

2. CARACTERISTIQUES DE “ L’ENTREPRISE PORTUAIRE ”

Comme cela a été rappelé en introduction, l'intervention du secteur privé dans les opérations portuaires consiste, le plus souvent, à exercer des activités à caractère industriel et commercial, au premier rang desquelles on trouve les opérations de manutention et de stockage des marchandises transitant par le port. **L'exercice de ces métiers portuaires comprend des aspects standards, communs à toute entreprise. Il comprend également des aspects très spécifiques au secteur**, qui résultent non pas d'une grande complexité du métier ou des projets, mais de la multiplicité des acteurs concernés, de la dimension de “ service public ” que les autorités responsables confèrent souvent à l'activité et de l'éventuel caractère capitalistique de l'activité qui suppose souvent un engagement sur le long terme.

C'est par la description de ces aspects standards et spécifiques que l'on se propose de caractériser l'entreprise portuaire et de mettre en évidence une première classification des risques auxquels elle peut être soumise. Cette approche fait volontairement l'impasse sur la définition même du concept de “ port ”, pour mettre en évidence la complexité de l'environnement de l'entreprise portuaire, dont l'activité s'inscrit simultanément dans une communauté portuaire, dans une chaîne de transport et dans un environnement national ou international, tout en conservant les principales attributions d'une entreprise.

2.1 DES ASPECTS STANDARDS

2.1.1 L'environnement national

L'entreprise portuaire se trouve, comme toute entreprise privée, soumise à l'environnement du pays dans lequel elle exerce son activité. Cet environnement national comporte de multiples dimensions : juridique, économique, sociale et politique.

L'environnement légal et réglementaire comprend les règles de droit commun applicables, qu'elles relèvent du droit national ou de conventions internationales auxquelles le pays a adhéré : droit des entreprises et de la concurrence, fiscalité, contrôle des changes, réglementation sur les prix de transfert ou retenues à la source sur les dividendes, droit du travail, règles en matière de protection de l'environnement, police et droit des concessions, réglementation domaniale, restrictions douanières...

Il comprend également des dispositions sectorielles applicables aux ports, comme leur régime juridique ou les règles en matière de police et de sécurité, voire des dispositions spécifiques en matière de domanialité, de droit du travail (régime des dockers), de fiscalité...

L'environnement économique est défini par les données macro-économiques essentielles (croissance, inflation, régime de change, endettement...) ainsi que les niveaux des salaires, le niveau de formation ou d'expertise disponible localement, le niveau des prix...

L'environnement politique et social au sens large enfin : environnement géopolitique, stabilité du régime en place ou de ceux de la région, risque éventuel de conflit, contexte social...

L'entreprise portuaire est donc soumise à cet environnement national, qui détermine un contexte, plus ou moins stable, qu'il convient d'analyser en détail car il génère de nombreux risques communément regroupés sous le terme de “ **risques pays** ”.

2.1.2 Une dimension industrielle et commerciale

L'activité de l'entreprise portuaire est une prestation de service, mais elle présente une forte dimension industrielle et commerciale. C'est l'une des raisons de l'introduction de la gestion privée dans les ports, car il est couramment admis qu'une entreprise dispose d'une souplesse et d'une réactivité lui permettant d'exercer ces missions de façon plus efficace qu'un organisme public.

Industrielle tout d'abord. L'opérateur doit, pour exercer son métier, financer, mettre en place, exploiter et entretenir les infrastructures et équipements nécessaires à son activité. Il est donc conduit, comme toute entreprise, à utiliser son savoir-faire et ses ressources propres, mais aussi à mettre en œuvre des relations contractuelles avec divers fournisseurs d'équipements ou de services (contrats de construction, achat d'outillages, achat d'eau ou d'électricité...), avec des sous-traitants pour des opérations spécifiques (maintenance, gardiennage, voir exploitation proprement dite), et avec le secteur bancaire pour le montage financier de l'opération. Cette dimension industrielle de l'activité conduit l'entreprise à supporter des risques que l'on appellera “ **les risques projet** ”.

Commerciale ensuite. L'opérateur portuaire est en contact direct avec ses clients, armateurs ou chargeurs, lesquels sont évidemment sensibles à la qualité du service fourni et au tarifs pratiqués. Cette sensibilité dépend bien entendu du degré de captivité du client, ce qui met en évidence une autre forte dimension commerciale de l'activité portuaire : l'existence éventuelle de la concurrence. Cette relation avec la “ clientèle ”, qui conditionne largement le niveau de l'activité, génère pour l'opérateur un “ **risque commercial ou risque trafic** ”.

2.2 DES ASPECTS SPECIFIQUES AU SECTEUR PORTUAIRE

2.2.1 Un partenariat « vertical » avec le concédant

Au-delà de l'environnement juridique tel qu'il a été décrit ci-dessus (droit commun et dispositions sectorielles), l'autorité portuaire impose à l'entreprise, par voie contractuelle, un ensemble de dispositions afin de définir, d'orienter, de réguler, ou simplement d'autoriser son activité pendant une période donnée. C'est cette forme de relation entre l'autorité portuaire et l'entreprise que l'on désignera ici par “ partenariat vertical ”.

L'existence de ce partenariat vertical reflète le caractère plus ou moins marqué de “ gestion déléguée de service public ” que peut comporter l'activité de l'opérateur portuaire. Cette intervention du secteur public se justifie pour diverses raisons :

- i) L'activité portuaire comporte des **enjeux publics** : enjeux en matière d'aménagement du territoire d'une part, par les effets structurant qu'ont les activités portuaires sur le tissu industriel ou leur impact sur l'aménagement urbain ; enjeux en matière d'acheminement du commerce extérieur d'autre part ;
- ii) Les missions exercées par l'entreprise peuvent avoir des caractéristiques de **service public**. Il est alors nécessaire d'imposer à l'entreprise les obligations inhérentes à cette notion de service public (égalité et continuité en particulier).