

Mesdames et Messieurs les Maires et élus  
Monsieur le Préfet de Région  
Mesdames et Messieurs les Présidents,  
Mesdames et Messieurs Directeurs,  
Chers Collègues,  
Chers Amis

Je voudrais tout d'abord vous redire combien nous sommes honorés par votre présence à l'occasion de la célébration du centenaire de notre Union. Nous y voyons si besoin était toute l'attention que vous portez au développement économique et social de notre port et de sa région.

Vous êtes près d'une centaine ici présents.

Merci à tous et toutes.

L'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux fédère les entreprises privées qui constituent la communauté portuaire soumise à l'économie de marché. L'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux est, aux côtés de l'Établissement Public Portuaire, le Grand Port Maritime, l'expression de la Communauté Portuaire.

C'est l'expression d'une Communauté Portuaire particulièrement unie et organisée, dont l'acte fondateur date maintenant de plus d'un siècle : le 30 décembre 1909 !

Elle s'inscrit dans un périmètre élargi à l'ensemble des acteurs privés concernés par l'activité du port de Bordeaux, intégrant au-delà de la filière du seul passage portuaire, les prestataires nautiques, les services à la marchandise, les activités de stockage/distribution complémentaires de l'interface mer/terre, les opérateurs industriels implantés sur les zones industrialo-portuaires, et l'ensemble des acteurs et utilisateurs du port bénéficiant de son existence pour l'exercice de leurs activités.

Nous regroupons en effet les services au navire que sont le pilotage, le remorquage et le lamanage, les consignataires de navires, les agents maritimes et les armateurs, les transitaires commissionnaires de transport, les manutentionnaires portuaires, les industriels et les chargeurs, les sociétés de contrôle, les entreposeurs, stockeurs et distributeurs, les assureurs et courtiers d'assurances, les transporteurs routiers en pré et post-acheminement, et les différents prestataires de services liés à l'activité maritime et portuaire.

L'Union Maritime et Portuaire, c'est donc une quinzaine de métiers complémentaires représentant à Bordeaux quelques 1500 emplois directs et 15000 emplois indirects et induits.

C'est le lieu où nous examinons toutes les questions d'intérêt commun.

Elle est membre de l'Union Maritime et Portuaire de France, créée en mai 2004 qui regroupe formellement les Unions Maritimes des Grands Ports Maritimes ; celle-ci est forte

de 1300 entreprises et de plus de 120000 salariés directs ou indirects, et représente la grande majorité des forces vives de la filière portuaire nationale.

Nous ne nous posons pas bien entendu en concurrents des organisations nationales par métiers, mais nous sommes convaincus que nous pouvons apporter un éclairage utile sur les sujets communs à plusieurs professions, et ils sont nombreux.

Nous ne sommes pas qu'une Union patronale interprofessionnelle, mais aussi et avant tout une instance opérationnelle qui se considère comme co-responsable du développement économique et social de notre place portuaire.

L'Union maritime n'est jamais plus dans son sujet que lorsqu'elle travaille sur une dimension horizontale, une dimension transverse, les interfaces entre acteurs, les processus inter-services et les passages de témoin, la solidité de chaque maillon et de sa liaison avec les autres de la chaîne logistique.

Le rôle de nos entreprises est d'organiser, chaque jour, la rencontre de la marchandise avec le navire. Dans le monde économique moderne et le contexte exacerbé de concurrence inter-portuaire, il n'y a qu'un seul critère qui compte, c'est celui de la compétitivité, c'est-à-dire la maîtrise des coûts, la fiabilité et la qualité de service.

Nous n'oublions jamais que nous avons besoin de nos clients et pas l'inverse. C'est pourquoi l'Union Maritime et Portuaire de Bordeaux et l'ensemble des groupements et composantes qui la constituent sont à l'écoute des attentes des différents clients et travaillent au quotidien pour améliorer l'offre de service et la fluidité du passage portuaire.

Notre Union est en effet innovante ; elle est, avec le Grand Port Maritime et la Direction Régionale des Douanes, à l'initiative d'un système informatique portuaire global, le projet Poséidon<sup>+</sup>.

Elle améliore les processus et notre efficacité collective au travers du système informatique communautaire dans le cadre de notre projet Poséidon<sup>+</sup> (*Plate-forme Opérationnelle de Systèmes d'Échanges Informatisés de DONnées*), qui constitue aujourd'hui le véritable système nerveux de notre port pour les flux d'information concernant les trafics de marchandises diverses, avec une évolution totalement nouvelle en cours d'achèvement.

Ce « *guichet unique portuaire* », système d'échange d'informations unique au plan national, entre tous les partenaires du trafic maritime, est en effet progressivement étendu à l'ensemble des trafics, notamment les vracs, hydrocarbures et céréales, produits chimiques, bois, qui constituent l'essentiel de l'activité du port de Bordeaux: il allie les systèmes informatiques de chaque entreprise utilisatrice du port, Vigie2 système de gestion des escales, AP+, l'informatique des Douanes, ce en temps réel.

Ce projet fédérateur a conduit la Direction Générale des Douanes à faire de Bordeaux le port pilote en matière de dématérialisation des procédures.

Mais une place portuaire, ce sont avant tout des hommes et des femmes, et des métiers, qui changent, ont dû et doivent s'adapter sans arrêt.

Vous trouvez sur vos tables une médaille commémorative, à l'image de celle frappée par nos prédécesseurs il y a un siècle.



Nous l'avons placée sous la même bannière de Poséidon, la période « 1910 – 2010 » représentant 100 ans de tradition et de modernité.

Au travers de ce clin d'œil sur le passé et le futur, nous avons voulu souligner la modernité de nos différents métiers, les perspectives d'emploi attractif, diversifié mais exigeant qu'ils offrent à nos jeunes, bien loin de l'imagerie un peu passéiste qui est présente le plus souvent dans l'esprit de nos concitoyens. Acteurs d'un commerce international en développement constant, nous sommes en position de créer des emplois pour autant que nous sachions relever les défis qui s'imposent à nous.

Nous attachons une grande importance aux questions de formation initiale et professionnelle dans l'entreprise, mais aussi à l'échelle de notre communauté, domaine sur lequel notre Union est l'élément moteur, notamment en ayant favorisé l'émergence d'un Contrat d'objectifs Transport et Logistique en Aquitaine étendu aux activités maritimes et portuaires.

Vous le percevez en filigrane dans mon propos, s'il est normal que vous vous tourniez vers vos services pour apprécier les mesures à prendre dans vos domaines de responsabilité, Monsieur le Préfet, nous considérons, sans aucune animosité ni complexe, que la haute fonction publique n'a pas le monopole de l'intérêt général en matière portuaire. Nous sommes à votre totale disposition pour vous apporter notre professionnalisme dans la conduite d'une politique ambitieuse pour le port de Bordeaux.

Nos Unions Maritimes mettent en avant quelques principes directeurs que je voudrais rappeler :

- Clarification des rôles, des missions, des objectifs respectifs des instances publiques et des entreprises clientes de l'organe de gestion du port ;

- Moins d'État et mieux d'État par une claire distinction, d'une part, des missions régaliennes et d'organisation générale de l'activité portuaire et, d'autre part, des missions relevant du domaine concurrentiel, ce dans tous les domaines d'activité du port ;
- Pour ces dernières, responsabilisation réelle des entreprises et généralisation de l'unité de commandement, dans le but d'améliorer l'efficacité des opérations portuaires ;
- Simplification, meilleure rapidité et proximité des instances de décision ;
- Maintien du financement public des infrastructures portuaires pour ne pas diminuer la compétitivité de nos places françaises par rapport aux concurrents européens ;
- Meilleure association des professionnels à la définition des orientations générales qui ont des conséquences sur leur activité.

C'est un sujet qui nous tient particulièrement à cœur ; nous sommes convaincus qu'une définition conjointe d'une vision des enjeux et objectifs, des stratégies à mettre en œuvre, des plans d'action et des dispositifs d'évaluation est indispensable car il ne peut y avoir qu'une réussite collective de l'ensemble des acteurs portuaires, et pas de l'un au détriment des autres.

Nous adhérons pleinement à l'idée que les établissements portuaires doivent être gérés comme une entreprise, mais c'est quand même une entreprise un peu particulière car elle a des pouvoirs réglementaires, peut contraindre ses clients, elle dispose largement d'un monopole sur certaines missions, et elle a dans la pratique le pouvoir d'imposer ses tarifs.

L'association de la communauté portuaire, sans ingérence, le plus en amont possible, aux grandes décisions qui relèvent de l'établissement public est une nécessité. Sans que leur expérience ou leur compétence soit le moins du monde remise en cause, ce rôle ne peut être entièrement assumé par les représentants à titre personnel du monde économique au sein des instances de gouvernance.

Nous proposons que soit officialisée la création d'une véritable instance opérationnelle, compétente en matière de développement économique industrialo-portuaire, qui pourrait être constituée de la réunion d'une représentation ad hoc de l'Union Maritime et Portuaire et de l'établissement public, suivant des modalités et des règles de fonctionnement à définir, mais formalisées et transparentes.

Vous avez d'ailleurs, il y a peu de temps, évoqué l'institutionnalisation des relations avec la communauté portuaire avec la mise en place de dispositifs complémentaires aux dispositifs légaux.

Nous sommes prêts à conduire à Bordeaux une expérience pilote sur ce point.

A titre d'illustration, je ne peux maintenant que revenir sur un sujet majeur pour notre communauté portuaire, d'autant qu'après avoir été mobilisateur, il est devenu particulièrement traumatisant, anéantissant sous de futilles prétextes des légitimes espoirs de développement.

La question de l'avenir du port de Bordeaux, après le refus par l'État du renouvellement de la convention avec la société néerlandaise 4Gas, pour l'aménagement d'un terminal méthanier au Verdon, a été en effet au centre des préoccupations de notre communauté portuaire tout au long du second semestre 2009.

Nous n'avons pas accepté, nous n'acceptons pas, le véritable coup de force du Gouvernement dans ce dossier.

A nos yeux, cet acte interpelle sur la cohérence de l'action de l'État : force est de constater que la perspective d'un investissement privé de 750 millions d'€uros, d'un trafic de plus de 2 millions de tonnes supplémentaires - soit près du quart du trafic annuel du port - sans compter les emplois directs et indirects associés, n'a pas convaincu le Gouvernement de laisser la société 4Gas approfondir ses études. C'est pourtant au terme de ces dernières, dans le respect des préoccupations environnementales exprimées lors du débat public, que la décision de faire ou ne pas faire, aurait dû être prise.

En bafouant les règles de gouvernance issues de la récente réforme portuaire qu'il a lui-même instituées, l'État a incontestablement porté atteinte à la crédibilité de la signature du Grand Port Maritime, qui n'aura dorénavant pas la partie facile pour démarcher de nouveaux investisseurs.

Notre démission collective du conseil de Développement va de pair avec notre détermination à mettre tout notre poids dans la bataille pour œuvrer avec les collectivités concernées à l'élaboration d'un grand projet industriel, à même d'assurer le développement de l'activité portuaire sur les terminaux du port de Bordeaux.

L'État doit garantir l'établissement des conséquences financières de la décision qu'il a imposé au Directoire de notre Port.

La loi Grenelle du 3 août 2009 affirme le caractère prioritaire pour le transport des marchandises, du développement de l'usage du transport fluvial, ferroviaire, du transport maritime, l'État devant à cet effet accorder, en matière d'infrastructures, une priorité aux investissements ferroviaires, fluviaux et portuaires, tout en tenant compte des enjeux liés au développement économique, à l'aménagement et à la compétitivité des territoires.

Ainsi, il s'est engagé à soutenir le développement des trafics massifiés de fret ferroviaire et fluvial, du transport combiné ferroviaire, fluvial et maritime, des autoroutes ferroviaires et des autoroutes de la mer.

L'objectif affirmé est de doubler la part de marché du fret non-routier pour les acheminements à destination et en provenance des ports d'ici à 2015. A cette fin, l'État accompagnera le développement des capacités portuaires et créera les conditions d'une desserte terrestre efficace des grands ports maritimes français par les modes de transport massifiés, ferroviaire et fluvial, en respectant les milieux aquatiques continental et estuarien.

L'Estuaire de la Gironde est pour Bordeaux, à l'instar de la plupart des grands ports européens situés sur des fleuves, la voie d'accès aux installations portuaires.

C'est aussi une voie de communication vitale pour l'économie du grand Sud-ouest, un lieu d'accueil d'activités portuaires et industrielles, un espace aménagé par l'homme sur ses rives, et des zones naturelles.

Préserver la capacité des ports à répondre à la croissance du trafic maritime et à la mise en place de chaînes de transport et d'approvisionnement respectueuses de l'environnement par une stratégie de développement durable à moyen et long terme est un objectif du Livre Bleu des engagements du Grenelle de la Mer.

Cette stratégie prend en compte les besoins en termes de disponibilités foncières et d'accès nautique et les impératifs de préservation des écosystèmes. Nos ports devront être les plus économes possible en foncier, les moins pénalisants pour l'environnement et être bien intégrés à la ville grâce à la notion de « port urbain », en associant les collectivités locales à la prise de décision notamment en politique d'urbanisme du port, et symétriquement en associant le port à la politique d'urbanisme des franges urbaines.

L'activité portuaire doit veiller à utiliser au mieux les installations et infrastructures existantes en les modernisant tout en réduisant ses impacts sur l'environnement ; la création de nouvelles zones portuaires, qui est nécessaire, notamment pour favoriser la massification des trafics en vue d'un meilleur report modal, est conditionnée par leur faisabilité à la fois au plan économique et environnemental et ne pourra se faire qu'après concertation sur les enjeux économiques sociaux et environnementaux.

Cela part du constat qu'il serait aberrant de transporter par voie terrestre des vracs sur de longues distances. Dans ce contexte, il est permis d'affirmer que grâce au transport maritime de proximité, il n'y a pas de petit port. Il est également souhaitable que chaque façade maritime dispose d'une offre de service pour le trafic conteneurisé, trafic qui ne cesse d'augmenter et vis à vis duquel les ports français doivent absolument se positionner par rapport aux autres ports européens.

Le port de Bordeaux entend y remplir son rôle.

Au regard du désengagement croissant de l'État, et du recentrage de l'Établissement public sur ses missions régaliennes, notre Union s'affirme comme le pivot du développement de l'activité portuaire au-delà de sa mission traditionnelle de défense des activités maritimes et portuaires, et de ses actions constantes pour l'amélioration de la compétitivité et de la fiabilité du passage portuaire.

Elle est l'organisme représentatif capable de mettre sur pieds une politique d'action unitaire et de définir les objectifs prioritaires communs à l'ensemble des acteurs et utilisateurs du port de Bordeaux.

Elle se veut une force de proposition incontournable, en étant nécessairement consultée sur les décisions nécessitant une adhésion de la place portuaire, et surtout les sujets d'intérêt général concernant le port.

Je citerai quelques exemples :

- Le projet stratégique du GPM, actualisation des travaux de charte de Place portuaire, et du plan d'entreprise de l'établissement, auxquels nous avons été étroitement associés,

- La mise en place de la sûreté portuaire sur le port de Bordeaux depuis 2004,
- Les sujets environnementaux, Natura 2000, Directive cadre eau, SDAGE,
- Nous siégeons au Comité de Bassin de l'Agence de l'Eau Adour Garonne où nous représentons les intérêts des ports aquitains,
- Le Projet de Parc Naturel Marin de l'Estuaire de la Gironde et des pertuis charentais, qui vient s'ajouter au SAGE Estuaire, et au SDAGE ( SDAGE, SAGE, SCOT, PNM, documents d'urbanisme, schémas de cohérence écologiques, trames bleue et verte..., l'articulation future entre tous les documents d'aménagement relatifs à l'eau est préoccupante) ; nous demandons à siéger au sein de la CLE (Commission Locale de l'Eau) du SAGE « Estuaire » et au Conseil de Gestion du futur Parc Naturel Marin,
- Les évolutions techniques et réglementaires (nous soutenons ainsi l'armement à trois des remorqueurs portuaires de dernière génération dont un sister-ship a pu naviguer plusieurs mois sous pavillon français à Rotterdam !),
- Nous souhaitons voir très prochainement aboutir le 44 tonnes à 150 kilomètres pour les pré et post-acheminements portuaires, indispensable pour favoriser l'alternative maritime (malgré l'opposition obstinée de RFF...),
- L'amélioration des accès nautiques en raison de la taille croissante des navires,
- Sur ce point, nous devons souligner l'incapacité de l'État à respecter les règles qu'il édicte, ainsi, en s'affranchissant des dispositions du Code des ports maritimes, pour différer sans cesse la prise en charge intégrale du coût des dragages d'entretien des accès portuaires,
- Nous attendons également des engagements forts pour l'aménagement de la « passe de l'ouest », vitale pour l'activité de notre port, puisqu'elle est la porte d'entrée du port de Bordeaux,
- L'amélioration de la desserte routière et ferroviaire des divers terminaux, le port de Bordeaux étant confronté à une congestion croissante de ses indispensables accès routiers, en raison de l'asphyxie de la conurbation de Bordeaux,
- Le gel des constructions d'infrastructures pénalisera durablement notre économie, tout comme les décisions prises sous prétexte de Grenelle ; il en va ainsi de l'abandon du projet de grand contournement de Bordeaux (Bordeaux rime trop souvent avec « bouchon » !, notre agglomération étant victime d'une thrombose compromettant sa fonction et son développement logistique) qui aurait pu assurer une meilleure desserte des différents terminaux de notre port,
- Nous entendons participer activement aux travaux du Comité Stratégique en charge de définir les orientations de développement du terminal du Verdon, sans exclure a priori aucune piste.

La mise en œuvre de la loi de réforme portuaire du 4 juillet 2008 est un autre enjeu primordial de nos travaux ; celle-ci prévoit que les Grands Ports Maritimes français cessent d'exploiter les outillages de manutention et les transfèrent aux opérateurs. Cependant, il ne peut pour autant y avoir de réponse unique à la problématique des ports, tant les activités de chacun sont diverses, ce qui justifie pleinement une approche port par port.

La loi précise que cette cession peut être faite dans le cadre d'une négociation de gré à gré avec les opérateurs en place sur le port, à condition que celle-ci aboutisse dans un délai de trois mois suivant l'approbation du projet stratégique. Au port de Bordeaux, le projet stratégique, approuvé le 6 avril 2009, a validé le lancement d'une négociation de gré à gré sur la base d'un lot unique d'outillage pour les trois sites de Bassens Aval, Bassens Amont et Le Verdon.

Mais de dérives en surenchères, la volonté de permettre aux ports maritimes français de défendre leur compétitivité et de maintenir leur place dans les échanges mondiaux de marchandises se trouve trop souvent bien compromise.

Confronté à une réforme peu adaptée avec ses caractéristiques et son volume de trafic, le port de Bordeaux, avec son génie propre, a dû, tout en respectant les principes fondamentaux de la réforme, cession des outillages et transfert des personnels permettant de parvenir au commandement unique, être imaginatif en créant ce 14 avril 2010, conformément à la loi, la société « Bordeaux Atlantique Terminal », constituée par les entreprises Sea-Invest (65 %) et Balguerie (15 %) et le GPMB (20 %) pour assurer l'exploitation de l'outillage sur les trois sites de Bassens amont, Bassens aval et Le Verdon.

L'enjeu est d'importance puisque ce plan de modernisation des ports vise à restaurer la compétitivité des ports français par rapport à leurs concurrents ; mais les espoirs que l'on pouvait légitimement placer dans cette nouvelle réforme portuaire seront-ils atteints ? Il y a tout lieu d'être circonspect, quand l'on voit les « dérives » des négociations dans la quasi-totalité de nos Grands Ports Maritimes ; souhaitons qu'il ne s'agisse pas une nouvelle fois d'une occasion manquée, faute de courage politique ! L'État persiste à ne pas jouer pleinement le rôle qui devrait être le sien.

Il reste maintenant à rédiger le contrat de maintenance qui doit être assurée par les Ateliers du GPMB et à établir les conventions tripartites devant permettre le transfert, au sein de la SAS, des personnels qui y seront transférés au plus tard le 1er octobre prochain ; la finalité de la réforme vise à mettre en place une organisation nouvelle et une gestion rénovée de l'activité de manutention portuaire.

La future convention collective de la manutention et des ports, qui offrira un cadre unifié et modernisé à l'ensemble des acteurs, est en voie de finalisation au plan national.

Les entreprises ont entamé des discussions avec les représentants du personnel du GPM sur la future organisation du travail sur notre port, en vue d'obtenir une amélioration significative du service au trafic. Cela passe par une plus grande flexibilité dans les affectations du personnel; elles doivent simultanément gagner en performance pour regagner en compétitivité, au bénéfice du développement économique et de l'emploi.

Elles ont la ferme volonté d'y parvenir.

Les tensions qui demeurent dans les ports restent préoccupantes, et le port de Bordeaux n'est pas épargné. Celui-ci est fragile et court des risques non négligeables de pertes irrémédiables de trafic. Ce sont des actions suicidaires qui sont menées par certains des personnels concernés par la réforme au détriment de leurs collègues du GPMB, mais aussi de ceux des Compagnies Maritimes, Agences, Consignataires, Manutentionnaires, Transitaires, etc..., au risque de voir le fonds de commerce de notre port se dégrader au profit des ports concurrents, français et étrangers, d'autant que des solutions alternatives existent, notamment pour le trafic conteneurisé.

Il serait temps que les organisations syndicales, encore nostalgiques du mythe du grand soir, en prennent conscience et travaillent dans l'intérêt du port, de leur port, et de ceux qui en dépendent ou y ont leur emploi, et n'ont de cesse de favoriser son développement.



Les solutions proposées restent insuffisantes au regard de l'urgence de la situation. Le silence persistant à l'égard du monde du transport n'est que l'une des nombreuses illustrations du manque d'intérêt du monde politique pour les activités économiques.

C'est au lendemain d'une de grève - de dockers, déjà - que le 8 novembre 1909, une vingtaine d'armateurs, agents de compagnies de navigation et courtiers maritimes, soucieux de la défense des intérêts maritimes décidèrent de créer à Bordeaux une organisation professionnelle du monde maritime et portuaire.

En ce moment particulier, je voudrais avoir une pensée pour tous nos prédécesseurs qui ont assumé la charge initiée par Alfred de Vial le 31 décembre 1909, lorsque le Maire de la Ville de Bordeaux lui a donné acte du dépôt des statuts du syndicat professionnel et de la déclaration sous le nom de Fédération Maritime de Bordeaux faite en date de 30 décembre 1909 à la Mairie de Bordeaux, mais aussi toutes celles et ceux qui se sont depuis engagés pour défendre leurs convictions au service du développement de notre port.

C'est un engagement exaltant, même s'il est plus créateur de devoirs que de droits.

Après en avoir été administrateur en 1925, Alfred de Vial devint Président du Port autonome de 1928 à 1931.

Je ne vous infligerai pas un long exposé de la déjà longue histoire de notre organisation.

Je citerai seulement quelques extraits des « Chroniques » de notre Fédération, écrites par Jean Geffré qui fut de longues années son Directeur :

*« La loi sur l'Autonomie des ports date du 12 juin 1920. Le décret d'application au Port de Bordeaux est du 14 novembre 1924 et le régime devient effectif à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1925.....*

*Le 16 avril 1924, l'Assemblée générale de la Fédération Maritime formule son avis motivé sur le projet soumis à l'enquête.*

*Elle demande que ce régime s'applique le 1<sup>er</sup> janvier 1925 sous réserves suivantes :*

- Que le budget du port soit établi suivant les méthodes commerciales et non les méthodes administratives ;*
- Que les subventions de l'État soient garanties, en particulier pour les travaux ;*
- Que les programmes de travaux et notamment les dragages en rivière et dans les passes soient poursuivis ;*
- Que la Fédération Maritime soit représentée au Conseil d'administration du Port autonome.*

*Ce vœu est en partie réalisé et devant l'Assemblée Générale, réunie le 16 janvier 1925, M. Harent, Président, constate que l'autonomie du Port de Bordeaux est désormais un fait accompli. Le Conseil d'administration est installé. Parmi les administrateurs désignés par la*

*Chambre de commerce ou par le Ministre, se trouvent trois membres de la Fédération Maritime. Il eût été désirable que certaines catégories d'usagers soient plus largement représentées, remarque la Fédération.*

*L'administration du Port est placée sous la direction de M. Levêque et les relations s'établissent entre la Fédération et les Services du Port.*

*Un nouveau style de relations s'établit par l'intermédiaire de la Fédération, entre usagers et services du Port. »*

L'histoire est ainsi sans cesse recommencée, et rien n'a guère changé avec la loi du 4 juillet 2008 créant les Grands Ports Maritimes français.

La crise de Gouvernance que traverse notre port en est l'illustration, et la confiance ne peut renaître que d'engagements forts.

Enfin, je citerai brièvement Fénelon dans « Les aventures de Télémaque, Livre III, 1699 » :

*« Surtout n'entreprenez jamais de gêner le commerce pour le tourner selon vos vues. Il faut que le prince ne s'en mêle point, de peur de le gêner, et qu'il en laisse tout le profit à ses sujets, qui en ont la peine; autrement il les découragera: il en tirera assez d'avantages par les grandes richesses qui entreront dans ses États. Le commerce est comme certaines sources: si vous voulez détourner leur cours, vous les faites tarir. Il n'y a que le profit et la commodité qui attirent les étrangers chez vous: si vous leur rendez le commerce moins commode et moins utile, ils se retirent insensiblement et ne reviennent plus, parce que d'autres peuples, profitant de votre imprudence, les attirent chez eux et les accoutument à se passer de vous. »*

Ce sont de sages préceptes que devraient méditer ceux qui nous gouvernent.

Je vous remercie de votre attention.

\*\*\*\*\*

*Henri-Vincent AMOUROUX  
Directeur  
Union Maritime et Portuaire de Bordeaux  
16 rue Ferrère  
CS 30041  
33001 Bordeaux Cedex  
Téléphone : 05 56 00 84 80 / 06 74 84 55 19  
Télécopie : 05 56 48 51 65  
[henri-vincent.amouroux@uniport-bordeaux.fr](mailto:henri-vincent.amouroux@uniport-bordeaux.fr)  
[www.uniport-bordeaux.fr](http://www.uniport-bordeaux.fr)*