

# P.O.S.S.I.B.L.E

UN DESTIN MARITIME ET PORTUAIRE  
AU LONG COURS



UNIM 

# S.O.M.M.A.I.R.E

## #1 RENFORÇONS L'ATTRACTIVITÉ ET LA COMPÉTITIVITÉ PORTUAIRES

## #2 AMÉLIORONS LA GOUVERNANCE PORTUAIRE

## #3 ACCÉLÉRONS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU PASSAGE PORTUAIRE

## #4 ACCOMPAGNONS L'ÉVOLUTION DE LA MANUTENTION PORTUAIRE

### NOTRE FILIÈRE EN CHIFFRES NOS PROPOSITIONS

# É.D.I.T.O



Christian de Tinguy, Président de l'UNIM

**P**orte-voix des entreprises du secteur de la manutention portuaire, l'UNIM entend contribuer à la promotion et à l'attractivité des places portuaires françaises qui constituent pour le tissu économique et industriel national un formidable levier en matière de développement économique, de transition environnementale et sociale.

Depuis 1992, l'économie portuaire française a connu de profondes mutations. L'emploi des ouvriers-dockers et les investissements autrefois du ressort des autorités portuaires sont maintenant à la charge des entreprises de manutention.

Leurs responsabilités ont ainsi considérablement évolué pour devenir comparables à celles de tout industriel investissant lourdement et participant activement à l'attractivité économique du port et de son hinterland.

Le développement des ports français, outils stratégiques de notre commerce extérieur, constitue un levier essentiel pour la relance de l'économie de notre pays. Il porte en germe la création de milliers d'emplois directs et indirects dans l'ensemble de la filière logistique, la dynamisation économique de toutes les régions portuaires et de leur hinterland ainsi que le redressement de l'attractivité de la France.

Pourtant les investissements portuaires en France se développent moins vite que dans d'autres pays et les ports français subissent, à leur désavantage, la concurrence frontale de ports européens majeurs, au nord comme au sud.

Depuis 2008, les trafics des grands ports maritimes ont reculé et sont à un niveau identique à celui atteint au début des années 2000. Près de 310 millions de tonnes ont transité par les grands ports maritimes français en 2019 contre 470 millions pour le seul port de Rotterdam. Sans surprise les principaux ports européens ont mieux résisté que leurs concurrents français face aux conséquences économiques de la crise de la COVID-19.

Toutefois, nous rejetons collectivement tout défaitisme face à cette situation car la France, deuxième espace maritime mondial, dispose de nombreux atouts.

Nous pouvons ainsi nous réjouir de la mobilisation continue des acteurs de la chaîne logistique portuaire et maritime durant toute cette période, qui a permis de garantir les approvisionnements et de contribuer à la poursuite du commerce extérieur malgré la contraction économique.

Cet engagement s'est concrétisé en octobre 2020 par la signature, sous la double tutelle des ministres de la Mer et des Transports, d'une Charte en faveur des ports français qui, en encourageant le recours aux modes massifiés, permet de contribuer à la transition écologique et à la relance de l'économie nationale.

De plus, nous reconnaissons le cap ambitieux fixé par le Premier ministre lors du CiMer de janvier 2021 pour consolider la reconquête de parts de marché au sein des ports français, tout en regrettant le retard pris dans la publication et la mise en œuvre de la Stratégie nationale portuaire.

Au-delà des mesures annoncées favorables aux attentes des acteurs économiques, les dernières évolutions réglementaires relatives à la domanialité, à la fiscalité, à la transition énergétique et à la gouvernance, nous incitent à réaffirmer notre souhait de « co-construire » avec les pouvoirs publics et l'ensemble des acteurs portuaires les conditions optimales de l'attractivité des places portuaires françaises. Et cela afin de s'inscrire dans la continuité des réformes effectuées dans les ports français depuis près de 30 ans, de renforcer la compétitivité des places portuaires françaises et de préserver ainsi la souveraineté de l'État français dans la maîtrise de ses échanges commerciaux maritimes.

Quel avenir, dans ce contexte, pour notre profession, nos ports français et l'attractivité économique de notre pays ? Ensemble, avec les pouvoirs publics et les parties prenantes, soyons acteurs de notre compétitivité et concrétisons les possibles afin d'« embrasser pleinement notre destin maritime ».

#### P.O.S.S.I.B.L.E ?

- Car les mesures politiques prises en faveur des places portuaires françaises prouvent l'intérêt stratégique porté à cette filière et son importance pour l'attractivité de notre économie.
- Car il reste néanmoins des trajectoires à confirmer ensemble pour que notre ambition portuaire se révèle complètement.
- Car notre union sera source d'inspiration, d'innovation et de propositions pour porter la voix des entreprises de manutention.
- Car ce possible se prépare et se construit ensemble.

# P.O.S.S.I.B.L.E #1

## RENFORÇONS L'ATTRACTIVITÉ ET LA COMPÉTITIVITÉ PORTUAIRES

Une grande partie des marchandises en provenance ou à destination de notre territoire évite encore les ports français. Alors que les ports, lieux privilégiés de la relance industrielle, sont essentiels pour le développement socio-économique, la France accuse un retard important sur l'Europe du Nord mais aussi l'Europe du Sud, malgré sa position centrale sur le continent, avec une présence sur les 3 façades maritimes, des infrastructures attractives et un bon niveau de performance. Déjà en novembre 2017, le Premier ministre dressait ce constat : « la France n'a pas un trafic maritime digne de sa façade maritime ». Comment pouvons-nous collectivement enrayer cette dynamique ? Comment la manutention portuaire peut-elle activement contribuer à ce rebond ?



### NOTRE VISION

Des ports attractifs, intégrant les enjeux du développement durable et propices aux investissements, voilà ce que chacun des acteurs de la filière a à l'esprit ! Des acteurs publics au service du développement économique, des infrastructures stratégiques appropriées pour un développement portuaire et multimodal pérenne. Renforcer l'investissement national et international au cœur de nos ports, dans une logique de souveraineté, demeure notre objectif tout comme moderniser, décarboner et digitaliser nos ports pour les rendre plus fiables et attractifs et ainsi améliorer durablement leur réputation au sein de la communauté logistique internationale.

### Des avancées importantes...

Conscients que la réglementation en matière fiscale et domaniale constitue un levier déterminant pour la compétitivité des ports français dans un contexte de concurrence européenne et internationale accrue, le Gouvernement et sa majorité parlementaire ont adopté plusieurs mesures visant à rétablir des conditions de concurrence équitables entre les places portuaires françaises et leurs concurrentes européennes :

- Dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités (article 131), le Gouvernement a clarifié le régime juridique applicable pour l'exploitation des terminaux portuaires en sécurisant le cadre juridique des conventions de terminal et en limitant strictement le recours à la concession de services, jugé inadapté et non compétitif dans de nombreuses situations. Comme l'a rappelé l'étude d'impact du projet de loi, cette mesure poursuivait un double objectif : un cadre contractuel attractif pour les investisseurs et aligné sur celui qui prévaut dans les autres ports de l'Union européenne.
- GNR\*/TICFE\*\* : L'article 60 de la loi de finances pour 2020 prévoit la suppression du tarif réduit de la taxe intérieure sur les produits énergétiques (TICPE) appliqué au gazole sous condition d'emploi, ou gazole non routier (GNR), au 1<sup>er</sup> janvier 2023. Dans le secteur des activités de manutention portuaire dans l'enceinte des ports maritimes, compte tenu de leur forte exposition à la concurrence internationale, la hausse de tarif a été neutralisée par l'application de tarifs réduits pour le gazole utilisé pour les travaux statiques et de terrassement. Les activités de manutention portuaire bénéficieront, en outre, d'un tarif réduit de la taxe sur la consommation finale d'électricité.

- Le niveau de taxation du foncier : Depuis le refus du Conseil d'État du 2 juillet 2014 de transposer aux grands ports maritimes le régime d'exonération de taxe foncière dont bénéficiaient les ports autonomes, les opérateurs de terminaux sont confrontés à de nombreuses incertitudes, la pratique des services fiscaux variant d'un port à un autre.

Conscient de l'impact négatif de ces incertitudes sur les investissements dans les ports et donc sur la compétitivité des ports français par rapport à leurs concurrents européens, le Gouvernement s'est engagé lors du CiMer 2018 à « stabiliser le régime des taxes foncières sur les propriétés bâties en établissant une liste consolidée des types de biens immobiliers non productifs de revenus exonérés de taxe foncière ; et adopter des méthodes d'évaluation garantissant la plus grande prévisibilité dans le temps pour l'ensemble des ports ».

Ainsi, la loi de finances pour 2021 définit le barème applicable à la taxe foncière et institue une méthode forfaitaire de détermination de la valeur locative des quais portuaires et des terre-pleins qui leur sont fonctionnellement rattachés. Ces dispositions seront applicables aux impositions dues à compter de 2024.

### ... qui restent à consolider et approfondir

Plusieurs freins à l'attractivité et à la compétitivité des places portuaires françaises demeurent.

- Concernant la domanialité publique portuaire, nous déplorons que certaines autorités portuaires fassent le choix, unilatéralement, de recourir aux concessions de service, en lieu et place des conventions de terminal. Le guide d'application de l'article 131 de la loi d'orientation des mobilités, appelé de ses vœux par la Ministre chargée des Transports, Elisabeth Borne, soutenu en ce sens par l'UNIM, devra permettre une application uniforme et pragmatique de ses dispositions dans l'ensemble des ports français. Les travaux en cours avec les pouvoirs publics n'ont pas encore permis d'aboutir à un dispositif équilibré.
- Concernant le GNR, il reste en outre à finaliser les travaux de rédaction des circulaires d'application afin de sécuriser ce dispositif spécifique.

\* GNR : Gazole non routier

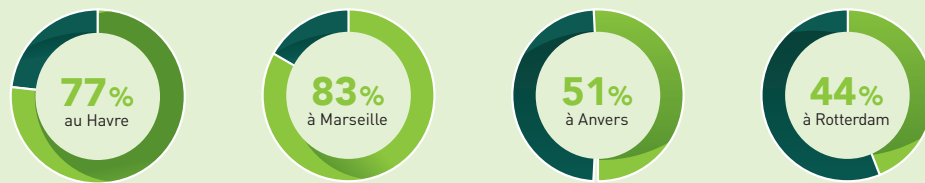
\*\* TICFE : Taxe Intérieure sur la Consommation Finale d'Électricité

Concernant la fiscalité portuaire, cette taxation forfaitaire représente pour autant une nouvelle disposition fiscale qui, de plus, ne clarifie pas le régime applicable aux propriétés bâties, imposant ainsi aux entreprises de manutention une fiscalité toujours plus importante au détriment de leur compétitivité au sein d'un marché international.

Les tarifs domaniaux doivent tenir compte de la réalité des ports, de la soutenabilité pour les trafics existants et permettre le développement de l'activité. En contradiction avec les reports d'échéances des redevances domaniales consentis durant la crise sanitaire, la politique actuelle affichée par l'Agence des Participations de l'État d'augmenter les tarifs de domanialité est contreproductive par rapport aux enjeux de développement des places portuaires. Les recettes domaniales doivent tenir compte des réalités économiques et contraintes des places concernées.

### Une insuffisance alarmante du report modal sur l'axe Seine et l'axe rhodanien

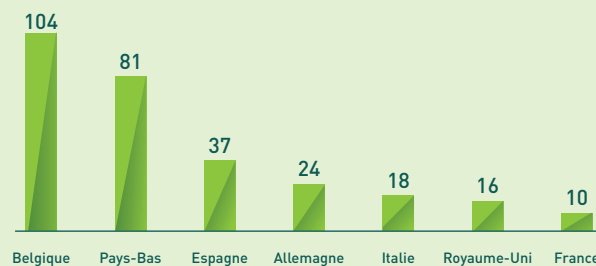
Taux de pré et post acheminement par la route



Sources : données Banque Mondiale 2017, analyse See'Up.

### Nos ports manutentionnent moins de conteneurs que les autres ports européens

EVP\* manutentionnés par pays pour 100 habitants



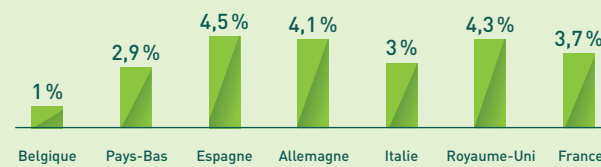
Le taux de croissance moyen annuel cumulé des trafics conteneurs par pays

\* EVP : « Équivalent vingt pieds » est l'unité de mesure pour exprimer une capacité de transport en multiple du volume standard occupé par un conteneur 20 pieds (6m).

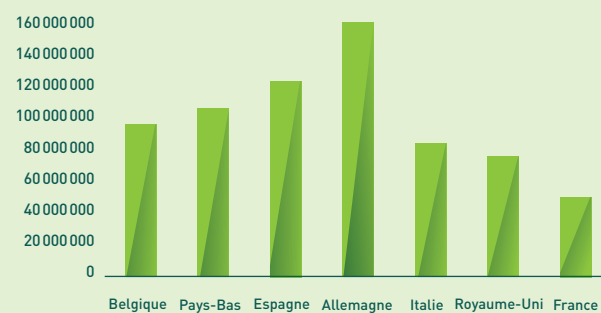
Source : Banque Mondiale, données 2017, analyse See'Up.

### Pour autant, le trafic français des conteneurs reste dynamique

Taux de croissance annuel cumulé des trafics conteneurs par pays (2010 - 2017)



### Trafic EVP cumulé par pays (2010-2017)

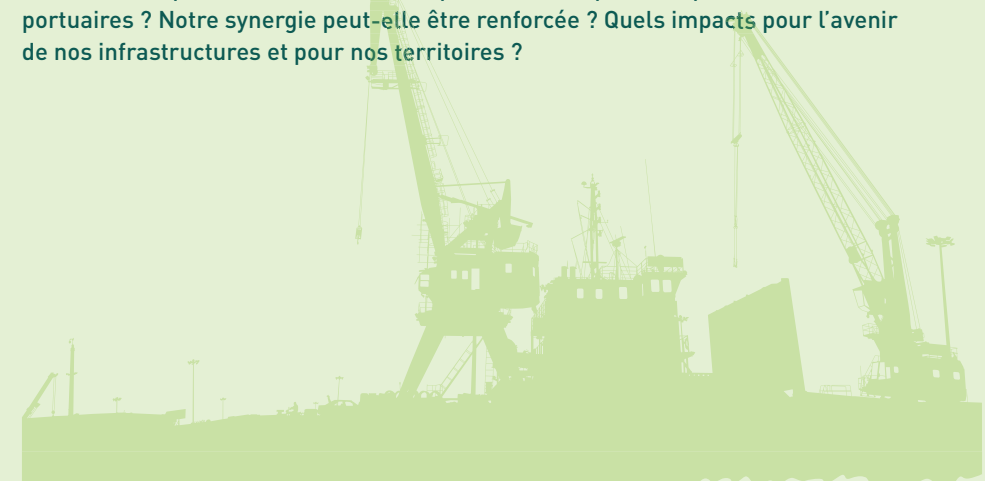


## P.O.S.S.I.B.L.E #2 AMÉLIORONS LA GOUVERNANCE PORTUAIRE

Les modalités de gouvernance sont déterminantes pour la compétitivité des espaces portuaires. Dans un récent rapport au sujet de la Stratégie nationale portuaire, le Sénat a déploré « la faible prise en compte des enjeux de gouvernance des ports qui renferment pourtant de réels gisements de gains de performance ».

Or, force est de constater, qu'en l'état, le cadre de la gouvernance portuaire n'offre pas les conditions d'une cohésion optimale entre les acteurs des places portuaires. En juillet 2020, un rapport sénatorial intitulé « Réarmer nos ports dans la compétition internationale » concluait, sur la base d'une étude comparative européenne, à la nécessité de mieux associer les acteurs économiques et de renforcer le poids des collectivités, en particulier des régions, dans la gouvernance des grands ports maritimes. Une proposition de loi œuvrant en ce sens a d'ailleurs été adoptée à la quasi-unanimité par le Sénat en décembre 2020, sans pour autant que ni le Gouvernement ni l'Assemblée nationale ne s'en saisissent. Il est cependant indispensable de garantir, au profit de l'ensemble de l'écosystème portuaire, un dialogue équilibré tout en mettant en place les outils de prévention des conflits d'intérêt à l'instar des dispositifs existant par ailleurs.

Alors que l'écosystème portuaire concentre des opérationnels, des investisseurs, des entrepreneurs qui cherchent à déployer des actions concrètes pour développer leur marché, quelle relation mettre en place avec les pouvoirs publics et les autorités portuaires ? Notre synergie peut-elle être renforcée ? Quels impacts pour l'avenir de nos infrastructures et pour nos territoires ?



## NOTRE VISION

Rééquilibrer les forces au sein des instances décisionnelles, donner une place concrète et adéquate aux acteurs du privé, développer des couples solides entre unions maritimes et autorités portuaires, valoriser la culture entrepreneuriale des opérateurs, tout en mettant en place les procédures nécessaires pour prévenir les éventuels conflits d'intérêt, à l'instar des pratiques en vigueur au sein des institutions publiques.

### Une évolution inachevée de la gouvernance portuaire...

- Un retard dans la mise en œuvre des commissions d'investissement, leur manque de fonctionnalité, associés aux seuils retenus trop élevés pour leur saisine, permettent de manière insuffisante la mixité décisionnaire dans les instances de gouvernance.
- L'absence, au sein des conseils de surveillance, des Présidents des Unions Maritimes, alors que les représentants syndicaux y siègent est un obstacle majeur à une meilleure coordination entre investisseurs publics et privés.
- La mise en place d'une gouvernance des grands ports maritimes visant à associer plus étroitement le monde économique, prévue par la loi sur l'économie bleue, n'est pas à la hauteur des attentes des opérateurs économiques.

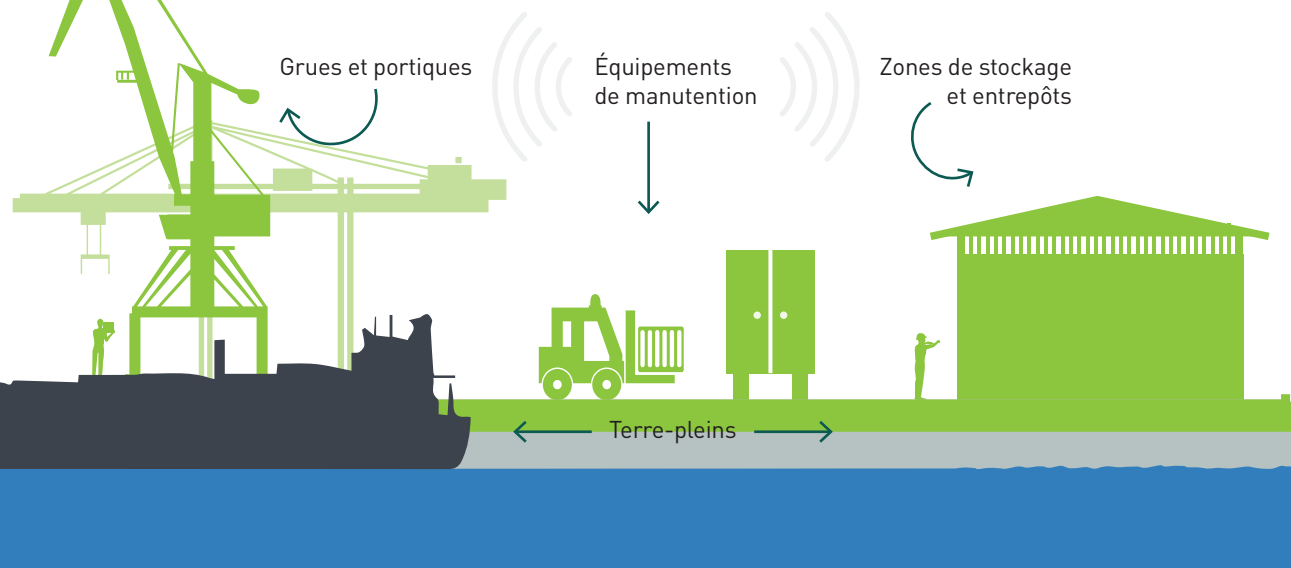
### ... qui semble ignorée par la future Stratégie nationale portuaire

- Après le travail de concertation initié par la DGITM\*, il apparaît que la Stratégie nationale portuaire n'œuvre pas en faveur d'une coopération renforcée sur l'ensemble des axes logistiques entre les ports, les autorités de tutelle des ports, les usagers et les opérateurs privés qui ont investi massivement.
- À travers les textes constitutifs de la gouvernance d'HAROPA, premier ensemble portuaire français, le Gouvernement affaiblit le poids des régions au sein du Conseil de surveillance de ce nouvel ensemble et acte l'exclusion des acteurs économiques des places portuaires de cet organe de gouvernance, semblant ignorer le niveau d'engagement financier sans précédent de ces parties prenantes.

Il conviendrait d'intégrer dans les processus décisionnels des personnalités qualifiées qui sont directement impliquées dans le développement de leur place portuaire.

\* DGITM : Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer

### SCHÉMA COMPARÉ DES INVESTISSEMENTS PRIVÉS VS PUBLICS SUR UN TERMINAL



■ Superstructures = Opérateurs de terminaux    ■ Infrastructure = Autorité portuaire

## P.O.S.S.I.B.L.E #3 ACCÉLÉRONS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE DU PASSAGE PORTUAIRE

Le transport maritime est le transport le plus vertueux en termes de dégagement de CO<sub>2</sub> à la tonne transportée et permet par son développement de réduire l'empreinte carbone de la chaîne logistique internationale.

Les opérateurs privés de manutention portuaire, représentés par l'UNIM, présents sur l'ensemble des territoires, mettent leur savoir-faire au service du développement économique tout en œuvrant quotidiennement pour réduire l'empreinte carbone associée. Une part plus importante des échanges commerciaux qui transite par les ports français, associée à un redéploiement multimodal maîtrisé, cela représente moins d'émissions de CO<sub>2</sub> pour l'ensemble de la chaîne logistique.

Par ailleurs, l'UNIM contribue également à la mise en œuvre des objectifs de la stratégie nationale de développement bas carbone et de la politique énergétique nationale, en faisant face à la réduction significative du trafic dans certains ports français, résultante de la mise à l'arrêt des dernières centrales à charbon de France (loi du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat), tout en établissant en collaboration avec les pouvoirs publics des mesures d'accompagnement spécifiques.

Alors que notre rôle d'investisseur nous offre la possibilité de déployer des actions concrètes au service de la transition écologique et énergétique, et que notre inscription dans celle-ci est d'ores et déjà bien réelle, quelles nouvelles actions pouvons-nous engager ?





## NOTRE VISION

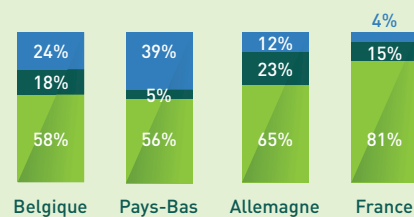
Une profession pleinement mobilisée pour limiter au maximum l'impact de ses activités sur l'environnement.

### L'engagement d'une profession...

- L'UNIM est un membre fondateur de la coalition pour la transition éco-énergétique du maritime (T2EM) officiellement lancée avec le soutien du président de la République en décembre 2019. Le Cluster Maritime français a en effet lancé en 2020 un grand projet pour répondre à l'urgence climatique et environnementale. À travers une approche systémique, à la fois française et internationale, en partenariat avec l'ADEME, des fédérations dont l'UNIM, et des entreprises cofinanceuses, le Cluster contribue à la définition de la vision des acteurs pour atteindre les objectifs fixés d'ici 2050 afin de réussir la transition écoénergétique.
- La profession a débuté le déploiement d'engins hybrides expérimentaux dans les terminaux portuaires à conteneurs.

### L'utilisation des modes ferroviaires et fluviaux est facilitée par la densité des réseaux du pays

- Répartition modale du transport de marchandises par pays



Densité du réseau fluvial navigable (km pour 1000 km <sup>2</sup> )	15	31	9	3
Densité du réseau ferroviaire (km pour 1000 km <sup>2</sup> )	105	70	118	54
Densité du réseau routier (km par km <sup>2</sup> )	4,9	3,2	1,8	1,8

Route Fer Fleuve

Sources : tonnes kilomètre 2012, Eurostat, analyses See'Up.

### ... qui pourrait être amplifié

Les investissements portuaires en France se développent moins vite que dans d'autres pays et les ports français subissent la concurrence frontale de ports européens majeurs.

Pour rester dans la course aujourd'hui et être en tête demain, ils doivent relever plusieurs défis : la compétitivité, l'efficacité, le développement d'infrastructures à même d'accueillir des navires toujours plus grands et de s'adapter au phénomène de « conteneurisation », et enfin obtenir des améliorations significatives des réseaux terrestres pour le pré et post acheminement massifié du fret (ferroviaire, fluvial).

Il est donc nécessaire :

- De disposer d'infrastructures et d'une offre de services de report modal suffisantes pour offrir aux ports une connexion fiable et durable à leur hinterland et ainsi attirer de nouveaux trafics fixés d'ici 2050 afin de réussir la transition écoénergétique.
- De réduire l'impact du coût des ruptures de charge spécifiques aux modes massifiés dans les ports français et mettre en place une politique tarifaire adaptée au développement des filières (fluviale, ferroviaire, cabotage).
- De développer de nouvelles technologies et d'encourager la R&D dans les domaines portuaires et multimodaux.
- De soutenir les investissements dans les outils qui permettront la transition écoénergétique du maritime.
- De stabiliser le cadre législatif afin de permettre l'anticipation nécessaire à tout projet d'investissement.

# P.O.S.S.I.B.L.E #4

## ACCOMPAGNONS L'ÉVOLUTION DE LA MANUTENTION PORTUAIRE

Alors que la situation et le métier des dockers ont évolué, quelle est la réalité de cette profession aujourd'hui ? Considérant la nécessité d'assurer un service fiable au sein des terminaux portuaires, dispose-t-on des outils nécessaires pour garantir la stabilité sociale, condition nécessaire au retour et à l'expansion des trafics qui transitent par les ports français, permettant ainsi de générer des emplois stables et pérennes ?



## NOTRE VISION

Travailler collectivement (fédérations professionnelles, organisations syndicales, ministères, administrations) à l'amélioration de la productivité portuaire, des évolutions sociales et sociétales pour moderniser la profession, à la recherche d'une main d'œuvre rendue plus compétitive en France.

### Des avancées encourageantes...

- Nous pouvons collectivement nous réjouir de la mobilisation continue des acteurs de la chaîne logistique portuaire et maritime durant toute la période de crise sanitaire de la COVID-19, qui a permis de garantir les approvisionnements essentiels à la vie de la Nation et de contribuer à la poursuite du commerce extérieur malgré la contraction économique. L'UNIM a été la première organisation professionnelle à conclure avec la Fédération nationale des ports et docks CGT, dès le 18 mars 2020, un guide de bonnes pratiques, mis en œuvre aussitôt dans l'ensemble des ports français, permettant cette continuité d'activité dans des conditions sanitaires strictes et exigeantes.
- Les acteurs des chaînes logistiques françaises se sont engagés, dans le cadre d'une Charte signée le 7 octobre 2020, à privilégier le passage des marchandises par les ports français tout en encourageant le recours aux modes massifiés et à contribuer ainsi à la transition écologique et à la relance de l'économie nationale. Dans le même temps, les partenaires sociaux présents dans les ports français, dont les dockers, ont pris des engagements visant à assurer durablement un climat social apaisé.
- Le dispositif de pénibilité conventionnel issu de la réforme portuaire de 2008, visant à faire bénéficier le personnel concerné d'un départ anticipé en préretraite, et souffrant depuis sa création d'un déséquilibre financier, était assujéti à la taxe Fillon (50 %) pourtant contestée par la profession. Or, par la loi de financement de la Sécurité sociale pour 2020 (LFSS pour 2020) cette taxe a été substituée par le forfait social à 20 % et, sans pour autant équilibrer totalement le régime, permet d'envisager des perspectives plus favorables.
- Dans le cadre de réforme de l'assurance chômage, une prise en compte spécifique de la manutention portuaire a justifié l'exclusion de la profession du périmètre d'application de la taxe forfaitaire de 10 euros due pour chaque CDDU conclu à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2020.

### ... mais des blocages persistent

- Une réforme de la formation professionnelle qui réduit le périmètre de prise en charge des coûts de la formation.
- Un régime conventionnel de cessation anticipée d'activité (pénibilité) qui a été imposé aux entreprises suite à l'application de la réforme de 2008 et se révèle ruineux, déséquilibré et inefficace car non proportionné financièrement.
- Une Convention Collective Nationale Unifiée « Ports et Manutention » (CCNU) regroupant sociétés privées et Établissements publics qui constitue un frein au dialogue social pour préparer les mutations indispensables du métier (digitalisation, organisation du travail, etc.).
- Un bonus-malus qui consiste à moduler le taux de contribution d'assurance chômage à la charge des employeurs, en fonction du nombre de fins de contrats de travail ou de missions d'intérim donnant lieu à inscription à Pôle emploi, alors que le Contrat à Durée Déterminée dit d'usage constant conformément à l'article L. 1242-2, 3° du code du Travail, est reconnu par la branche et le pouvoir réglementaire.
- Un décret ambigu (2016-951 du 11 juillet 2016), résultant de la loi 2015-1592 du 8 décembre 2015 tendant à consolider et clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes (loi Bonny), qui est une source de tensions et de revendications permanentes sur le périmètre d'intervention des dockers.
- Le cadre des engagements pris en octobre 2020 visant à assurer durablement un climat social apaisé, doit maintenant se décliner par une procédure paritaire, ou tripartite en incluant les ministères de tutelle pour les sujets extraprofessionnels, afin de prévenir durablement les conflits et améliorer continuellement la fiabilité dans l'exploitation des terminaux portuaires.

## 120 000

Le nombre d'emplois étroitement liés à la manutention portuaire, dont 65 000 emplois industrialo-portuaires.

## 800 M€

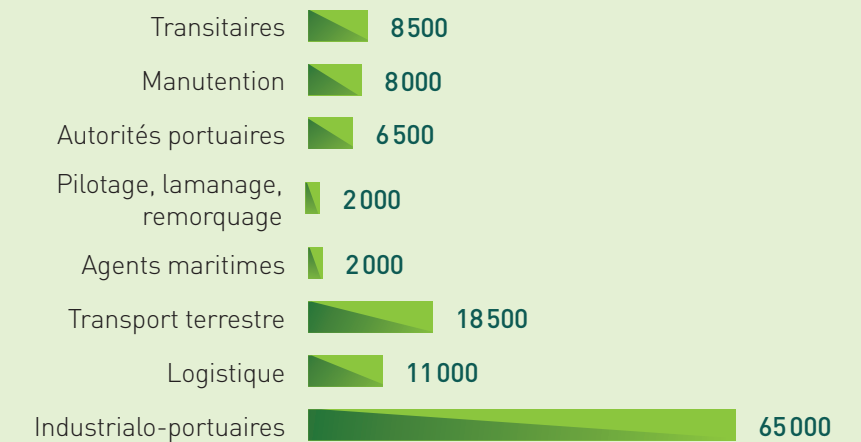
Le chiffre d'affaires de la profession réparti sur les ports métropolitains et d'outre-mer.

## 370 M

Les tonnages passant par les ports français en 2018, dont près des 2/3 nécessitent l'intervention de nos adhérents.

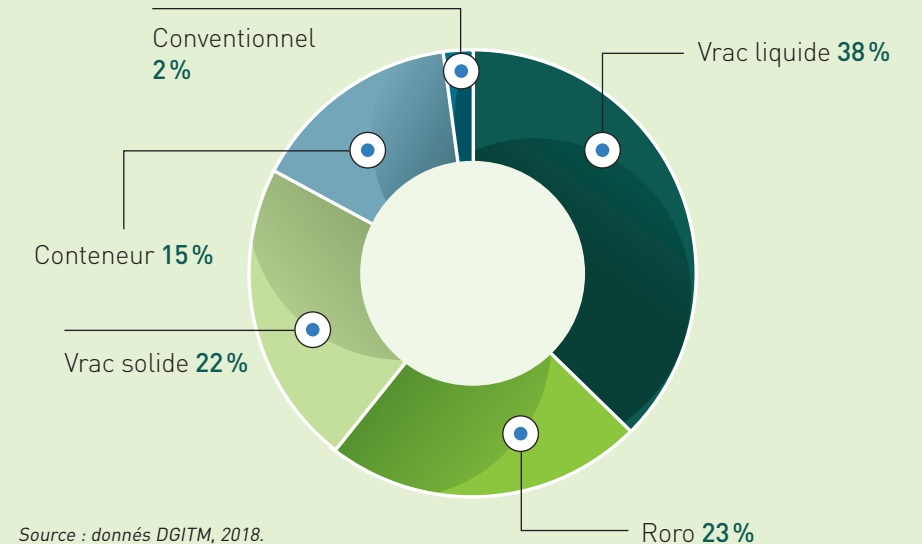
# NOTRE FILIÈRE EN C.H.I.F.F.R.E.S

## Emplois étroitement liés à la manutention



Source : analyse impact socio économique de la manutention UNIM/see'Up 2019.

## Répartition des tonnages portuaires français 2018



Source : données DGITM, 2018.

# NOS P.R.O.P.O.S.I.T.I.O.N.S

---

## #1

- Pour la gouvernance portuaire : la représentation des régions et des acteurs privés au sein des conseils de surveillance des grands ports maritimes doit refléter le niveau de leur engagement financier. C'est pourquoi, nous sollicitons au sein des Conseils de surveillance un siège réservé aux Unions Maritimes et Portuaires, un siège pour le représentant local de notre profession qui est devenue celle qui investit le plus dans les ports et un siège consultatif pour les Présidents des Conseils de Développement.

## #2

- Sur le modèle du Comité France Maritime, définir, au sein de chaque place portuaire, un cadre de dialogue adapté et permanent entre investisseurs publics et privés, fondé sur l'intérêt général.

## #3

- Pour la domanialité publique portuaire : la loi d'orientation pour les mobilités ambitionnait de sécuriser le cadre juridique des conventions de terminal, en vigueur depuis le début des années 2000, propice aux investissements des acteurs privés. Force est de constater que l'esprit du législateur n'est pas unanimement respecté au sein des places portuaires françaises. Nous souhaitons ainsi une réelle évolution des pratiques car nous déplorons que certaines autorités portuaires fassent le choix, unilatéralement, de recourir aux concessions de service, en lieu et place des conventions de terminal.

## #4

- Pour la fiscalité portuaire : nous sommes très attachés à l'édification d'un cadre d'imposition fiscale stable, attractif, juste et équitable. À cet égard, la réforme de la fiscalité foncière est un signal positif. Nous sommes par ailleurs très vigilants concernant les réflexions en cours au sujet de la création de zones économiques spéciales dans les ports.



L'UNIM, en tant que représentant des manutentionnaires portuaires français, fédère aux plans local, national et international, 100 entreprises soit 8 000 salariés en emploi direct, et permet le développement de 115 000 emplois étroitement liés à la manutention.

Depuis plus de 100 ans, notre syndicat patronal accompagne les entreprises privées de manutention portuaire qui assurent la gestion opérationnelle des ports de commerce ainsi que le chargement, le déchargement, le stockage et le transit des marchandises dans les ports de commerce maritime.

Alors que les ports sont essentiels pour le développement de la relance industrielle, la France accuse un retard important sur le reste de l'Europe. Conteneurisation, globalisation, taxation, interventionnisme des administrations publiques, la manutention portuaire fait face aujourd'hui à des défis de plus en plus nombreux, complexes et mouvants. Malgré ce contexte, l'UNIM montre ici le champ des possibles et les opportunités à imaginer en poursuivant ensemble, acteurs publics et privés, un destin commun.



UNION NATIONALE DES INDUSTRIES  
DE LA MANUTENTION DANS LES PORTS FRANÇAIS  
76 avenue Marceau • 75008 paris  
01 53 67 77 17  
[www.unim.org](http://www.unim.org)