



UNIM 

Les espaces
portuaires,
**TERRITOIRES
D'AVENIR**

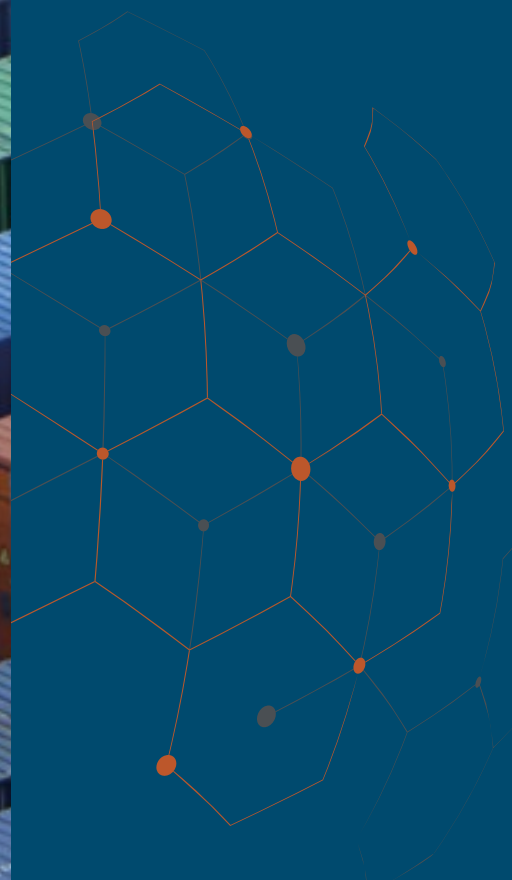


2022
2023

RAPPORT D'ACTIVITÉS



Levier de transition
ou d'opportunités
économiques,
les espaces portuaires
construisent de
nouveaux possibles
pour nos territoires.



04

La manutention
portuaire en France

06

● **LE SOCIAL**

Accompagner
l'évolution de la
manutention portuaire

08

● **L'AVENIR**

Accélérer la transition
énergétique du
passage portuaire



Édito

L'Union nationale des industries de la manutention dans les ports français (UNIM) fédère, depuis 1907, les entreprises privées de manutention portuaire et les opérateurs de terminaux des ports métropolitains et d'Outre-Mer.

En tant que maillon essentiel de la chaîne logistique globale, la manutention portuaire se situe aujourd'hui à la croisée de nombreux défis d'ampleur : continuer à assurer l'approvisionnement de l'économie et le développement du commerce extérieur ainsi que contribuer au renforcement de la souveraineté française et européenne, dans un contexte international incertain marqué en particulier par la guerre en Ukraine et ses conséquences, tout en s'adaptant à

la transformation structurelle des trafics (massification des navires, réduction de la consommation des énergies fossiles, recomposition des routes maritimes) et en participant aux objectifs ambitieux de transition énergétique et de réduction des émissions fixés aux niveaux national et européen.

L'UNIM et ses adhérents ont, en 2022, suivi leur feuille de route stratégique pour permettre au secteur d'évoluer sous un cadre domanial et fiscal compétitif, pour la transition énergétique et numérique des ports, pour favoriser le report modal et améliorer ainsi l'attractivité de ces espaces portuaires, acteurs phares de l'économie française.

LOUIS JONQUIÈRE,
Président de l'UNIM



10

● LA COMPÉTITIVITÉ

- Renforcer l'attractivité des espaces portuaires
- Fiscalité et domanialité

14

L'UNIM, interface de réflexion et d'action

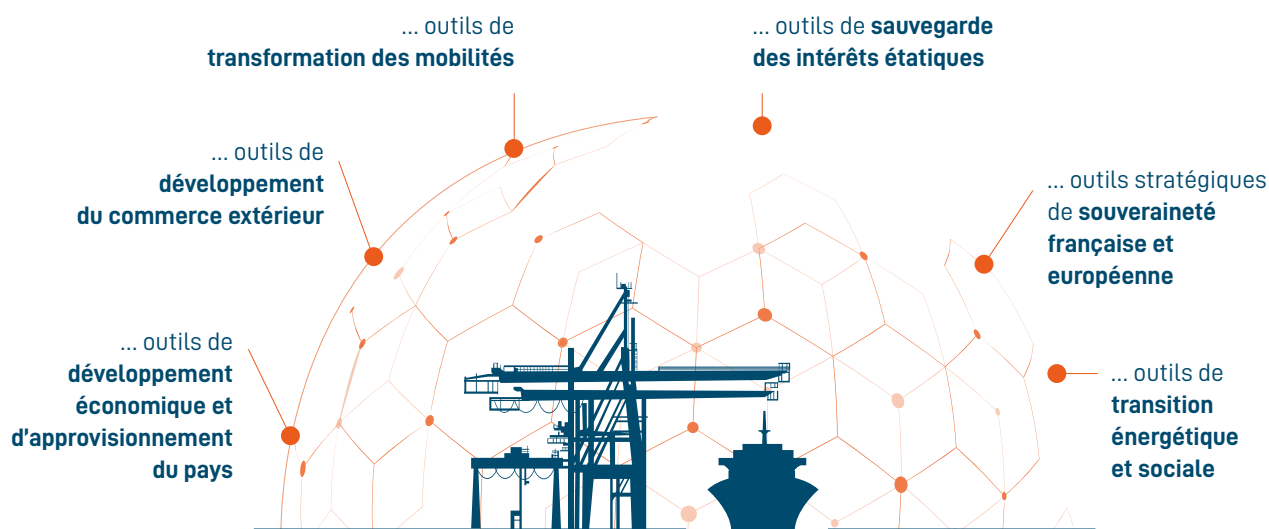
La manutention portuaire en France



La manutention portuaire est un maillon essentiel de la chaîne logistique globale. Elle est indispensable à l'approvisionnement de notre pays et au fonctionnement de l'économie nationale. L'épreuve de la Covid-19 l'a montré, sans accès à la mer et aux océans, tout l'approvisionnement d'un pays est fragilisé.

Les acteurs de manutention sont à la croisée de nombreux défis. Ils doivent faire face à la nécessaire adaptation à la transformation structurelle des trafics (massification des navires, réduction de la consommation des énergies fossiles, recomposition des routes maritimes) et participer aux objectifs ambitieux de transition énergétique et de réduction des émissions fixés au niveau national et européen.

– LES PLACES PORTUAIRES, INTERFACES D'AVENIR



LES ESPACES PORTUAIRES...

300

millions de tonnes de marchandises ont transité dans les ports français en 2021.

La France,

2^{ème}

espace maritime mondial.



Source : UNIM



– UNE MANUTENTION FRANÇAISE QUI S'INSCRIT DANS UN CONTEXTE INTERNATIONAL

Les activités de la manutention française sont directement impactées par le contexte international : Covid-19, Brexit, guerre en Ukraine, contraction économique, avancée des nouvelles routes de la Soie... et doivent également faire face à la concurrence des ports d'Europe du Nord et du Sud notamment. Ce contexte hyper concurrentiel nécessite une remise en question perpétuelle de son organisation.

– UNE COOPÉRATION NÉCESSAIRE DES ACTEURS

Dans ce contexte, les acteurs portuaires doivent coopérer avec les interlocuteurs publics et mettre en place une stratégie à la hauteur de **leurs ambitions communes pour la compétitivité, l'attractivité et la transition des places portuaires françaises.**

L'UNIM en est convaincue, c'est en co-construisant avec les pouvoirs publics, que les conditions optimales seront rassemblées pour favoriser le rayonnement des places portuaires en France.

L'UNIM est membre actif de plusieurs instances et organisations à travers des mandats de représentations extérieures :

- Le Cluster Maritime Français
- Le Comité France Maritime / Outre-Mer
- Le CSMM (Conseil supérieur de la marine marchande)
- La Feport (Federation of European Private Port Operators)
- Le Medef - au sein du GITL (Groupement interprofessionnel du transport et de la logistique), du Comité Transports et Logistique Durable, de l'Assemblée permanente
- L'OPCO Mobilités

L'UNIM, à travers son rôle de porte-parole et de représentant, s'attache à enrichir ses liens avec les parties prenantes publiques et institutionnelles :

Parlementaires, ministères et administrations, associations (Avenir Transport, Propeller Club de Paris), organisations professionnelles maritimes (Agents Maritimes et Consignataires de France (AMCF), Armateurs de France (ADF), Association des Utilisateurs de Transport de Fret (AUTF), Fédération Française des Pilotes Maritimes (FFPM), Transport et Logistique de France (TLF Overseas), Union des Ports de France (UPF)).

L'UNIM est également présente lors des rendez-vous incontournables de la filière :

Assises de l'Économie de la Mer, SITL (Semaine de l'Innovation du Transport et de la Logistique), REF (Rencontre des Entrepreneurs de France).

– LE SOCIAL

Accompagner l'évolution de la manutention portuaire



Acteur central du dialogue social, l'UNIM s'inscrit dans un processus de concertation permanent afin d'assurer la prévention des conflits et de garantir un climat social durablement apaisé. Depuis 2020, des actions majeures ont permis de stabiliser le cadre social au sein des ports, notamment grâce à la signature, en présence du ministre en charge des Transports, d'un accord d'attractivité et d'une charte d'engagement des acteurs de la chaîne logistique dont l'objectif est de favoriser le passage des marchandises par les ports français. L'UNIM poursuit activement ses travaux. Elle se mobilise auprès de ses adhérents afin de **rechercher des modes opératoires permettant de construire un dialogue social cohérent au service de la fiabilité des activités portuaires**, en laissant toute leur place aux acteurs locaux. De nombreuses thématiques d'ordre social et conventionnel ont rythmé son année.

– LE DIALOGUE SOCIAL

||| L'objectif de l'UNIM : conserver un dialogue social responsable et qualitatif, gage de fiabilité.

En 2022, les négociations de branche ont permis d'aboutir à la conclusion de plusieurs accords conventionnels, constitutifs d'importantes avancées, préservant ainsi la stabilité sociale nécessaire à l'attractivité des ports français. Par ailleurs, afin de prévenir l'émergence de conflits au sein de places portuaires sous tension et dans l'objectif toujours recherché de maintenir des relations sociales constructives, **l'UNIM s'est engagée aux côtés de ses représentants locaux dans un processus de discussions**, dont la réunion conclusive a conduit à la désignation d'un médiateur extérieur. Une démarche novatrice qui fait suite à un intense travail paritaire, et qui s'inscrit pleinement dans le cadre de **la charte d'engagement de la chaîne logistique** en matière de fiabilité sociale.

– L'ÉVOLUTION DE LA PRISE EN COMPTE DE L'EXPOSITION AMIANTE

||| L'objectif de l'UNIM : accompagner les entreprises dans le cadre de l'extension du périmètre amiante au sein de la branche.

Les années 2021 et 2022 ont été marquées par **l'extension de la période de l'exposition à l'amiante et l'élargissement de la liste des ports éligibles**, avec ses conséquences sur le nombre de salariés bénéficiaires du dispositif d'allocation de cessation anticipée d'activité des travailleurs de l'amiante. L'UNIM demeure attentive aux risques d'actions en justice qui pourraient être intentées au titre de la faute inexcusable sur la base de ces mesures.

– LA PÉNIBILITÉ

||| L'objectif de l'UNIM : pérenniser le dispositif conventionnel de pénibilité.

Le 5 juillet 2022, l'ensemble des organisations patronales et syndicales ont validé le principe de l'attribution progressive d'une **4^{ème} année d'anticipation** de départ dans le cadre du dispositif conventionnel de pénibilité. Cette négociation, résultant d'un engagement pris lors de la réforme des Ports de 2008, est venue répondre à une forte attente des salariés. Reste que cette évolution du régime rend plus prégnante encore la nécessité pour l'UNIM de faire face à un double enjeu : pérenniser un dispositif qui souffre d'un déséquilibre financier structurel et optimiser la gestion de ce régime par la mise en place d'outils de suivi digitalisés.

– LES NÉGOCIATIONS SUR LES MINIMA CONVENTIONNELS - NAO

||| L'objectif de l'UNIM : mener des négociations salariales de branche assurant un équilibre entre les préoccupations des salariés et les réalités économiques des entreprises.

En septembre 2022, au cours d'une période de forte inflation ayant entraîné d'importantes tensions dans nombre de pays européens, la qualité des échanges intervenus dans le cadre des négociations annuelles obligatoires a permis d'aboutir à un accord de revalorisation à **un taux uniforme de 6,25 %** de l'ensemble des salaires de base minimum hiérarchique, et ce, sans engendrer le moindre conflit sur les places portuaires françaises.

– LE PLAN CHARBON

||| L'objectif de l'UNIM : anticiper les conséquences économiques et sociales de la fermeture des centrales à charbon.

En collaboration avec l'administration et sous l'égide du délégué interministériel à l'accompagnement des territoires en transition énergétique, l'UNIM a réalisé un travail de fond afin de **diminuer l'impact de la fermeture des centrales à charbon et de la perte des trafics associés**. Elle a activement contribué à la rédaction des textes réglementaires définissant les mesures sociales d'accompagnement des entreprises et des salariés, en tenant compte de la situation variable des ports concernés. Sans s'opposer au principe de la transition énergétique dans laquelle les opérateurs de terminaux sont engagés, l'UNIM a néanmoins attiré l'attention des pouvoirs publics sur **la nécessité de mieux anticiper les conséquences de décisions politiques** au caractère brutal afin de garantir la préservation des emplois et d'assurer les relais de croissance attendus.

– LA FORMATION PROFESSIONNELLE

||| L'objectif de l'UNIM : rester attentif aux projets de réformes et faciliter l'accès aux financements des entreprises.

En 2022, l'UNIM a engagé une lourde procédure en faveur de la **réinscription des Certificats de Qualification professionnelle (CQP) au RNCP**. À noter que faute d'inscription, les entreprises font face à une situation particulièrement pénalisante en ce qu'elles ne bénéficient plus, à ce jour, des financements dédiés sans pour autant diminuer les efforts consentis en matière de formation professionnelle. Les problématiques rencontrées, tant techniques que juridiques, s'avérant très délicates, la procédure a nécessité de mandater un conseil extérieur afin de remédier à cette carence de soutien financier.



+ de
38 000



CQP délivrés depuis leur création en 2008 et près de 2 000 en 2022

Source : UNIM

– LA RÉFORME DE L'ASSURANCE CHÔMAGE

||| L'objectif de l'UNIM : combattre les effets néfastes des réformes successives de l'assurance chômage et conserver les règles dérogatoires spécifiques au secteur de la manutention.

Si les actions de l'UNIM ont permis, en 2019, de garantir l'exonération des entreprises de manutention portuaire de la taxation forfaitaire de 10 euros par contrat court, le secteur de la manutention reste assujéti au dispositif de bonus-malus qui ignore la spécificité de la branche et les particularités de ses activités. En 2022, malgré une nouvelle réforme de l'assurance chômage, l'UNIM, en collaboration avec les ministères du Travail et des Transports, a réussi à **préserver le régime dérogatoire d'indemnisation des ouvriers dockers occasionnels**. Il convient désormais de défendre la diminution du coût des charges sociales supporté par les entreprises en supprimant la majoration de la cotisation d'assurance chômage pour les CDD d'usage constant.

– LA SÉCURISATION DU RECOURS AU CDD D'USAGE CONSTANT

||| L'objectif de l'UNIM : sécuriser les modalités de recours à la main d'œuvre d'appoint.

En 2022, l'UNIM a engagé des réflexions visant à diminuer le risque de contentieux relatif à la requalification de contrats à durée déterminée d'usage constant en contrats à durée indéterminée. Sur la base de consultations juridiques, l'UNIM entend utiliser tous les moyens à sa disposition en vue de **sécuriser le recours au CDD UC**. À noter que la concertation nécessaire à l'établissement d'une défense efficace constitue un besoin immédiat afin d'éviter l'installation d'une jurisprudence défavorable, qui viendrait invalider le système d'embauche des dockers occasionnels actuellement généralisé dans la manutention portuaire.

L'UNIM a en outre renforcé ses échanges avec le ministère des Transports et la Direction générale du travail (DGT) afin de **développer un cadre contractuel alternatif adapté au recours à une main d'œuvre d'appoint** rendu nécessaire par la typologie de certains trafics maritimes.

– L'AVENIR

Accélérer la transition énergétique du passage portuaire



Les acteurs portuaires sont conscients du rôle des ports dans la transition énergétique et écologique. Ils sont convaincus de la nécessité d'ouvrir la voie à des ports maritimes à faibles émissions de gaz à effet de serre et de l'importance de développer des corridors maritimes et portuaires plus responsables. Ils ont dans ce sens signé la charte d'engagement des acteurs des chaînes logistiques françaises sous l'égide des ministères de la Mer et des Transports, pour **encourager notamment le recours aux modes massifiés qui contribueraient à la transition écologique**.

Dans ce contexte et après plusieurs années d'actions au sein de la coalition pour la transition éco-énergétique du maritime (T2EM), différentes pistes de travail ont émergé : le développement du projet CAP2050, la première version d'un Programme national « Navires et Ports zéro émission », la première plateforme numérique de la filière maritime dédiée à la transition éco-énergétique et les bases du futur Institut de décarbonation MEET2050.

– LE BRANCHEMENT ÉLECTRIQUE À QUAI : FINANCEMENT ET RESPONSABILITÉ

||| L'objectif de l'UNIM et de la Feport :
||| veiller à la juste répartition des investissements
||| associés à l'implantation des branchements.

L'UNIM a été sollicitée dans le cadre des travaux préparatoires au *One Ocean Summit* (premier sommet international consacré à la préservation de l'océan) qui s'est tenu du 9 au 11 février 2022 à Brest. Son intervention a porté sur le projet de déclaration d'engagement sur le branchement électrique à quai des navires. Si les autorités portuaires, les opérateurs de terminaux et les institutions financières signataires présents au sommet se sont engagés à **déployer d'ici 2028 le branchement électrique à quai**, la Feport a questionné sur le financement de ces infrastructures, la répartition des compétences et des responsabilités des établissements portuaires et des terminaux vis-à-vis de la construction de ces infrastructures.

Le règlement européen AFIR et son application française

Le règlement AFIR vise notamment à définir, à l'échelle européenne et à horizon 2030, les objectifs de déploiement de ces infrastructures de branchement électrique à quai. Le Parlement européen et le Conseil ont laissé, à ce jour, la liberté aux États d'en définir l'organisation. L'UNIM reste vigilante dans le cadre de l'application en France, en particulier sur **la répartition des rôles entre les autorités portuaires et les opérateurs de terminaux**.

Elle promeut un financement et un déploiement des infrastructures par les pouvoirs publics, sachant notamment que les infrastructures relèvent du public conformément au règlement européen sur les services portuaires et qu'une incertitude persiste sur la technologie choisie par les armateurs...

La transition éco-énergétique du maritime, une dynamique complémentaire des acteurs de la transition



- L'État a reconnu, lors du **One Ocean Summit**, la mobilisation de l'UNIM, le travail mené et l'engagement de la manutention pour réduire les émissions de GES, innover et réindustrialiser.



- **L'ADEME** a présenté dans un rapport les travaux menés dans le cadre de T2EM permettant de nourrir la feuille de route de la décarbonation du maritime imposée par la loi « Climat Résilience ».

La plateforme numérique sur la transition éco-énergétique

Sous l'impulsion de T2EM, une plateforme a vu le jour en 2022, visant à **faire évoluer les méthodes de travail au sein de la filière maritime pour atteindre plus d'efficacité** et de synergie et amener les acteurs à orienter leurs projets. Le contenu, rédigé avec le soutien des entreprises, des fédérations et de centres de recherche, s'enrichira au fil des travaux du futur MEET2050, référencera les projets, les guichets de financement et apportera un éclairage sur les financements dédiés à la transition éco-énergétique.

1^{er} mars 2022

Présentation du lancement de deux nouveaux programmes de certificats d'économie d'énergie (CEE) en faveur du report modal et du transport fluvial à hauteur de près de 50 millions d'euros lors de la visite de Jean-Baptiste Djebbari au port d'Arles.



EN SAVOIR PLUS SUR LE PROGRAMME REMOVE

Porté par l'UNIM, ce programme a pour objectif d'accroître le report modal des marchandises de la route vers le fleuve et le rail, d'intensifier et d'accompagner l'amélioration des performances énergétiques et environnementales des flottes et des moyens de manutention.

— LA CERTIFICATION D'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE MARITIME

||| L'objectif de l'UNIM : trouver de nouvelles solutions en matière d'économie d'énergie.

Une première analyse, menée en 2022, a montré que les consommations énergétiques des entreprises de la filière provenaient des besoins en électricité pour les grues et les portiques, et en gasoil pour les autres équipements de parcs. N'existant pas de solutions types qui permettraient d'améliorer les consommations à court terme, l'UNIM a engagé une réflexion avec T2EM et le Cluster Maritime Français sur **un projet de certificat d'économie d'énergie pour la filière du maritime**.

Dans le cadre d'un appel à programmes visant à encourager les initiatives en matière d'économie d'énergie, l'UNIM a présenté le programme de la manutention portuaire REMOVE. Il devrait permettre la mise en place d'une campagne de mesures des consommations énergétiques des équipements utilisés par les entreprises de la manutention grâce à des économètres.

– LA COMPÉTITIVITÉ

Renforcer l'attractivité des espaces portuaires



Le renforcement des investissements nationaux et internationaux est indispensable pour faire des espaces portuaires des lieux de rayonnement économique. L'amélioration durable de la réputation des ports français au sein de la communauté logistique internationale passera nécessairement par leur modernisation. La compétitivité des places portuaires dépend également de leur sûreté et sécurité et de celles des salariés qui y évoluent. **Pour répondre à ces enjeux, l'UNIM a confirmé, en 2022, ses actions d'influence aux échelles nationale et internationale et a créé une nouvelle commission dédiée aux problématiques de « sûreté-sécurité ».**

– DÉFENDRE LES INTÉRÊTS ET RAYONNER : LES ACTIONS PUBLIQUES EN 2022

De nombreuses rencontres avec les parties prenantes ont rythmé les affaires publiques nationales et européennes de l'UNIM en 2022. Alors que certaines annoncent les prémices de nouveaux projets, d'autres ponctuent des travaux débutés depuis plusieurs années. C'est le cas pour les propositions du préfet Philizot étudiées par l'UNIM et portant sur la mutualisation **des coûts de la maintenance fluviale au sein des terminaux des grands ports maritime.**

– LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DU TRANSPORT MARITIME AU CŒUR DES AFFAIRES EUROPÉENNES 2022

L'objectif de l'UNIM et de la Feport : préserver la compétitivité des opérateurs portuaires dans le cadre de l'élaboration des textes maritimes du Green Deal de l'Union européenne, afin de mettre en place une transition environnementale prenant en compte les enjeux économiques des places portuaires.

En 2022, les institutions européennes ont poursuivi le travail législatif autour des textes du paquet « *Fit for 55** » (ou Green Deal), dont plusieurs textes dédiés à la transition du secteur maritime. *FuelEU Maritime* est une initiative visant à accroître la demande de carburants renouvelables dans le transport maritime. Son article 5 établit les exigences relatives à l'utilisation d'alimentation électrique ou d'énergie zéro émission à quai pour certains types de navires et liste les exemptions possibles. L'UNIM et la Feport ont alerté les pouvoirs publics sur **la nécessité de clarifier les responsabilités entre opérateurs et puissance publique notamment en matière de contrôle des obligations fixées aux navires.**



Si les opérateurs de terminaux chargent et déchargent les marchandises et contribuent à la fluidité du passage portuaire, ils ne peuvent être chargés de contrôler le respect des obligations incombant aux armateurs. L'UNIM et la Feport, en lien avec les autorités nationales, resteront vigilantes sur ce point dans le cadre de l'application future de ce texte.

L'UNIM et la Feport ont également suivi la révision de l'ETS (*Emissions Trading System*) qui vise notamment à inclure les émissions du transport maritime dans le champ du marché de quotas carbone. Elles ont soutenu la position du Conseil de l'Union Européenne qui était **d'éviter les éventuelles « escales évasives » pouvant bénéficier à des ports extra-européens concurrents**, en mettant en place rapidement un dispositif de suivi des armateurs pour identifier les pratiques abusives. L'UNIM et la Feport resteront étroitement en lien avec le Gouvernement et les institutions européennes pour prévenir tout effet pervers de cette nouvelle réglementation pour l'attractivité des ports français et européens.

* « Paré pour 2055 » : cycle de politiques européennes pour le climat composé de 12 propositions législatives, avec objectif de réduction de 55 % des émissions de GES en 2030 par rapport à 1990.

DES RENCONTRES POUR FAIRE AVANCER LES SUJETS :

- **4 janvier**
Présence de l'UNIM au débat organisé par le Sénat sur la politique du Gouvernement pour **conforter la souveraineté maritime française** sur les océans et garantir ses intérêts économiques.
- **5 janvier**
Audition de l'UNIM par Julien Durand, directeur du projet « Marseille en grand » en vue de la transformation du port maritime en un grand port fluvio-maritime allant de Marseille à Lyon, ayant pour objectif de **faire du port de Marseille « la tête de pont de l'axe Rhône-Saône »**.
- **Février**
Audition de l'UNIM par la Commission de l'aménagement du territoire du Sénat sur la réglementation du transport de la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes.
- Propositions de **réformes structurelles** par l'UNIM aux candidats à l'élection présidentielle 2022. Parmi celles-ci :
 - Clarifier et rendre effective la tutelle des Grands ports (fluvio)-maritimes en nommant un directeur des Ports.
 - Au sein des Conseils de surveillance, réserver un siège aux Unions Maritimes et Portuaires, un siège au représentant local de la profession, un siège consultatif aux Présidents des Conseils de Développement.
 - Actualiser les règles de domanialité publique.
 - Favoriser le report modal et assurer les conditions d'une concurrence équitable entre les places portuaires européennes.
 - Exclure les activités de manutention portuaire du système de bonus-malus sur les contrats courts.
- **1^{er} mars**
Visite du port d'Arles par Jean-Baptiste Djebbari et présentation de plusieurs mesures en faveur du **report modal et du transport fluvial**.
- **Mars**
CIMer (Comité Interministériel de la Mer) au cours duquel le Gouvernement a manifesté sa volonté d'élaborer une **politique maritime ambitieuse** pour la France.

- **28 mars**
Rencontre avec deux représentants de la ministre de la Mer Annick Girardin, François Lambert, directeur de cabinet, et Raphaëlle Séguin, conseillère budgétaire, fiscalité, gens de mer et métiers maritimes. Cette rencontre a montré **l'alignement entre l'UNIM et le cabinet Mer** sur la nécessité d'une meilleure stratégie globale pour les ports.
- **6 avril**
L'UNIM a reçu une délégation du **secrétariat général de la Mer (SG Mer)** et lui a présenté ses propositions pour les élections présidentielles.
- **7 et 8 avril**
Participation de l'UNIM à la Semaine de l'Innovation Transport et Logistique. Ses interventions lors de tables rondes ont été l'occasion de rappeler et d'affirmer ses positions en matière de **domanialité publique, d'infrastructures, de fiscalité** au service du développement économique des places portuaires.
- **30 juin**
Visite par le groupe d'études « Mer et Littoral » du Sénat du Grand Port maritime du Havre. L'objectif : que ses membres appréhendent au mieux **le fonctionnement de l'économie portuaire** et les enjeux auxquels les acteurs économiques et les autorités portuaires sont confrontés.

Novembre 2022

L'intervention de Louis Jonquière aux Assises de l'Économie de la Mer à Lille

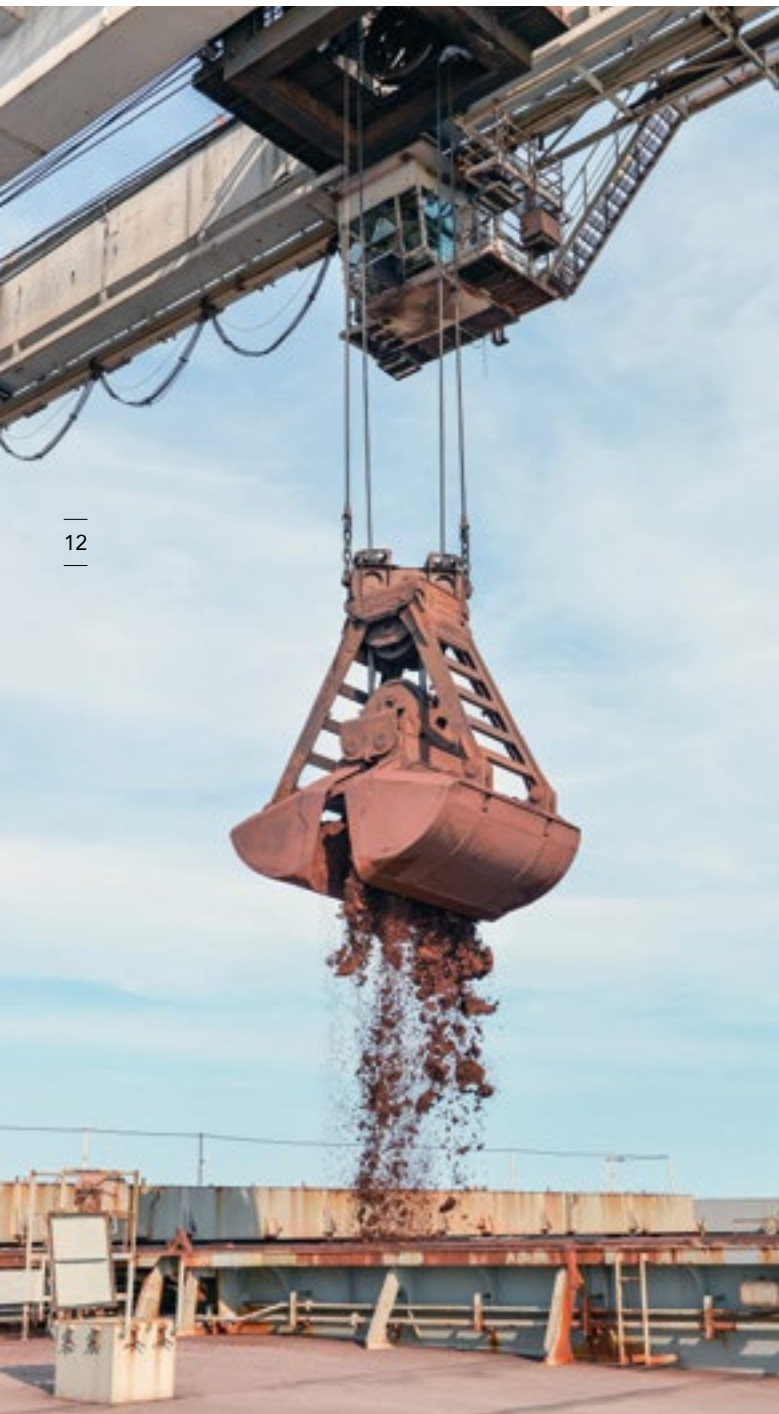
“ L'ADN des entreprises de manutention est d'assurer la fluidité du trafic de marchandises. L'enjeu reste d'équilibrer la part de report modal entre les modes massifiés (route, fer, fleuve) considérant que les installations portuaires disposent d'équipements dédiés pour opérer l'ensemble de ces modes.

– LA COMPÉTITIVITÉ

Fiscalité et domanialité



Les réglementations fiscales et domaniales constituent des leviers déterminants pour la compétitivité et la transition des ports français, dans un contexte de concurrence européenne et internationale accrue.



– LA FISCALITÉ

L'objectif de l'UNIM : accélérer la mise en place d'un taux réduit de TICFE afin d'assurer la visibilité nécessaire aux investissements massifs pour la transition énergétique des engins de manutention, et garantir une concurrence équitable avec les autres places portuaires européennes.

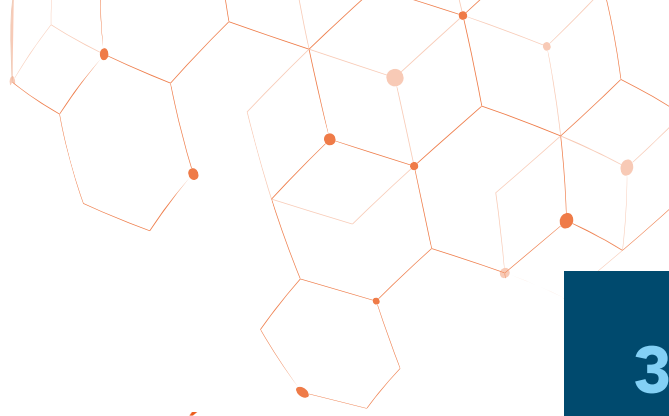
Les actions de l'UNIM en 2022 ont notamment visé à **sécuriser la mise en place d'un taux réduit de TICFE** (taxe intérieure sur la consommation finale d'électricité) pour la consommation en électricité des entreprises de manutention, afin de **compenser la fin du taux réduit de TICPE** (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) sur le gazole non routier.

Cette réforme de la fiscalité devait entrer en vigueur au 1^{er} janvier 2023, mais le législateur, à l'initiative de Bercy, a repoussé son entrée en vigueur au 1^{er} janvier 2024, compte tenu de la hausse des prix de l'énergie, conséquence de la guerre en Ukraine.

En 2022, l'UNIM a préparé **la mise en place du taux réduit** à travers les actions suivantes :

- La sollicitation des administrations compétentes pour reprise de la rédaction des circulaires d'application qui fixeront les modalités de taux réduits.
- Le dialogue avec les administrations et les cabinets ministériels pour concrétiser le bénéfice d'un taux réduit de TICFE dès 2023.
- La communication, aux opérateurs intéressés, des fiches pratiques présentant les dernières conditions d'éligibilité et d'application des taux réduits.

À la faveur du bouclier tarifaire mis en place par le Gouvernement, le secteur de la manutention portuaire a pu bénéficier du taux réduit de TICFE en 2023. L'UNIM poursuit ses échanges avec les cabinets, l'administration et les parlementaires pour s'assurer que le tarif réduit de TICFE entre bien en vigueur au 1^{er} janvier 2024, afin de **garantir aux opérateurs la stabilité du cadre fiscal nécessaire aux investissements** dans la transition énergétique des outillages.



– LA DOMANIALITÉ

Les objectifs de l'UNIM : lever les incertitudes juridiques engendrées par un arrêt de 2017 requalifiant en concession de service la convention de terminal conclue entre le Grand Port Maritime de Bordeaux et un opérateur de manutention et fournir aux ports maritimes une aide à la décision.

De février 2017 à décembre 2019

Travail auprès des parlementaires pour construire un article de loi, concertations entre l'UPF et l'UNIM.

24 décembre 2019

Création de l'article L. 5312-14-1 (article 131 de la LOM) du code des transports fixant le régime juridique applicable à l'exploitation des terminaux portuaires.



Septembre 2022

Validation du guide pratique par le conseil d'administration de l'UNIM.

Prochaine étape

Réalisation d'un travail complémentaire pour le régime des AOT (autorisation d'occupation temporaire) notamment dans les ports décentralisés.

3-4 mars 2022

Intervention de l'UNIM lors d'un colloque sur le sujet de la domanialité publique portuaire, au travers de la prise de parole de Robert Rezenthel, avocat et ancien directeur juridique du Port de Dunkerque. Il a notamment souligné le contexte très réglementé de la gestion domaniale pour les Grands Ports, contexte « susceptible de nuire à la réactivité face à la concurrence internationale ».

2019

Appel par Elisabeth Borne, ministre des Transports, devant l'Assemblée nationale lors de l'adoption de l'article 131 de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), pour la rédaction d'un « Guide portant sur l'exploitation des terminaux des Grands Ports Maritimes - Guide LOM ».

2020

Début des travaux sur le guide pratique portant sur l'application des dispositions d'exploitation des terminaux des Grands Ports Maritimes à destination des instances décisionnaires de la chaîne portuaire, réalisés en collaboration avec des juristes de haut niveau. Éclairant les débats et apportant des réponses concrètes aux questions de domanialité publique portuaire, **ce guide est une aide juridique, un document d'alerte, un soutien décisionnel.** Il s'adresse principalement aux organes de gouvernance des ports maritimes et aux opérateurs en charge de l'exploitation des terminaux portuaires pour les accompagner dans la conclusion et l'exécution des contrats.

2023

Signature du guide par l'ensemble des parties prenantes (UNIM, UPF et pouvoirs publics).

L'UNIM, interface de réflexion et d'action



L'Union nationale des industries de manutention dans les ports français (UNIM) fédère les entreprises privées de manutention portuaire et les opérateurs de terminaux assurant le chargement/déchargement, le stockage et le transit maritime des marchandises dans les ports métropolitains et d'Outre-Mer.

100
entreprises
représentées

8 000
salariés
directs

120 000
emplois
indirects

800
millions d'euros de CA
(année de référence 2020)

La cartographie de nos métiers

● SYSTÈMES
D'INFORMATION

● MAINTENANCE

● CONDUITE,
EXPLOITATION
(DONT OUVRIERS
DOCKERS)

● QUALITÉ-HYGIÈNE-
SÉCURITÉ

● COMMERCIAL



– L'ORGANISATION

L'UNIM est composée de :

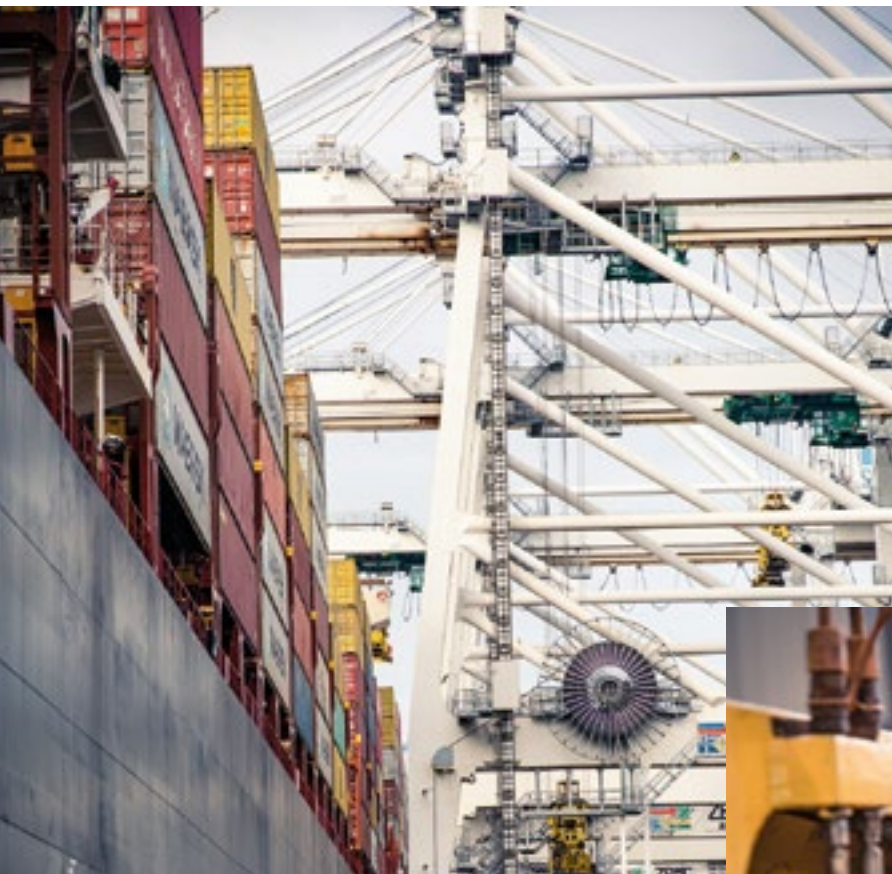
- Un conseil d'administration et un bureau
- Un président, des vice-présidents, un trésorier et des présidents de commissions permanentes

L'UNIM s'organise en commissions

pour couvrir les champs fondamentaux de l'activité des entreprises du portuaire :

- Affaires européennes
- Affaires sociales
- Pénibilité
- Ports décentralisés
- Sûreté-Sécurité

Des Groupes de travail sont formés pour conduire les travaux majeurs. En 2022, ces groupes portaient sur : la domanialité publique, la fiscalité, la formation professionnelle, la base de données Pénibilité, Amiante...



– LES PORTS ADHÉRENTS DE L'UNIM



- **GRANDS PORTS MARITIMES :**
Bordeaux, Dunkerque, Le Havre, Marseille, Nantes-Saint Nazaire, La Rochelle, Rouen.
- **GRANDS PORTS MARITIMES D'OUTRE-MER :**
Guadeloupe, Guyane, Martinique, La Réunion.
- **PORTS DÉCENTRALISÉS :**
Bayonne, Brest, Caen, Calais, Cherbourg, Fécamp, Honfleur, Lorient, Port la Nouvelle, Port Vendres, Saint-Malo, Sète, Toulon, Le Tréport.



15

– PROJECTION

Dans le cadre de son objectif général porté par sa feuille de route d'améliorer l'attractivité des ports français, l'UNIM souscrit à l'objectif de la stratégie nationale portuaire de **passer de 60 % (aujourd'hui) à 80 % la part du fret conteneurisé** à destination/en provenance de la France qui est manutentionnée dans les ports français d'ici 2050.

Cet objectif ambitieux pourra être atteint sous certaines conditions :

- en adaptant les règles de domanialité et en optimisant la gestion des espaces fonciers portuaires pour le développement des activités maritimes,
- en accompagnant la transition énergétique du passage portuaire et en favorisant la croissance du report modal,
- en limitant le poids du cadre social qui pèse sur les entreprises de manutention,
- en renforçant la transition numérique,
- en assurant un cadre clair en matière de sûreté et de sécurité portuaires pour lutter efficacement contre les trafics illicites.

80 %



L'objectif de part du fret conteneurisé manutentionné dans les ports français d'ici 2050



L'UNIM soutient la SNSM, association d'intérêt général, dont les missions sont de sauver des vies humaines, en mer et sur le littoral, former les sauveteurs et participer aux missions de sécurité civile et sensibiliser les usagers de la mer.

Les espaces portuaires sont des territoires d'ouverture et d'opportunités pour l'économie française.

Découvrez les actions menées en 2022 par l'UNIM et ses adhérents pour confirmer leur rôle d'acteur incontournable.



UNION NATIONALE DES INDUSTRIES
DE LA MANUTENTION DANS LES PORTS FRANÇAIS
76 avenue Marceau • 75008 paris • 01 53 67 77 17
www.unim.org