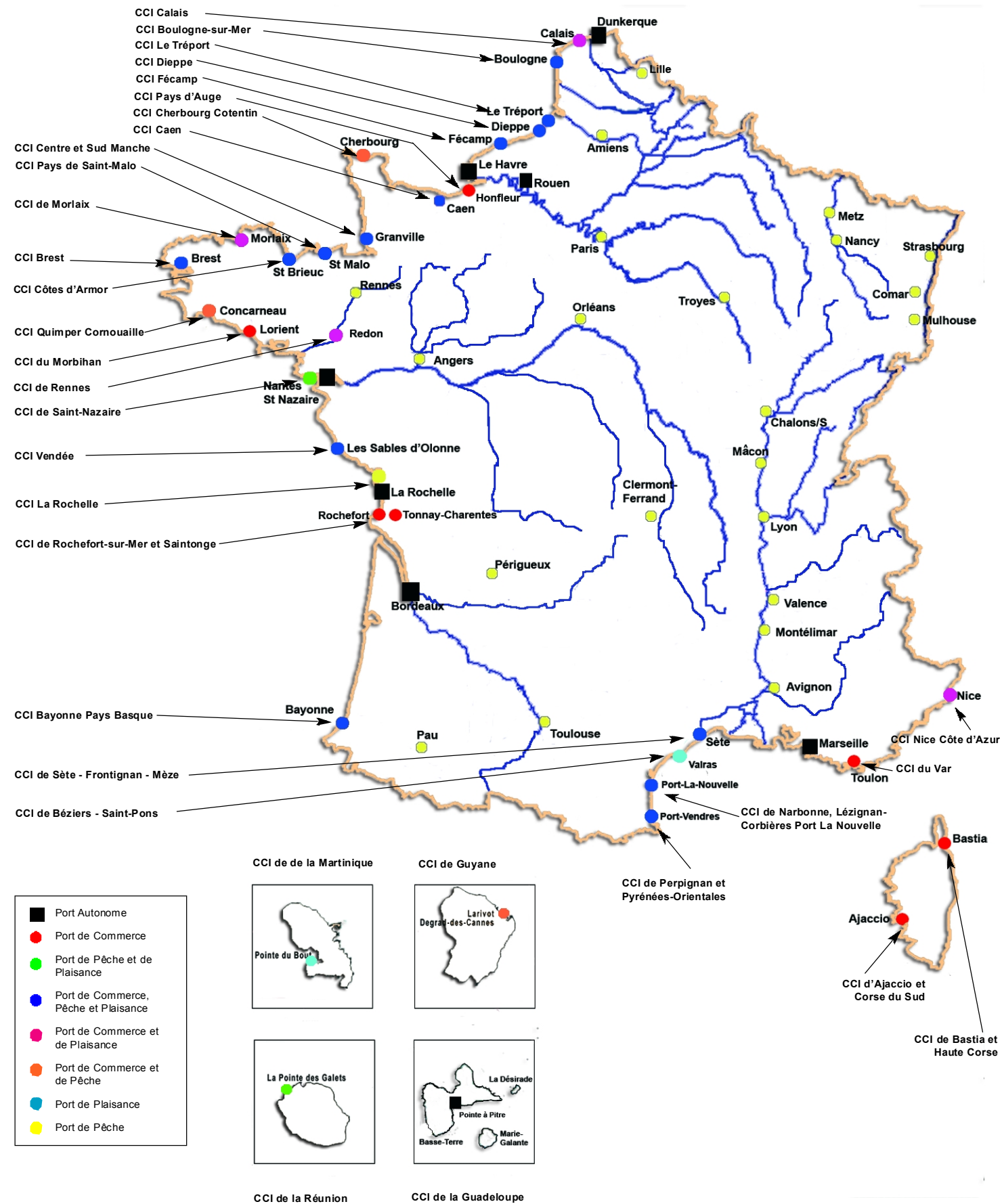
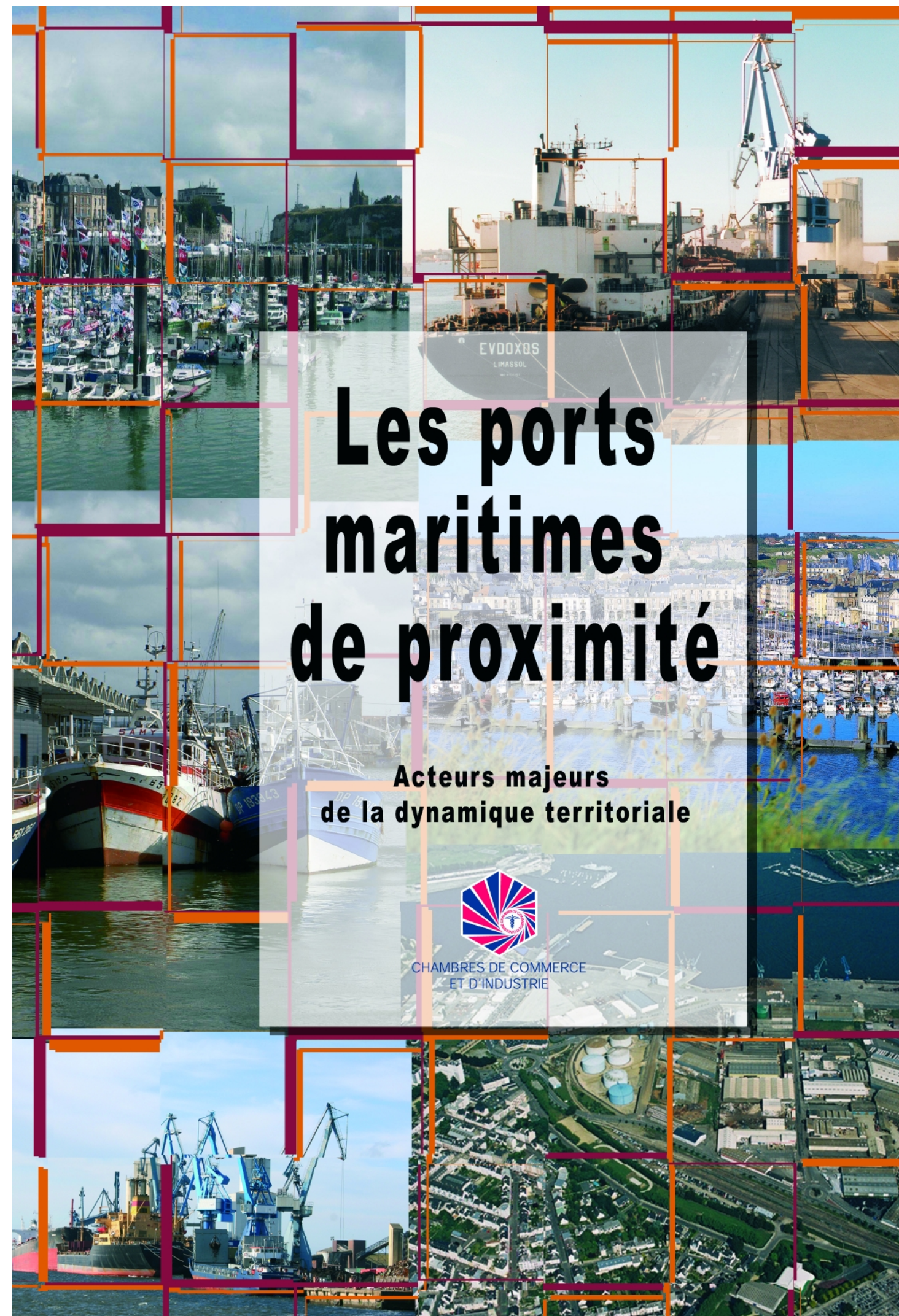




Accédez à toutes les informations sur ces ports via :
<http://www.acfci.cci.fr/equipements>





L'ORGANISATION

Une redistribution des compétences en matière de ports maritimes

A côté des 8 ports autonomes (Dunkerque, Rouen, Le Havre, Nantes/Saint-Nazaire, La Rochelle/Pallice, Bordeaux, Marseille et La Guadeloupe) et de 3 ports d'outre-mer, restés dans le giron de l'Etat, les autres ports maritimes relèveront à partir de 2007 de la compétence des collectivités territoriales ou de leurs groupements.

Si les ports autonomes sont des acteurs majeurs en matière de trafics énergétiques, de matières premières et de conteneurs, les **autres ports dits de proximité** ont un rôle fondamental en matière d'irrigation du tissu économique local, voire national ou européen sur certains trafics de niche.

Les Chambres de Commerce et d'Industrie exploitent la quasi-totalité de ces ports de commerce, de marchandises et de passagers, la grande majorité des ports de pêche et également un nombre important de ports et d'installations de plaisance.

Particularité de la gestion portuaire

L'exploitation des équipements portuaires exige des compétences comportant à la fois la connaissance des services publics industriels et commerciaux et des services publics administratifs.

L'efficacité du port est renforcée quand l'autorité compétente délègue le plus globalement possible, sous son contrôle, ces deux compétences.

Les CCI font partie, avec les ports autonomes, des quelques établissements publics

intervenant dans les deux secteurs, ce qui les rend particulièrement aptes à exercer une **compétence portuaire complète** au profit des collectivités compétentes.

Effet de réseau

L'existence de structures de concertation nationales dans le réseau des ports et des CCI offre aujourd'hui aux collectivités compétentes sur les ports de proximité une capacité technique indéniable.

En outre, ces structures permettent une concertation avec les compétences existant dans les grands ports autonomes. Cela fait certainement partie des raisons pour lesquelles les départements ont conservé après la première décentralisation de 1982, la totalité des gestionnaires en place sur les ports qui leur étaient confiés.

L'ECONOMIE

Les Ports gérés par les CCI en quelques chiffres

Les 60 ports de commerce maritimes gérés par les CCI traitent plus de **47 % du trafic de marchandises diverses** de l'ensemble des ports français et même près de 70 % du trafic de marchandises diverses non conteneurisées.

Les quantités déchargées et commercialisées dans les ports et installations de pêche et les 40 criées gérés par les CCI représentent **plus de 75 % de la valeur des produits mis en vente**, soit une valeur de poissons et produits de la mer au débarquement d'environ 500 millions d'euros.

Les CCI maritimes gèrent en outre 29 ports ou installations de plaisance.

Des ports générateurs de valeur ajoutée et d'emplois

L'impact principal des ports en matière d'emplois ne se trouve pas dans leur personnel propre, mais surtout dans les emplois directs (manutention portuaire, pilotage, remorquage, etc.), indirects (entreprises industrielles bord à quai ou proches du port, etc.) et induits (impact sur le commerce local des trafics passagers, consommation des emplois directs et indirects, etc.) qu'ils génèrent.

Pour les ports de commerce, celui-ci peut être évalué à plus d'un emploi pour 1000 tonnes soit plus de 80 000 emplois directs, indirects et induits pour les ports gérés par les CCI. En matière de passagers (transmanche par exemple), le port de Calais avec 9 600 emplois directs et indirects génèrent plus de 200 Millions d'euros de valeur ajoutée. Cela donne un aperçu de l'impact d'un port sur l'économie locale et régionale. La filière pêche capitalise 100 000 emplois en métropole. Pour Boulogne-sur-Mer, la zone d'activité portuaire accueille près de 200 transformateurs des produits de la mer.

A leur échelle, les ports de plaisance, créateurs d'emplois en ce qui concerne les bateaux présents à l'année et les bateaux de passage, sont également des sites touristiques attractifs, lieux de nombreuses manifestations.

Concurrence et complémentarité

L'activité portuaire est régie par les lois du marché et les choix des clients. Elle se développe dans un marché très concurrentiel.

Néanmoins, pour une grande part de leur trafic, les ports de proximité ont une zone de chalandise propre. Même s'il existe des franges de concurrence, ils apparaissent ainsi plutôt complémentaires.

L'AMENAGEMENT

Garantir l'avenir portuaire par une politique foncière adaptée

L'Etat a développé pour les ports autonomes d'importantes zones industrialo-portuaires au voisinage des infrastructures portuaires et dans des zones non agglomérées. Les autres ports sont souvent insérés dans le tissu urbain. Il s'ensuit que leurs capacités foncières sont souvent limitées et peu susceptibles d'extension.

L'urbanisation des zones portuaires est un choix irréversible au détriment des activités économiques. La préservation des zones littorales limitera, en outre, la création de ports dans de nouvelles zones. Comme l'activité des ports de commerce et de pêche nécessite la disponibilité d'espaces fonciers significatifs, il conviendrait donc de réserver, pour garantir l'avenir, les espaces bord à quai encore disponibles à des activités liées au trafic portuaire.

Renforcer l'interface ville-port

Si les ports appellent de toute évidence une analyse fine de leurs liaisons avec

le tissu urbain, il importe, quand cela est possible, de préserver des zones de transition entre l'espace portuaire et les zones d'habitation.

Les gestionnaires portuaires travaillent étroitement avec les élus locaux et les services des collectivités chargées de l'urbanisme afin de rechercher les choix d'aménagement les plus pertinents. Il est en effet impératif de prendre en compte les mesures liées à la sécurité et à la sûreté des installations et des terre-pleins portuaires tout en conservant à ces zones leur caractère attrayant pour le public.

Les ports maritimes de proximité, acteurs économiques majeurs

Les Chambres de Commerce et d'Industrie sont :

- des acteurs du territoire avec une connaissance fine des enjeux économiques ;
- des gestionnaires de ports, outils structurants au service des entreprises ;
- des soutiens de l'intérêt général.

Elles associent le développement des ports à celui du territoire.

Elles ont su s'adapter et mettre en place des outils modernes répondant à l'attente d'une clientèle diversifiée.

Les Collectivités territoriales sont :

- les responsables de la stratégie du développement économique et territorial. A ce titre, elles :
 - développent une vision prospective ;
 - arbitrent pour définir des priorités ;
 - préparent les conditions du développement économique local.

Elles sont devenues aujourd'hui les responsables de l'ensemble des ports de proximité.

Ensemble, Collectivités Territoriales et Chambres de Commerce et d'Industrie doivent

- participer à la gouvernance des ports maritimes ;
- favoriser les connivences entre les ports maritimes et leur territoire.