

## Les XXII<sup>e</sup> journées nationales de la Mer

### Évaluation de la politique maritime française

# Libre opinion d'un président de port

Michel Quimbert<sup>1</sup>

Président du port de Nantes Saint-Nazaire

Ma qualité de vice-président de l'union des ports de l'Atlantique me conduit à affirmer clairement qu'il est évident que l'esprit d'entreprise souffle sur les ports autonomes ! Et pour cause. Nous devons nous adapter et intégrer la directive sur la transparence financière, la directive et les textes sur la sécurité maritime, les textes relatifs à la sûreté des ports, à l'approche des ports. Je recevais, hier encore, de nouveaux projets américains concernant l'accès des navires à l'ouest qui vont compliquer encore les choses. Il nous faut, en outre, nous conformer à la directive MARPOL. Vient s'ajouter à tout cela un projet de directive européenne sur les services portuaires.

Au sujet de cette dernière directive, nous ne partageons pas complètement l'analyse de notre ami Berlet. Elle ne semble pas constituer un apport considérable en droit positif. Il y a déjà, en Europe, le principe fondateur de la concurrence et des textes relatifs à la libre circulation, à la liberté d'installation. Cette directive sur les services portuaires semble même en retrait par rapport à tous ces textes. Faut-il, dans ces conditions, la soutenir encore ? C'est une vraie question. La Belgique et la Suède ne l'approuvent pas. La France, quant à elle, s'abstiendrait, ou du moins, le vote est loin d'être acquis<sup>2</sup>.

Les réformes sur la politique portuaire française, que vient d'évoquer Didier Simonnet, me conduisent à rappeler une préoccupation commune aux présidents de ports. **Le grand problème des ports français est évidemment celui de la manutention.** Il est nécessaire de poursuivre une réflexion sur les services d'intérêts généraux au sujet de cette activité située entre le domaine régalien et le domaine commercial.

Le projet de loi sur les ports autonomes nous est apparu globalement très positif parce qu'il met à la disposition des gestionnaires de ports, en matière de droit de l'urbanisme, de droit social, de droit financier et comptable, des outils qui seront très utiles. Concrètement, le texte prévoit des communautés de ports, et ceci nous plaît beaucoup. Il permet aussi aux ports de prendre des participations. J'étais, il y a quelques jours, à Dublin et à Liverpool. Le port de Dublin est propriétaire de nombreux équipements dont une compagnie de navigation. Pour Liverpool, ce sont 64 participations, dont quatre compagnies de navigation et la plus grande compagnie routière du Royaume-Uni. Les articles, relatifs à la mobilité du personnel, nous plaisent également beaucoup. Ce personnel ne devrait pas être inquiet, car des clauses de retour qui devraient le rassurer existent. Enfin, pour mettre en œuvre les directives sur les services portuaires, l'apparition des commissaires aux comptes est d'un grand intérêt.

---

<sup>1</sup> Propos recueillis par les capitaines de frégate Lebas, Perraudin et les capitaines de corvette Martinet, Claus et Al Ameen.

<sup>2</sup> Depuis les JNM, cette directive a vu sa course échouer sur un vote négatif du Parlement européen. Ndlr

Je suis plus circonspect sur la composition des conseils d'administration. Nous ne savons pas encore ce que seront les textes réglementaires, et nous ne pouvons donc pas en apprécier le contenu sur la composition des conseils. Nous espérons qu'il suivra ce mouvement mondial en cours qui recherche une meilleure efficacité de la gestion des ports en réduisant le nombre des administrateurs. Pour reprendre les exemples de Dublin et de Liverpool, le conseil du port de Dublin compte douze administrateurs, celui de Liverpool neuf. Les ports du Nord de l'Espagne, qui sont en relation avec nous, comptent, en moyenne, dix administrateurs au sein de leurs conseils.

L'idée de placer à côté du conseil d'administration un conseil de développement portuaire qui réunit les usagers, sans que leur représentation ne soit suspecte vis-à-vis de la loi, me séduit, en qualité de président de port. Les PNOA<sup>3</sup> dont je suis aussi le porte-parole, se sont engagés avec beaucoup de maturité politique dans le projet du sénateur Henri de Richemont sur les autoroutes de la mer. Nous sommes prêts à nous engager immédiatement et nous avons établi une première déclaration sur ce projet. Nous travaillons, parallèlement, à un maillage de cabotage sur l'ensemble de l'arc atlantique. Ce système des PNOA réunit Brest, Lorient, Nantes Saint-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne, bientôt Tonnay-Charente et Rochefort. Ceci représente près de 30 000 emplois et plus de 60 millions de tonnes.

Nous rappelons notre position de *leader* dans de nombreux secteurs comme le bois, l'alimentation animale ou l'importation de gaz liquéfié, ainsi que notre position de numéro deux dans le secteur des pâtes à papier, des céréales, du trafic « Ro-Ro » et de l'automobile. Grâce à ces positions dominantes, nous pensons que nous devrions être bien mieux considérés. Nous avons néanmoins le sentiment que l'axe nord-sud oublie un peu l'ouest. Nous sommes bien intégrés dans nos économies régionales et nous disposons de terrains ou de zones propices à notre développement. Cependant, la disparition totale de l'offre ferroviaire nous affecte beaucoup. La SNCF nous a complètement abandonnés. Nous avons aussi le sentiment qu'il y a une certaine concentration des investissements dans les grands ports alors que les ports atlantiques - la France a la chance d'avoir trois façades maritimes - défendent la façade atlantique de l'Europe. Nous sommes prêts à démontrer tous les jours notre dynamisme et nous rappelons souvent ce que disait André Breton à propos de cet ouest : « l'esprit d'aventure transcende ici toutes les aventures ».

---

<sup>3</sup> Ports du nord-ouest Atlantique.