#### Qu'est-ce qu'un « hinterland » ?

Comme le rappelle aussi Yann Bouchery dans un article issu de la revue « Questions internationales », l'« hinterland » ou arrière-pays, est la région continentale desservie par un port. Il joue un rôle essentiel pour l'ensemble des acteurs de la chaîne logistique maritime, en particulier concernant les flux de conteneurs. La généralisation du conteneur a également eu comme impact de « favoriser l'émergence du transport intermodal continental ». Ces derniers peuvent en effet facilement passer d'un mode de transport à un autre et être ainsi transportés de manière efficace sur des distances plus importantes. Il en résulte un accroissement de la compétition entre les ports, davantage de destinations pouvant être desservies par plusieurs ports. Dans ce contexte, la facilité d'accès à l'hinterland devient l'un des éléments clés pour la compétitivité d'un port.

Le port doit ainsi rechercher à améliorer le développement de plateformes multimodales pour faciliter l'accès à son hinterland en utilisant au mieux les atouts multimodaux du territoire (réseaux ferrés, autoroutes, voies navigables). Les compagnies maritimes sélectionnent les terminaux portuaires en fonction de leur capacité à décharger rapidement les navires. Ces terminaux étant rémunérés sur la base du nombre de mouvement réalisés depuis/vers ces navires, il leur est primordial d'optimiser les cadences<sup>11</sup>.

Pour un port, une stratégie permettant de faciliter l'accès à l'hinterland implique de s'engager dans le développement de plateformes multimodales et notamment via le transport combiné rail-route et/ou transport fluvial, permettant ainsi de limiter la part modale de la route pour le transport de marchandises et limiter ainsi la pression sur les infrastructures routières souvent saturées<sup>12</sup>.

## 2. LE CONTEXTE PORTUAIRE FRANÇAIS

### 2.1. La faiblesse des ports français

<sup>9</sup> Problèmes économiques (n°3084, février 2014)

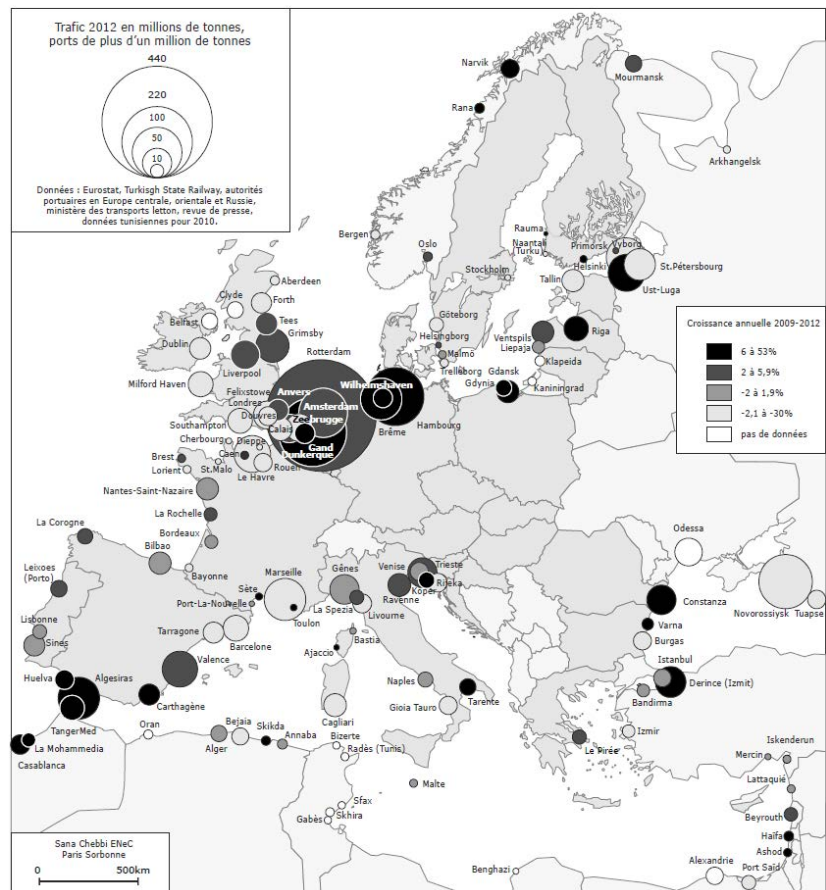
<sup>10</sup> Sylvain ETAIX, « Compétitivité portuaire : où en sont les ports français ? », mai 2012, Paru sur « Le blog du commerce international »

<sup>11</sup> Yann BOUCHERY, « l'hinterland : un maillon clé pour la logistique maritime », Questions internationales n°70, décembre 2014

<sup>12</sup> La Documentation Française, Dossier : « Les ports maritimes au cœur de la mondialisation », février 2015

Dans ce contexte de massification des échanges, de conteneurisation, d'optimisation de la logistique dans l'arrière-pays et de basculement asiatique du commerce maritime mondial<sup>13</sup>, les ports français apparaissent sous-dimensionnés au regard de la dimension effective du pays dans le commerce mondial. En termes de trafic total, les ports français ne sont que 5<sup>ème</sup> des ports de tous les Etats de l'Union Européenne et même au 7<sup>ème</sup> rang pour les trafics conteneurisés.

Le 1<sup>er</sup> port Français, Marseille, ne cesse de chuter dans la hiérarchie européenne<sup>14</sup>. Il fut pourtant le 2<sup>ème</sup> port européen derrière Rotterdam (100 millions de tonnes de marchandises en 1973 contre 80 à 90 millions de tonnes à ce jour).



La France n'a pas su faire émerger de grand port sur son littoral. L'essentiel des volumes marchandises (conteneurs ou vrac) passe par l'Europe du Nord : Rotterdam, Anvers, Hambourg, Bremerhaven. Ces quatre ports représentent à eux seuls près de 89 % du trafic européen<sup>15</sup>.

=> **La France possède pourtant des atouts maritimes indiscutables** : jouissant de la première zone économique exclusive<sup>16</sup> mondiale avec les États-Unis, le pays occupe une place de carrefour au centre de l'Europe de l'ouest. Possédant le plus long linéaire côtier d'Europe, la France est le seul pays à être ouvert sur quatre façades maritimes, avec des ports placés à des endroits stratégiques sur chacune d'elle : Dunkerque sur la mer du Nord, le Havre sur la Manche, Nantes/Saint-Nazaire, Bordeaux et La Rochelle sur la façade atlantique, et Marseille sur la façade méditerranéenne.

Les raisons de cette situation sont complexes et plusieurs travaux témoignent des handicaps dont souffrent nos plateformes portuaires.

Les raisons invoquées recouvrent plusieurs dimensions parmi lesquelles :

- une absence de vision stratégique de l'Etat concernant les Grands Ports Maritimes,
- des investissements insuffisants,

<sup>13</sup> Yann ALIX et Frédéric CARLUER, « Méga-Ports : le basculement asiatique du commerce maritime mondial », questions internationales n°70, décembre 2014

<sup>14</sup> www.lantenne.com, « Classement des ports mondiaux »

<sup>15</sup> Thibaut DE JAEGER, « Les ports, cet atout que la France délaisse au mépris de sa compétitivité », paru sur l'Usine Nouvelle, mars 2015

<sup>16</sup> Selon la Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer signée le 10 décembre 1982, une zone économique exclusive (ZEE) est un espace maritime sur lequel un État côtier exerce des droits souverains en matière d'exploration et d'usage des ressources. Elle s'étend à partir de la ligne de base de l'État jusqu'à 200 milles marins (environ 370 km) de ses côtes au maximum.

- une réputation négative sur la fiabilité sociale (malgré les réformes portuaires),
- des dessertes terrestres pas au niveau et une multi-modalité défaillante,
- un coût de passage globalement plus élevé que la moyenne des concurrents européens
- une adaptation ratée à la révolution du trafic de conteneur et de la logistique en réseau supposée pour l'adaptation à ce type de trafic (zones logistiques vastes et multimodales)
- une gouvernance longtemps inadaptée pour les Grands Ports Maritimes jusqu'à la réforme de 2008

La loi du 4 juillet 2008 crée 7 « Grands Ports Maritimes » (GPM), anciennement dénommés « ports autonomes » (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Bordeaux, La Rochelle, Nantes et Rouen). Les outillages de manutention (grues et portiques) ont été transférés via des négociations de gré à gré entre les grands ports maritimes et les opérateurs portuaires. Sur le plan social, la loi du 4 juillet impose également le transfert des personnels de manutentions (grutiers et portiqueurs) des GPM aux opérateurs privés. Les ports décentralisés n'ont pas bénéficié de cette loi. Non seulement ils ont gardé leur outillage et personnel, mais ils ont également supporté le coût de la nouvelle convention collective négociée dans le cadre de cette loi.

## 2.2. Du port outil au port propriétaire

Une typologie des modèles de gouvernance portuaire en Europe permet de distinguer principalement deux grandes catégories :

- la gouvernance dite du **port propriétaire (landlord port)**, dans laquelle l'autorité portuaire publique conserve des fonctions de planification et de régulation mais laisse le secteur privé assurer l'exploitation. Les ports du nord de l'Europe font partie de cette catégorie. En effet, ces derniers ont été progressivement « privatisés » en créant des sociétés ouvertes au secteur privé, mais dans lesquelles les autorités locales, restent majoritaires dans les conseils de surveillance.
- la gouvernance dite du **port outil (tool port)**, dans laquelle l'autorité portuaire, en plus de ses missions régaliennes, est également propriétaire des équipements portuaires (terminaux, grues, portiques, etc.) et les met à disposition des opérateurs.

Au cours des dernières années, le modèle du « port propriétaire » s'est progressivement imposé en Europe, en raison notamment du tarissement des capitaux publics et de la montée en puissance d'opérateurs internationaux associant armateurs et manutentionnaires.

Tous les ports français, jusqu'au début des années 2000, se situaient clairement dans le second modèle. Il était marqué par le poids très fort de l'État et la faible implication du territoire dans les décisions stratégiques du port. La réforme de 2008 est venue bouleverser ce schéma, non sans douleur pour les acteurs de la communauté portuaire, qu'ils soient partisans ou opposés à la réforme.

**Du port « régalien » au port « public-privé »**

« La France, Etat de tradition régaliennne, a longtemps considéré les ports comme des biens publics. A ce titre, les ports étaient donc propriété de la Nation et levier indispensable pour le développement économique du territoire national. Cette conception, même si elle fut rapidement assouplie par l'appel aux initiatives locales, au travers des concessions accordées aux CCI, a conduit à une gouvernance de plus en plus décalée par rapport aux réalités du monde, d'autant qu'elle s'est accompagnée, au motif d'un net renforcement des besoins d'investir avec la poussée du gigantisme et la percée de la conteneurisation, d'une reprise en main complète des plus grands ports par l'Etat, grâce à la loi sur les ports autonomes en 1965. Mais les résultats commerciaux finalement décevants de ces derniers et la privatisation des fonctions opérationnelles se généralisant dans le monde, ont poussé le gouvernement français à modifier ses points de vue. Deux tendances s'imposent alors : la décentralisation des ports les plus modestes, dont le processus est achevé depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, l'abandon des outillages aux mains d'opérateurs privés dans les Grands Ports Maritimes, par le biais de conventions de terminaux, selon les cadres inscrits dans la loi du 4 juillet 2008.»

(L'espace politique, « les mutations récentes de la gouvernance des ports français sous la pression des contraintes internationales », Jacques GUILLAUME)

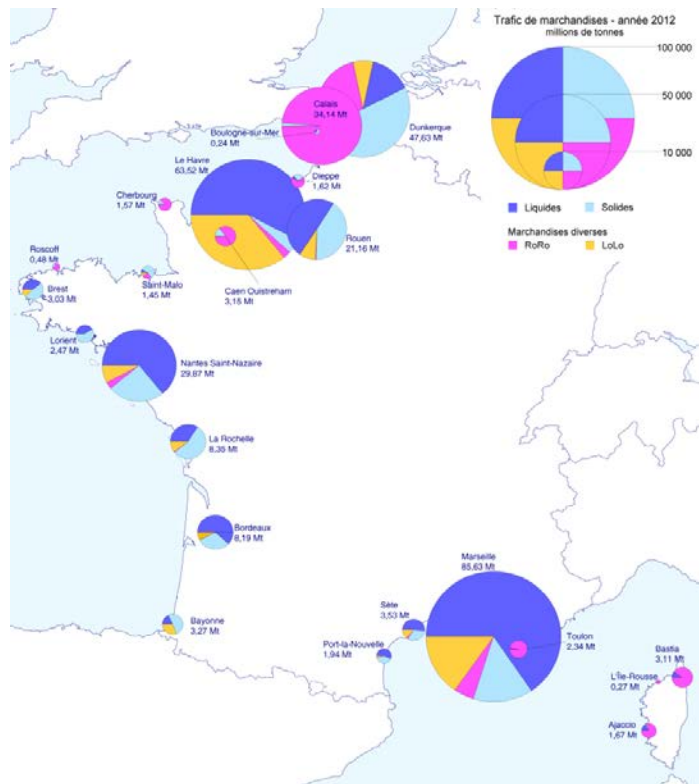
**2.3. Le paysage institutionnel actuel des ports français**

Avant 1983, tous les ports maritimes étaient de la compétence de l'Etat. Avec les lois de décentralisation de 1983 :

- Les communes deviennent compétentes pour créer, exploiter et aménager les ports de plaisance,
- Les départements deviennent responsables de nombreux ports de commerce ou de pêche.
- L'Etat conserve la responsabilité directe des ports d'intérêt national et assure la tutelle des ports autonomes.

La loi de décentralisation de 2004 et la loi du 4 juillet 2008 ont modifié considérablement l'organisation des ports maritimes français.

Aujourd'hui, les ports de commerce les plus importants sont sous la responsabilité de l'Etat : en métropole, ils prennent le statut de « Grand Port Maritime » (GPM) qui s'est substitué en octobre 2008 à celui de Port Autonome. Les grands ports maritimes sont des établissements publics de l'Etat, installés sur de vastes sites portuaires. Ils ont vocation à exercer leurs activités à l'intérieur d'un périmètre géographique propre. Ils traitent plus de 80 % du trafic maritime de marchandises.



Source : Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer (DGITM)

A côté des GPM, on retrouve donc les Ports Décentralisés, anciens « Ports d'Intérêt National ».

Ainsi, le nouveau volet de décentralisation établi par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales précise dans son article 30 que les ports dits « d'intérêt national » ont été transférés au 1er janvier 2007, en « pleine propriété » et à titre gratuit, aux collectivités territoriales ou à leurs groupements. On en dénombre plus de 500. Il s'agit majoritairement de ports de plaisance mais également pour certains d'entre eux d'importants ports de pêche ou de commerce. Les différentes collectivités concernées sont :

- les Régions,
- les Départements,
- les Intercommunalités et syndicats mixtes,
- les Communes.

La carte ci-dessus illustre le trafic total des ports de commerce métropolitains. On y constate qu'avec 35 millions de tonnes transportées en 2012, le port décentralisé de Calais possède un trafic comparable, voire supérieur à ceux des Grands Ports Maritimes (essentiellement dû au trafic des ferries avec Douvres en Angleterre).

Le trafic des ports décentralisés reste largement inférieur à ceux des Grands Ports Maritimes. En effet, le tonnage cumulé des 26 ports décentralisés de commerce représente 20% du tonnage total transitant par les ports français. Ils ne pèsent que 5,5% du total national des marchandises diverses en conteneurs ou en lots chargés en Lo/Lo<sup>17</sup>.

Trois ports décentralisés ont un trafic de conteneurs significatif : Brest, (notamment de l'exportation des industries agroalimentaires), Sète et Port-Vendres (fruits à l'importation). Ils représentent environ 2 % du total national.

ports	trafic total 2012, en milliers de tonnes	dont vrac (hors matériaux marins et marchandises diverses)
Calais	34 147	525
Sète	3 605	3 455
Bayonne	3 233	3 233
Caen Ouistreham	3 184	536
Bastia	3 114	314
Brest	3 033	2 976
Lorient	2 475	1 960
Port La Nouvelle	1 900	1 900
Cherbourg	1 890	189
Dieppe	1 845	190
Ajaccio	1 746	346
Saint Malo	1 451	1 061
Toulon	1 300	0
Les sables d'Olonnes	965	709
Rochefort-Tonnay Charente	769	716

Source : rapport parlementaire de la Sénatrice Odette HERVIAUX, « Enjeux et perspectives de la décentralisation portuaire », mars 2014

### 3. LES PORTS DE COMMERCE REGIONAUX, AU CŒUR D'UN CONTEXTE MEDITERRANEEN

Les ports de commerce de l'Occitanie font partie de cet ensemble des ports décentralisés. Ils s'inscrivent dans un contexte méditerranéen en évolution et empreint d'une forte concurrence entre les différentes plateformes.

#### 3.1.Généralités sur la Méditerranée

La « mer du milieu des terres » est un espace traditionnel d'échanges entre les pays riverains mais également entre les espaces géopolitiques auxquels ils appartiennent : Europe, Maghreb, Machrek notamment et le reste du monde.

<sup>17</sup> « Lift-On/Lift-Off (Lo/Lo) : (dé)chargement vertical des navires (généralement sur des navires équipés de grues ou sur les porte-conteneurs). Par opposition au « Roll-On/Roll-Off » : (dé)chargement des marchandises en les faisant rouler depuis une rampe



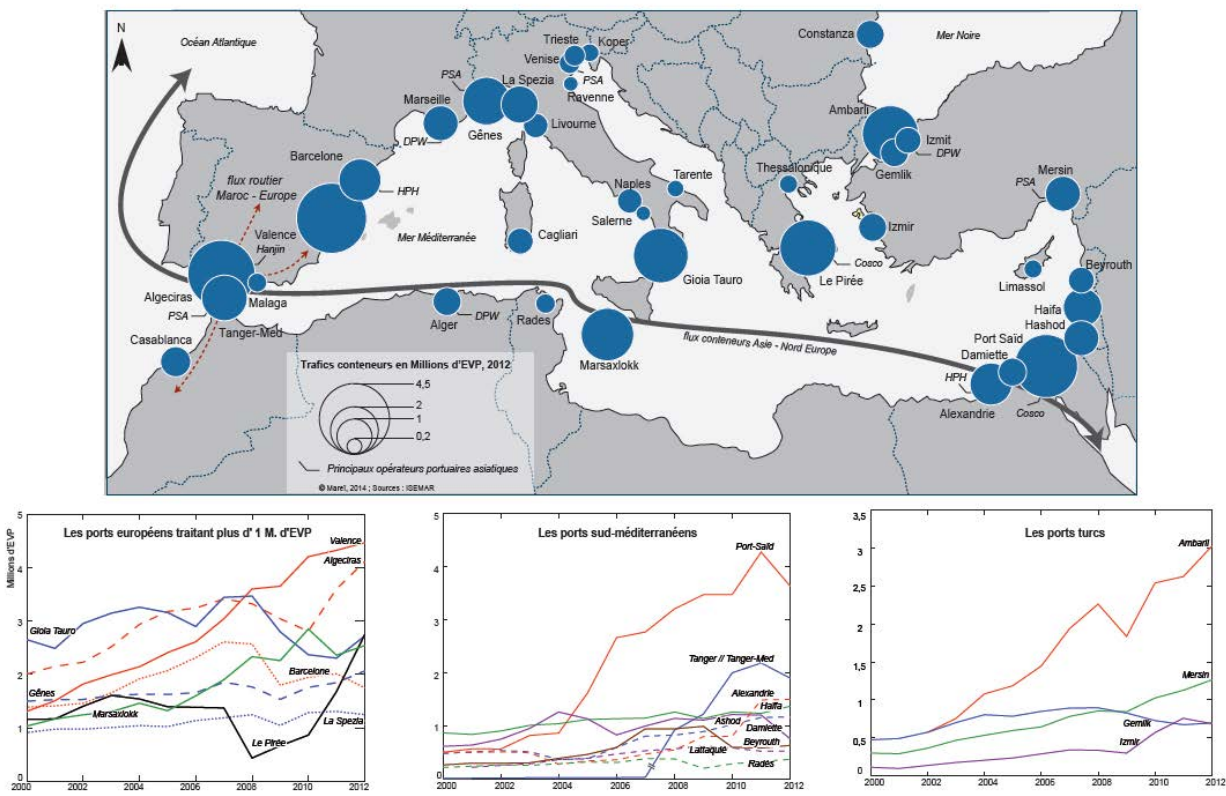
Ces échanges sont en constante évolution, et sous les effets conjugués de la pression démographique, de la croissance économique et de l'ouverture des marchés, ils se sont au cours des années récentes intensifiés en raison notamment d'un accroissement des flux de marchandises entre l'Europe et l'Asie.

L'essor de l'Asie orientale a eu pour conséquence de redonner une place centrale à la Méditerranée dans les échanges maritimes mondiaux. La route conteneurisée (permettant les échanges de produits manufacturés) entre l'Asie orientale et l'Europe est la première en volume devant la route transpacifique. L'Asie orientale en est le cœur, l'Inde constituant à terme un relais de croissance non négligeable. La Méditerranée participe aussi à la route entre l'Asie du Sud-Est, l'Inde, le Golfe (pour l'approvisionnement en produits énergétiques) et la côte est de l'Amérique du Nord *via* le canal de Suez. Elle permet enfin d'assurer des échanges nord-sud entre ses deux rives ou plus largement entre l'Europe et l'Afrique. Elle retrouve ainsi une place de carrefour et d'échanges entre les mondes européen, asiatique et africain *via* l'ensemble arabo-persique<sup>18</sup>.

Chaque année, 25 % du volume mondial de transport maritime commercial, et 30 % du trafic mondial de transport pétrolier maritime traversent la méditerranée. Les capacités de transport maritime en circulation en Méditerranée ont augmenté de plus de 50 %, entre 1997 et 2006<sup>19</sup>.



**CARTOGRAPHIE ISEMAR**  
**La Méditerranée maritime et portuaire (2000-2012)**



<sup>18</sup> Source : Antoine FREMONT, « Les ports, leviers de développement ? Opportunités sur la rive sud de la Méditerranée », *Afrique contemporaine* 2/2010 (n° 234), p.59-71

<sup>19</sup> Les transports maritimes de marchandises en Méditerranée : perspectives 2025, Plan Bleu, mai 2010

## 3.2. Un rôle croissant des pays hors Union Européenne

La région portuaire méditerranéenne connaît ainsi un dynamisme exceptionnel caractérisé par le rôle croissant des pays hors de l'Union européenne dans ces organisations nouvelles du transport maritime. La construction de Tanger-Med a permis d'amener le port à une capacité de 8 millions d'EVP en 2015. En Algérie, l'opérateur portuaire Dubaï Ports World – DPW - prévoit de moderniser les terminaux conteneur d'Alger et de Djen-Djen afin d'offrir une meilleure insertion de l'Algérie sur les marchés conteneurisés. En Turquie, les travaux d'extension du port de Mersin devraient offrir une capacité supplémentaire de 3,9 millions d'EVP en Méditerranée orientale<sup>20</sup>.

## 3.3. L'avènement de grands « hubs » en Méditerranée



Le port de Tanger-Med (source : [www.tpma.ma](http://www.tpma.ma))

Le fait le plus marquant en Méditerranée est l'avènement de **grands « hubs » de transbordement**<sup>21</sup> : Tanger-Med, Algésiras, Valence, Gioia Tauro, Marsaxlokk (Malte), Damiette et Port-Saïd en Égypte au débouché du canal de Suez, et dans une moindre mesure Cagliari, Tarente ou Le Pirée. Le rôle de ces ports, à l'image des hubs aériens, est de concentrer les escales de navires de tailles différentes, en provenance d'origines géographiques variées et vers des destinations multiples.

L'objectif est d'assurer le remplissage des plus gros navires dont la capacité ne cesse d'augmenter en concentrant les trafics sur quelques axes principaux tout en offrant aux clients des destinations multiples grâce au transbordement sur des navires plus petits. Leur essor illustre le rôle de carrefour joué par la Méditerranée dans le commerce maritime mondial des conteneurs. Avec Tanger Med, le Maroc mène une opération de très grande ampleur, qui n'est pas seulement portuaire, mais qui utilise le port comme un outil de développement et d'aménagement du territoire. Tanger Med est un port entièrement nouveau, situé à 30 kilomètres environ à l'ouest de l'enclave espagnole de Ceuta et qui n'est séparé de la rive européenne que par les 17 kilomètres du détroit de Gibraltar<sup>22</sup>.

La montée en puissance des *hubs* méditerranéens permet ainsi de distinguer deux types de port dans le bassin<sup>23</sup> :

- d'une part, les *hubs* situés sur l'axe principal est-ouest de navigation et affichant des taux de transbordement extrêmement élevés (tels que Algesiras avec 95 % de transbordement, Port Saïd 85 % ou Marsaxlokk 90%),

<sup>20</sup> ISEMAR, Note de synthèse n°163, « La Méditerranée sous le regard de la conteneurisation », mars 2014

<sup>21</sup> Transbordement : déchargement de marchandises d'un navire vers un autre navire ou moyen de transport

<sup>22</sup> Antoine FREMONT, « Les ports, leviers de développement ? Opportunités sur la rive sud de la Méditerranée », *Afrique contemporaine* 2/2010 (n° 234), p. 59-71

<sup>23</sup> ISEMAR, Note de synthèse n°163, « La Méditerranée sous le regard de la conteneurisation », mars 2014



- d'autre part, d'importants ports de chargement avec *hinterland* (tels Barcelone, Valence, Gênes ou Marseille), capables de recevoir de grands navires *feeders* (2000-3000 EVP) et de fournir des services logistiques et d'expédition des marchandises vers leur arrière-pays, à l'instar des ports de l'Europe du Nord.

### **3.4. Un redéploiement des lieux de production au plus près des bassins de consommation**

En parallèle de l'accélération de la massification des flux et de la spécification des trafics, une tendance inverse apparaît ces dernières années pour certains biens de consommation, à savoir un redéploiement des lieux de production au plus près des bassins de consommation. Cette tendance à la « relocalisation » des entreprises de production peut représenter une opportunité pour dynamiser les flux de courtes distances et mettre en valeur les ports « hinterlands » qui sauront tirer parti des niches de marchés et s'inscrire ainsi dans un contexte local.

-----

Ce contexte méditerranéen contraint les ports de taille modeste qui souhaitent rester compétitifs, au redéploiement de leurs capacités pour répondre à des trafics sur mesure et faire face aux exigences de flexibilité des principaux chargeurs. Ainsi, les ports qui tireront « leur épingle du jeu » seront ceux qui seront en capacité :

- d'offrir des plateformes structurantes d'échanges dans leur hinterland proche,
- et/ou d'éclater les marchandises en transfert rapide via une logistique multimodale en réponse pertinente aux exigences de développement durable et de compétitivité de coûts de desserte terrestre via un transport rapide du port à la destination finale,
- de nouer des liens solides avec les ports des rives sud et orientales de la Méditerranée et plus généralement avec les « hubs » multimodaux sur l'ensemble du pourtour méditerranéen.

Un support de cours<sup>24</sup> du Master « Géographie, Aménagement, Environnement et Logistique des Echanges » (Université Paris 4 Sorbonne), réalisé par Raymond WOESSNER, résume la problématique des ports en Méditerranée :

*« C'est à la faveur de la conteneurisation que la problématique portuaire est remise d'aplomb [en Méditerranée]. Ou avec certains marchés spécialisés comme la voiture neuve (navires rouliers). Les principes sont simples : océan global, opérateurs globaux, landlord port, technicité, massification des flux multimodaux vers l'arrière-pays, notamment via des ports secs (ou plateformes d'éclatement modal). Une hiérarchie s'établit entre les ports hubs et les ports de feeding. Malheur aux petits, qui décrochent, à moins de développer des niches de marché. Seuls les ports les plus puissants réussissent cette mutation. Toutefois, rien n'est impossible, comme le montre l'émergence très rapide de Zeebrugge (Belgique) ou celle de Terneuzen (Belgique). »*

---

<sup>24</sup> Source : <http://www.tlte.paris-sorbonne.fr>

Dans ce cadre, les ports régionaux auront une carte à jouer en se positionnant sur des marchés de niche, en jouant la complémentarité entre plateformes et en lien avec les « ports hubs » de plus grande envergure en Méditerranée au travers notamment du « Feeding ».

#### Qu'est-ce que le « Feeding » ?

Le « feeding » est le processus de collecte et de distribution des conteneurs dans les nombreux ports secondaires délaissés par l'organisation des lignes océaniques autour de quelques grands ports desservis par des navires de plus en plus grands. Les navires « feeder » assurent les va-et-vient avec les ports moyens et petits des régions à la marge des grands flux de conteneurs<sup>1</sup>.

L'ensemble des grandes compagnies qui exploitent des lignes transocéaniques attendent des ports des services *feeders* de qualité, offrant un large choix de destinations desservies de façon régulière et fiable. Bien que consommant peu de foncier, le transbordement exige des investissements importants sur des plateformes bien équipées, notamment pour les opérations d'aiguillage<sup>1</sup>. Les ports de la Méditerranée ont massivement investis le créneau, à l'image de Valence, Algésiras et surtout Tanger.

## 4. LES PORTS REGIONAUX, UNE FORCE MAL MAITRISEE

### 4.1. Approche globale des ports régionaux

Sur le périmètre de l'ancienne Région Languedoc-Roussillon, à l'exception de quelques poches industrielles, l'économie régionale a longtemps souffert d'un déficit d'équipements structurants permettant d'accompagner son développement. Dans les dernières décennies, la rareté des investissements en infrastructures et équipements a obéré les conditions de développement et d'implantation d'entreprises défavorisant ainsi l'essor d'une économie productive, ceci malgré les opportunités offertes par le positionnement régional et son offre en infrastructures de transports.

Ainsi les ports régionaux, portes d'entrée sur le territoire, font véritablement figure de « petit poucet » dans le panorama du commerce international : en 2014, l'ensemble des ports du Languedoc-Roussillon a traité un peu moins de 6 millions de tonnes, comparé aux 82 millions de tonnes pour le Grand Port de Marseille et aux 46 millions de tonnes pour Barcelone.

Dans le cadre de la Région Occitanie, de nouvelles perspectives se dessinent au travers de la puissance industrielle de l'ex-Région Midi-Pyrénées et de son dynamisme économique. Les ports régionaux réunis devront prendre en compte cette donnée nouvelle pour nouer des liens avec les chargeurs présents sur le territoire et proposer des offres adaptées et concurrentielles. Il s'agira notamment de démontrer la fiabilité et la qualité de leurs prestations par rapport aux ports voisins.

## 4.2. Présentation détaillée des ports et infrastructures

### 4.2.1. Le port de Sète

**Historique** : initié par Henri IV mais réalisé sous Louis XIV, le port de Sète bénéficie d'un site remarquable sur la Méditerranée. Propriété de l'État et confié en gestion à la CCI de Sète, le port de commerce a atteint les 8 millions de tonnes de trafic en 1981 grâce notamment à la présence de la raffinerie Mobil Oil de Frontignan. Suite à la fermeture en 1986 de cette usine, le port a décliné faute d'investissements de la part de l'État.



Le port de Sète (source : EPR Port de Sète)

Le port de Sète est, depuis le 1er janvier 2007, la propriété de la Région. Elle exerce désormais les rôles d'autorité portuaire et d'autorité concédante. Le 1<sup>er</sup> janvier 2008, la Région crée l'Etablissement Public Régional Port Sud de France pour la gestion des ports de commerce et de pêche, en remplacement de la CCI de Sète-Frontignan. Le 1<sup>er</sup> janvier 2011, la plaisance est intégrée à l'activité de l'EPR. Un contrat de gestion cours jusqu'en 2020.

#### **Les installations :**

- des accès nautiques sécurisés sur 722 hectares de plan d'eau,
- 1 sea-line<sup>25</sup> reliant le terminal pétrolier de Frontignan,
- 10 terminaux spécialisés sur 140 hectares,
- 3 590 mètres de linéaires de quai,
- un port en eau profonde accessible aux navires jusqu'à 240 m de long,
- 20 postes à quai sur 6 bassins dont 4 postes Ro/Ro,
- 80.000 m<sup>2</sup> d'entrepôts privés et publics spécialisés (engrais, tourteaux, terminal frigo, groupage/dégroupage, pâte à papier, bétails...),
- 17.000 m<sup>2</sup> d'aire de stockage pour les conteneurs,
- 250.000 m<sup>2</sup> de terre-pleins pour les stockages de colis lourds/conventionnels.

#### **Les trafics :**

Le port de Sète est un port « multi-trafics » sans spécialité marquée si ce n'est l'activité passagers (ferry avec le Maroc et activité « croisières »), arrivant en 8<sup>ème</sup> position des ports français. Le port accueille trois activités : pêche, plaisance, commerce dans des espaces adaptés mais en relation étroite avec la ville pour la partie plaisance et pêche.

<sup>25</sup> Sea-line : canalisation sous-marine servant au transport d'hydrocarbures

Evolution du trafic maritime du Port de Sète												
Total entrées + sorties	2001	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2014	2015	Evolution 2014-2015	Evolution 2008-2015	Evolution 2001-2015
Trafic Total (en tonnes)	4 046 945	3 420 413	3 270 626	3 060 041	2 932 527	3 395 701	3 605 157	3 270 993	3 751 421			
Dont vracs liquides	1 880 494	1 447 757	1 494 643	1 414 988	1 613 007	1 829 130	1 767 176	1 485 738	1 690 725	14,7%	22,6%	-7,3%
Dont vracs solides	1 515 728	1 634 072	1 435 107	1 292 385	995 700	1 092 047	1 102 849	1 323 123	1 399 311	13,8%	19,5%	-10,1%
Marchandises diverses	650 723	338 584	340 876	352 668	323 820	474 524	735 132	462 132	661 385	5,8%	8,3%	-7,7%

SETE					
Année	Vracs Liquides	Vracs Solides	Marchandises Diverses	Tonnage brut total	Nb Passagers
2000	1 649 580	1 569 063	691 741	3 910 384	109 744
2001	1 883 530	1 510 819	656 413	4 050 762	86 378
2002	1 596 102	1 645 338	615 563	3 857 003	91 146
2003	1 522 952	1 687 840	545 252	3 756 044	182 470
2004	1 460 333	1 701 485	452 371	3 614 189	198 065
2005	1 585 398	1 768 116	485 478	3 838 992	244 384
2006	1 447 757	1 634 072	338 584	3 420 413	281 637
2007	1 494 643	1 435 107	340 876	3 270 626	284 376
2008	1 414 988	1 292 385	352 668	3 060 041	226 297
2009	1 613 007	995 700	323 820	2 932 527	221 381
2010	1 829 130	1 092 047	474 524	3 395 701	212 364
2011	1 767 176	1 102 849	735 132	3 605 157	212 427
2012	1 819 522	1 130 040	581 447	3 531 009	143 715
2013	1 632 402	1 333 647	425 994	3 392 043	186 464
2014	1 485 738	1 323 123	462 132	3 270 993	158 096
2015	1 690 725	1 399 311	661 385	3 751 421	177 134

Source : Conseil Régional Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

Le port connaît également un développement de son trafic lié à la croisière : 8 escales en 2009, 36 escales en 2016 et 52 escales prévues en 2017 dont 16 escales de grands navires de 300 mètres et plus.

#### Les points forts :

- une situation géographique privilégiée (à l'ouest de la Méditerranée ; même distance des ports de l'Europe du Nord que le port de Marseille = 1104 km du port d'Anvers),
- une multimodalité attractive : des dessertes terrestres de qualité avec une offre de pré-post acheminement multimodale (routes, 2 autoroutes dont une gratuite, canal du Rhône à Sète permettant d'être relié aux ports du Rhône et au-delà, ensemble des terminaux embranchés fer : 40 kms de voies ferrées sur le site), permettant de massifier les flux de marchandises aussi bien à travers la voie fluviale que ferroviaire,
- une polyvalence des trafics permettant des résultats équilibrés depuis plusieurs années (vracs solides et liquides, multi-vracs, bétails, voitures, éoliennes...),
- des équipements de qualité (outillages disponibles et bien dimensionnés et en capacité d'absorber des augmentations de trafics importantes) et un accès nautique sécurisé en eau profonde (14 mètres de tirant d'eau),
- une politique de développement durable assurant l'harmonie de son développement avec son environnement,
- une politique d'investissement centrée sur du développement et de la modernisation portuaire, désormais en capacité de répondre à une augmentation importante du trafic compte tenu du dimensionnement de ses installations,
- des investissements privés sur le site pour consolider et développer l'activité :
  - plus de 300 M€ auront été investis sur le Port à travers la Région, l'EPR et le secteur privé depuis 2008. La part de l'investissement privé est de 50%, avec pour les investissements les plus récents, la livraison fin 2015, d'une nouvelle Centrale biomasse et d'une usine d'estérification (SAIPOL) pour 30 M€ sur le Port de Commerce. Sur 2016-2020, cette enveloppe globale public/privé devrait atteindre les 150 M€ soit un total de 400 M€ sur la période 2008-2020.

**Les points faibles :**

- un manque de surface de stockage sur le site,
- une situation d'attente du doublement de la route départementale D600 vers l'autoroute.

**Les travaux effectués :**

Des investissements portés par l'EPR (77 M€ entre 2008 et 2020) et par le Conseil Régional (154 M€ depuis 2007) ont permis d'accompagner le processus de modernisation des installations autour des critères de fiabilité, qualité, sécurité et optimisation de la productivité pour améliorer la compétitivité du coût de passage portuaire.

Les travaux de modernisation ont porté sur les activités de commerce, pêche et plaisance : allongement du quai J, quai céréalier doté d'une face fluviale, réhabilitation du môle Masselin, viabilisation du pôle agro-industriel, entretien des ouvrages, rénovation des postes Ro/Ro, entrée est et ouest, outillage, voies de circulation, hangars, construction d'un ponton de pêche à Frontignan bassin du Midi, augmentation du nombre d'anneaux.

La livraison du nouveau quai H a été réalisée en octobre 2016 (46 M€), offrant 467 mètres de linéaire de quai pour une profondeur de 14,5 m, pouvant être portée à 15,5 mètres, pouvant accueillir des porte-conteneurs de 260 mètres de long.

**Les perspectives :**

Dans la continuité de la livraison du nouveau quai H, l'EPR a lancé un appel à Manifestation d'Intérêt pour retenir un opérateur spécialisé dans le trafic de conteneurs.

L'activité passagers va pouvoir bénéficier de la construction d'un nouveau pôle passagers (gare maritime, 40 M€). Elle bénéficiera également de la mise en service du Môle Masselin et du nouveau quai H qui permettront respectivement l'accostage de navires de 240 mètres de long pour l'un et 300 mètres de long pour l'autre.

L'objectif du projet stratégique 2015-2020 de l'EPR est de développer le chiffre d'affaires sur la base d'une croissance moyenne annuelle de 5%. Les orientations stratégiques pour la période 2015-2020 concernant la partie commerce peuvent se décliner ainsi :

- inciter l'investissement privé,
- accompagner les professionnels de la place portuaire dans la consolidation et le développement des trafics,
- capter des trafics en priorité sur le conteneur, le roulier, les passagers en nouant des partenariats avec des grands opérateurs.

Sur le court terme, les priorités affichées sont notamment liées à des appels à projets (conteneurs, entrepôt frigorifique, photovoltaïque). L'effort doit porter sur la commercialisation et la structuration du processus de démarchage de nouveaux partenaires.



Extrait de l'appel à projet pour l'exploitation du terminal conteneurs (source : EPR Port de Sète)

#### 4.2.2. Le canal du Rhône à Sète

**Présentation :** le canal du Rhône à Sète est un outil majeur pour le développement de l'intermodalité marchandises pour la Région. Propriété de Voies Navigables de France (VNF), le Canal du Rhône à Sète puis le Rhône et la Saône donnent accès à un territoire s'étendant jusqu'à 600 km du port maritime de Sète (au nord de Macon). Il offre également une opportunité de développement pour le port de l'Ardoise situé en rive droite du Rhône. Le transport fluvial présente de nombreux avantages en termes environnemental :

- un convoi par péniche de 2 000 tonnes équivaut à 100 camions (permettant ainsi de désengorger les routes et d'améliorer la qualité de l'air),
- le transport fluvial consomme 3,7 fois moins de carburant et rejette 4 fois moins de CO<sup>2</sup> que le transport routier.

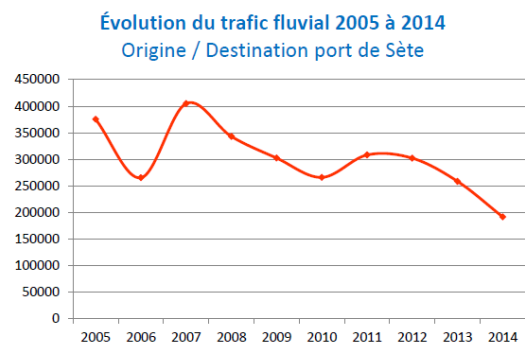
**Les caractéristiques :**

- 1 seul bief sur les 2 extrémités du canal (du port de Sète à l'écluse de St Gilles dans le Gard),
- 65 km de voies navigables,
- de St-Gilles à Arles via le Petit Rhône : 25 km,
- une capacité actuelle d'emport des bateaux de 1 500 tonnes.

**Les trafics :**

Une moyenne sur 10 ans de 315 000 tonnes essentiellement liées au port de Sète. Les principales filières sur le canal : granulats (35 %) – Alimentation animale (25%) – Houille (10%) – Céréales (5%).

Une part modale fluviale dans le pré/post acheminement du port de Sète comprise entre 6 et 8%. En 2015, ce sont plus de 350 000 tonnes (300 péniches, +40%) qui ont transité par la voie d'eau avec en remontée des engrais, des minerais et des tourteaux et en descente des graines oléagineuses, des céréales ainsi que du ballast pour 80 000 tonnes, transbordé ensuite sur le fer. Le port de Sète vise un million de tonnes de marchandises transportées par le canal à l'horizon 2020.



Source : audition de VNF le 12/07/2016

**Une modernisation en cours :**

Un programme de modernisation du canal est en cours depuis 2007 dans le cadre du Contrat de Plan Interrégional Etat Région (CPIER) du Plan Rhône. L'objectif est d'accompagner le développement du port de Sète en optimisant les temps de parcours (passer de 18h à 12h), d'augmenter la capacité d'emport (faire circuler des péniches de 2500 tonnes au lieu de 1500 tonnes actuellement), d'améliorer la sécurité de la navigation et de favoriser le transport de conteneurs maritimes en augmentant la hauteur libre sous les ouvrages du Canal.

Entre 2007 et 2013, 50 M€ ont été investis sur la période pour la modernisation de l'ouvrage. Pour la période 2015-2020, 24 M€ sont prévus pour finaliser les travaux, ce qui apparaît insuffisant au regard des besoins réels (rehaussement des ponts notamment).

Les travaux de modernisation du Canal du Rhône à Sète permettront également de développer la filière du transport de « colis lourds et encombrants » tels que les éoliennes. En effet, les inconvénients du transport routier ou ferré sur ce type de marchandise (circulation de nuit, réticence



des collectivités) jouent en faveur du mode fluvial. Un fort potentiel de développement est identifié par VNF et le Port de Sète sur ces trafics.

#### 4.2.3. Le port de Port-La Nouvelle

**Historique** : Port-La Nouvelle est un port enserré le long du chenal qui relie l'étang de Bages à la mer. Propriété de la Région qui en est l'autorité portuaire et concédante depuis 2007, la gestion quotidienne du port de commerce est confiée à la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle via une Délégation de Service Public (DSP) conclue pour 5 ans à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2009 et courant jusqu'en décembre 2016 après sa prolongation de 3 ans par avenant. L'avenant de prolongation de la DSP jusqu'en décembre 2017 est signé.



Le port de Port-La Nouvelle  
(source : audition de la CCI de Narbonne le 18/11/2016)

##### **Les installations :**

- 15 000 m<sup>2</sup> de hangars portuaires,
- un approvisionnement hydrocarbures au sea-line et darse pétrolière,
- 9 postes à quai et 1 poste Ro/Ro,
- 3 hectares de plan d'eau du Grau + 20 hectares de terres pleins aménagés + 30 hectares de terrains restant à aménager,
- 410 mètres de linéaires de quais,
- des navires jusqu'à 8 mètres de tirant d'eau et 145 mètres de long (120 m pour les gaziers),
- des installations classées SEVESO seuil haut (Entrepôt Pétrolier de Port-La Nouvelle (Total et Dyneff), Franceagrimer, Frangaz, Antargaz).

##### **Les points forts :**

- un savoir-faire pour des trafics liés aux sites SEVESO présents à proximité du port,
- une bonne acceptation par la population locale de la cohabitation ville-port
- un positionnement géographique intéressant au sein du bassin méditerranéen,
- des infrastructures de dessertes importantes (autoroute, route, fer...),
- des réserves foncières liées à la plateforme Nord et au Parc Logistique Portuaire de 80 hectares,
- une fiabilité sociale,
- une opportunité identifiée avec l'installation de fermes éoliennes flottantes.

##### **Les points faibles :**

- la faiblesse du tirant d'eau et de la taille admissible des navires,
- la mixité des usages (commerce, pêche, plaisance), en particulier dans le chenal,
- peu d'acteurs industriels dans un hinterland proche,
- des craintes possibles liées à la proximité des sites SEVESO<sup>26</sup>.

##### **Les trafics :**

3<sup>ème</sup> port céréalier et 9<sup>ème</sup> port pétrolier français, il est en 18<sup>ème</sup> position en termes de trafic total. Le trafic du port s'élève en 2014 à 1,78 millions de tonnes de marchandises. Le port opère plusieurs

<sup>26</sup> Les sites classés Seveso sont des installations industrielles dangereuses répertoriées selon le degré des risques qu'elles peuvent entraîner.

catégories de marchandises : produits pétroliers, gaz liquéfié, liquides alimentaires et industriels, céréales, vracs secs et agro-alimentaires, marchandises diverses et colis lourds.

Deux filières sont très représentées. Les produits pétroliers d'une part qui constituent 50 % de l'activité générale. Les céréales d'autre part qui réalisent en moyenne un tiers du trafic du port. Les céréales subissent des variations parfois importantes en fonction de la météorologie favorisant ou pénalisant la production, autant en France que dans les autres pays producteurs. Le marché entre l'offre et la demande se redéfinit ainsi chaque année.

Les importations de produits pétroliers suivent aussi des fluctuations en fonction du climat avec l'utilisation des carburants agricoles et, dans une moindre mesure, du chauffage domestique. Les vracs secs et les marchandises conventionnelles représentent un peu moins de 20 % de l'activité portuaire.

Au niveau des escales, on constate une augmentation de la taille moyenne des navires et donc une baisse du nombre d'escales.

	PLN				
Année	Vracs Liquides	Vracs Solides	Marchandises Diverses	Tonnage brut total	Nb Passagers
2000	1 294 813	871 227	113 628	2 279 668	
2001	1 386 306	804 718	101 381	2 292 405	
2002	1 419 048	729 847	118 277	2 267 172	
2003	1 420 713	762 968	80 074	2 263 755	534
2004	1 383 764	703 042	84 582	2 171 388	26
2005	1 421 839	749 859	120 909	2 292 607	540
2006	1 332 582	764 728	175 839	2 273 149	178
2007	1 173 229	727 236	101 940	2 002 405	83
2008	1 095 990	724 500	105 805	1 926 295	351
2009	1 192 932	608 815	103 462	1 905 209	320
2010	1 169 493	808 730	94 936	2 073 159	334
2011	1 013 874	998 238	134 637	2 146 749	
2012	1 091 488	756 456	90 195	1 938 139	
2013	1 078 087	840 376	54 296	1 972 759	192
2014	1 059 301	678 932	47 211	1 785 444	286
2015	1 056 792	442 150	95 241	1 594 183	784

Source : Conseil Régional Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

### Les travaux réalisés et perspectives :

La Région poursuit depuis 2008 un programme de modernisation (plus de 50 M€ investis + 14 M€ par le délégataire) en réalisant des investissements permettant de maintenir et pérenniser l'activité de commerce : mixité du poste D4, modernisation du poste hydrocarbures, création de 5 hectares de terre-pleins pour 2 M€, participation à l'acquisition d'une grue mobile par le délégataire, rénovation du quai « céréales » (10 M€, démarrage des travaux en 2016).

Parallèlement, la Région a développé l'offre logistique potentielle en faisant l'acquisition de 100 hectares dont 80 à proximité du port auprès des Salins du Midi pour y installer un parc logistique. Ce dernier a pour objectif d'accueillir des activités industrielles et logistiques liées à l'activité portuaire afin de répondre à un manque de place.



En décembre 2011, la Région a engagé le projet de « Grand Port », accompagné par le Conseil Départemental de l'Aude, avec comme objectif la réalisation de travaux d'agrandissement permettant l'accueil de navires d'une longueur de 225 mètres (contre 145 mètres actuellement). La Région a proposé au débat trois scénarios d'extension du port, à savoir : maintien du port actuel optimisé et modernisé; réaménagement de l'avant-port et de la passe d'entrée; agrandissement du port avec la création d'un port extérieur. Les objectifs poursuivis sont multiples :

- développer les trafics existants,
- accueillir de nouveaux projets,
- offrir aux acteurs pétroliers des postes à quai plus performants que l'actuel sea-line.

Le projet comprend 2 digues qui se projettent en mer pour permettre l'accueil de navires jusqu'à 14,50 mètres de tirant d'eau (contre 8 mètres actuellement).

Les caractéristiques retenues suite au débat public sont les suivantes :

- un nouveau terminal liquide de 20/25 hectares relié à 4 postes à quai,
- 50 ha de nouveaux terminaux bordés par 2000 m de linéaire de quai pour les trafics de vracs, céréales et marchandises diverses,
- des postes à quai dimensionnés pour des navires jusqu'à 225 m de long x 36 m de large x 14.50 m de tirant d'eau,
- 1 zone industrielle de 80 ha située en arrière des terminaux,
- des connexions ferroviaires sur l'ensemble des zones.

La première phase (2018-2021) du nouveau bassin portuaire et de l'espace éolien (voir ci-dessus) est estimé à 420 M€ TTC. Selon les informations de la Région, la deuxième phase du projet pourrait démarrer en 2024. La Région souhaite lancer l'enquête publique préalable avant mai 2017

Par ailleurs, des perspectives nouvelles s'ouvrent pour le développement d'une filière de l'éolien flottant. En effet, suite à un appel d'offres du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer en juillet 2015, les secteurs au large de Gruissan et de Port Leucate ont été retenus pour l'installation de fermes pilotes d'éoliennes flottantes pour une durée minimum de 2 ans.

En cas de succès technico-économique de chaque ferme pilote, des durées d'exploitation supérieures, de l'ordre de 15 à 20 ans, seront accordées. Le financement de cet appel à projets porte sur la phase de conception et développement de projet de la ferme pilote, l'ensemble des équipements constitutifs de la ferme pilote (éoliennes, flotteurs, ancrages, architecture électrique, raccordement électrique), l'exploitation et le démantèlement de la ferme pilote.



Source : Conseil Régional Occitanie / Pyrénées-Méditerranée



Eolienne flottante (Crédit photo : Quadran)

La société régionale QUADRAN (implantée à Béziers) a remporté l'appel à projet pour le secteur de Gruissan. Au cours de cette phase test, l'entreprise implantera quatre aérogénérateurs de 6,12 MW au large de Gruissan, à 15 km des côtes, pour une mise à l'eau prévue à l'horizon 2021.

Afin d'être au plus près de la zone propice, QUADRAN vient d'implanter sa nouvelle agence à Port-La Nouvelle. Le Président de QUADRAN explique vouloir « [...] faire de Port-la-Nouvelle la base de notre projet éolien offshore. C'est un site adapté à des activités industrielles, en particulier la réalisation des structures flottantes. L'aménagement du grand port nous permettra de disposer de la place nécessaire à la construction des plateformes. Le port étant en cours de restructuration, nous sommes dans le sens du futur de Port-la-Nouvelle. »

Dans cette optique, la création d'une nouvelle filière portuaire est envisageable pour assembler les turbines sur terre et les remorquer jusqu'à leur ancrage, assurer la maintenance depuis une zone portuaire et permettre un démantèlement facile pour autant que l'on ne perde pas de vue que cette activité porteuse présente un caractère cyclique par nature et qu'il est nécessaire de prévoir un relais de croissance.

#### 4.2.4. Port de Port-Vendres

##### **Présentation et historique :**

Situé sur la côte rocheuse des Albères, le port de Port-Vendres est propriété du Département des Pyrénées-Orientales (autorité portuaire). Il est géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Perpignan et des Pyrénées-Orientales, concessionnaire du port de commerce et de plaisance jusqu'en janvier 2019. Depuis septembre 1969, elle est également concessionnaire du port de pêche.



Port de Port-Vendres (source : audition Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales le 14/06/2016)

Spécialisé dans le trafic des fruits et légumes, il est le port continental français le plus proche de l'Afrique du nord. Il bénéficie d'avantages pour établir des lignes de cabotage en Méditerranée et traiter les trafics de fruits et légumes en provenance d'Afrique du Nord et d'Amérique du Sud.

De plus, la proximité du marché international Saint Charles, première plateforme française de distribution, offre à Port-Vendres une attractivité particulière sur le marché des fruits et légumes dans l'Union européenne. Environ 10% des tonnages du marché Saint Charles transitent par le port.

##### **Les chiffres clés et trafics :**

- 263 000 tonnes de fruits et légumes en 2014 et 268 000 tonnes en 2015 (74 % provenance Afrique de l'Ouest),
- 18 600 conteneurs EVP en 2014 et 19 000 en 2015, en lien avec le chantier de transport combiné (infrastructure logistique qui assure le transfert de conteneurs entre la route et le rail),
- 5 585 passagers en 2014 et 2 400 en 2015,
- un terminal roulier et un terminal conteneurs,
- une capacité de stockage de 10 000 palettes / volume de 60 000 m<sup>3</sup>,
- 3 postes à quai et 8 mètres de tirant d'eau,
- 18 000 m<sup>2</sup> de hangar dont 12 000 m<sup>2</sup> sous température dirigée,
- un poste Ro/Ro,
- 20 navires de croisière par an (escales d'une journée).

### Les travaux réalisés :

Le port a fait l'objet d'investissements ces dernières années afin de dynamiser et d'accompagner le développement de ses trafics : agrandissement du terminal fruitier (financé par la Région), agrandissement du terminal conteneurs (9 000 m. / 386 EVP), création d'un terminal roulier (8 000 m. / 50 PL), acquisition en 2013 d'une grue portuaire mobile d'une puissance de levage de 40 tonnes à 35 mètres, permettant d'augmenter les cadences de manutention (financé par la Région). En partenariat avec le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales, la Région a constitué un syndicat Mixte MP2 œuvrant au développement du port de commerce.

### Les perspectives :

Le port (propriétaire et gestionnaire) souhaite réaliser une opération de requalification d'un quai (quai « Dezoums ») à l'horizon 2018. Ce projet, estimé à 35 M€ prévoit une reconfiguration du quai à 170 mètres de long pour un tirant d'eau de 8,50 mètres. Ce projet inclut également la création d'un nouveau terre-plein de plus de 10 000 m<sup>2</sup> en plus des 3 500 m<sup>2</sup> de quai existants. Les objectifs affichés du port pour les années à venir sont :

- une diversification des trafics,
- un report modal vers de nouvelles routes maritimes,
- saisir de nouveaux trafics depuis le pourtour méditerranéen,
- trouver un équilibre entre les activités et entre la ville et le port.



Extrait de la plaquette projet de requalification du quai Dezoums  
(source : Conseil Départemental des Pyrénées Orientales)

### 4.2.5. Port fluvial de l'Ardoise

Le port fluvial de l'Ardoise, 4<sup>ème</sup> port régional, constitue l'une des plateformes multimodales les plus importantes du territoire.

**Historique :** le port fluvial est la propriété de Voies Navigables de France (VNF). Une première concession à la CCI de Nîmes est accordée en 1961 pour une durée de 50 ans. En 1990, la CCI confie à la société « Port Midi » l'exploitation et l'entretien de l'ensemble des installations du port. En 2011, une prorogation du contrat est réalisée jusqu'en

septembre 2012 à la société « Port Midi ».

En septembre 2012, une signature de Convention d'Occupation Temporaire (COT) est signée entre VNF et la CCI de Nîmes, jusqu'en décembre 2015 (période durant laquelle des travaux de rénovation et de mise au gabarit de l'appontement nord ont été réalisés et financés à hauteur de 600 000 € par la CCI de Nîmes). En décembre 2015, un avenant de prolongation d'un an est signé par les 2 parties.

En octobre 2016, la CCI a informé le CESER de la signature prochaine d'une nouvelle COT de 3 ans avec VNF, permettant ainsi de réaliser les travaux de restructuration de la grue (500 000 €, dont 40% co-financés par la Région) et de pouvoir amortir l'investissement consenti. A l'issue de cette période,



Localisation des ouvrages du port de l'Ardoise  
(source : audition CCI de Nîmes le 12/07/2016)

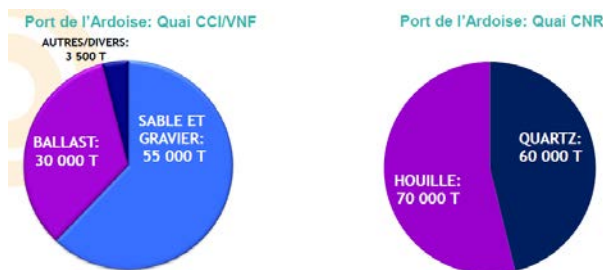


la CCI n'ambitionne pas d'être gestionnaire du port et souhaite s'inscrire dans le cadre d'une « forme de gouvernance partagée » en mobilisant notamment les industriels du bassin et l'ensemble des partenaires.

### Les caractéristiques et trafics :

Il peut accueillir des bateaux d'une capacité allant jusqu'à 2 500 tonnes et 3,5 mètres de tirant d'eau au sein d'une darse abritée d'une longueur de 250 mètres. Positionné sur le Rhône, ce port fluvial est directement embranché fer sur la magistrale Ecofret (ligne Nîmes-Lyon) et routier, il est en connexion directe par le canal du Rhône à Sète, au port de Sète qu'il relie en moins de dix heures. Il dispose de 14 km de voies ferrées internes.

Implanté sur une friche industrielle de 120 hectares, le port bénéficie en outre d'une forte disponibilité foncière (300 hectares) et de perspectives d'agrandissement importantes sur un rayon de 20 kilomètres autour de la zone du port.



Prévisions d'activités 2016  
(source : audition CCI de Nîmes le 12/07/2016)

Situé sur un tronçon du Rhône où transitent près de 3 millions de tonnes de marchandises, le port est actuellement au plus bas en termes de trafics depuis la désaffectation du site UGINE.

48 000 tonnes en 2010, 57 000 tonnes en 2015 et 88 500 tonnes prévues en 2016<sup>27</sup>.

Le site comprend : le port de VNF/CCI et les infrastructures de la Compagnie Nationale du Rhône (société anonyme à capitaux majoritairement publics, concessionnaire jusqu'en 2023).

Le port dispose de :

- 1 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts de stockage,
- 150 m<sup>2</sup> de bureaux,
- 1 pont bascule à proximité (site du cimentier Lafarge),
- 1 grue sur rail de 12 à 24 tonnes,
- 1 benne à câble de 4m<sup>3</sup>.

Sur le site du port, un quai de 50 m<sup>2</sup> reste la propriété de la Compagnie Nationale du Rhône (CNR) et permet le (dé)chargement de colis lourds avec une rampe Ro/Ro ainsi qu'un trafic de houille (en lien avec le port de Sète) et de quartz (en lien avec le port de Marseille). Ce quai est géré par une délégation régionale d'Avignon de la CNR.



Plan du port de l'Ardoise (source : audition VNF le 12/07/2016)

### Les perspectives :

Dans ses documents stratégiques, l'ex-Région Languedoc-Roussillon ambitionnait de faire du site de l'Ardoise une plateforme logistique tri-modale fleuve/rail/route parmi les plus importantes de France. 3 filières sont pour l'heure envisagées comme les plus appropriées au potentiel de ce port :

<sup>27</sup> Source : CCI de Nîmes

- le transport de matériaux de construction, et notamment les nouvelles activités de recyclage pour la production de granulats par concassage de matériaux inertes, ou encore le développement de la filière « pierre », qui connaît une nouvelle vitalité grâce à la construction durable,
- le transport multimodal, notamment à vocation de transit de conteneurs, en mettant à profit l'intermodalité du fleuve, du rail et de l'autoroute proche,
- les activités liées au démantèlement, et par conséquent, au recyclage des métaux, ou des déchets électriques et électroniques. Des activités en devenir, qui collent avec un mode de transport économe financièrement.

Au-delà de la zone industrialo-portuaire, le port bénéficie d'une connexion directe sur du foncier économique, portant ainsi à près de 400 ha, l'offre foncière d'infrastructures dotées de réseaux énergétiques bien adaptés dans un environnement traditionnellement ouvert aux activités industrielles. Du fait de la vocation initiale des lieux, ce port public fluvial et industriel créé pour les besoins économiques des zones industrielles adjacentes dont celle d'Ugine, est en capacité de dédier ses trafics aux matériaux pondéreux s'accommodant bien d'un transport fluvial (matières premières, coke, graviers, déchets...).



Projet L'Ardoise Eco-Fret - LEF  
(source : audition VNF le 12/07/2016)

Un projet d'aménagement existe sur le site de l'Ardoise « L'Ardoise Eco Fret – LEF ». Ce dernier est porté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL). LEF est un projet essentiellement ferroviaire de plateforme multimodale. La particularité de l'espace économique de Laudun-L'Ardoise réside dans la nature du foncier économique à mobiliser. Ce dernier est constitué d'un ancien site industriel embranché fer, doté des énergies nécessaires à tout type d'activités

économiques, de parcs d'activités, de réserves foncières et d'un port, à proximité immédiate, au cœur d'un espace dont la vocation d'économie productive a permis d'ancrer de vrais savoir-faire et un bassin d'emplois de premier choix.

Un consensus se dégage sur l'intérêt de développer une organisation intermodale sur le site d'Arcelor-Mittal (60 hectares), avec la possibilité d'installation d'équipements et de professionnels de l'intermodalité pour utiliser les réseaux existants.

### 4.3. Une volonté affichée du Conseil Régional de faire de la Région une puissance maritime

Dans le cadre de ses travaux sur la stratégie portuaire régionale, la Commission Méditerranée a entendu le Vice-Président du Conseil Régional en charge de la Méditerranée et de l'économie maritime et Président du Parlement de la Mer, Monsieur Didier CODORNIU. Ce dernier a affirmé que le Conseil Régional souhaitait s'inscrire dans une démarche de valorisation du littoral et de l'ensemble de ses activités au travers d'une stratégie intégrée. Les principaux défis présentés sont :

- La stratégie pour une politique littorale et maritime intégrée « Plan Littoral 21 ».
- La Croissance Bleue autour d'un objectif prioritaire qu'est le maintien et la création d'emplois, dans le respect de notre biodiversité et nos identités locales.
- Les mobilités multimodales optimisées entre espaces littoraux et ruraux, entre ports et territoires.
- L'ouverture et la connectivité au monde, à la coopération interrégionale, nationale et méditerranéenne.
- La mise en valeur et la mise en économie plus solidaire, écotouristique et culturelle des ports et voies bleues maritimes, fluviales, lacustres dans le modèle de Tourisme Bleu by Odyssea.

D'autres défis sont mis en avant :

- Unir les régions maritimes de la Méditerranée.
- Développer les échanges commerciaux avec marchés émergents.
- Contribuer au développement économique, favoriser la création de richesse et d'emplois.
- Favoriser la recherche-innovation et le transfert de technologies.

La volonté affirmée du Conseil Régional est de définir et entreprendre une politique littorale et maritime intégrée de développement territorial autour de 4 axes transversaux majeurs :

- Orienter le développement régional vers un modèle plus équilibré, plus équitable, plus solidaire.
- Soutenir la compétitivité et l'attractivité des territoires littoraux, fluviaux et lacustres.
- Soutenir l'accélération de la mutation de l'économie régionale.
- Soutenir l'activité maritime, et développer la Croissance Bleue.

Deux leviers principaux constitueront le bras armé de cette politique :

- Le renouvellement du Parlement de la Mer, instance d'expression participative de la communauté maritime (acteurs et élus locaux) avec la recherche d'une plus grande « opérationnalité » des actions menées.
- La création d'une Direction de la Mer au Conseil Régional.

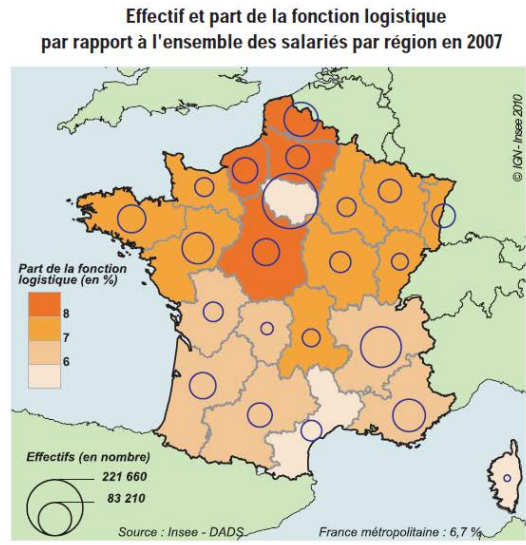
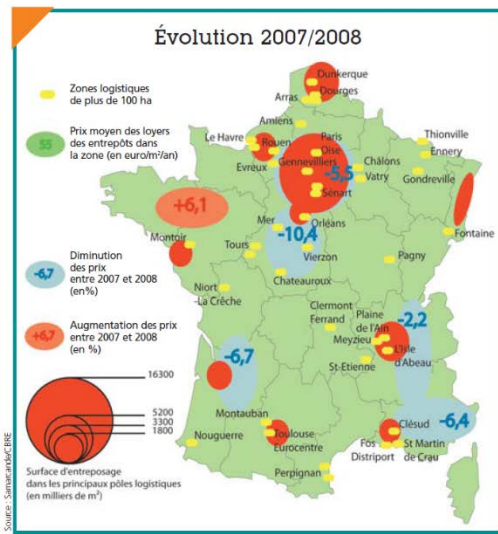


#### **4.4. Au-delà des ports de commerce, quelles sont les infrastructures « Logistique » en Occitanie ?**

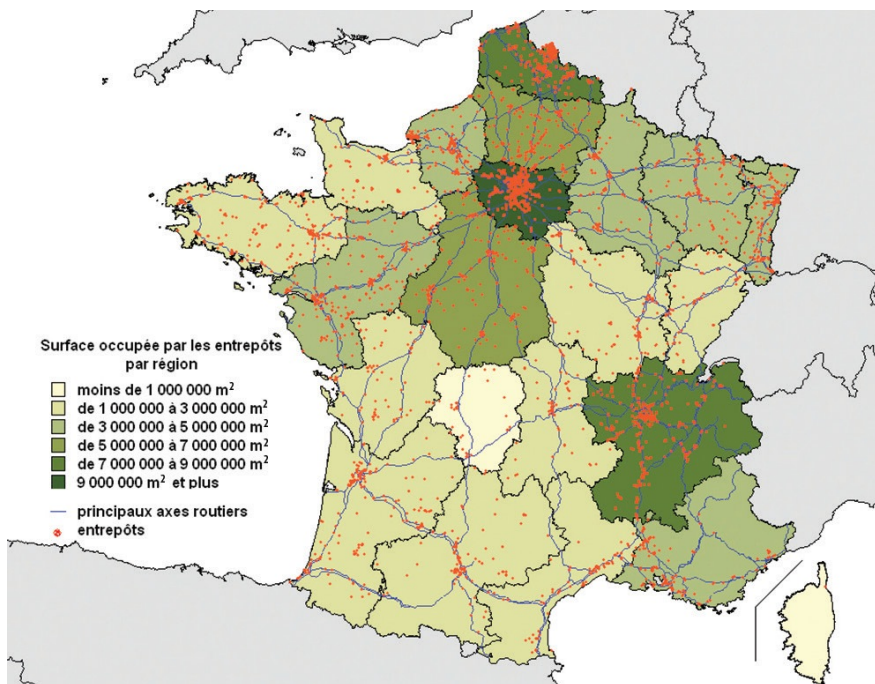
Une présentation détaillée des infrastructures portuaires régionales ne peut s'entendre que dans le cadre d'un état des lieux de l'offre logistique et d'entreposage sur le territoire. En effet, la performance d'un projet portuaire dépend largement de son intégration dans une offre logistique globale et multimodale pour l'acheminement et l'entreposage des marchandises (rappel : la bataille des ports se gagne à terre).

S'il apparaît donc nécessaire de dresser un panorama des zones d'activités logistiques présentes en Région, le manque de statistiques consolidées limite les capacités d'analyse et traduit également l'absence d'intégration de ces données au niveau régional.

Les statistiques existantes au niveau national (voir cartes ci-dessous) pointent cependant une densité moindre des zones logistiques et de stockage dans la Région.



Les entrepôts et les plateformes logistiques en France métropolitaine en 2012<sup>28</sup>



<sup>28</sup> Source : Commissariat Général au Développement Durable, « Entrepôts et plateformes logistiques », mars 2015



Qu'il s'agisse de grands entrepôts logistiques et d'entrepôts ou de zones d'activités « orientées » logistique, ceux-ci ont fait l'objet d'initiatives de la part des 2 anciennes Régions au travers notamment des « **Parcs Régionaux d'Activités Economiques** » en ex-Languedoc-Roussillon et les « **Zones d'Activités d'Intérêt Régional** » en ex-Midi-Pyrénées. L'objectif commun est bien de valoriser la filière logistique en étant directement impliqué dans le choix sur l'implantation et la réalisation d'infrastructures attractives pour les chargeurs et logisticiens désireux de s'implanter sur le territoire.



Totem de la ZAC des Landes (source : Madeeli)

En parallèle, l'ex-Région Languedoc-Roussillon avait engagé en 2009 un partenariat avec les acteurs de la filière logistique autour d'un contrat de filière engageant l'Association des Professionnels de Transports et de la Logistique Languedoc-Roussillon (Translog Sud de France) regroupant plus de 50 professionnels du secteur de la logistique et des transports. Cette démarche avait permis d'impulser une coordination des activités de transport et de logistique dans le cadre d'une stratégie régionale visant à optimiser les flux de transports de marchandises et identifier le territoire comme place forte de la logistique européenne. Arrivé à échéance en 2013, le contrat de filière n'a pas été renouvelé.

#### **4.5.Éléments de diagnostic de la stratégie portuaire et logistique régionale**

Au cœur d'importants courants d'échanges nationaux et européens (flux de transit représentant jusqu'à 40% des circulations sur les autoroutes), la région Occitanie se trouve particulièrement exposée aux conséquences des évolutions en cours et en particulier de la concentration des entreprises du secteur et de la massification des trafics de marchandises. Les équipements et infrastructures de logistique et de transport apparaissent trop dispersés et difficilement identifiables pour les acteurs économiques de taille internationale. De fait, ils ne captent que peu les flux majeurs de fret.

Pourtant, selon l'étude d'impact du projet de loi relatif à la délimitation des régions, « *la nouvelle région [...] s'affirmerait comme un pôle dynamique [...] et qui « deviendrait aussi un lieu de convergence d'axes économiques importants, à la confluence des grands courants d'échanges. Elle disposerait d'atouts géostratégiques indéniables et d'infrastructures adaptées et qui confèrent à la fonction logistique et au transport un potentiel de développement fort (plateformes multimodales, réseau ferroviaire de niveau européen avec ligne fret dédié, réseau routier et autoroutier dense, plateformes portuaires et aéroportuaires...).* »

##### **4.5.1. Un manque de cohérence et de lisibilité dans la stratégie portuaire régionale**

Au-delà de la faiblesse de leur volume, les trafics des ports régionaux se caractérisent aussi par leur hétérogénéité et par leur manque de connexion aux réseaux d'activités par ailleurs sous déployés jusqu'alors en région.



Ces facteurs expliquent, entre autres, que les ports régionaux, contrairement à d'autres ports de la Méditerranée, n'ont pas pu bénéficier de l'explosion du trafic maritime mondial, caractérisé par une logique de massification des échanges et une concentration des armateurs mondiaux.

Par ailleurs, si, pendant de nombreuses années, les ports de commerce maritimes régionaux ont pu souffrir d'un manque d'investissements pour la modernisation de leurs infrastructures, les réalisations récentes ou programmées tendent à éliminer ce facteur de la liste des contraintes structurelles pour l'essor des trafics. Les raisons invocables sont plutôt liées à une **absence de vision stratégique liée principalement à une gouvernance non unifiée**.

En effet, le tableau ci-contre illustre la complexité des acteurs en Occitanie avec notamment la présence de 2 autorités portuaires pour les ports maritimes et 1 autorité pour le port fluvial de l'Ardoise. Concernant les ports sous l'autorité portuaire de la Région (Sète et Port-La Nouvelle), leur mode d'exploitation est différent : une régie (Etablissement Public) pour Sète et une Délégation de Service Public pour Port-La Nouvelle.

En Occitanie			
Ports maritimes décentralisés			Port fluvial
Région LRMP	Région LRMP	Conseil Départemental Pyrénées Orientales	Voies Navigables de France
Port-La Nouvelle	Sète	Port Vendres	L'Ardoise
CCI Narbonne	Etablissement Public Régional du Port de Sète	CCI Perpignan	CCI Nîmes (Convention d'Occupation Temporaire)

Cette situation engendre des conséquences néfastes en termes de concurrence, de coût (investissements et fonctionnement) entre les différents ports régionaux.

A titre d'exemple, les Ports de Sète et Port-La Nouvelle sont en concurrence régulière sur l'import de charbon qui est passé de Sète à Port-La Nouvelle, puis revenu à Sète en 2015. D'autres concurrences existent sur le trafic de produits forestiers à l'export.

Au-delà de cette concurrence ciblée sur certains trafics, ce sont les discours de promotion des deux ports, formulés par les gestionnaires, qui tendent à affaiblir les outils portuaires et la crédibilité de l'institution régionale. Ainsi, le port de Sète est « crédité » d'une forte empreinte syndicale et de coûts de fonctionnement élevés. D'autre part, le port de Port-La Nouvelle est présenté comme un port « sans activité » en dehors des produits pétroliers et céréaliers (90% du trafic) et aux coûts de dragage très lourds.

Concernant les investissements réalisés ou envisagés sur les ports régionaux, des questions peuvent se poser sur leur pertinence eu égard aux trafics identifiés (ou potentiels). A ce titre, il est essentiel de prendre en compte la réalité effective des besoins en termes d'infrastructures dans une optique de complémentarité au niveau régional. Ainsi, si la situation actuelle des infrastructures du port de Port-La Nouvelle nécessite une remise à niveau (espaces de stockages supplémentaires via une zone logistique, renouvellement du matériel, accès routier et ferroviaire...), le projet de « Très Grand Port » se traduirait par une mise en concurrence totale avec le port de Sète, distant d'à peine 120 kilomètres, et sur lesquels d'importants et coûteux travaux de modernisation ont été engagés.

En matière de fonctionnement, la présence de deux modes de gestion (régie pour Sète et concession pour Port-La Nouvelle et Port-Vendres) se traduit nécessairement par des charges structurelles spécifiques à chacune des plateformes. S'il est difficile d'évaluer le surcoût lié à cette organisation, il

est acceptable de penser que des économies d'échelle pourraient être réalisées dans le cadre d'une gestion commune (fonctions supports, coûts d'entretien, achats...).

Concernant le port de Port-Vendres, si les qualités des infrastructures et de son environnement local (impliqué dans le syndicat mixte MP<sup>2</sup>) sont avérées, son avenir interpelle. En effet, compte-tenu de ses faiblesses nautiques, de son accessibilité routière, de son manque de tirant d'eau, de ses difficultés à développer de nouveaux espaces pour son développement et de son activité limitée au seul trafic de fruits et légumes, des menaces pèsent sur la pérennité des trafics du fait d'une concurrence de plus en plus forte avec le Grand Port Maritime de Marseille, notamment sur les trafics de bananes avec l'Afrique.

Dans ce cadre, un « isolement » départemental pourrait s'avérer rédhibitoire pour trouver de nouveaux leviers de croissance et anticiper cette concurrence en évitant que l'opérateur unique de Port-Vendres ne rejoigne, à moyen terme, le GPM de Marseille.

La fusion des Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées est une opportunité pour relancer la réflexion sur une gouvernance commune des ports de la nouvelle Grande Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée. Les trois ports concernés sont les ports de Sète, Port-la-Nouvelle et Port-Vendres, auxquels on pourrait aussi ajouter le port de l'Ardoise. Une telle démarche permettrait notamment de :

- définir une stratégie portuaire complémentaire entre les ports pour limiter les concurrences stériles sur certains trafics,
- définir un schéma d'aménagement complémentaire entre les ports pour rationaliser les investissements,
- définir une stratégie commerciale commune pour les trois ports permettant une cohérence du discours face à la clientèle et les prospects des ports (stand commun dans les salons, outils commerciaux, ...),
- atteindre un niveau d'activité proche des plus petits GPM (Bordeaux : 8 millions de tonnes ; Port Sud de France, gestion collective : 6 millions de tonnes) permettant d'exister dans les débats nationaux et dans les démarches de prospection à l'international,
- réaliser des économies d'échelle en matière d'organisation : un service financier, juridique, ressources humaines, environnement, sécurité-sûreté, ingénierie commun pour les trois ports ; créer des services inexistants à ce jour : communication et renforcement du service commercial commun pour les trois ports,
- réaliser des économies d'échelle en termes d'entretien (grues, hangars...), de prospection et d'outils commerciaux (stand commun sur les salons commerciaux, plaquette commerciale commune...),
- favoriser le regroupement des services (pilotage, lamanage, remorquage) pour améliorer la compétitivité des ports.

#### 4.5.2. Un besoin de coordination des acteurs de la chaîne logistique

Dans le contexte de concurrence exacerbée qui caractérise actuellement les activités de transport de marchandises au plan européen, le développement, voire le simple maintien, d'une activité de fret et



Plan Eurocentre (source : audition Eurocentre le 14/06/2016)

de logistique créatrice de richesses pour la Région appelle, en premier lieu, un renforcement du niveau de maîtrise de l'ensemble des chaînes logistiques par les acteurs régionaux. Le développement des partenariats entre acteurs du fret : chargeurs, logisticiens et transporteurs qui ont indubitablement un intérêt commun à conforter la place logistique de la Région, constitue à cet égard la principale voie de progrès. Or, il faut bien constater que, faute sans doute d'une conscience suffisante des différents acteurs, les partenariats ne se développent pas spontanément.

Les auditions menées ont clairement confirmé ces tendances et notamment la « désorganisation » régionale pour l'implantation des plateformes logistiques et l'absence de partenariats avec les ports régionaux.

A titre d'exemple, aucune des entreprises localisées sur les zones logistiques « **Grand Sud** » ou « **Eurocentre** » près de Toulouse n'expédie ou ne s'approvisionne via les ports régionaux, leur préférant en majorité ceux de Barcelone, Marseille, du Havre, voire de Rotterdam.

A noter qu'un Commissionnaire de transport est présent sur le site d'Eurocentre, offrant ainsi aux entreprises du site des solutions globales pour le transport de leurs marchandises et traitant directement avec les armateurs. Ce rôle d'intermédiaire est très important pour les chargeurs qui recherchent des solutions « clés en mains » en ayant la garantie d'optimiser au meilleur coût les acheminements/expéditions vers/ depuis la zone logistique.

Travailler dans une perspective plus large au niveau territorial permettrait de créer un « environnement logistique » pour lequel les ports de commerce constitueraient une porte d'entrée (et de sortie) pour les marchandises produites, transformées, distribuées ou transitant par la Région.

Un exemple pourrait illustrer les opportunités futures de coordination de l'action régionale en faveur de l'implantation des entreprises avec la stratégie portuaire : en juin 2016, le groupe Pierre Fabre a confirmé son choix du Parc Régional d'Activités Economiques Aristide Cavaillé-Coll de Bédarieux (financé par la Région), situé à 25 kilomètres d'Avène, proche de son usine de production, pour l'implantation d'une plateforme logistique de 8 000 m<sup>2</sup>. La totalité des matières premières nécessaires à l'activité de l'usine y sera stockée.

#### Qu'est-ce qu'un « Commissionnaire de Transport » ?

Le commissionnaire de transport, est un intermédiaire de commerce, organisateur de transport de marchandises. Il s'agit d'une profession réglementée. Selon la fiche de la Chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg, l'activité de commissionnaire de transport est une opération commerciale par laquelle le commissionnaire organise et fait exécuter sous sa responsabilité et en son propre nom, un transport de marchandises selon les modes de son choix pour le compte d'un commettant.

Le Commissionnaire de transport est différent du « Commissionnaire en douane » qui est une personne physique ou morale qui accomplit pour le compte d'autrui les formalités en douane, tant à l'importation qu'à l'exportation.

Source : [www.glossaire-international.com](http://www.glossaire-international.com)

Le bâtiment hébergera également la préparation des aérosols d'eau thermale vers l'Asie. Le groupe a précisé que « les conteneurs seront chargés sur place et expédiés directement vers le port de Fos-sur-Mer ». Dans le cadre d'une stratégie intégrée d'implantation des plateformes logistiques régionales avec les ports de commerce, des partenariats pourraient être créés avec Sète ou Port-La Nouvelle. Il est souhaitable que les industriels les plus importants de la Région chargent localement.

Par ailleurs, l'exemple de la plateforme logistique multimodale Pyrénées-Méditerranée « MP2 » constitue un exemple de coordination des acteurs de la logistique avec un port de commerce... au niveau départemental.



Le Syndicat Mixte Plateforme Pyrénées-Méditerranée est un établissement public, né de la volonté des acteurs institutionnels et économiques des Pyrénées-Orientales de valoriser et développer le savoir-faire et le potentiel logistiques du territoire.

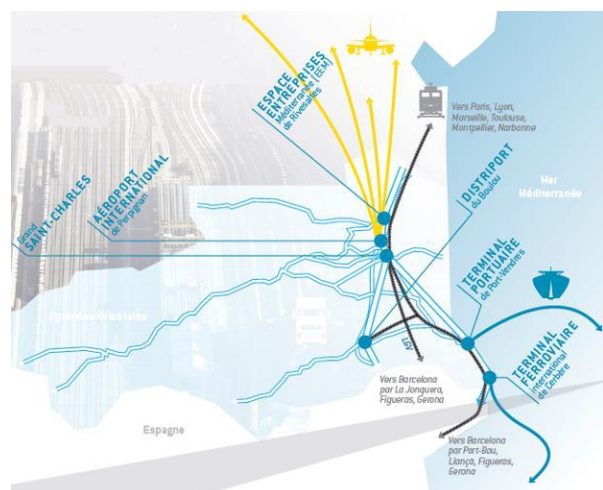
Il regroupe la Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée Métropole, le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales et depuis le 30 août 2012 le Conseil Régional Languedoc-Roussillon, aujourd'hui Région Occitanie. Il bénéficie également du soutien de la Chambre du Commerce et d'Industrie de Perpignan et des Pyrénées-Orientales.

Sa force : une forte implication du monde professionnel au travers d'un Comité d'Orientations Stratégiques, lieu de débats et de réflexion sur tous les projets et les besoins du territoire et des professionnels en matière de logistique et d'intermodalité. En effet, le syndicat mixte rassemble les acteurs locaux avec comme objectifs de :

- Promouvoir et donner de la visibilité à la plateforme au niveau européen pour situer MP2 comme un hub multimodal du sud de la France,
- Définir et mettre en œuvre une stratégie de développement durable en matière de transports de marchandises sur le territoire,
- Rechercher des synergies de développement entre les 6 sites logistiques en accompagnant les porteurs de projets.

Cette démarche de coordination de l'action des acteurs de la logistique et des transports (dont un port de commerce) sur le territoire permet ainsi de proposer aux chargeurs une offre globale et intégrée sur une filière bien spécifique (fruits et légumes).

Cependant, cette intégration, aussi pertinente soit-elle, ne revêt qu'une dimension départementale alors que les synergies sont à développer au niveau régional dans son ensemble, sous peine d'être marginalisées dans un contexte de concurrence exacerbée au niveau européen.



La plateforme MP2 (source : audition MP2 le 14/06/2016)

#### 4.5.3. Une Région qui doit affirmer un rôle proactif dans la promotion d'une filière logistique régionale

Dans ce cadre, la Région doit pouvoir jouer un rôle actif, même si elle n'est pas directement concernée par la dimension opérationnelle de la logistique. Si sa vocation est de mettre en œuvre des actions d'aménagement et de financement des infrastructures (exemples : participation aux syndicats mixtes de plateformes logistiques, réalisation et commercialisation de zones d'activités), l'initiation, l'impulsion, le soutien, la coordination et l'orientation des projets d'entreprise doivent devenir de plus en plus fréquemment un de ses domaines d'intervention. En raison de ses compétences en matière de développement et d'animation économique ou bien d'aménagement du territoire, elle est en effet pleinement fondée à prendre des initiatives dans ce domaine en favorisant l'intermodalité pour le transport de marchandises et en soutenant le développement d'une filière logistique performante.

La réalisation d'un « *Plan Régional Logistique* », à l'image de celui existant en Bretagne depuis 2013, pourrait permettre une structuration et une rationalisation des équipements logistiques pour répondre aux besoins de l'économie régionale dans une logique d'aménagement équilibrée du territoire.

A ce titre, il est nécessaire de rappeler l'existence d'une démarche au sein de l'ex-Région Languedoc-Roussillon ; en effet, en juin 2009, le Conseil Régional adoptait une stratégie portuaire intitulée « *Les Ports Sud de France, piliers d'une offre logistique globale LANGUEDOC ROUSSILLON LOGISTIQUE* ». Ce document précisait différents points.

- En matière de gouvernance :

*« Ces phases indispensables de gouvernance publique et d'investissement public massif sont transitoires, en attendant de préparer une gouvernance portuaire moderne. Cette gouvernance portuaire moderne devrait associer le public et le privé dans un contexte d'internationalisation des échanges et d'entrée des ports régionaux dans une logique de confortement d'offre logistique régionale transcontinentale. Ce qui positionnera ces ports de 4ème génération comme des nœuds multimodaux compétitifs et attractifs. »*

- En matière de logistique intégrée :

*« Dispersés, esseulés, les différents équipements et infrastructures régionaux de transport et de logistique ne sont pas identifiables par les acteurs de taille européenne et a fortiori internationale.[...] Leur implicite concurrence nuit à leur développement et repose sur des zones de chalandises et un rayonnement limité, c'est pourquoi, **il est impératif de changer d'échelle**. Cela ne peut intervenir que par la mise en réseau, la complémentarité des équipements et un maillage via les infrastructures. Le territoire du Languedoc-Roussillon sera alors appréhendé dans sa globalité, le positionnant ainsi comme une plateforme logistique intégrée de niveau européen. [...] L'organisation en réseau des atouts régionaux permet de changer d'échelle et d'afficher le territoire comme un espace unique de Logistique de 4ème génération. »*

La valorisation de la place logistique de la Région « Occitanie / Pyrénées-Méditerranée » passera également par l'affirmation du positionnement stratégique des plateformes « toulousaines » (Eurocentre-Saint Jory-Fenouillet, Grand Sud ...) en tant que port sec de la région intérieure, la coordination des principaux pôles logistiques avec les ports de commerce régionaux, ainsi que par la planification d'un réseau relativement sélectif de plateformes logistiques locales.

Par le dialogue et la prise en compte des besoins des chargeurs, logisticiens et transporteurs régionaux, un futur « organe de gestion » pourra **assumer une mission d'animation et d'intermédiation chargée de promouvoir les collaborations logistiques régionales et de conseiller quant à l'optimisation des chaînes logistiques, y compris en termes de transport**. Son rôle pourrait s'approcher ainsi de celui de « Commissionnaire de transport » régional.

-----

*Une des principales clés de la réussite de la future stratégie logistique et portuaire de la Région est donc liée à la mise en réseaux des différents acteurs de la « chaîne logistique régionale » au sein de laquelle les ports de commerce constituent une pierre centrale. L'ensemble des griefs relatifs à l'hétérogénéité de leur gouvernance en Région nécessitent une analyse plus approfondie de cette question. Pour cela, il est nécessaire de réaliser un panorama complet sur les ports décentralisés français et les rôles attribués aux différents acteurs afin de mieux comprendre l'intérêt d'une stratégie unifiée des ports décentralisés sur un territoire et des solutions envisageables pour une gestion intégrée des différentes plateformes.*

## **5. ANALYSE DETAILLEE DE LA GOUVERNANCE PORTUAIRE**

### **5.1. Quels ont été les résultats des transferts de compétences des ports décentralisés ?<sup>29</sup>**

Pour rappel, le nouveau volet de décentralisation établi par la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux *libertés et responsabilités locales* précise dans son article 30 que les ports dits « d'intérêt national » ont été transférés au 1<sup>er</sup> janvier 2007, en « *pleine propriété* » et à titre gratuit, aux collectivités territoriales ou à leurs groupements. Le transfert des ports était ouvert à « *toutes collectivités territoriales ou groupements de collectivités territoriales* » par un acte de candidature motivé. Cela a donc conduit 6 régions parmi les 7 concernées à devenir autorités portuaires, seules ou associées à d'autres collectivités dans un syndicat mixte.

En PACA où la Région avait exprimé sa candidature, le processus décisionnel a abouti à un transfert aux Conseils Départementaux du Var et des Alpes Maritimes des ports de Toulon et Nice. Toulon présente d'ailleurs une particularité avec la création d'un syndicat mixte dit « de gestion », associant le département du Var qui est légalement la véritable autorité portuaire, à la communauté d'agglomération de Toulon.

En Nord Pas-de-Calais, Bretagne, Aquitaine, Languedoc-Roussillon, les Conseils Régionaux, et le Conseil Départemental du Finistère (pour Concarneau), ont pris leurs compétences d'autorité portuaire sans formalisation d'un partenariat avec d'autres collectivités.

Ailleurs, là où le Conseil Régional n'exerce pas seul sa nouvelle mission d'autorité portuaire, des montages variés ont vu le jour. En Basse-Normandie, l'autorité portuaire est constituée du Conseil Régional associé aux départements du Calvados (Caen-Ouistreham) et de la Manche (Cherbourg)

---

<sup>29</sup> Source : ISEMAR, Note de synthèse n°109, « Gouvernance et décentralisation portuaires : où en est-on ? »

dans un Syndicat Mixte dénommé PNA (Ports Normands Associés). En Haute-Normandie, la Région est associée au Département de Seine Maritime, à l'Agglomération et à la Ville de Dieppe.

## **5.2. Quelles sont les missions des nouvelles autorités portuaires décentralisées, les relations avec l'Etat et les gestionnaires des ports<sup>30</sup> ?**

Quel que soit le cas de figure, toute collectivité investie de l'autorité portuaire doit :

- Définir la stratégie de développement du port et de valorisation des emprises,
- Définir le mode de gestion du port (régie, DSP ou « quasi-régie ») et choisir le ou les exploitants,
- Exercer la maîtrise d'ouvrage des infrastructures non concédées et des extensions de port,
- Organiser le financement du port et fixer les droits de port.

L'autorité portuaire assure la police d'exploitation courante des ports, c'est-à-dire l'attribution des postes à quai et l'occupation des terre-pleins. L'Etat conserve un rôle réglementaire en tant qu'AIPP (Autorité Investie des Pouvoirs de Police) pour les missions régaliennes et définit les mesures de sûreté portuaire, contrôle leur application et traite les aspects environnementaux.

Lorsque la loi de 2004 a été promulguée, les Chambres de Commerce et d'Industrie, établissements publics administratifs d'Etat géraient l'intégralité des Ports d'Intérêt National. Les conventions qui les lient à leur autorité portuaire (l'Etat) sont des concessions d'outillage public, de durée importante (souvent plus de 30 ans), conçues selon des schémas-type et ayant enregistré de nombreux avenants. Plusieurs d'entre elles, déjà arrivées à leur terme, avaient fait l'objet de prorogations sans cadre de référence précis.

Dans la situation pré-décentralisation, le flou enveloppait le jeu d'acteurs dans ces places portuaires avec de fréquentes confusions de rôles entre concédant et concessionnaire, entre la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre. De par leur statut juridique d'établissement public administratif d'Etat, les CCI constituent au final un exemple où « l'Etat se délègue à lui-même des compétences ».

Jusqu'à aujourd'hui, les ex-Ports d'Intérêt National (PIN) concédés à une CCI entraînent dans la catégorie des ports « outils », puisque l'outillage portuaire était mis à la disposition des usagers. L'appartenance à cette catégorie de port outil n'interdisait pas à une CCI d'accorder, ponctuellement, des autorisations d'occupation temporaire à des entreprises privées (durée maximale de 70 ans).

## **5.3. Propriétaire – concédant et exploitant - concessionnaire**

Tout port a un propriétaire (Etat, Conseil Régional, Conseil Départemental, Métropole, Ville ou groupement de collectivités type syndicat mixte) qui est l'autorité portuaire concédante. Cette autorité concédante du port décentralisé peut choisir son mode d'exploitation :

- opter pour une régie (ex : EPR Port de Sète ou Syndicat Mixte du port de Dieppe),
- après appel d'offre concurrentiel, choisir le délégataire de son choix dans le cadre d'un contrat de concession : CCI, Société d'Economie Mixte, Société Portuaire ou Société Privée « classique » (SA ou SAS). Pour cela, il peut fractionner les concessions, renouveler le contenu du cahier des charges.

---

<sup>30</sup> Source : ISEMAR, Note de synthèse n°109, « Gouvernance et décentralisation portuaires : où en est-on ? »



- Opter pour une « quasi-régie », via une Société Publique Locale (SPL), sans mise en concurrence préalable pour la conclusion du contrat.

**Focus sur la « quasi-régie » :**

La seule hypothèse où il n'y a pas lieu de respecter les règles de mise en concurrence préalable est celle de confier la gestion de l'activité à une Société Publique Locale (SPL), dans le cadre de prestations intégrées de « quasi-régie » et sous certaines conditions. Enfin, une évolution de la jurisprudence ouvre la possibilité d'envisager également une « quasi-régie » dans le cadre d'une SEM.

En effet, certains contrats conclus entre entités appartenant au secteur public, constituant des contrats de « quasi-régie », sont exclus du champ d'application du droit de la commande publique. Il ne paraît en effet pas utile d'exiger la mise en œuvre d'obligations de publicité et de mise en concurrence pour la conclusion de contrats entre un pouvoir adjudicateur et une entité qui, bien que dotée de la personnalité morale, constitue le simple prolongement administratif de celui-ci.

L'Ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession précise le cadre de la « quasi-régie » en y apportant un certain nombre de modifications dans leur possibilité d'attribution dans le cadre de contrats de concessions. Cette configuration permettrait notamment d'envisager une gestion des ports régionaux via une Société d'Economie Mixte (SEM) avec la possibilité, comme dans le cadre d'une Société Publique Locale (SPL).

La relation de « quasi-régie » est reconnue lorsque trois conditions sont réunies :

- La première condition posée est relative au contrôle analogue. Elle ne comporte aucun changement par rapport à la jurisprudence existante. Ainsi le pouvoir adjudicateur (dans notre cas la Région) doit exercer sur le concessionnaire « un contrôle analogue à celui qu'il exerce sur ses propres services ».

En revanche, des modifications sont apportées aux deux autres conditions de cette exception puisqu'elles sont assouplies par rapport au régime jurisprudentiel antérieur :

- D'une part, l'Ordonnance prévoit que l'attribution d'une concession sans mise en concurrence est possible, dès lors que la société contrôlée réalise plus de 80 % de ses activités avec le ou les pouvoirs adjudicateurs qui la détiennent. Le pourcentage d'activité est déterminé en fonction du chiffre d'affaires moyen, mais l'Ordonnance accepte d'autres paramètres tels que les coûts supportés. Cette condition fera probablement l'objet de précisions jurisprudentielles. Autrement dit, une entité demeurera en situation de quasi-régie tout en pouvant réaliser des prestations en dehors du périmètre de ses actionnaires, et ce dans la limite d'un seuil appréciable de 20 %. Elle ouvre ainsi la porte à des « opérations propres » pour les sociétés publiques locales (SPL), et donc une vraisemblable modification à venir de l'article L. 1531-1 du CGCT. En effet, à ce jour, les SPL ne peuvent accomplir des prestations que pour le compte de leurs actionnaires et sur le territoire des collectivités territoriales qui en sont membres.
- D'autre part, l'Ordonnance reconnaît la possibilité, pour une société dont une partie du capital est détenue par des personnes de droit privé (cas d'une SEM), de bénéficier de la relation de quasi-régie si ces participations ne permettent pas d'exercer une influence décisive sur la personne morale contrôlée. Précisément, il est prévu que la personne contrôlée ne doit pas comporter « de participation directe de capitaux privés à l'exception des formes de capitaux privés sans capacité de contrôle ou de blocage requises par la loi qui ne permettent pas d'exercer une influence décisive sur la personne morale contrôlée ». **Auparavant, la présence de capitaux privés au sein de l'entité contrôlée excluait nécessairement la qualification de relation de quasi-régie.**

Cet assouplissement devrait bénéficier aux sociétés d'économies mixtes (SEM), comme l'indiquait la fiche d'impact sur le projet d'Ordonnance du ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique publiée le 22 juillet 2015 : « La participation de capitaux privés à de telles sociétés est en effet consubstantielle à leur qualification. En effet, les SEM dont la composition du capital associe obligatoirement (entre 15 et 49 % du capital de la SEM) au moins une personne privée à l'actionariat public local, affichent une structure qui ne permet pas de préjuger d'un contrôle de la collectivité analogue à celui que celle-ci exerce sur ses propres services. L'objet social et les modalités de fonctionnement des SEM sont définis dans ses statuts. Le bénéfice de la quasi-régie devra donc faire l'objet d'une application aux SEM au cas par cas, et se fera sous le contrôle du juge ».



La loi ouvre aussi la possibilité, comme dans le cas des aéroports, de créer des **Sociétés Portuaires**, sur initiative de la CCI titulaire<sup>31</sup>. Cela consiste à créer une société à capitaux entièrement publics dont la CCI devient actionnaire, qui contractualise avec l'autorité portuaire sur la base d'un nouveau contrat.

#### Existe-t-il des Sociétés Portuaires ?

Une seule Société Portuaire existe à ce jour. Il s'agit de la **Société Portuaire d'Exploitation du Port de Cherbourg** qui, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2016, assure la fourniture de main d'œuvre et d'outillage aux manutentionnaires du port Est, qui accueille le trafic industrialo-portuaire. Il s'agit d'une Société par Actions Simplifiée (SAS) au capital de 1.6 M€, détenue à 90% par l'autorité portuaire du Syndicat Mixte PNA et à 10% par la CCI du Cotentin. L'ex-Directeur Général de PNA, Jean-Michel SEVIN, indiquait que « *la Société Portuaire [...] répond à la problématique du port de Cherbourg de prise en compte des préoccupations de gestion actuelle tout en préparant l'arrivée des Energies Marines Renouvelable. La SPEC pourra, à terme, s'ouvrir aux partenaires privés qui souhaiteront s'impliquer dans le développement du port* ».

Le délégataire/concessionnaire de la partie ouest du port est une autre SAS dénommée « **Port de Cherbourg** », constituée pour 90% du capital de la CCI et pour 10% de Louis Dreyfus Armateurs (société privée). Enfin, une autre SAS composée de la CCI et de LDA gère la concession du terminal vrac du port (Cherbourg Terminal SAS).

## 5.4. Comment les concédants choisissent leurs concessionnaires ?

Les concédants, qui souhaitent faire des contrats de concession de véritables outils de gouvernance portuaire, semblent s'orienter, sauf exception, vers la solution de l'appel d'offre concurrentiel. La pratique du renouvellement automatique des concessions aux CCI appartient désormais au passé.

Désormais, l'autorité portuaire délégante attend une efficacité de gestion privée de la part du concessionnaire. Le renouvellement d'une concession soulève des questions importantes :

- Faut-il modifier le périmètre géographique des concessions ?
- Faut-il fractionner une concession en plusieurs, chaque nouvelle concession correspondant à un terminal, par exemple, pour attirer les candidatures ?
- Quels équipements/services doivent continuer à relever du service public ?
- Qui sont les candidats potentiels (autres que les CCI) ?
- Quel partage des risques ?

La grande majorité des ports décentralisés sont sous le régime de la Délégation de Service Public (DSP), sauf Dieppe, qui est une régie, et Sète qui est doté d'un établissement public régional (EPR).

Les DSP des autres ports répondent à des cahiers des charges très variés avec des missions diverses. Ils comprennent tous l'exploitation de l'outillage public et des terre-pleins. Au-delà des missions classiques, certaines DSP vont plus loin. Ainsi, plusieurs instituent des fonds alimentés par le délégataire et abondés par le délégant pour réaliser des acquisitions foncières au profit du port. C'est notamment le cas à Lorient ou Ajaccio.

<sup>31</sup> [...] Les collectivités territoriales et leurs groupements peuvent prendre des participations dans des sociétés dont l'activité principale est d'assurer l'exploitation commerciale d'un ou plusieurs ports [...] lorsqu'au moins l'un d'entre eux se trouve dans leur ressort géographique. La collectivité territoriale propriétaire d'un port [...] peut, à la demande du concessionnaire du port, autoriser la cession ou l'apport de la concession à une société portuaire dont le capital initial est détenu entièrement par des personnes publiques, dont la CCI dans le ressort géographique de laquelle est situé ce port. Un nouveau contrat de concession est alors établi entre la collectivité territoriale et la société portuaire pour une durée ne pouvant excéder 40 ans. Ce contrat précise notamment les engagements que prend la société portuaire en termes d'investissements et d'objectifs de qualité de service.

La DSP peut également intégrer les investissements et l'exploitation des infrastructures en plus des « superstructures » (outillage).

**Focus sur la concession :**

Les contrats de concession sont soumis au respect des principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures, conformément aux dispositions prévues par l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession et le décret n° 2016-86 du 1er février 2016 relatif aux contrats de concession.

Il y a donc lieu de soumettre la passation de cette délégation de service public aux règles de publicité et de mise en concurrence. La mise en concurrence comporte bien évidemment un risque quant au choix du concessionnaire, qui doit être fait notamment en fonction de critères objectifs.

=> La création d'une structure capable de répondre aux problématiques du cahier des charges et d'être sélectionnée en tant que concessionnaire selon des critères objectifs est capitale.

## **5.5. Quel partage des risques dans le cadre d'une Délégation de Service Public (DSP) ?**

Un des enjeux liés à la relation entre le concédant et le concessionnaire est le partage des risques d'exploitation et des risques exceptionnels : si le concessionnaire assure l'outillage, qui assure l'infrastructure ?

Contrairement à l'Etat, une collectivité locale n'est pas son propre assureur. Quels sont les risques assurables, non assurables ? Tous les concédants et tous les concessionnaires, quel que soit le scénario possible, doivent désormais envisager ce type de clause.

Le partage des risques commerciaux doit être négocié attentivement : dans le cas d'une DSP, les candidats exigent des garanties financières. Le partage (et son ajustement éventuel) entre redevances et subventions d'exploitation est l'instrument de répartition des risques et bénéfices entre le concédant et son délégataire. Cela équivaut à une garantie de trafic par le concédant.

## **5.6. Focus sur la gouvernance des ports décentralisés de la Région Normandie**

En Normandie, la situation actuelle est relativement complexe mais reflète une volonté d'associer au maximum l'ensemble des acteurs de la « place portuaire » dans son ensemble.



Depuis la fusion de la Basse-Normandie et Haute-Normandie en janvier 2016, les autorités portuaires (propriétaires) sont :

- Le Conseil Régional Normandie associé aux départements du Calvados (Caen-Ouistreham) et de la Manche (Cherbourg) dans un Syndicat Mixte dénommé PNA (Ports Normands Associés) pour les ports de Caen-Ouistreham et Cherbourg.
- Le Conseil Régional Normandie associé au Conseil Départemental de la Seine Maritime, à la Communauté d'Agglomération et la Ville de Dieppe dans un Syndicat Mixte pour le port de Dieppe.

Concernant la gestion des Ports Normands Associés (PNA) pour la partie commerce :

- Le port de Caen-Ouistreham : géré dans son intégralité par la CCI de Caen,
- Le port de Cherbourg partie OUEST : géré par Port de Cherbourg SAS (CCI Cherbourg + Louis Dreyfus Armateurs),
- Le port de Cherbourg partie EST : géré par la Société Portuaire d'Exploitation du port de Cherbourg (SPEC – SAS au capital détenu à 90% par PNA et 10% par la CCI de Cherbourg),
- Le terminal VRAC du port de Cherbourg : SAS « Cherbourg Terminal SAS » (composée de la CCI Cherbourg + Louis Dreyfus Armateurs).

Concernant la gestion du port de commerce de Dieppe :

- Le port de Dieppe est géré en régie par le Syndicat Mixte du port de Dieppe qui en est également propriétaire.

La Région prévoit une fusion des 2 syndicats mixtes existants pour ne garder qu'une seule autorité portuaire et favoriser les synergies entre les plateformes dans le cadre d'une politique commune. Prévue pour le 1<sup>er</sup> janvier 2017, la fusion n'est pas aussi simple qu'il y paraît car l'exploitation portuaire n'est pas organisée selon les mêmes modalités à Dieppe et à Caen-Cherbourg. À Dieppe, les quatre activités du port – transmanche, cœur de l'activité portuaire, le commerce, la plaisance et la pêche – sont gérées en régie directe par un Syndicat mixte, ce qui est une rareté en France.

Ce Syndicat mixte emploie directement 115 agents. En revanche, les prérogatives de PNA sont celles d'un propriétaire-gestionnaire, non d'un exploitant. Il a en effet concédé, de façon classique, l'exploitation des activités portuaires de Caen-Ouistreham et de Cherbourg, soit 8 concessions en tout.

L'audition par la Commission Méditerranée du Directeur Général de PNA permet d'analyser plus en détails le fonctionnement du syndicat mixte. Ce dernier apparaît comme un organe de décision éprouvé qui présente des avantages en termes de proximité, régulation, spécialisation, réactivité et collégialité. Certaines limites sont néanmoins à prendre en compte et notamment les modalités de rétribution des concessionnaires (SAS, CCI) au Syndicat Mixte déléguant. A titre d'exemple, la redevance domaniale annuelle payée par la CCI de Caen au syndicat mixte déléguant n'est que de 82 000€ alors que le Chiffre d'Affaires du port de commerce est de 12 M€. Le fait de ne pas être partie-prenante dans la gestion des concessions apparaît comme une limite pour l'autorité portuaire.

Jusqu'à présent, les politiques commerciales des ports étaient de la responsabilité des concessionnaires. La Région, majoritaire dans les deux syndicats mixtes, souhaite désormais promouvoir une offre commerciale commune pour l'ensemble des ports.

La complexité de l'organisation existante en Normandie tend à démontrer que la dichotomie entre autorité concédante et concessionnaire a fait son temps. Il est nécessaire de promouvoir des gestions intégrées avec l'ensemble des acteurs de la place portuaire. Les investissements sur les infrastructures et superstructures (outillages) doivent être financés par l'ensemble des acteurs.

## 5.7. Focus sur la gouvernance des ports décentralisés de la Région « Hauts de France »

A l'instar des autres régions maritimes françaises, la Région « Hauts de France » (précédemment Région Nord-Pas-de-Calais) est devenue propriétaire des ports de commerce de Calais et Boulogne-sur-Mer en janvier 2007. Elle a alors choisi comme mode d'exploitation la délégation de service public et le régime de la concession auprès des CCI de Boulogne-sur-mer et Calais. Suite à la fusion des deux CCI en une entité territoriale CCI Côte d'Opale (incluant également la CCI de Dunkerque), le Conseil Régional a mis en place une concession unique pour les deux ports décentralisés auprès de la CCI Côte d'Opale.



Le 19 février 2015, la Région Nord-Pas de Calais et la Société d'Exploitation des Ports du Déroit ont signé le nouveau Contrat de Concession des ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais.

Ce nouveau contrat de concession permet de regrouper les ports de Calais et de Boulogne-sur-Mer au sein d'une même concession d'une durée de 50 ans pour la gestion, l'exploitation, la maintenance et le développement des infrastructures et superstructures.

Il intègre également la réalisation du projet « Calais Port 2015 », extension portuaire du port de Calais comprenant la réalisation d'une digue de plus de 2,5 km et trois postes ferries supplémentaires, d'un montant global de coût de construction d'environ 650 M€.

Le montage contractuel retenu, distinguant au sein de la concession une société d'exploitation et une société de patrimoine en charge de la conception, du financement, de la réalisation et de la maintenance du nouveau port, permet une allocation optimisée des risques.

Le capital de chaque société se décline ainsi :

### Société d'Exploitation des Ports du Déroit

- 73% CCI
- 11% CDC Infrastructure (filiale à 100% de la Caisse des Dépôts et Consignations)
- 11% MERIDIAM (société spécialisée dans l'investissement et la gestion d'actifs d'infrastructures)
- 5% salariés des ports

### Société de Projet des Ports du Déroit

- 40% CDC Infrastructure (filiale à 100% de la Caisse des Dépôts et Consignations)
- 40% MERIDIAM (société spécialisée dans l'investissement et la gestion d'actifs d'infrastructures)
- 1% Grand Port Maritime de Dunkerque
- 19% CCI

## 5.8. Focus sur la gouvernance des ports décentralisés de la Région Bretagne

En Bretagne, la Région est autorité portuaire des ports de Brest, Lorient et Saint Malo. Elle a pour ambition de définir une stratégie portuaire régionale intégrée dans un schéma des transports renouvelés et au travers d'une communication unique sous la bannière « Port de Bretagne » ainsi qu'une stratégie régionale « Plan Régional Logistique ». La gouvernance des ports bretons laisse cependant apparaître un manque de lisibilité au niveau de la responsabilité des acteurs au niveau notamment du port de commerce de Brest et du port de pêche de Lorient. En effet :

**Port de Saint Malo :**

La Région Bretagne est autorité portuaire et la gestion est confiée à la CCI de Saint-Malo.

**Port de Lorient :**

- la Région Bretagne est autorité portuaire du port de Lorient (pour l'ensemble de ses activités).
- La concession du port de commerce de Lorient est confiée à la CCI du Morbihan.
- L'activité « pêche » du port est concédée par la Région à la Société d'Economie Mixte « Lorient-Keroman » (SMLK) détenue en majorité par l'agglomération de Lorient.
- Demeure un Syndicat Mixte de Programmation et de réalisation des investissements du port de pêche Lorient Keroman créé par arrêté le 12 octobre 2006 et présidé par le Département du Morbihan (par ailleurs absent au Capital de la SEM Lorient Keroman)

Il en ressort une diversité dans la maîtrise d'ouvrage des investissements entre la SEM et le SMLK. Dans un rapport d'Observation de 2013, la Chambre Régionale des Comptes de Bretagne regrette cette confusion et « recommande de clarifier entre tous les acteurs les compétences en matière d'investissement et de s'orienter vers une maîtrise d'ouvrage unique sur le port de pêche de Lorient ».

**Port de Brest :**

- Le port de commerce de Brest est propriété de la Région Bretagne (autorité portuaire).
- La concession du port de commerce est accordée à la CCI de Brest.
- Un syndicat mixte de gestion d'un terre-plein (polder) demeure sur le port et placé sous la présidence du Département du Morbihan.

Au-delà de la gouvernance (autorités portuaires et gestionnaires), les instances de coordination des ports bretons apparaissent structurées et cohérentes. On retrouve ainsi des Conseils Portuaires pour chaque port ainsi qu'un « Comité de pilotage stratégique » à l'échelle régionale. On distingue alors l'échelon local de pilotage et un niveau « expert ».

La mise en place des nouveaux Conseils Portuaires à l'échelon local a constitué un acte politique fort en Bretagne où leur recombinaison a fait l'objet d'une attention particulière. Ils sont désormais présidés par la Région et non plus par la CCI. Ils réunissent, selon le même modèle pour chaque port :

- Les Collectivités Territoriales ou leurs groupements
- Les concessionnaires
- Les personnels ; personnalités qualifiées ; membres de la CCI
- Le Comité Local des Pêches et le Comité Local des usagers permanents des installations portuaires de plaisance
- Les représentants de l'Etat (invités)

Les conseils sont dotés de trois commissions : gestion, stratégie et environnement, dont la vocation est de préparer le travail soumis à l'examen du Conseil Portuaire. L'idée de la Région est de constituer de véritables lieux de négociation et ne plus se limiter à un simple rôle de « chambre d'enregistrement ».

Pour compléter ce dispositif, un comité de pilotage stratégique régional a donc été créé. Ce dernier se positionne au niveau « expert » en ayant comme mission principale l'animation de la place portuaire et le portage de projets de développement. Il associe les conseils portuaires des ports régionaux ainsi que ceux des ports départementaux (Légué et Roscoff). Sont représentés dans ce conseil : les agglomérations, les conseils départementaux, la Région, deux représentants de chaque conseil portuaire et une autre personnalité.

⇒ **La Région vise une politique portuaire globale à l'échelle régionale, coordonnant aussi bien l'action des trois ports transférés que celle des ports non régionaux.**

En matière de communication, la Région Bretagne a également rationalisé son approche au travers d'une bannière commune « Port de Bretagne », en application directe de sa stratégie portuaire élaborée collectivement avec l'ensemble des acteurs. De cette manière, la Région Bretagne a donc été présente dès 2008 au STIL (Semaine Internationale du Transport et de la Logistique) sous la bannière « Port de Bretagne ».

## **5.9. Au-delà de la gouvernance, quels sont les outils existants en matière de coopération portuaire et inter-portuaires ?**

### **5.9.1. Qu'est-ce qu'un « Conseil Portuaire » ?**

Il s'agit d'une instance de concertation qui a vocation à représenter les acteurs et usagers impliqués dans la gestion du port. Il se réunit pour donner un avis sur l'organisation, la gestion et les projets d'investissements (Articles R-141-1 à R-141-4 du Code des Ports Maritimes concernant le rôle et le fonctionnement du Conseil Portuaire).

Le rapport de la Sénatrice Odette HERVIAUX du 14 mars 2014 apporte plus de précisions sur cette instance : « Jusqu'à la loi du 28 mai 2013, seuls les ports départementaux devaient faire l'objet d'un conseil portuaire selon un cadre très précis. Le nombre de membres, dans ces conseils, est au minimum de 12. [...] Depuis la décentralisation et jusqu'à la loi du 28 mai 2013, aucun texte n'imposait l'existence ou la forme d'un conseil portuaire au sein des ports régionaux. Cette loi dispose, en son article 36, que « *les milieux professionnels, sociaux et associatifs ainsi que les collectivités territoriales et leurs groupements où sont situées les principales installations portuaires sont représentés dans un conseil portuaire, qui est consulté sur le positionnement stratégique et la politique de développement du port, et notamment sa politique tarifaire et foncière* ». La plupart des Régions ou syndicats mixtes, autorités portuaires, n'avaient pas attendu la loi susvisée pour établir des conseils portuaires. »

Si cette instance de coordination permet à l'ensemble des partenaires de donner des avis sur l'organisation, la gestion et les projets d'investissements de chaque port, « *la largeur de son champ de compétence ainsi que la diversité et le nombre de personnes qui y siègent n'en fait pas un lieu de construction d'arbitrages* ».

### 5.9.2. Complément sur la coordination interportuaire (GIP / GIE)

La coopération portuaire régionale est un processus recommandé par la Commission Européenne (2007). Elle s'est développée dans les ports du nord de l'Europe (Anvers-Zeebrugge / Gand-Liège / Copenhagen-Malmö) mais également en France (HAROPA – voir ci-dessous). Elle correspond à une spécialisation des ports dans des trafics différents et donc non-concurrents, à l'évolution du port multitâches vers celui de port spécialisé, aux besoins fonciers grandissants, qui peuvent se répartir sur plusieurs sites portuaires<sup>32</sup>.

Une analyse approfondie des solutions en matière de coordination interportuaire nécessite d'examiner les instances existantes pour les Grands Ports Maritimes, ces dernières pouvant en effet constituer des pistes pour une mise en œuvre au niveau des ports décentralisés.

La réforme des Grands Ports Maritimes de 2008 amène un nouvel outil de coopération à l'échelle des façades maritimes ou des axes fluviaux, le « **Conseil de Coordination Interportuaire** », qui rassemble les autorités portuaires (GPM) aux côtés des Conseils Régionaux, des Communautés d'Agglomération et des gestionnaires de réseaux concernés. Il s'agit d'un organe décisionnel de la coordination entre GPM en France, et dont les objectifs, la composition et le fonctionnement sont énoncés par l'article L. 102-7 du Code des ports maritimes « *Pour assurer la cohérence des actions de grands ports maritimes et, le cas échéant, de ports autonomes fluviaux, s'inscrivant dans un même ensemble géographique ou situés sur un même axe fluvial, un conseil de coordination interportuaire associant des représentants de l'Etat, des collectivités territoriales et de leurs groupements, des ports concernés ainsi que des personnalités qualifiées et des représentants des établissements gestionnaires d'infrastructures terrestres ou de l'établissement public chargé de la gestion des voies navigables peut être créé par décret* ».

Par ailleurs, au-delà des conseils de coordination interportuaire, d'autres modes de coopération existent tels que les Groupements d'Intérêt Public (GIP) ou Groupements d'Intérêt Economique (GIE). Les acteurs peuvent choisir le meilleur périmètre en fonction des objectifs qu'ils déterminent.

- Les GIP permettent de formaliser la coopération des acteurs publics entre eux et avec des acteurs privés. Ils définissent précisément les missions, les moyens de les assurer et la durée de l'engagement des partenaires. Dans le secteur portuaire, les GIP existants sont exclusivement liés à la recherche et à l'environnement tel que le GIP Loire Estuaire ou le GIP Seine Aval qui a la particularité d'associer les deux ports maritimes du Havre et Rouen aux côtés de neuf autres membres.
- Le GIP est dérivé du groupement d'intérêt économique (GIE). Le GIE se distingue par l'exigence d'un objet économique et la possibilité d'un but lucratif dans l'intérêt de ses membres. Le GIE permet à ses adhérents de regrouper leurs moyens pour que chacun puisse plus efficacement poursuivre et développer son activité, tout en conservant l'individualité et l'autonomie de chaque membre.

---

<sup>32</sup> Laurent LEVEQUE « Le nouveau rôle des autorités portuaires dans l'adaptation des clusters aux enjeux de la globalisation », L'Espace Politique [En ligne], 16 /2012-1

Le GIE est une formule utilisée par les autorités portuaires pour développer des liens avec des partenaires et permet aux ports de tisser des liens entre eux, au-delà de leurs différences de statuts. Par exemple, les ports de Dunkerque, Lille, Paris, et la plateforme de Dourges sont associés à divers titres : le GIE Nord Conteneur Service a permis aux ports de Dunkerque et de Lille, associés à la plateforme logistique de Dourges, de développer le trafic fluvial de conteneurs entre les trois sites entre 1998 et 2008. Ces trois sites ont également lancé en 2011, le GIE GARP dont la mission est de mettre en commun leur ingénierie dans la promotion, la veille et les recherches en marketing<sup>33</sup>.

Enfin, un autre GIE permet d'illustrer l'intérêt de ces démarches, le GIE « HAROPA ». Il s'agit d'une alliance du grand port maritime du Havre, du grand port maritime de Rouen et du port autonome de Paris, créée en 2012 pour une durée de 20 ans avec pour objectif de former un système portuaire de dimension européenne dans le domaine de l'industrie, de la logistique et du tourisme au service de ses clients.



Port du Havre (Copyright HAROPA-Port du Havre)

Constitué des trois directeurs généraux des ports de Paris Seine Normandie, le Conseil d'administration chargé de la direction du GIE, se réunit de façon régulière et a notamment pour fonction de valider des décisions telles que les sujets d'études et les décisions stratégiques de toute nature. Il est le référent du Conseil de coordination interportuaire de la Seine (CCIS) et assure auprès de celui-ci un suivi de l'activité et des réalisations. La présidence du GIE est tournante, pour une durée d'un an, assurée alternativement par chaque directeur général.

Il présente l'avantage de regrouper à la fois des acteurs du monde maritime et fluvial dans une optique de stratégie commune sur un territoire.

L'objet de cette coopération interportuaire est non seulement la coordination des actions des ports, mais aussi et surtout la mise en commun d'orientations stratégiques et de moyens. Le choix de l'outil GIE repose sur la volonté des trois ports d'institutionnaliser la coopération entre eux pour la renforcer, sans pour autant la rigidifier par une réponse institutionnelle lourde et complexe.

Les objectifs retenus dans le document de coordination sont d'« accroître la part de marché de l'Axe Seine en Europe », de « favoriser le développement d'une logistique propre », de « contribuer au développement durable des territoires » et d'« asseoir l'identité portuaire de l'Axe Seine ».

Pour atteindre ces objectifs généraux, les ports entendent développer une offre commune, à la fois maritime, douanière, foncière, multimodale. HAROPA se fixe pour objectif de parvenir à matérialiser cette offre et à en proposer l'accès par un guichet unique, qui existe déjà pour chaque filière.

<sup>33</sup> Romuald LACOSTE et Anne GALLAIS BOUCHET, « Analyse qualitative des outils de coordination et de coopération dans le cadre de la politique portuaire française : le cas des grands ports maritimes », *L'Espace Politique* [En ligne], 16 | 2012-1



Le GIE assure les fonctions « *qui sont mieux assumées collectivement qu'isolément : la politique commerciale, la politique industrielle, la communication, la stratégie et les réseaux* ».

Cette solution présente de nombreux avantages (souplesse, communication et stratégie commerciale commune, préservation du cadre individuel de chaque port) mais certaines réserves peuvent également être formulées<sup>34</sup> parmi lesquelles :

- Un manque de clarté dans la gouvernance,
- Des situations parfois contradictoires entre un port et le GIE,
- Une animation complexe (équipes dispersées sur 3 sites, direction commune à 3 Etablissements Publics).

Les résultats commerciaux depuis la création d'HAROPA depuis 2012 sont encourageants.

En juillet 2016, plusieurs rapports parlementaires<sup>35</sup> appelant à une révision globale de la gouvernance des Grands Ports Maritimes français ont mis en avant les difficultés rencontrées par HAROPA en matière « *d'intégration* » et la nécessité de « *déboucher plus systématiquement sur des projets communs* » et de « *mise en cohérence des stratégies tarifaires en matière de droits de port* ».

Les rapports soulignent néanmoins « *la réussite* » de la mise en place de cette instance et sa « *probable montée en puissance* ». Ce modèle est d'ailleurs recommandé dans le cadre de la gouvernance des GPM de la façade Atlantique (Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux, La Rochelle) et, au-delà, « *renforcer le rôle des collectivités dans le pilotage des GPM* » en créant un véritable « *Pôle Atlantique* » qui intégrerait notamment les ports décentralisés de Brest, Lorient ou Bayonne.

A l'instar de de la façade atlantique, il est urgent de créer un « *Pôle Méditerranée* » mettant autour de la table tous les ports français de la façade méditerranéenne pour afficher une ambition partagée du pavillon national.

---

<sup>34</sup> Cours des Comptes, Rapport particulier S2015-1345, « Grand Port Maritime du Havre », octobre 2015

<sup>35</sup> « Attractivité des ports maritimes de l'axe Seine », Valérie FOURNEYRON, Députée de Seine-Maritime et Charles REVET, Sénateur de Seine Maritime, juillet 2016 / « Attractivité des grands ports de la façade Atlantique », Yannick VAUGRENARD, Sénateur de Loire-Atlantique et Gérard CESAR, Sénateur de la Gironde

## 5.10. Conclusion sur la gouvernance

Pour résumer, il est possible de distinguer trois niveaux pour la gouvernance des ports de commerce décentralisés.

### 1/ L'autorité portuaire concédante :

Une collectivité territoriale (la Région dans la plupart des cas ou le Département)

*ou*

Un regroupement de collectivités (EPCI ou Syndicat Mixte tel que les Ports Normands Associés)

*L'autorité portuaire choisit un mode d'exploitation => la régie (en direct ou via un Etablissement Public Régional comme pour le port de Sète) ou la Délégation de Service Public (régime de la concession) ou la « quasi-régie ».*

### 2/ Le concessionnaire :

Une personne publique : CCI ou Syndicat Mixte

*ou*

Une Société Portuaire (capital 100% public dans l'immédiat, à l'initiative de la CCI déjà concessionnaire. Ex : Société Portuaire d'Exploitation du Port de Cherbourg)

*ou*

Une Société d'Economie Mixte (avec majorité du capital détenu par personne publique. Ex : port de pêche de Lorient-Keroman)

*ou*

Société Publique Locale (capital 100% public ; compétentes pour réaliser des opérations d'aménagement, des opérations de construction ou pour exploiter des services publics à caractère industriel ou commercial ou toutes autres activités d'intérêt général)

*ou*

Société commerciale « classique » (SA ou SAS avec majorité du capital détenu par personne privée ou CCI. Ex : Société d'Exploitation des Ports du Détroit, Société Anonyme concessionnaire unique depuis juillet 2015 des ports de Calais et Boulogne)

*Dans la configuration d'une délégation de service public (concession), la gestion opérationnelle est confiée au concessionnaire. Cependant, un autre acteur peut également intervenir :*

### 2 bis/ Le gestionnaire opérationnel :

Un syndicat mixte de gestion en parallèle (ex : port de Brest)

*et/ou*

Une société « classique » chargée de réaliser des investissements (ex : Société de Projet des Ports du Détroit, filiale de la Société d'Exploitation des Ports du Détroit)

Dans tous les cas, la performance des plateformes portuaires de commerce (ou de pêche) décentralisées dépend de la capacité à fédérer les acteurs autour d'un projet commun qui valorise les complémentarités et la cohérence des investissements et activités réalisées sur le port. Ces synergies peuvent se retrouver à tous les niveaux.

En parallèle, la gouvernance des ports peut également s'appuyer sur des outils de coordination portuaire et interportuaires :

- Des Conseils portuaires représentatifs et présidés par la Région (ex : Conseils Portuaires des ports bretons),
- Un Comité de pilotage stratégique « expert » (ex : Comité Stratégique Régional en Bretagne),
- Un Conseil interportuaire (prévu par la loi dans le cadre des Grands Ports Maritimes),
- Des Groupements d'Intérêt Publics (GIP) ou d'Entreprises (GIE) en complément d'un Conseil interportuaire (ex : HAROPA).

## **5.11. Quelles sont les hypothèses envisageables en termes de gouvernance et de coordination dans la Région Occitanie ?**

### **5.11.1. Au niveau de l'autorité portuaire**

Idéalement, l'autorité portuaire sur un même territoire doit être unique (comme c'est le cas en Bretagne avec la Région seule autorité portuaire). Cette autorité portuaire peut-être à la fois unique (la même sur tous les ports) mais plurielle dans sa composition en regroupant plusieurs collectivités (au travers d'un syndicat mixte tel que les Ports Normands Associés – PNA).

=> La Région n'étant pas propriétaire de l'ensemble des ports, l'autorité portuaire pourrait prendre la forme d'un Syndicat Mixte au sein duquel seraient représentés : la Région (Présidence), les départements des PO, de l'Aude, de l'Hérault, les communes de chaque port, les CCI départementales associées, voire VNF).

La Région pourrait également se positionner pour, à terme, devenir l'autorité portuaire des ports de Port-Vendres (à ce jour propriété du département des PO) et du port fluvial de l'Ardoise (à ce jour propriété de VNF). Elle serait alors l'autorité portuaire unique de l'ensemble des ports régionaux.

Le cas échéant, plusieurs autorités portuaires pourraient demeurer en l'état (Région, Département des Pyrénées Orientales et VNF).

Quel que soit le cas de figure, l'objectif est de tendre vers une gouvernance unique de l'ensemble des ports régionaux, y compris le port fluvial de l'Ardoise afin de rationaliser la stratégie et les investissements réalisés.

### **5.11.2. Au niveau du mode de gestion**

Dans l'hypothèse d'une gestion via une délégation de service public (concession ou « quasi-régie »), une structure pourrait être candidate à la gestion des ports décentralisés en région, ayant en charge l'exploitation et la promotion commune des ports, y compris ceux pour lesquels la Région n'est pas (encore ?) autorité portuaire.

Une exploitation de plusieurs ports sur un même territoire par un seul et même concessionnaire est possible. Une Société d'Economie Mixte (SEM), une société « classique » (SA ou SAS) ou un Syndicat Mixte de Gestion peuvent apparaître comme des solutions à cette équation. La Société Publique Locale (SPL) permet également d'envisager une gestion commune des ports (avec un capital détenu à 100% par des collectivités territoriales et sans mise en concurrence préalable pour la conclusion du contrat.

Selon les modalités inscrites au cahier des charges pour la sélection du(des) concessionnaire(s) du(des) port(s) par l'autorité portuaire, les investissements matériels peuvent également être réalisés par les concessionnaires (avec un partage des risques à déterminer le plus précisément possible) sur les superstructures (outillage) mais également les infrastructures. L'intérêt est de permettre au secteur privé de s'investir sur le long terme dans la vie du port (à minima la durée de l'amortissement des investissements réalisés) et pour la création d'emplois. Il semble en effet nécessaire de s'inspirer plus que jamais du modèle hanséatique plus largement ouvert aux investisseurs privés, qui est la clé de la réussite et de la suprématie des ports du range Zeebrugge, Anvers, Rotterdam et Hambourg.

=> En Occitanie, plusieurs scénarios sont possibles pour une gestion commune des ports :

\* Un **syndicat mixte ouvert (de gestion)** composé des principaux acteurs des ports régionaux (Conseil Départemental des PO, CCI de Perpignan, CCI de Narbonne, CCI de Nîmes, EPR Port de Sète, Conseil Régional, VNF...). Il s'agit d'un établissement public, uniquement composé de personnes morales de droit public.

> *Un syndicat mixte ouvert présente l'avantage d'être une structure de droit public connue des personnes publiques.*

> *Toutefois, le syndicat peut être une structure assez lourde devant répondre à des règles de droit public (finances, comptabilité...) et qui comporte une limite importante en terme de ressources, puisqu'elles sont principalement issues des redevances, peu important le chiffre d'affaires dégagé par les ports.*

> *En outre, seules des personnes morales de droit public peuvent composer un syndicat mixte, ce qui ne permet pas d'intégrer des acteurs privés dans l'activité commerciale des ports.*

\* Une **Société Publique Locale (SPL)** composée d'au moins deux actionnaires avec un capital détenu à 100% par des collectivités territoriales. La Région pourrait ainsi s'associer à d'autres collectivités territoriales (ex : le Conseil Départemental des Pyrénées Orientales) pour la création d'une telle structure.

> *L'intérêt principal de la SPL réside dans la possibilité d'intervenir pour le compte de leurs collectivités ou groupements de collectivités actionnaires dans le cadre de prestations intégrées, c'est-à-dire sans mise en concurrence préalable.*

> *Cependant, seules des personnes morales de droit public peuvent composer la SPM, ce qui ne permet pas d'intégrer des acteurs privés dans l'activité commerciale des ports.*

\* Une **société commerciale telle qu'une Société Anonyme**, sur le modèle des Ports du Détroit (voire une Société par Actions Simplifiées, sur le modèle du port de Cherbourg pour

sa partie ouest). Dans ce cas, le capital est détenu de manière majoritaire par des personnes privées. Les associés ne supportent les pertes qu'à concurrence de leurs apports en capital. La Région pourrait être actionnaire minoritaire de cette société, associée à des entreprises privées (logisticiens, opérateurs portuaires) et à des CCI (celles-ci étant considérées dans ce cas comme des personnes privées, malgré leur statut d'établissement public).

*> La société commerciale présente l'avantage, à l'instar de la SEM, d'intégrer des acteurs privés dans l'activité commerciale des ports.*

*> Toutefois, compte-tenu de ses règles de fonctionnement et notamment au regard de l'absence de limite à la possession d'une majorité du capital par une personne privée, cette structure présenterait le risque de voir une personne morale de droit privé à la direction de la société.*

\* Une **Société d'Economie Mixte** composée de la Région, des différentes collectivités et CCI ainsi que d'acteurs portuaires privés tels que des armateurs, logisticiens, industries présentes sur les ports régionaux, entreprises souhaitant développer des circuits d'approvisionnement/exports à partir des ports régionaux (ex : entreprise de production d'énergies renouvelables), voire du personnel (modèle de la Société d'Exploitation des Ports du Détroit) et des plateformes logistiques régionales.

*> La SEM présente de nombreux avantages en termes de souplesse et d'intégration d'acteurs privés dans le développement économiques des ports. Par ailleurs, contrairement à la SA, cette forme de société permet aux personnes publiques de rester majoritaire et de garder un certain contrôle sur l'activité. En effet, la Société d'économie mixte locale (SEML) se définit comme une société de droit privé avec des actionnaires privés mais dont la majorité du capital est détenue par des collectivités territoriales et/ou leurs groupements et dont l'objet social est à la fois en relation avec l'intérêt général et avec les compétences dévolues à ces collectivités. La collectivité qui constitue la SEM doit en préciser via une délibération le montant de sa participation au capital social, sachant que celui-ci doit au moins être composé entre 50 et 85 % d'actionnaires publics.*

La société commerciale (SA ou SAS) et la SEM présentent un avantage non négligeable : elles permettent d'inclure des entreprises privées dans la stratégie opérationnelle pour l'exploitation des plateformes portuaires avec la recherche d'une performance économique (ce que ne permet pas le Syndicat Mixte où seuls les acteurs publics peuvent être membres).

Les avantages d'une gestion commune pour les ports régionaux seraient :

- Définir une stratégie portuaire complémentaire entre les ports pour limiter les concurrences stériles sur certains trafics
- Définir un schéma d'aménagement complémentaire entre les ports pour rationaliser les investissements
- Définir une stratégie commerciale commune pour les trois ports permettant une cohérence du discours face à la clientèle et les prospects des ports (stand commun dans les salons, outils commerciaux, ...).
- Atteindre un niveau d'activité proche des plus petits GPM (Bordeaux : 8 MT ; Port Sud de France, gestion collective : 6MT) permettant d'exister dans les débats nationaux et dans les démarches de prospection à l'international.

- Réaliser des économies d'échelles en matière d'organisation : un service financier, juridique, RH, environnement, sécurité-sûreté, ingénierie commun pour les trois ports ; créer des services inexistantes à ce jour : communication et renforcement du service commercial commun pour les trois ports.
- Réaliser des économies d'échelles en termes d'entretien (grues, hangars...), de prospection et d'outils commerciaux (stand commun sur les salons commerciaux, plaquette commerciale commune...)
- Favoriser le regroupement des services (pilotage, lamanage, remorquage) pour favoriser la compétitivité des ports.

### 5.11.3. Au niveau de la gestion par port (en cas d'absence de gestion commune de l'ensemble des ports)

Au-delà de(s) l'autorité(s) portuaire(s) et de(s) l'exploitant(s) des plateformes, une autre possibilité existe pour fédérer plusieurs acteurs autour d'une stratégie commune...sur un seul port : le Syndicat Mixte de Gestion au niveau d'un seul port.

=> Si la gouvernance portuaire (au niveau des autorités portuaires concédante et des concessionnaires) en Occitanie venait à perdurer sur le schéma actuel (2 ou 3 autorités portuaires + 3 modes de gestion + concessionnaires différents), la piste d'un **Syndicat Mixte de gestion par port** pourrait être envisageable, sur le modèle de celui du port de commerce de Brest qui, parallèlement à la concession accordée à la CCI du Morbihan, rassemble l'ensemble des acteurs de la place portuaire locale.

On pourrait alors imaginer un syndicat mixte pour Port-Vendres (avec représentation de la Région, du CD66, de l'agglomération et ville de Perpignan, de la CCI des PO) + un syndicat mixte pour Port-La Nouvelle (selon le même schéma) + un syndicat mixte pour Sète.

### 5.11.4. Au niveau de la coordination portuaire et interportuaire

Enfin, si le rapprochement des acteurs ne peut avoir lieu au travers de l'un ou plusieurs de ces trois niveaux de gouvernance (autorité portuaire, concessionnaire, syndicat mixte de gestion par port), une solution envisageable est la mise en place (ou le renouvellement) des Conseils Portuaires (présidés par la Région) ainsi que d'un « Comité de Pilotage Stratégique Régional » élargi à l'ensemble des acteurs portuaires (collectivités, établissements publics, CCI, entreprises privées...) ou d'un « Conseil de Coordination Interportuaire » avec un GIP/GIE.

=> En Occitanie, une telle instance pourrait être mise en œuvre sur le modèle des instances existantes en Bretagne. La communication institutionnelle au travers d'une bannière commune « Port Sud de France » pourrait également être envisagée.

=> En parallèle, une réflexion pourrait être menée pour permettre aux ports régionaux (y compris le Port Fluvial de l'Ardoise) de se constituer en GIP ou GIE sur le modèle de HAROPA. Cette formule souple permet en effet de préserver les prérogatives et l'organisation actuelle des ports régionaux tout en identifiant une structure nouvelle de coopération et de coordination de la stratégie portuaire dans son ensemble.

## 6. LE POINT DE VUE DES DIFFERENTS ACTEURS REGIONAUX

### 6.1. Le Conseil Régional Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

*Auditionnés par la Commission en septembre 2016, les services du Conseil Régional étaient invités à proposer leur vision de la stratégie logistico-portuaire et notamment sur l'évolution de la gouvernance de l'ensemble des ports de commerce.*

La Région se positionne en pilote de la cohérence d'aménagement et d'usage des modes de transports dans une logique d'intermodalité et de valorisation logistique du territoire. L'ambition de la Région est de placer les ports de commerce au cœur du Plan Littoral 21 et de repositionner les ports comme des intégrateurs de la chaîne logistique globale au travers de 3 espaces d'échanges multimodaux :

- 1/ Cerbères-Perpignan-Rivesaltes
- 2/ Port-La Nouvelle-Carcassonne-Béziers
- 3/ Béziers-Sète-Montpellier-Nîmes-Alès-L'Ardoise

L'enjeu est d'élargir les zones d'influences des ports en s'appuyant sur les relais constitués par les points avancés à l'intérieur des terres et les infrastructures de transports alternatifs.

La Région affiche sa volonté de favoriser la complémentarité entre les ports régionaux en les positionnant comme « port unique avec plusieurs quais sur toute la côte ». Concernant les ports de commerce, une réflexion est en cours pour mettre en œuvre une « gouvernance coordonnée », tout en maintenant deux modes d'exploitation distincts avec une prolongation de la concession accordée à la CCI de Narbonne pour la gestion du port de Port-La Nouvelle.

Concernant le port de Port-La Nouvelle, la Région a expliqué vouloir réaliser le projet de Grand Port en complémentarité avec le port de Sète. La première phase (2018-2021) du nouveau bassin portuaire et de l'espace éolien est estimé à 420 M€ TTC. La deuxième phase du projet devrait démarrer en 2024.

L'objectif affiché est notamment de s'appuyer sur l'implantation de fermes éoliennes flottantes au large de Port-La Nouvelle (et potentiellement Leucate dans un deuxième temps) pour développer un espace dédié à l'éolien sur le port. La Région souhaite lancer l'enquête publique préalable avant Mai 2017.

Sur Port-Vendres, l'objectif de la Région est d'aider au développement de l'intermodalité et de la croisière haut de gamme. Un projet de création d'un 3<sup>ème</sup> quai est évoqué (quai « Dezoums » pour lequel l'enquête publique pourrait être lancée avant 2017).

La Région identifie 2 phases de développement :

- 2007-2016 : le temps de la restructuration, modernisation et mise à niveau des équipements.
- 2016-2021 : le temps de la commercialisation, du développement des trafics sur une nouvelle offre.

Les opportunités sur la nouvelle situation administrative comprennent notamment : la poursuite du processus de modernisation autour des notions de fiabilité, sécurité, productivité ainsi que la création de la Direction de la Mer et le plan littoral 21 (véritable « bras armé » de la politique régionale de la Mer).

Concernant la gouvernance, une « volonté politique de structuration » est évoquée. Les échéances identifiées sont à l'horizon 2020 (fin de la convention de gestion pour l'EPR du Port de Sète et volonté de prolongation de la concession à la CCI de Narbonne pour le port de Port-La Nouvelle).

Un des enjeux majeurs identifié par la Région est de coordonner la politique commerciale des ports avec les outils existants (MADEELI, Invest LR, Sud de France Développement) et développer le marketing territorial pour valoriser une chaîne logistique globale sur l'ensemble du territoire.

En réponse aux conseillers sur une question relative à une nécessaire gouvernance commune des ports de commerces régionaux pour tendre vers un « guichet logistique unique », le Conseil Régional explique qu'il « n'est pas prêt » mais que la réflexion est en cours sur la gouvernance et que la priorité est de développer une offre commerciale commune. Les conseillers se sont étonnés de cette position et ont exprimé leurs doutes sur la possibilité de développer une politique commerciale commune sans avoir une gouvernance commune des ports.

## **6.2.L'Etablissement Public Régional (EPR) du Port de Sète**

*Auditionnés par la Commission en avril 2016, les représentants de l'EPR du Port de Sète étaient invités à présenter en détails le port (organisation, trafics, perspectives) et à proposer leur point de vue sur une éventuelle gestion commune des ports de commerce régionaux.*

Bénéficiant d'une importante croissance de ses trafics au cours des deux dernières années, le Port de Sète constate que ces résultats sont le fruit d'importants investissements réalisés conjointement par le Conseil Régional, l'Etablissement Public Régional ainsi que les industriels privés.

A ce titre, le port considère que les investissements lourds de l'autorité portuaire sur le port ne peuvent s'envisager qu'en complément d'investissements réalisés par les opérateurs privés et en ayant la garantie de trafics supplémentaires.

Le port de Sète regrette que la situation actuelle en matière de gouvernance et d'exploitation des ports régionaux puisse conduire à une concurrence entre Sète et Port-La Nouvelle et Port-Vendres sur certains trafics. Dans cette optique, le port considère qu'une gestion commune des ports (au sein d'une entité dont la forme reste à déterminer) aurait un impact considérable sur le plan stratégique et commercial, ainsi que sur l'image de la Région, notamment dans le cadre d'une concurrence vive des ports en Méditerranée.

## **6.3.La Chambre de Commerce et d'Industrie de Narbonne**

*Auditionnés par la Commission en novembre 2016, les représentants de la CCI de Narbonne, gestionnaire du port de Port-La Nouvelle, étaient invités à présenter en détails le port (organisation, trafics, perspectives) et à proposer leur point de vue sur une éventuelle gestion commune des ports de commerce régionaux.*

La Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Narbonne a clairement fait apparaître la nécessité de relier la 1<sup>ère</sup> phase du projet d'extension du port à l'émergence de la filière de l'éolien flottant au large de Gruissan et Leucate (nécessité de disposer d'infrastructures et de terre-pleins sur le port). A la suite de cette première phase, la CCI conditionne la réalisation des éventuels travaux d'extension à



l'obtention de garanties de trafics supplémentaires sur le port. Cela passera par l'investissement d'opérateurs privés, comme cela a pu être réalisé sur le port de Sète.

Concernant la gouvernance commune des ports régionaux, la CCI de Narbonne s'est affichée en faveur d'une stratégie portuaire au niveau régional avec notamment une communication conjointe sous une bannière « Port Sud de France » afin d'en finir avec les concurrences stériles entre les ports et s'engager dans la construction d'un réel partenariat.

La future gouvernance devra associer (entre autres) la CCI et permettre d'optimiser les moyens et les investissements en faveur de l'ensemble des ports.

#### **6.4. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Perpignan, du Département des Pyrénées Orientales et de la plateforme multimodale MP<sup>2</sup>**

*Auditionnés par la Commission en juin 2016, les représentants de MP<sup>2</sup> étaient invités à se positionner sur la stratégie logistico-portuaire régionale et notamment sur le port de Port-Vendres et de ses partenaires locaux. Les représentants de MP<sup>2</sup> étaient accompagnés de représentants du port de Port-Vendres et du Conseil Départemental des Pyrénées Orientales (CD66).*

Les objectifs de la stratégie du port tels que présentés par le Conseil Départemental :

- Diversifier les trafics
- Accentuer le report modal vers de nouvelles routes maritimes
- Saisir de nouvelles opportunités depuis le pourtour méditerranéen
- Rechercher un équilibre entre les activités du port et du centre.

Un focus a été présenté sur l'enjeu économique et social du port (200 emplois directs + 400 emplois indirects générés par l'activité du port). Les perspectives de développement à Port-Vendres font également apparaître le secteur de la plaisance du luxe.

Les échanges avec les conseillers ont fait apparaître la nécessité de ne pas créer de concurrence stérile avec les autres ports régionaux et notamment avec le port de Sète.

Les représentants du port de Port-Vendres ont regretté de ne pas avoir pu être présents au dernier salon MEDFEL (salon de la filière fruits et légumes) à Perpignan alors que le port de Sète était représenté.

Les acteurs du port de Port-Vendres sont favorables à la création d'une instance « neutre » tel qu'un syndicat mixte (autorité portuaire ou syndicat mixte « de gestion ») au sein duquel seraient représentés la Région, les Départements de l'Hérault, de l'Aude, des Pyrénées Orientales, les Communes et intercommunalités de chaque port, CCI) pour coordonner l'action régionale en matière de stratégie portuaire dans son ensemble.

Ces derniers sont également favorables à ce que les acteurs économiques (entreprises présentes sur les ports) puissent participer à la stratégie régionale et à la gestion des plateformes portuaires.

## 6.5. Voies Navigables de France (VNF)

Auditionnés par la Commission en juillet 2016, les représentants de VNF étaient invités à se positionner sur la stratégie logistico-portuaire régionale et notamment sur le transport fluvial de marchandises via le Canal du Rhône à Sète et le port fluvial de l'Ardoise.

Les propositions de VNF pour une stratégie du fluvial en Occitanie et au-delà :

- Développer une offre d'infrastructures logistiques bord à voie d'eau le long du Canal du Rhône à Sète.
- Développer la promotion de l'offre fluviale ciblée sur les acteurs en Occitanie.
- Renforcer les partenariats avec la Région Occitane et le port de Sète, la métropole de Montpellier et les acteurs du bassin Rhône Saône.
- Développer une instance transversale en Occitanie sur la logistique et le transport avec les acteurs privés et les institutionnels - type cluster.
- Réserver du foncier pour développer des « bases arrière » au service de la logistique multimodale en lien avec le port de Sète.
- Intégrer l'utilisation du fluvial dans les schémas logistiques pilotés par la puissance publique : grands chantiers, logements, déchets, logistique.
- Renforcer la réalisation d'offres multimodales porte à porte auprès des chargeurs et des transporteurs - développer la promotion de ces offres.

Les projets de développement en cours au niveau de VNF sont axés, entre autres, sur :

- La poursuite des travaux sur le Canal du Rhône à Sète (malgré le manque de lisibilité sur les financements disponibles).
- Le renforcement des actions avec le réseau MEDLINK Ports (réseau de plateformes multimodales sur l'axe Rhône Saône).
- Le développement de la filière des colis lourds.
- Une « réflexion » pour le développement du port de l'Ardoise (en lien avec la Compagnie Nationale du Rhône et la CCI de Nîmes).

Concernant la stratégie régionale portuaire, VNF a souligné l'importance d'une telle démarche mais ne se positionne pas sur une éventuelle gestion commune des ports. VNF préfère parler de « stratégies parallèles » et « en complémentarité » entre VNF et la Région. Pour VNF, la stratégie est bien identifiée au niveau du Bassin Rhône-Saône.

VNF se positionne sur un travail partenarial dans le cadre de MEDLINK Ports et au-delà avec les autres acteurs institutionnels, sans en préciser le cadre. La question du renouvellement de la Convention d'Occupation Temporaire (COT) accordée à la CCI de Nîmes n'a pas trouvé de réponse.

## 6.6. La Chambre de Commerce et d'Industrie de Nîmes (gestionnaire du port fluvial de l'Ardoise via une Convention d'Occupation Temporaire accordée par VNF)

Auditionnés par la Commission en juillet 2016, les représentants de la CCI étaient invités à se positionner sur la stratégie logistico-portuaire régionale et notamment sur le port fluvial de l'Ardoise.

La CCI considère que le port fluvial comme structurant pour l'économie gardoise et régionale. La CCI de Nîmes souhaite poursuivre la Convention d'Occupation Temporaire pour 5 ans minimum dans l'optique de réaliser les travaux de restructuration de la grue (500 000€) et de pouvoir amortir l'investissement consenti. A terme, la CCI n'ambitionne pas d'être gestionnaire du port.

Les objectifs du prolongement de la COT du point de vue de la CCI :

- Poursuivre les discussions avec la société FERROPEM (charbon en provenance de Belgique et du nord de l'Europe) pour développer de nouveaux trafics (et privilégier le mode fluvial au routier et ferroviaire).
- Engager les travaux de restructuration de la grue avec le concours financier de la Région à hauteur de 40% sur un plan d'investissement de 0,5 M€ (délibération Région prise en novembre 2015).
- Solliciter les autres partenaires publics sur leur participation financière au programme d'investissement.
- Adhérer à l'association MedLink Ports.
- Consolider le partenariat avec l'EPR Port de Sète (convention signée début 2016 ; clients structurants communs : Ferropem, Owens Corning, FM).
- Inscrire le Port de l'Ardoise comme « PORTE D'ENTREE, outil industriel au service des entreprises et du développement économique du territoire, partie intégrante de la stratégie fluvio-maritime de la Région LRMP.

La position générale de la CCI de Nîmes est de développer techniquement et commercialement le Port de l'Ardoise pour laisser d'autres acteurs prendre le relai au terme d'une nouvelle COT de 5 ans confiée par VNF à la CCI.

- ⇒ Réaliser (et amortir) les investissements de 0,5 M€ : rénovation de la grue, pont bascule, optimisation du stock, dossier ICPE.
- ⇒ Rassembler la gestion du Port de l'Ardoise (COT VNF) et celle du quai CNR sous la bannière CCI Nîmes.
- ⇒ Confirmer la place du Port de l'Ardoise dans la stratégie de la Région Occitanie, avec le lien fonctionnel Ardoise / Port de Sète.
- ⇒ Simultanément, rassembler les parties prenantes du Port (dont les industriels) pour préparer une nouvelle gouvernance « Port de l'Ardoise 2030 ».

Au vu des échanges avec les conseillers, la CCI de Nîmes est apparue favorable à une éventuelle future Société d'Economie Mixte (SEM) gérant l'ensemble des ports régionaux (au sein de laquelle la CCI serait représentée).

## **6.7. Eurosud Transport et l'Observatoire Régional des Transports (ORT)**

*Auditionnés par la Commission en juin 2016, les représentants d'Eurosud Transport et de l'ORT étaient invités à se positionner sur la stratégie portuaire régionale et notamment l'intégration des plateformes logistiques dans le cadre de cette stratégie.*

Eurosud évoque la nécessité de parler des ports de commerce en lien avec leur « hinterland » (zone économique d'influence des ports). Dans la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, il n'existe pas d'hinterland régional mais simplement des hinterlands locaux spécifiques à chaque port (Sète, Port-La Nouvelle, Port-Vendres), ce qui renforce la concurrence entre les plateformes.

Dans un contexte de concurrence avec les grands ports de commerce de la rive nord de la Méditerranée (principalement Marseille et Barcelone), il est nécessaire de promouvoir une vision régionale de l'aménagement du territoire au travers de la mise en œuvre d'un schéma sectoriel logistico-portuaire avec comme préalable, l'identification d'un port régional « Sud de France » multi-plateformes avec une gouvernance adaptée.

Pour cela, une préconisation consiste en la mise en œuvre d'un management unique au niveau régional au travers d'une entité qui intégrerait l'ensemble des collectivités concernées ainsi que des acteurs économiques locaux. La recherche d'une gestion commerciale unique permettrait de rationaliser l'offre portuaire sur le territoire en recherchant au maximum une cohérence et une complémentarité entre les ports, notamment entre Sète et Port-La Nouvelle (ex : concurrence sur le trafic des céréales entre les 2 ports).

Eurosud propose de créer une Société d'Economie Mixte (ou autre type de gestion) pour la gestion de l'ensemble des ports régionaux avec une séparation des missions commerciales, d'exploitation et d'investissement liés aux infrastructures.

La stratégie d'investissement et l'action commerciale seraient centralisées. Un management « local » serait cependant nécessaire pour assurer l'exploitation, la gestion du personnel et une proximité avec les acteurs locaux, notamment les entreprises présentes dans chaque port, en lien avec les Chambres de Commerce et d'Industrie. Le mode d'exploitation des 2, voire des 3 plateformes portuaires devrait être établi selon le même schéma pour privilégier l'efficacité et la cohérence de l'offre.

Les plateformes logistiques devront faire partie intégrante de la stratégie portuaire avec une réflexion à mener sur la desserte ferroviaire des ports vers/depuis les zones logistiques dans les terres. Eurosud utilise comme modèle de la « boîte aux lettres » pour les zones logistiques de stockage et d'expédition : le prix, le jour d'arrivée et le jour de départ sont connus pour les chargeurs qui l'utilisent, sans se soucier des modalités de fonctionnement. L'objectif est bien de fluidifier les relations entre plateformes logistiques et ports de commerce au travers d'un modèle de fonctionnement standardisé et avec une offre de services complète.

Dès lors, les zones logistiques peuvent être situées à des distances relativement importantes des ports, dès lors qu'elles sont situées à des nœuds autoroutiers, ferroviaires et dans une perspective de multimodalité (ex : base arrière logistique du port du Havre située à Châlons-en-Champagne). Dans ces conditions la zone logistique Grand Sud située à Montbartier, à la croisée de 3 autoroutes et de plusieurs lignes ferroviaires (dont la ligne P.O.L.T.<sup>36</sup>), pourrait être un exemple de base arrière reculée pour les ports régionaux, avec des possibilités de stockage à moindre coût pour les marchandises entreposées.

Penser le portuaire sans le fluvial et le ferroviaire est une erreur. La cohérence de l'ensemble est à rechercher au travers d'un schéma régional.

---

<sup>36</sup> Paris Orléans Limoges Toulouse (POLT)

-----

Selon l'ORT, les ports constituent une immense richesse pour la Région et tous les acteurs économiques et institutionnels doivent positiver dans cette optique en recherchant la gouvernance la plus adaptée.

En sa qualité d'Autorité Portuaire des ports de Sète et Port-La Nouvelle, la Région doit pouvoir mettre en place une gouvernance adaptée pour les concessions portuaires avec des personnes qualifiées. L'ORT rejoint l'idée d'une gouvernance unique au niveau régional, couplée avec un management de proximité dans chacun des 3 ports maritimes et du port fluvial de l'Ardoise. Dans cette optique, les CCI doivent avoir un rôle à jouer. La gestion opérationnelle des ports de commerce doit être confiée à des personnes qualifiées dans ce domaine plutôt qu'à des personnalités politiques.

Une structure de coordination de l'offre portuaire pourrait être mise en œuvre au niveau régional, voire interrégional, elle intégrerait les gestionnaires des ports et les entreprises.

Une des clés de la réussite des ports régionaux et de leur hinterland passe par la fiabilité et la stabilité sociale sur chaque port pour pouvoir garantir aux armateurs et clients une compétitivité sans faille dans un système mondialisé.

Les perspectives d'augmentation des flux de marchandises en Méditerranée constituent une opportunité à saisir, notamment avec l'Afrique du Nord.

L'ORT souligne la nécessité de définir un schéma logistico-portuaire qui puisse rationaliser l'offre en termes de plateformes portuaires et zones logistiques (telles qu'Eurocentre ou Grand Sud). Cette offre portuaire et logistique doit être pensée en parallèle d'une offre ferroviaire adaptée pour desservir les différents hubs logistiques.

## **6.8.La Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)**

*Auditionné par la Commission en octobre 2016, le Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Occitanie était invité à donner le point de vue de l'Etat sur la stratégie portuaire régionale.*

Concernant le **port de Sète**, la DREAL recommande de poursuivre le développement de trafics de vracs, de réactiver la filière des conteneurs et de favoriser la multimodalité en réactivant un chantier de transport combiné sur le site et en se projetant plus encore sur le transport fluvial via le canal du Rhône à Sète.

Concernant le **port de Port-La Nouvelle**, la DREAL exprime ses doutes sur le projet de grand port étant donné l'absence de trafic identifié qui pourrait justifier la création d'une telle infrastructure ainsi que les conséquences écologiques d'une telle opération (dragage de plusieurs millions de mètres cube de sable). Cela créerait en outre une situation de concurrence avec le port de Sète voisin de quelques dizaines de kilomètres, également propriété de la Région.

Dans le cadre de l'installation prochaine de fermes pilotes d'éoliennes flottantes au large de Gruissan et de Leucate, la DREAL est favorable au développement d'une filière éolienne (construction, entretien) sur le port en complément des trafics de vracs liquides sur lesquels le port est spécialisé.

Concernant le **port de Port-Vendres**, la DREAL préconise de poursuivre une stratégie de spécialisation sur la filière des fruits et légumes. Un développement du port dans une stratégie régionale intégrée aurait du sens.

Concernant le **port fluvial de l'Ardoise**, la DREAL souhaite qu'une dynamique de développement soit engagée sur ce port fluvial au travers d'une reconversion des friches industrielles de l'ancien site d'Arcelor Mittal et en renforçant son attractivité pour développer le transport fluvial de fret.

Plus généralement, la DREAL préconise une co-construction d'une stratégie portuaire régionale en lien avec l'ensemble des acteurs impliqués sur le territoire. Cette stratégie doit notamment faire émerger une spécialisation des ports régionaux sur certains trafics ou filières afin de ne pas créer de concurrence stérile.

Dans un deuxième temps, l'outil de formalisation de cette stratégie régionale serait la mise en place d'une gouvernance unique à l'échelle de la Région pour l'ensemble des ports.

A une question d'un Conseiller sur le renouvellement du Contrat de Plan Etat-Région (CPER) sur le périmètre de la grande Région Occitanie, la DREAL indique que l'existence d'une stratégie portuaire régionale claire pourrait constituer un argument en faveur d'une participation financière de l'Etat pour le co-financement des projets portuaires.

## **6.9. Les plateformes logistiques Eurocentre et Grand Sud**

*Auditionnés par la Commission en juin 2016, les représentants des plateformes logistiques Eurocentre et Grand Sud étaient invités à se positionner sur la stratégie portuaire régionale et notamment l'intégration des plateformes logistiques dans le cadre de cette stratégie.*

Les entreprises présentes dans ces zones logistiques expédient/depuis les ports de commerce de Marseille, Le Havre, Barcelone ou Rotterdam. Aucune n'utilise les ports de commerce de la Région.

Sur la zone Eurocentre, un commissionnaire de transport traite le fret d'une manière globale pour les entreprises et travaille en direct avec des armateurs.

Les plateformes logistiques sont gérées dans le cadre de syndicats mixtes au sein desquels la Région est présente. Une complémentarité entre les plateformes est mise en avant. Les avantages de cette forme de gouvernance ont été mis en avant : une excellente intégration des représentants locaux et une ouverture sur un territoire plus large avec la participation du Conseil Régional et des Conseils Départementaux) + une répartition du pouvoir équitable entre chaque membre + la construction d'un « projet de territoire » au-delà d'une « simple » zone d'activités.

Le représentant de la plateforme Grand Sud est favorable à une démarche de collaboration avec les ports régionaux (à l'image d'une convention de partenariat signée en 2012 avec le port de Sète) pour se constituer comme un partenaire privilégié (relai d'information, agrégateur de flux), relai des entreprises présentes sur la zone.

Les échanges avec les conseillers ont fait apparaître la nécessité de capitaliser sur les zones logistiques régionales et de leurs entreprises pour sensibiliser et agir en faveur de l'utilisation des plateformes portuaires régionales en parlant « d'une seule et même voix » au nom des ports « Sud de France » qui puissent garantir sécurité, fiabilité et performance. Le rôle du « Commissionnaire de

transport » (à l'image de celui présent sur Eurocentre) apparaît primordial, notamment pour mieux connaître les besoins des chargeurs et leurs critères de choix concernant les ports de commerce. Pour cela, les représentants des zones logistiques sont favorables à la réalisation d'une enquête auprès des entreprises implantées.

## 6.10. Les armateurs de France

*Auditionné par la Commission en octobre 2016, le Délégué Général de l'organisation professionnelle des Armateurs de France était invité à donner le point des armateurs sur la situation portuaire mondiale et française ainsi que sur les besoins des armateurs en matière portuaire, notamment en Méditerranée.*

Dans un contexte méditerranéen, les ports français sont en difficulté, du fait notamment du virage raté de la conteneurisation et de la baisse des trafics liés aux hydrocarbures.

Contrairement à une idée reçue, le prix des prestations portuaires ne constitue pas le facteur principal du choix d'un armateur. En toute logique, le premier critère qui conditionne le choix d'un port pour un armateur est lié à la présence d'un client, d'où l'importance pour le gestionnaire d'un port de multiplier la présence de chargeurs et de logisticiens.

Le deuxième critère est celui de **l'efficacité de la desserte** : inclure un port comme escale dans un plan de transport nécessite d'abord une connexion efficace entre l'interface maritime et le réseau terrestre national. Le port (ou réseau de ports) qui offre **une stratégie logistique globale et multimodale** sera d'autant plus attractif pour les chargeurs et les armateurs.

Selon les armateurs français, les ports « secondaires » (ports décentralisés) restent très importants dans des logiques de « feeding » et doivent pouvoir s'intégrer dans le cadre de stratégies régionales intégrées pour rester compétitifs.

Les armateurs ont en effet besoin de visibilité à long terme sur ces ports pour y développer des stratégies d'intégration avec une logique de spécialisation de chaque port au niveau régional pour éviter les concurrences stériles qui nuisent à la lisibilité de l'offre.

Armateurs de France préconise au Conseil Régional de développer une stratégie portuaire régionale avec une intégration qui doit être à la fois horizontale (entre les ports maritimes) et verticale (intégrant une vision logistique sur l'ensemble du territoire via des plateformes et une multimodalité ferroviaire et fluviale).

A titre d'exemple, le travail d'intégration menée au niveau régional par le syndicat mixte des Ports Normands Associés (PNA) constitue une avancée notable en termes de lisibilité et de rationalisation de l'offre portuaire.

Armateurs de France préconise également de créer un « conseil de coordination interportuaire méditerranéen » dans une logique de complémentarité et de spécialisation. Pour autant, cette coordination ne pourra probablement jamais être commerciale et les synergies sont à rechercher en priorité au niveau régional.

A une question sur l'opportunité de la présence d'armateurs (et plus généralement d'acteurs privés) dans la gouvernance des ports décentralisés (ex : dans le cadre d'une SA, SAS ou SEM, voire d'un Syndicat Mixte ouvert), le Délégué Général d'Armateurs de France explique que les armateurs y sont favorables pour pouvoir s'investir durablement dans les ports et dans leurs stratégies de développement. Ils souhaitent notamment pouvoir être présents dans les Conseils de Surveillance ou d'Administration.

### **6.11. L'Union des Ports Français**

*Auditionné par la Commission en novembre 2016, le Délégué Général de l'association professionnelle de l'Union des Ports de France était invité à donner le point des gestionnaires des ports français sur le contexte portuaire en France (réformes passées et en cours) ainsi que sur les différentes problématiques liées à la gestion des ports (autoliquidation de la TVA, modèle économique..).*

L'UPF a rappelé le contexte législatif et notamment la Loi pour l'Economie Bleue votée en Juin 2016. Cette dernière prévoit un certain nombre de mesures de simplification de procédures administratives dans la gestion portuaire ainsi qu'un volet sur la gouvernance des Grands Ports Maritimes.

Concernant les ports décentralisés, l'UPF rappelle l'existence d'un rapport de la Sénatrice Odette HERVIAUX, paru en mars 2014. Les préconisations proposées dans le cadre de ce rapport sont toujours d'actualité, notamment en matière de gouvernance et de relations des acteurs publics et du secteur privé.

### **6.12. Monsieur Jean-Claude GAYSSOT**

*Auditionné par la Commission en décembre 2016, l'ancien Ministre des Transports et Conseiller Régional Jean-Claude GAYSSOT été invité à donner son point de vue sur la gouvernance portuaire des ports régionaux.*

Jean-Claude GAYSSOT a rappelé qu'il était nécessaire de « penser une logistique intermodale dans son intégralité », sans discontinuité de la chaîne logistique, en limitant au maximum les contraintes pour les chargeurs (ruptures de charge notamment) et en ayant conscience que « la bataille des ports se gagne à terre ».

Le futur Contrat de Plan Etat-Région (CPER) se devra d'être ambitieux en matière portuaire et l'Etat doit pouvoir appuyer l'action de la Région dans ce domaine.

Selon Monsieur GAYSSOT, la stratégie portuaire doit pouvoir s'appuyer sur une gouvernance adaptée qui privilégie la compétitivité commerciale dans son ensemble en évitant les concurrences stériles. L'efficacité économique des ports doit s'envisager à la hauteur d'enjeux nationaux, européens et internationaux. Sur le moyen terme, une coordination interportuaire à l'échelle de la Méditerranée devra s'organiser.

Monsieur GAYSSOT préconise une gouvernance des ports régionaux via une Société d'Economie Mixte (SEM).



## 7. LES PRECONISATIONS DU CESER

Au vu des analyses présentées dans ce rapport, le CESER s'est attaché à élaborer une série de préconisations à destination du Conseil Régional et de l'ensemble de la communauté portuaire de l'Occitanie.

Ces préconisations tendent vers la mise en œuvre d'une stratégie intégrée des ports de commerce régionaux et se déclinent à plusieurs niveaux (propriété des ports / gouvernance-gestion / coordination portuaire et interportuaires / schéma directeur), tous compatibles entre eux.

**Le CESER a souhaité des préconisations fortes et ambitieuses pour faire évoluer au plus vite la situation actuelle**, notamment concernant la gouvernance et l'exploitation du port de Port-La Nouvelle, propriété de la Région. Il appartiendra au Conseil Régional et à sa Présidente Carole DELGA de décliner ces diverses solutions opérationnelles en prenant en compte les différentes contraintes inhérentes aux échéances des concessions actuelles (concernant la gouvernance commune) ainsi qu'aux possibilités offertes par le législateur (concernant la propriété des ports).

Le CESER insiste cependant sur l'urgence d'une meilleure articulation de l'action des ports régionaux et préconise d'agir dans les plus brefs délais pour engager un dialogue constructif (entre les différents acteurs portuaires au travers notamment du Comité de Pilotage Stratégique Régional) et structurer la politique régionale via un schéma dédié (Schéma Logistico-Portuaire Régional).

### 7.1. Une Région Autorité Portuaire pour l'ensemble des ports de commerce régionaux

A ce jour, la Région n'est Autorité Portuaire (propriétaire) que des ports maritimes de Sète et Port-La Nouvelle. L'autorité portuaire du port de Port-Vendres est le Conseil Départemental des Pyrénées Orientales et l'autorité portuaire du port fluvial de l'Ardoise est Voies Navigables de France (VNF).

Dans le cadre d'une future stratégie portuaire intégrée, il apparaît cohérent d'imaginer **une autorité portuaire unique des ports régionaux** afin d'avoir la maîtrise sur l'ensemble des infrastructures et des projets d'investissements liés. En effet, le maintien de la situation actuelle avec des Autorités Portuaires différentes ne permettrait pas d'assurer sur le long terme et de manière efficace une gouvernance unique de l'ensemble des ports dans la mesure où chaque Autorité Portuaire définit sa propre stratégie, et a des intérêts qui ne rejoignent pas nécessairement les intérêts des autres ports.

Pour rappel, l'ordonnance n° 2005-898, prise le 2 août 2005, a créé une autorité investie du pouvoir de police portuaire (AIPPP) chargée de la police des plans d'eau et de la sécurité (missions régaliennes) et une autorité portuaire (AP) chargée de la police de l'exploitation courante (attribution des postes à quai et occupation des terre-pleins). Dans les ports transférés en 2007, l'AIPPP est l'État et l'AP la collectivité à laquelle le port a été transféré. Toute collectivité investie de l'autorité portuaire doit :

- Définir la stratégie de développement du port et de valorisation des emprises,
- Définir le mode de gestion du port (régie, sous-traitance ou DSP) et choisir le ou les exploitants,
- Exercer la maîtrise d'ouvrage des infrastructures non concédées et des extensions de port,
- Organiser le financement du port et fixer les droits de port.

Pour cela, deux options sont envisageables :

- La Région seule autorité portuaire de l'ensemble des ports, du fait notamment de ses compétences exclusives en matière de développement et d'animation économique qui lui ont été confiées dans le cadre de la loi NOTRe.
- La Région autorité portuaire de l'ensemble des ports, associée à d'autres collectivités dans le cadre d'une structure de type « syndicat mixte » telle que celle des Ports Normands Associés. Les membres de ce syndicat mixte pourraient être : la Région (avec la présidence du syndicat), le Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales (pour le port de Port-Vendres), les villes/agglomérations de Perpignan (pour le port de Port-Vendres), de Sète (pour le Port de Sète), de Narbonne (pour le port de Port-La Nouvelle), voire de Laudun-L'Ardoise et l'Agglomération du Gard Rhodanien (pour le port fluvial de l'Ardoise).

## **7.2.Mettre en œuvre une gouvernance unique pour la gestion des ports de commerce régionaux**

Parallèlement à la problématique de la propriété des ports (Autorité Portuaire), la question centrale est celle de la gestion opérationnelle des ports. A ce jour, les ports régionaux sont gérés via divers modes d'exploitation :

- Délégation de Service Public, régime de la concession pour le port de Port-Vendres, accordée à la CCI de Perpignan jusqu'en janvier 2019.
- Délégation de Service Public, régime de la concession pour le port de Port-La Nouvelle, accordée à la CCI de Narbonne, probablement prolongée jusqu'en décembre 2017.
- Régie pour le port de Sète (Etablissement Public Régional du Port de Sète) via une convention de gestion jusqu'en 2020.
- Convention d'Occupation Temporaire (COT) pour le port fluvial de l'Ardoise, accordée à la CCI de Nîmes, prolongée jusqu'en décembre 2019.

Ces différents gestionnaires ont pour mission de développer l'activité commerciale de chaque port, selon la stratégie définie par l'Autorité Portuaire, avec des intérêts qui ne se rejoignent pas nécessairement, voire s'opposent en créant des conditions d'une concurrence entre les différents ports. Une exploitation de plusieurs ports sur un même territoire par un seul et même concessionnaire est possible. Il conviendra toutefois pour l'Autorité Portuaire de choisir le mode d'exploitation des ports :

- La Régie,
- La concession,
- La « quasi-régie ».

Au vu des analyses détaillées dans ce rapport et des auditions d'experts réalisées tout au long de l'année 2016, le CESER préconise un mode de gestion via une délégation de service public, plus précisément le régime de la concession plutôt qu'un mode de gestion directe (régie), notamment afin de permettre une gestion plus souple et l'intervention d'autres acteurs dans l'activité portuaire.

Il attire néanmoins l'attention sur la possibilité de s'engager sur la voie d'une gestion en « quasi-régie » via une SPL, voire une Société d'Economie Mixte.

Comme cela a été développé plus en détails dans ce rapport, plusieurs solutions sont envisageables parmi lesquelles le Syndicat Mixte de Gestion, la Société Publique Locale, la Société Anonyme ou la Société d'Economie Mixte (SEM). Au vu des analyses présentées dans ce rapport, le CESER préconise de créer une structure qui pourrait être candidate à la gestion des ports décentralisés en région, ayant en charge l'exploitation et la promotion commune des ports, y compris ceux pour lesquels la Région n'est pas (encore) autorité portuaire. Cette structure pourrait prendre la forme de :

- Un **syndicat mixte ouvert (de gestion)** composé des principaux acteurs des ports régionaux (Conseil Départemental des PO, CCI de Perpignan, CCI de Narbonne, CCI de Nîmes, EPR Port de Sète, Conseil Régional, VNF...). Il s'agit d'un établissement public, uniquement composé de personnes morales de droit public.
  - *Un syndicat mixte ouvert présente l'avantage d'être une structure de droit public connue des personnes publiques.*
  - *Toutefois, le syndicat peut être une structure assez lourde devant répondre à des règles de droit public (finances, comptabilité...) et qui comporte une limite importante en terme de ressources, puisqu'elles sont principalement issues des redevances, peu important le chiffre d'affaires dégagé par les ports.*
  - *En outre, seules des personnes morales de droit public peuvent composer un syndicat mixte, ce qui ne permet pas d'intégrer des acteurs privés dans l'activité commerciale des ports.*
  
- Une **Société Publique Locale (SPL)** composée d'au moins deux actionnaires avec un capital détenu à 100% par des collectivités territoriales. La Région pourrait ainsi s'associer à d'autres collectivités territoriales (ex : le Conseil Départemental des Pyrénées Orientales) pour la création d'une telle structure.
  - *L'intérêt principal de la SPL réside dans la possibilité d'intervenir pour le compte de leurs collectivités ou groupements de collectivités actionnaires dans le cadre de prestations intégrées, c'est-à-dire sans mise en concurrence préalable.*
  - *Cependant, seules des personnes morales de droit public peuvent composer la SPL, ce qui ne permet pas d'intégrer des acteurs privés dans l'activité commerciale des ports.*
  
- Une **société commerciale telle qu'une Société Anonyme, sur le** modèle des Ports du Déroit (voire une Société par Actions Simplifiées, sur le modèle du port de Cherbourg pour sa partie ouest). Dans ce cas, le capital est détenu de manière majoritaire par des personnes privées. Les associés ne supportent les pertes qu'à concurrence de leurs apports en capital. La Région pourrait être actionnaire minoritaire de cette société, associée à des entreprises privées (logisticiens, opérateurs portuaires) et à des CCI (celles-ci étant considérées dans ce cas comme des personnes privées, malgré leur statut d'établissement public).

- *La société commerciale présente l'avantage, à l'instar de la SEM, d'intégrer des acteurs privés dans l'activité commerciale des ports.*
- *Toutefois, compte tenu de ses règles de fonctionnement et notamment au regard de l'absence de limite à la possession d'une majorité du capital par une personne privée, cette structure présenterait le risque de voir une personne morale de droit privé à la direction de la société.*
- Une **Société d'Economie Mixte** composée de la Région, des différentes collectivités et CCI ainsi que d'acteurs portuaires privés tels que des armateurs, logisticiens, industries présentes sur les ports régionaux, entreprises souhaitant développer des circuits d'approvisionnement/exports à partir des ports régionaux (ex : entreprise de production d'énergies renouvelables), voire du personnel (modèle de la Société d'Exploitation des Ports du Détroit) et des plateformes logistiques régionales.
  - *La SEM présente de nombreux avantages en termes de souplesse et d'intégration d'acteurs privés dans le développement économiques des ports. Par ailleurs, contrairement à la SA, cette forme de société permet aux personnes publiques de rester majoritaire et de garder un certain contrôle sur l'activité. En effet, la Société d'Economie Mixte Locale (SEML) se définit comme une société de droit privé avec des actionnaires privés mais dont la majorité du capital est détenu par des collectivités territoriales et/ou leurs groupements et dont l'objet social est à la fois en relation avec l'intérêt général et avec les compétences dévolues à ces collectivités. La collectivité qui constitue la SEM doit en préciser via une délibération le montant de sa participation au capital social, sachant que celui-ci doit au moins être composé entre 50 et 85 % d'actionnaires publics.*

La société commerciale (SA ou SAS) et la SEM présentent un avantage non négligeable : elles permettent d'inclure des entreprises privées dans la stratégie opérationnelle pour l'exploitation des plateformes portuaires avec la recherche d'une performance économique (ce que ne permet pas le Syndicat Mixte où seuls les acteurs publics peuvent être membres).

A ce titre, selon les modalités inscrites au cahier des charges pour la sélection du(des) concessionnaire(s) du(des) port(s) par l'autorité portuaire, les investissements matériels peuvent également être réalisés par les concessionnaires (avec un partage des risques à déterminer le plus précisément possible) sur les superstructures (outillage) mais également les infrastructures. L'intérêt est de permettre au secteur privé de s'investir sur le long terme dans la vie du port (à minima la durée de l'amortissement des investissements réalisés) et pour la création d'emplois.

***Le CESER considère la Société d'Economie Mixte (SEM) comme le meilleur choix, permettant à la fois de déterminer de manière efficace la stratégie commerciale des ports et de bénéficier des investissements et de l'expertise d'acteurs privés.***

***Par ailleurs, le CESER attire l'attention sur la possibilité d'envisager une relation de « quasi-régie » pour la concession à une SEM avec l'avantage non-négligeable de permettre une attribution sans mise en concurrence préalable (comme pour une SPL). La jurisprudence devra préciser cette possibilité dans le futur.***

La création d'une SEM gestionnaire des ports régionaux devra s'établir dans le respect absolu de certains principes :

- Un capital détenu majoritairement par le Conseil Régional (autorité portuaire de deux ports et partenaire majeur des autres ports), permettant ainsi de garantir la recherche de l'intérêt général régional.
- La garantie d'une neutralité de la structure pour permettre une action au service de l'économie régionale dans son ensemble et ne pas privilégier un port au détriment d'un autre, sans autre motif que l'intérêt général du territoire.
- La nécessité de définir une stratégie commerciale et d'investissement partagée entre les membres et dans la poursuite d'un objectif commun. Pour cela, la structure commune devra garantir :
  - Une absence de concurrence sur les trafics et sur les démarches commerciales et la recherche de complémentarité.
  - Un schéma des aménagements (superstructures et infrastructures) à réaliser dans une optique de rationalisation des investissements sur l'ensemble du territoire.
  - Une action commerciale commune et une cohérence du discours face à la clientèle et prospects des ports (stand commun dans les salons, outils commerciaux communs...)
  - Un climat social apaisé où l'ensemble des métiers puissent être respectés, écoutés et représentés, qui garantit le statut des salariés par l'application de la Convention Collective Nationale Unifiée (CCNU)
  - Une recherche d'efficacité et d'amélioration de la compétitivité dans la gestion en réalisant des économies d'échelle en termes d'organisation (services financiers, RH, environnement...), d'entretien (grues, hangars...) et de regroupement des services (pilotage, lamanage, remorquage) tout en garantissant le maintien des emplois pour les personnels des différents ports.
  - Une harmonisation des « Cargo Community System » (systèmes informatiques portuaires) sur l'ensemble des ports régionaux pour faciliter les démarches auprès des armateurs et chargeurs.
  - La poursuite d'un cercle vertueux qui incite le délégataire à optimiser la qualité et la performance économique des services rendus et à préparer l'avenir tout en assurant une juste couverture de ses charges et risques de toute nature.
  - La recherche systématique de partenariats avec le secteur privé comme facteur de dynamique productive pour développer des trafics et investir sur les superstructures en les adaptant à la réalité des besoins actuels et futurs de façon à améliorer concrètement l'attractivité de la place portuaire.

Cette gestion commune permettrait ainsi aux ports régionaux réunis sous une bannière PORT(S) SUD DE FRANCE/OCCITANIE d'atteindre un niveau d'activité proche de celui des plus petits Grands Ports Maritimes tels que Bordeaux (8 millions de tonnes), permettant ainsi d'exister dans les débats nationaux et dans les démarches de prospection à l'international.

### **7.3. Mettre en place de véritables instances de coordination portuaire et interportuaires qui puissent rassembler la communauté portuaire à la fois sur chaque port (Conseils Portuaires) mais également au niveau interportuaires (Comité de Pilotage Stratégique Régional)**

#### **>> Conseils portuaires :**

Au-delà des instances de gouvernance, le CESER préconise la mise en place sur chaque port d'une instance de concertation qui a vocation à représenter les acteurs et usagers impliqués dans la gestion du port. Cette organisation est essentielle pour favoriser le dialogue multi-partenarial et permettre ainsi aux membres de donner leurs avis sur l'organisation, la gestion et les projets d'investissements du port.

Les Conseils Portuaires « Occitanie » pourraient se calquer sur le modèle de ceux existants en Bretagne. Ces derniers ont en effet été l'objet d'une attention particulière de leur recomposition. Présidés par la Région (et non plus par les CCI), ils réunissent selon le même modèle pour chaque port l'ensemble des partenaires. Chaque conseil est doté de trois commissions : gestion, stratégie et environnement, dont la vocation est de préparer le travail soumis à l'examen du Conseil Portuaire. L'idée de la Région est de constituer de véritables lieux de négociation et ne pas se limiter à un simple rôle de « chambre d'enregistrement ». Ainsi, les Conseils Portuaires « Occitanie » pourraient réunir :

- Les Collectivités Territoriales ou leurs groupements ;
- Les concessionnaires ;
- Les personnels des ports ;
- Des personnalités qualifiées / entreprises présentes sur le port (armateurs, logisticiens, opérateurs) ;
- Des membres de la CCI concernée ;
- Le Comité Local des Pêches et le Comité Local des usagers permanents des installations portuaires de plaisance ;
- Les représentants de l'Etat (Préfecture, DREAL, DIRRECTE, Douanes) ;
- Un éventuel Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP) dédié au port.

#### **>> Comité de Pilotage Stratégique Régional :**

Pour compléter le dispositif des Conseils Portuaires sur chaque port, le CESER préconise la mise en place d'un « Comité de Pilotage Stratégique Régional ».

A mi-chemin entre celui existant en Bretagne et les « Conseils de Coordination Interportuaire » des Grands Ports Maritimes, ce dernier doit être positionné au niveau « expert » en ayant comme mission principale l'animation de la place portuaire et le portage de projets de développement.

Il devra associer les conseils portuaires des ports régionaux ainsi que ceux des autres ports décentralisés ou fluviaux qui ne seraient pas encore sous le « giron » régional (Port-Vendres et L'Ardoise). Cette instance pourrait prendre la forme d'une Association qui pourrait être créée dans des délais très courts. La mise en place de cette Association est une priorité.

Seraient représentés dans ce Conseil :

- Le Conseil Régional ;
- Les Villes et Intercommunalités de chaque port ;
- Le Conseil Départemental des Pyrénées Orientales ;
- Deux représentants de chaque Conseil Portuaire ;
- Des personnalités qualifiées ;
- Le Président du Parlement de la Mer ;
- Le Président de la Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie ;
- Un représentant de Voies Navigables de France (VNF) ;
- Un opérateur ferroviaire national ou de proximité ;
- Un ou plusieurs représentants de l'Etat (SGAR ; DREAL ; DIRECCTE) ;
- Un ou plusieurs représentants du personnel des ports.

#### **7.4. Elaborer un « Schéma Logistico-Portuaire Régional » qui formalise l'ensemble de la politique régionale en faveur des ports de commerce et, plus généralement, de la logistique liée au fret des Pyrénées au Rhône**

Une des clés principales de la réussite de la future stratégie logistique et portuaire de la Région est liée à la mise en réseaux des différents acteurs de la « chaîne logistique régionale » au sein de laquelle les ports de commerce constituent la pierre angulaire. En effet, dans le contexte de concurrence exacerbée, de concentration, et d'extension vers la gestion de la supply chain<sup>37</sup> qui caractérise actuellement les activités de transport de marchandises le développement d'une activité de fret et de logistique créatrice de richesses pour la Région appelle, en premier lieu, un renforcement du niveau de maîtrise de l'ensemble des chaînes logistiques par les acteurs régionaux. Le développement des partenariats entre acteurs du fret : chargeurs, logisticiens et transporteurs qui ont indubitablement un intérêt commun à conforter la place logistique de la Région, constitue à cet égard la principale voie de progrès.

Ainsi, au-delà de la propriété des ports, de la gouvernance et des instances de coordination, la Région doit se saisir pleinement de ses nouvelles compétences en matière d'économie et d'aménagement du territoire pour jouer un rôle accru pour favoriser l'intermodalité et soutenir le développement d'une filière logistique performante avec des ports de commerce comme « portes d'entrées » sur le territoire. S'il n'a pas vocation à se substituer au secteur privé, le Conseil Régional peut néanmoins envisager une meilleure articulation des différents acteurs de la filière logistique (et notamment des plateformes logistiques pour lesquelles il est partie-prenante tels que les syndicats mixtes des plateformes logistiques ou les Parcs Régionaux d'Activités Economiques) au service de l'économie régionale et d'une recherche d'une plus grande utilisation des infrastructures de transport de marchandises parmi lesquelles les ports constituent un maillon essentiel.

---

<sup>37</sup> Supply chain = chaîne logistique intégrée

Pour cela, la Région pourra utiliser les schémas d'aménagement et les outils de prospective et de planification tels que le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET) ou le Schéma Régional de Développement Économique d'Innovation et d'Internationalisation (SRDEII) pour élaborer, en concertation avec les différents échelons territoriaux (Etat, Régions, voire Métropoles), un « schéma logistico-portuaire » à l'image de celui existant en Bretagne depuis 2013.

La réalisation de ce schéma pourrait permettre une structuration et une rationalisation des équipements logistiques pour répondre aux besoins de l'économie régionale dans une logique d'aménagement équilibrée du territoire.

A ce titre, il est nécessaire de rappeler l'existence d'une démarche au sein de l'ex-Région Languedoc-Roussillon ; en effet, en juin 2009, le Conseil Régional adoptait une stratégie portuaire intitulée « Les Ports Sud de France, piliers d'une offre logistique globale LANGUEDOC ROUSSILLON LOGISTIQUE ».

Ce schéma devra nécessairement mentionner certains points essentiels tels que :

- La spécialisation des plateformes portuaires régionales qui pourrait être :
  - Sète : port polyvalent et multimodal ;
  - Port-La Nouvelle : port spécialisé dans le vrac + filière industrielle éolienne ;
  - Port-Vendres : fruits et légumes en se diversifiant sur le moyen terme sur la grande plaisance de luxe ;
  - L'Ardoise : port en lien direct avec le port de Sète, spécialisé sur la filière du démantèlement, la déconstruction, les colis lourds, matériaux...
- Le développement de partenariats avec les grands ports méditerranéens de type « hubs multimodaux » pour développer le transport maritime de type « *feeder* ».
- La mise en œuvre d'une stratégie de développement à l'échelle régionale avec des objectifs de trafic sur chaque port.
- La recherche d'une meilleure connaissance et qualification de « l'offre logistique régionale » (plateformes, parcs d'activités orientés logistique...) dans une optique de rationalisation et de rapprochement avec les ports de commerce.
- La mise en œuvre d'un « guichet unique » logistique et portuaire pour toutes les entreprises régionales susceptibles d'utiliser les infrastructures logistiques régionales.
- D'une manière générale, le renforcement de la multimodalité des infrastructures portuaires pour accompagner le développement des trafics dans une perspective de report modal vers le fluvial et le ferroviaire.

**Focus : quelle place pour les CCI territoriales (ou la CCI Régionale) dans le cadre de la future gouvernance ?**

Concernant des CCI, elles peuvent intervenir à un double niveau de structure : tant au niveau de la SEM (dans l'hypothèse d'un tel choix) dans la mesure où elles peuvent en être membres et agir dans ce cadre, qu'au niveau de l'instance de coordination portuaire (voir préconisation 4).

Une intervention des CCI à un double niveau permettrait de bénéficier de leur expérience dans le développement économique, l'attractivité et l'aménagement des territoires et conserver une certaine continuité et cohérence entre les différents niveaux de gestion de la future gouvernance portuaire.



## **CONCLUSION**

La Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, riche d'une orientation historique et naturelle vers la mer et d'un fort potentiel d'exportation agricole et industriel, se positionne en pôle logistique international.

Le CESER est convaincu du bienfondé de la mise en œuvre rapide d'une véritable stratégie logistico-portuaire ambitieuse des Pyrénées au Rhône en s'appuyant sur une Région forte. Il s'agit de mettre en place une gouvernance unique des ports répondant à une ambition régionale nouvelle.

Dans le cadre de ses préconisations, le CESER souhaite une évolution de la situation actuelle pour permettre à notre territoire de valoriser ses formidables atouts à l'échelle de la Méditerranée.

Qu'il s'agisse de la propriété des ports de commerce, de leur mode d'exploitation, de la gouvernance ou encore d'un schéma directeur, le CESER appelle de ses vœux l'ensemble des acteurs politiques, institutionnels et portuaires à prendre rapidement un cap permettant une prise de décisions prometteuses d'un fort développement économique, social et environnemental.



## **GLOSSAIRE**



## GLOSSAIRE

<b>AIPPP</b>	Autorité Investie du Pouvoir de Police Portuaire
<b>AP</b>	Autorité Portuaire
<b>CCI</b>	Chambre de Commerce et d'Industrie
<b>CCNU</b>	Convention Collective Nationale Unifiée
<b>CD</b>	Conseil Départemental
<b>CDC</b>	Caisse des Dépôts et Consignations
<b>CNR</b>	Compagnie Nationale du Rhône
<b>COT</b>	Convention d'Occupation Temporaire
<b>CPER</b>	Contrat de Plan Etat-Région
<b>CPIER</b>	Contrat de Plan Interrégional Etat-Région
<b>DIRECCTE</b>	Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi
<b>DREAL</b>	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
<b>DSP</b>	Délégation de Service Public
<b>EPCI</b>	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
<b>EPR</b>	Etablissement Public Régional
<b>EVP</b>	Equivalent Vingt Pieds
<b>GIE</b>	Groupement d'Intérêt Economique
<b>GIP</b>	Groupement d'Intérêt Public
<b>GPM</b>	Grand Port Maritime
<b>Ha</b>	Hectares
<b>LEF</b>	L'Ardoise Eco-Fret
<b>Lo/Lo</b>	Lift on / Lift off
<b>MADEELI</b>	Mon Agence de Développement Economique, de l'Export et de l'Innovation
<b>OFP</b>	Opérateur Ferroviaire de Proximité
<b>ORT</b>	Observatoire Régional des Transports
<b>PIN</b>	Port d'Intérêt National
<b>PNA</b>	Ports Normands Associés
<b>PO</b>	Pyrénées Orientales
<b>Ro/Ro</b>	Roll on / Roll off
<b>SA</b>	Société Anonyme
<b>SAS</b>	Société par Actions Simplifiée
<b>SEM</b>	Société d'Economie Mixte
<b>SPL</b>	Société Publique Locale
<b>SRADDET</b>	Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires
<b>SRDEII</b>	Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation
<b>UPF</b>	Union des Ports Français
<b>VNF</b>	Voies Navigables de France



**EXPLICATIONS DE VOTE**





## EXPLICATIONS DE VOTE

### 1<sup>er</sup> COLLEGE

M. Claude LOPEZ pour le 1<sup>er</sup> Collège

### 2<sup>ème</sup> COLLEGE

M. Bruno LAFAGE pour les groupes CFDT/UNSA

M. Xavier PETRACHI pour le groupe CGT

### 3<sup>ème</sup> COLLEGE

Mme Marie-Laure CAMBUS pour France Nature Environnement (FNE)

---

Suffrages exprimés : 203

**Pour : 198**  
**Contre : 0**  
**Abstention : 5**

Avis adopté



## Intervention de Monsieur Claude LOPEZ

---

### Pour le 1<sup>er</sup> Collège

Madame la Vice-Présidente,  
Monsieur le Président du CESER,  
Mesdames et Messieurs les Présidents,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,  
Chers collègues,

Le Collège 1 souhaite promouvoir une gestion intégrée des ports régionaux pour l'activité commerce et passagers. A ce jour, la gestion des ports n'est pas intégrée, chaque port ayant sa propre structure de fonctionnement.

Dans le cadre de la grande Région, les ports d'Occitanie-Pyrénées/Méditerranée peuvent devenir des outils logistiques performants face aux enjeux économiques d'une région de 6 millions d'habitants. Pour ce faire, il sera impératif de les doter d'un outil de gestion unique afin d'éviter la concurrence entre ports et favoriser une coopération porteuse de développement économique et logistique.

Il conviendra de finaliser l'offre portuaire dans l'ensemble de ses dimensions afin que les ports régionaux soient le débouché naturel des exportations et importations des centres industriels de la grande Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée.

L'installation puis le développement des parcs éoliens en mer sera une opportunité de développement économique majeur pour la zone et le port de Port-La Nouvelle sur lesquels il faudra rester vigilant pour que le projet prenne forme et se développe.

Les Conseillers du Collège 1 sont donc favorables à ce rapport et insiste sur la nécessité d'engager un dialogue le plus rapidement possible entre tous les acteurs portuaires pour mettre en place une gouvernance unique.

Mesdames et Messieurs, l'UPA et les métiers de l'artisanat, première entreprise de France, vous remercie de l'avoir écoutée.

## Intervention de Monsieur Bruno LAFAGE

---

### Pour les groupes CFDT/UNSA

Madame la Vice-Présidente du Conseil Régional,  
Monsieur le Président du CESER,  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,  
Mesdames et Messieurs,

Notre région dispose d'une vaste façade maritime ; si ce n'est guère une découverte géographique ou historique, il n'en reste pas moins que son affirmation sur les impacts économiques, sociaux et environnementaux dans la personnalité et la construction de l'Occitanie est fondamentale.

L'avis qui nous est présenté, concernant la stratégie et la gouvernance portuaire d'Occitanie, mérite de notre part une attention et un examen tout à fait particuliers.

Sur la forme d'abord, documenté, concis, précis, d'une lecture particulièrement agréable, cet avis expose avec clarté les enjeux et les défis auxquels la Région est confrontée dans la stratégie de gestion portuaire. La conclusion est ramassée et indique clairement un cap à suivre.

Sur le fond, d'une part la loi NOTRe appelle les régions à se mobiliser dans les dynamiques logistiques à travers leurs responsabilités en matière de développement économique et de transports. D'autre part, l'adoption de la Loi pour l'économie bleue du 20 juin 2016 comprend également un large panel de mesures ayant pour but de trouver les leviers de croissance pour l'économie maritime et portuaire concernant, entre autres, aussi bien le secteur de la croisière que celui de la sûreté et de la sécurité maritime ou encore des pêches et des cultures marines.

Les ports d'Occitanie, le rapporteur nous l'a présenté, ont des hinterlands qui restent toutefois limités. Nous partageons le constat qu'ils sont parfois concurrents entre eux avant d'être concurrents des autres ports méditerranéens et européens. Si la concurrence est saine pour stimuler l'activité privée, elle ne doit pas conduire à disperser les efforts publics d'investissement, notamment lorsque les ports appartiennent à un même ensemble régional.

Or, avec les lois MAPTAM et NOTRe qui donnent la compétence économique exclusive aux régions, le Conseil régional d'Occitanie va être de plus en plus impliqué dans le développement économique portuaire, ainsi que dans le renforcement logistique de notre territoire. Les récentes lois de réforme territoriale ont également doté les régions d'outils d'aménagement de leur territoire, le SRADETT, le SRDEII, et autres leviers pour aménager les ports et leurs hinterlands.

Mais au-delà d'un choix clair de gouvernance que nous appelons de nos vœux, le Conseil régional doit aussi établir un plan d'investissement d'avenir avec une programmation à moyen terme éclairée par une prospective à long terme, ce que nous proposons dans cet avis.

Bien entendu cette programmation doit concerner les investissements portuaires eux-mêmes, et ceux concernant les infrastructures de desserte de l'hinterland.

Comme nous le dit régulièrement le Président de la commission Méditerranée du CESER, les ports d'Occitanie ne jouent pas en première division, réservée aux 7 grands ports maritimes labellisés au niveau national ; par contre, des choix politiques qui seront définis sur la gouvernance à venir dépendra son statut de leader de la deuxième division.

Aussi, les préconisations de cet avis, à savoir :

- une Région autorité portuaire pour l'ensemble des ports de commerce régionaux ;
- la mise en œuvre d'une gouvernance unique pour la gestion de ces ports de commerce ;
- la mise en place d'un centre de coordination portuaire et interportuaire et d'un comité de pilotage stratégique régional ;
- l'élaboration d'un schéma intégrant ports et hinterlands liés au fret des Pyrénées au Rhône, correspondent parfaitement à la mission du CESER qui doit par ses avis concourir à l'administration de la Région.

Enfin, le choix effectué par le CESER de préconiser le recours à une Société d'Économie Mixte pour la gouvernance des ports d'Occitanie nous semble approprié.

La CFDT et l'UNSA demandent cependant qu'à l'instar du modèle de société d'exploitation des ports du Détroit, les salariés soient pleinement associés à cette SEM et disposent d'une part de ladite société leur permettant d'être les véritables acteurs, totalement impliqués dans le développement de leur outil de travail.

L'UNSA et la CFDT voteront cet avis important.

Merci.

## Intervention de Monsieur Xavier PETRACHI

---

### Pour le groupe CGT

Avec la fusion des Régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, nous redécouvrons les facettes et enjeux de la mer. 220 kilomètres de côtes de la Méditerranée pour notre région, depuis la frontière espagnole jusqu'au débouché du Rhône : 4 ports de commerce, 5 ports de pêche et 70 ports de plaisance.

La Commission Méditerranée nous fait appréhender le poids et les enjeux de l'économie maritime, qui s'appuie sur des filières très diversifiées. Les ports de commerce ont un rôle important pour dimensionner cette activité dans notre Région Occitanie.

La CGT partage le diagnostic de l'avis sur l'absence de vision stratégique de l'Etat concernant les Grands Ports Maritimes (ex Ports Autonomes) ou les Ports Décentralisés (ex Ports d'Intérêt National). Malgré une évolution sensible du transport maritime, les Ports de l'Occitanie ne représentent que 2% du trafic national avec 6 millions de tonnes.

La CGT partage l'approche de l'avis d'avoir une lisibilité afin d'établir une stratégie portuaire régionale, et notamment l'absence d'une gouvernance unifiée.

L'avis aborde plusieurs pistes, dont la création de la SEM (Société d'Economie Mixte) détenue majoritairement par la puissance publique au travers du Conseil Régional. La CGT partage le fait que la gestion des ports doit répondre à l'intérêt général, au développement de l'emploi et sortir de logiques purement financières. La stratégie commerciale doit être basée sur la recherche de complémentarité des ports de l'Occitanie.

L'avis propose la création de Conseils Portuaires et de Comité de Pilotage Stratégique Régional comme cela a été fait en Bretagne. Cela permettrait à différents acteurs de participer aux décisions concernant la gestion, les investissements, et parmi ces acteurs : les personnels du port.

La mise en application sans réserve de la Convention Collective Nationale Unifiée est aussi une condition afin que les salariés soient parties prenantes de la réussite de la stratégie portuaire.

La CGT souhaite que cette CCNU s'applique aussi aux ports fluviaux, comme celui de l'Ardoise.

Les préconisations de l'avis vont dans le bon sens. La CGT votera celui-ci.

## Intervention de Madame Marie-Laure CAMBUS

---

### Pour France Nature Environnement

Madame la Conseillère Régionale,  
Monsieur le Président du CESER  
Mesdames et Messieurs les Conseillers,  
Mesdames, Messieurs

Cet avis sur la stratégie portuaire de la Région Occitanie est riche d'un état des lieux dense complété par des propositions intéressantes, notamment sur la gouvernance. Je souhaiterais néanmoins présenter des éléments complémentaires dans le cadre de cette explication de vote. En effet, je tenais à rappeler que le travail réalisé par les hommes et les femmes abouti à un tonnage cumulé des ports de la Région Occitanie qui ne représente que 1,5% du tonnage national, avec une tendance actuelle qui n'est pas à la croissance, mais bien plus à la stagnation voire à la décroissance de leurs activités.

Par ailleurs, le rapport sénatorial réalisé par Odette Herviaux en 2014 portant sur la décentralisation portuaire fait notamment état de recommandations sur la gouvernance, en préconisant la transparence et la collégialité au sein d'une gouvernance partagée dont les associations et la société civile seraient parties-prenantes. Pour ce faire, il est recommandé de mettre en place un conseil stratégique portuaire placé sous la double dépendance du Préfet de Région et de la Présidente de Région. Cette instance serait alors la plus à même de solliciter une étude stratégique portant sur l'ensemble des ports pour aboutir à la mise en cohérence de leurs fonctions. Pour ce faire, elle pourrait s'appuyer sur un rapport indépendant et un débat citoyen, afin de définir de manière partagée et transparente la stratégie régionale. FNE Midi-Pyrénées tient à souligner la pertinence de ces préconisations, et la nécessité d'une gouvernance large, mais regrette que les éléments plus innovants ne soient pas retenus dans le cadre de cet avis.

Le schéma portuaire devrait également définir des priorités de développement, afin d'atteindre le plus petit tonnage des grands ports maritimes, pour permettre à la Région de se doter d'un Grand Port Maritime et d'obtenir notamment des crédits supplémentaires de l'Etat. Le schéma régional devrait selon FNE Midi-Pyrénées permettre d'atteindre cet objectif majeur.

Enfin, je voudrais rebondir sur l'actualité, en effet un récent rapport réalisé par France Nature Environnement fait état de la pollution des transports maritimes. En effet, des prélèvements portant sur la qualité de l'air ont été réalisés dans les enceintes portuaires et sur les navires. Il ressort des taux de pollution incroyablement élevés. Des études menées par des universités européennes font le lien direct entre les gaz d'échappement des cargos et plusieurs maladies cardiovasculaires et respiratoires. Ainsi chaque année en France, ces émissions du transport maritime causent près de 48 000 décès/an et coûtent plus de 101 milliards d'euros.

Quels liens avec la stratégie portuaire ? Il est très fort : l'extension envisagée de Port la Nouvelle serait directement impactée, en effet la topographie de ce port implique une concentration des pollutions émises, les études prospectives évaluent alors la pollution de Port La Nouvelle supérieure à celle du port de Marseille. Il incombe donc à la Région de prendre en compte ces impacts sur la santé-environnement des habitants de la ville et des salariés du port dans les projets d'infrastructures.

Il pourrait être intégré dans ce schéma portuaire des solutions efficaces pour réduire ces pollutions. En effet, le schéma portuaire pourrait demander l'application de bonus/malus portuaires afin d'impulser le changement de pratiques des armateurs. Une mesure déjà prévue par l'Europe dans le cadre de la Stratégie transport maritime d'ici 2018, qui pourrait se décliner de manière très concrète, notamment à travers 3 actions :

- l'interdiction d'utiliser à quai le fuel lourd (déchet non raffiné),
- proposer des systèmes d'alimentation électriques permettant d'éteindre les moteurs auxiliaires. Des réglementations récentes prévoient un soutien de l'Etat pour la mise en place de ces systèmes,
- les ports pourraient également prévoir l'incitation voire l'obligation pour les navires de s'équiper d'épurateurs permettant de réduire de plus de 90% des émissions d'oxyde de soufre, de limiter les pollutions émises auprès des équipages et des riverains des ports.

Enfin, vous le comprendrez, FNE Midi-Pyrénées note la volonté du CESER de promouvoir un système de gouvernance partagé, mais regrette qu'il n'aille pas assez loin. De même, nous regrettons que le volet économique prédomine, aux dépens des éléments liés aux impacts environnementaux qui sont pris en compte de manière marginale dans les perspectives de développement des ports de la Région, c'est pourquoi FNE Midi-Pyrénées s'abstiendra dans le vote de cet avis.



**REVUE DE PRESSE**



# Fédérer les ports sous le pavillon de l'Occitanie

## Maritime

Le Ceser prône une gouvernance commune pour les quatre ports de commerce.

**Face à la concurrence, l'idée est de jouer sur la complémentarité et la mutualisation des moyens.**

## SÈTE

Embarquer tous les ports de la Région dans le même bateau. C'est en substance ce que préconise le Ceser (conseil économique, social et environnemental régional). Cet organisme indépendant, régulièrement saisi pour avis par le Conseil régional, a auditionné l'an dernier de nombreuses personnalités du monde maritime et portuaire. Cette enquête conclut à la nécessité de mettre en place une gouvernance commune pour les quatre ports de commerce (Port-Vendres,

Port-la-Nouvelle, Sète et le port fluvial de Laudun-L'Ardoise). « *Nous gagnerons ainsi en force de frappe au niveau de l'image et de la stratégie avec une seule logistique du Rhône aux Pyrénées*, souligne Marc Chevallier, président de la commission Méditerranée du Ceser et président sortant du port de Sète. *Dans un contexte de concurrence terrible avec Barcelone (40 millions de tonnes), Marseille (85 Mt) et même les ports du Nord, nous devons miser sur la complémentarité et non de la compétition.* »

### Confier la barre à une société d'économie mixte

Évoquant les spécificités des différents sites (fruits et légumes à Port-Vendres, grands bateaux de croisière à Sète, pétrole, céréales et éolien en mer à Port la Nouvelle...), il poursuit: « *l'idée n'est pas qu'un port enterre l'autre mais au contraire de les valoriser, en orientant les trafics en fonction des pratiques et en mutualisant les moyens.* » Le Ceser propose donc de

confier la barre à une société d'économie mixte composée de la Région, des collectivités, des CCI et d'acteurs portuaires privés. « *Nous n'avons rien inventé. Les ports de Paris, Le Havre et Rouen sont déjà fédérés dans Haropa et il y a aussi un syndicat des ports normands. En attendant de posséder les quatre ports, la Région pourrait dès 2018 regrouper Sète et Port-la-Nouvelle, dont elle est déjà propriétaire.* »

Ancien ministre des Transports, appelé à prendre le relais de Marc Chevallier à la présidence du port de Sète le 3 mars, Jean-Claude Gaysot est lui aussi favorable à une cohérence régionale et à une gouvernance commune « *mais non unique*, précise-t-il. *Chaque port doit conserver sa direction, sa dynamique et ses atouts spécifiques mais avec une structure chapeautant le tout. Sous quelle forme, je l'ignore. Il faut en discuter sachant que Sète n'a pas vocation à dominer.* » Et de conclure: « *Plus on la jouera collectif, plus on sera forts.* »

**Emmanuelle Stange**

## Le Ceser demande une gouvernance commune pour les ports



Marc Chevallier, président de la commission Méditerranée du Ceser Occitanie et vice-président de l'institution.

À l'occasion de son assemblée générale, organisée le 31/1 à Toulouse, le Ceser Occitanie demande à la Région de mettre en place une stratégie collective et une gouvernance commune pour les 4 ports de commerce implantés dans le territoire. « *Avec des propriétaires et des gestionnaires très variés, nous sommes actuellement face à un véritable patchwork*, analyse Marc Chevallier, président de la commission Méditerranée du Ceser Occitanie. *Les ports de Paris, de Havre et de Rouen se sont réunis, de même que les ports bretons. Il est urgent que nous fassions de même en Occitanie, car c'est le sens de l'histoire. Pour exister, nous devons être regroupés afin de déployer une stratégie commune. C'est vital !* » Le Ceser appelle ainsi de ses vœux la création d'une autorité portuaire unique et préconise la constitution d'une société d'économie mixte composée de la Région, des collectivités et des CCI, mais aussi d'acteurs portuaires privés.

« *À terme, l'idéal serait que la Région possède les 4 ports*, estime Marc Chevallier. *Mais nous pourrions dans un premier temps, dès 2018, regrouper les ports de Sète et de Port-La Nouvelle, dont la Région est déjà propriétaire.* »

Alexandre Léoty / [leoty@lalettrem.net](mailto:leoty@lalettrem.net)

Source : La Lettre M, 31/01/2017