

*LES PORTS ULTRAMARINS
AU CARREFOUR DES ÉCHANGES MONDIAUX*

PROJET D'AVIS

présenté au nom de la délégation à l'Outre-mer par

M. Rémy-Louis BUDOC, rapporteur

SOMMAIRE

SYNTHÈSE	3
LES PRÉCONISATIONS DU CESE	3
A - CONFORTER LA GOUVERNANCE DES PORTS ULTRAMARINS	3
B - CONFORTER LES INSTALLATIONS PORTUAIRES	5
C - DYNAMISER LE DÉVELOPPEMENT DES OUTRE-MER GRÂCE À LEURS PORTS.....	8
D - RENFORCER LA COOPÉRATION RÉGIONALE DES PORTS ULTRAMARINS	10
INTRODUCTION.....	11
I - LE CONTEXTE LOCAL ET MONDIAL D'ÉVOLUTION DES PORTS ULTRAMARINS.....	13
A - LES PORTS ULTRAMARINS, MOTEURS DE DÉVELOPPEMENT DANS DES TERRITOIRES GLOBALEMENT EN RETARD ET EN CRISE.....	13
1. Des territoires ultramarins globalement en retard et en crise.....	13
2. Les ports et leurs principaux acteurs.....	14
3. L'activité des ports ultramarins, grandes infrastructures de développement local	17
B - LES LEVIERS DE LA GOUVERNANCE DES PORTS ULTRAMARINS	18
1. Des politiques publiques à mettre en œuvre	19
2. La gouvernance des ports ultramarins	19
3. L'articulation des schémas d'aménagement locaux et des schémas de développement portuaires.....	22
4. L'importance de la problématique environnementale pour les ports ultramarins	22
C - LES PORTS ULTRAMARINS DANS L'ÉCONOMIE MARITIME MONDIALE EN PLEINE MUTATION	23
1. La révolution du conteneur maritime.....	23
2. Le gigantisme maritime	24
3. Feeding et cascading.....	25
4. Le basculement de l'économie maritime mondiale vers l'Asie ...	26

5. La régulation par le port <i>via</i> des sociétés privées de manutention	26
II - LES PRÉCONISATIONS	27
A - CONFORTER LA GOUVERNANCE DES PORTS	
ULTRAMARINS	27
1. Clarifier et préciser le statut des GPM.....	27
2. Améliorer le fonctionnement des instances portuaires ultramarines	28
3. Soutenir le projet stratégique, outil primordial de la politique portuaire ultramarine	30
4. Clarifier l'exercice de la compétence réglementaire en matière de police portuaire	31
5. Examiner les conditions d'un commandement unique de la manutention dans les GPM.....	31
B - CONFORTER LES INSTALLATIONS PORTUAIRES	32
1. Valoriser la place de l'humain	32
2. Améliorer la connaissance et l'expertise environnementale	33
3. Améliorer les installations portuaires	34
4. Développer la desserte maritime des Outre-mer.....	35
5. Crédibiliser le financement des projets portuaires ultramarins	37
6. Mieux prendre en compte les risques sanitaires	37
7. Optimiser les outils de gestion de la communication portuaire ...	38
C - DYNAMISER LE DÉVELOPPEMENT DES OUTRE-MER GRÂCE À LEURS PORTS.....	38
1. Actualiser la stratégie portuaire Outre-mer.....	39
2. Soutenir les filières portuaires créatrices d'activité économique dans les Outre-mer	39
3. Permettre l'agrandissement des capacités foncières des ports ultramarins.....	40
4. Conforter la concurrence	42
5. Lutter contre la vie chère dans les territoires ultramarins	42
D - RENFORCER LA COOPÉRATION RÉGIONALE DES PORTS ULTRAMARINS	43
1. Conforter l'action du Conseil de coordination interportuaire Antilles-Guyane (CCIAG) et créer des instances équivalentes pour les ports ultramarins de l'Océan indien et du Pacifique	43
2. Mettre en réseau des ports ultramarins par bassin	45
CONCLUSION.....	47

ANNEXES.....	49
Annexe 1 : liste des membres de la délégation à l’Outre-mer à la date du vote ..	51
Annexe 2 : liste des personnalités auditionnées en délégation ou reçues en entretien par le rapporteur	53
Annexe 3 : les acteurs des ports	61
Annexe 4 : références bibliographiques	65
TABLE DES SIGLES	67
LISTE DES ILLUSTRATIONS.....	69

Le 24 juin 2014, le Bureau du Conseil économique, social et environnemental (CESE) a confié à la délégation à l’Outre-mer la préparation d’une étude intitulée *Les ports ultramarins au carrefour des échanges mondiaux*. La délégation, présidée par M. Gérard Grignon, a désigné M. Rémy-Louis Budoc comme rapporteur.

Soumise le 7 juillet 2015 à la validation du Bureau, ses membres ont décidé, à l’unanimité, de transformer l’étude en rapport et projet d’avis.

1

SYNTHÈSE

2 Malgré la globalisation du trafic maritime, les ports ultramarins doivent
 3 rester des acteurs du bien-être des populations locales, capables d'organiser les
 4 rendez-vous des navires et des marchandises ou des passagers sur leurs quais et
 5 de générer de la valeur ajoutée. Dans cette perspective, ils doivent montrer leur
 6 capacité à innover à distance, à densifier les activités qu'ils génèrent et les
 7 étendre. Grâce à une gouvernance de qualité, ils doivent aussi conforter leur
 8 attractivité pour répondre aux mutations du trafic maritime mondial et devenir de
 9 vrais relais de croissance pour la France mais aussi l'Union européenne (UE)¹.

10 **LES PRÉCONISATIONS DU CESE**11 **A - CONFORTER LA GOUVERNANCE DES PORTS ULTRAMARINS**

12 Pour atteindre cet objectif, le CESE préconise :

- 13 • **que les GPM soient clairement identifiés par l'ensemble des acteurs**
 14 **et dans le Code des transports afin d'éviter toute ambiguïté quant**
 15 **à leur statut vis-à-vis des tiers ; considérant que le Code des ports,**
 16 **à la suite de la réforme portuaire, a qualifié les Grands ports**
 17 **maritimes (GPM) d'établissements publics de l'État et n'a pas**
 18 **précisé s'ils étaient des Établissements publics administratifs**
 19 **(EPA) ou des Établissements publics industriels et commerciaux**
 20 **(EPIC) ;**
- 21 • **que les Grands ports maritimes ultramarins peuvent évoluer**
 22 **ultérieurement, en fonction du contexte, vers des établissements**
 23 **publics locaux une fois les nouvelles structures mises en place et**
 24 **stabilisées étant donné les nouvelles compétences pouvant être**
 25 **attribuées aux collectivités en matière portuaire ;**
- 26 • **que les Chambres de commerce et d'industrie (CCI) d'Outre-mer**
 27 **puissent désigner leurs représentants, chefs d'entreprises, sans**
 28 **être soumis aux instances politiques, dès lors qu'ils sont proposés**
 29 **par leur Assemblée délibérante ;**
- 30 • **que dans le Code des transports, le rôle dévolu au Président du**
 31 **Directoire soit renforcé dans le domaine du développement**
 32 **économique et de la promotion commerciale des ports**
 33 **ultramarins, car il lui revient de donner l'impulsion d'ensemble à**
 34 **la compétitivité et au dynamisme commercial du port, sans**
 35 **exonérer les entreprises gérant les terminaux de leurs**
 36 **responsabilités ;**

¹ Ce projet d'avis est complémentaire du rapport adopté par la délégation, le 23 juin 2015.

- 1 • que le ministère des Transports clarifie et précise les titres et
2 fonctions des deux membres chargés d'assister le Président du
3 Directoire, compte tenu des éminentes et lourdes responsabilités
4 que leur confie le Code des transports ;
- 5 • que le Conseil de développement des GPM ultramarins joue
6 pleinement son rôle d'instance de concertation et ne soit pas
7 considéré comme une simple chambre d'enregistrement. Une
8 évaluation du fonctionnement de cette instance doit être réalisée
9 avant son renouvellement afin de revoir, si nécessaire, sa
10 composition en s'appuyant sur les piliers économique, social et
11 environnemental – en s'inspirant des instances de concertation
12 existantes de type Grenelle de l'environnement -, notamment pour
13 assurer une représentation suffisante des salariés et du monde
14 associatif agréé et de la recherche ;
- 15 • au moment où le gouvernement de Nouvelle-Calédonie s'engage à
16 mettre en place une démarche d'évaluation de la tutelle de ses
17 28 établissements publics, d'y inclure celle du port autonome, afin
18 de dégager les axes de réformes souhaitables en termes de
19 gouvernance et d'organisation. La même initiative en matière
20 portuaire doit être prise par le gouvernement de Polynésie
21 française ;
- 22 • que l'État soutienne l'existence du projet stratégique des Grands
23 ports maritimes ultramarins ; de demander une définition plus
24 précise de sa nature et particulièrement du mode de consultation
25 et de participation devant précéder son établissement ; de
26 recommander sa révision à mi-mandat dans une version allégée
27 d'approbation. Enfin il préconise qu'en fin de mandature, un
28 compte rendu d'exécution du projet stratégique soit voté par le
29 Conseil de surveillance, le Conseil de développement et le Comité
30 d'établissement ;
- 31 • que l'État mette en place tous les conseils maritimes ultramarins et
32 que ces derniers définissent leurs schémas directeurs. Il préconise
33 que le projet stratégique des Grands ports maritimes ultramarins
34 soit cohérent avec ces futurs schémas ;
- 35 • que la compétence régaliennne en matière de police portuaire soit
36 clairement exercée par le représentant de l'État dans le territoire
37 comme auparavant, avec une délégation au Directoire des Grands
38 ports maritimes, afin de ne pas envoyer un message ambigu à la
39 communauté portuaire dans ce domaine sans que le statut des
40 personnels de commandement concernés soit modifié ;
- 41 • ne souhaitant pas arrêter une position définitive concernant
42 l'avancée vers un commandement unique en cours de discussion,

1 que le ministre des Transports et la ministre des Outre-mer
 2 organisent une large concertation avec les autres ministères
 3 concernés, les Directeurs généraux des ports, tout en associant
 4 l'ensemble des armateurs, les organisations représentatives des
 5 salariés, concernés par la desserte maritime des ports de
 6 l'Atlantique et de l'océan Indien.

7 B - CONFORTER LES INSTALLATIONS PORTUAIRES

8 À cette fin, le CESE préconise :

- 9 • qu'en matière sociale, les ports ultramarins veillent, avec les
 10 représentants des personnels, à la formation et à la promotion des
 11 personnels notamment dans le cadre de l'émergence de nouveaux
 12 métiers, en particulier suite à la réforme portuaire ;
- 13 • de promouvoir la mixité et l'égalité tant au niveau du personnel
 14 terrestre qu'au niveau du personnel naviguant. Les textes relatifs
 15 à la formation maritime évoluant fortement au niveau
 16 international, tant pour le transport, le commerce que pour la
 17 pêche, le CESE préconise de soutenir ces évolutions afin que les
 18 négociations aboutissent à des textes valorisant au plan social pour
 19 les salariés ;
- 20 • la poursuite des négociations sur le statut des dockers dans les
 21 départements d'Outre-mer (DOM)² et la catégorie des ports
 22 concernés, afin que les acteurs locaux de la manutention puissent
 23 s'organiser en conséquence ;
- 24 • que les négociations sur la pénibilité dans les ports se poursuivent
 25 dans la branche en tenant compte des particularités ultramarines.
 26 De façon générale, toute évolution du statut des personnels et de la
 27 convention collective doit faire l'objet d'un dialogue social ;
- 28 • que les efforts d'inventaire et de recherche concernant la
 29 biodiversité et les services rendus par les écosystèmes marins et
 30 terrestres doivent être poursuivis prioritairement afin d'éclairer
 31 utilement les parties prenantes des projets stratégiques ;
- 32 • le renforcement de l'expertise des ports ultramarins et des bureaux
 33 d'étude associés en matière environnementale et de façon générale
 34 la déclinaison ainsi que la meilleure prise en compte des
 35 propositions du rapport du Conseil général de l'économie, de
 36 l'industrie, de l'énergie et des technologies (CGEIET) CGEDD
 37 d'octobre 2013 sur « *la mise en œuvre des projets portuaires pour y*

² Pour mémoire, le volet réglementaire du Code des transports concernant les dockers n'a pas été étendu à l'Outre-mer. Une proposition de loi tendant à consolider et clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes est en cours d'examen au Parlement.

- 1 *développer durablement les activités logistiques et industrielles* » en
2 les adaptant au contexte des ports ultramarins ;
- 3 • une mutualisation de l'expertise environnementale, entre les ports
4 ultramarins quel que soit leur statut, dans chaque bassin maritime
5 tout en préservant leurs spécificités ;
- 6 • que le Conseil des réformes stratégiques polynésien soit renforcé
7 dans ses prérogatives et ses possibilités de partenariat avec le
8 CGEDD et l'Autorité environnementale (Ae) pour émettre des avis
9 circonstanciés sur l'impact environnemental des grands projets
10 portuaires. Une telle démarche pourrait être initiée également en
11 Nouvelle-Calédonie à l'initiative du Gouvernement local, en
12 associant étroitement les Provinces dont c'est la compétence dans
13 ce territoire ;
- 14 • que la modernisation des installations portuaires tienne compte des
15 normes environnementales de par leur incidence positive sur les
16 écosystèmes marins. Il recommande d'évaluer les dispositifs
17 existants au regard de la législation et d'engager les actions
18 nécessaires à leur mise en œuvre ou leur mise à niveau dans les
19 meilleurs délais ;
- 20 • que la Direction générale des infrastructures des transports et de la
21 mer (DGITM) et les ports ultramarins anticipent les évolutions de
22 la réglementation en matière de performance environnementale et
23 de combustibles de substitution ainsi que les investissements et les
24 moyens financiers nécessaires à sa mise en œuvre ;
- 25 • que les risques associés, prioritairement la vulnérabilité aux
26 événements extrêmes, soient bien pris en compte dans la
27 conception des infrastructures portuaires de long terme,
28 notamment en intégrant l'adaptation dans les cahiers des charges
29 en fonction du cycle de vie des différents éléments du projet
30 d'infrastructure ;
- 31 • de maintenir des lignes maritimes régulières directes pour que les
32 territoires ultramarins soient approvisionnés dans de bonnes
33 conditions et maintiennent leur capacité d'exporter, notamment
34 des produits agricoles comme la banane ;
- 35 • que les deux GPM des Antilles développent toutes initiatives de
36 nature à renforcer leur complémentarité et leur interportualité
37 face à la concurrence des autres ports de la zone pour attirer vers
38 eux plus de porte-conteneurs et plus de navires de croisières ;
- 39 • la poursuite des études relatives au projet de plateforme portuaire
40 off-shore multi usage en Guyane ;
- 41 • dans l'océan Indien de maintenir Port-Réunion comme port de
42 première touchée dans le trafic conteneurisé Nord-Sud, de

- 1 **garantir l’approvisionnement de Mayotte dans des conditions de**
 2 **sécurité, de coûts et de régularité acceptables, de conforter le rôle**
 3 **du port de Longoni comme plateforme de desserte sous-régionale**
 4 **des Comores et du nord de Madagascar ;**
- 5 • **que dans le cadre de l’évolution de la manutention à Mayotte, les**
 6 **autorités portuaires soient vigilantes sur la situation de l’emploi**
 7 **dans le port et exercent leurs responsabilités de tutelle afin que les**
 8 **dispositions d’ordre public en matière sociale soient respectées, en**
 9 **particulier le respect et l’extension des conventions collectives ;**
 - 10 • **que la DGITM, les Autorités portuaires, les gouvernements locaux**
 11 **des territoires, le ministère des Outre-mer, et tout acteur concerné**
 12 **par les problématiques portuaires travaillent à l’élaboration, au**
 13 **titre du « Plan Juncker », d’un grand plan d’investissement dans**
 14 **les ports ultramarins européens ou associés à l’Europe. Ce grand**
 15 **plan d’investissement serait proposé à la Commission**
 16 **européenne ;**
 - 17 • **que l’évaluation prévue des dispositifs fiscaux et douaniers**
 18 **dérogatoires en vigueur dans les Outre-mer soit effectivement**
 19 **réalisée afin d’anticiper la suite à leur donner notamment pour**
 20 **renforcer l’attractivité des ports ultramarins ;**
 - 21 • **que soient étudiées et testées des procédures adaptées à des**
 22 **contrôles ponctuels dans les DOM, avec l’expertise du service**
 23 **d’inspection vétérinaire et phytosanitaire de l’État ;**
 - 24 • **la mise à jour des arrêtés du Gouvernement de Polynésie française**
 25 **actant le rôle de la police phytosanitaire pour la manipulation des**
 26 **conteneurs en fumigation³ ;**
 - 27 • **que les Autorités des ports d’Outre-mer impulsent la mise en place**
 28 **et le fonctionnement optimal de l’outil de communication intitulé**
 29 ***Cargo Community Sytem AP+*. Plus généralement, dans le cadre**
 30 **des *Ports Community System* (PCS), le CESE préconise une**
 31 **approche multisite dans laquelle les Autorités portuaires**
 32 **pourraient, s’agissant des ports européens, initier une démarche**
 33 **d’insertion régionale au travers du *Caribbean Community and***
 34 ***Common Market* (CARICOM) dans la Caraïbe et le Plateau des**
 35 **Guyanes, de la Commission de l’océan Indien ou du Forum des îles**
 36 **du Pacifique.**

³ Il faut noter que la loi du 17 juillet 2015 relative à l’actualisation du droit des Outre-mer donne des pouvoirs de fouille dans les ports aux agents agréés et assermentés de la Polynésie française, habilités à rechercher et constater les infractions pénales en matière d’alimentation, de santé publique vétérinaire et de protection des végétaux : cette mesure est importante du fait de la situation géographique et sanitaire de la Polynésie française qui reste un territoire vulnérable du fait de son étendue.

- 1 C - DYNAMISER LE DÉVELOPPEMENT DES OUTRE-MER GRÂCE À LEURS PORTS
2 Pour atteindre cet objectif, le CESE préconise :
- 3 • que la stratégie portuaire de l'État en Outre-mer soit actualisée et
4 déclinée suite à la mise en place des projets stratégiques des GPM
5 ultramarins afin de prendre en considération les problématiques
6 sociales et environnementales ;
 - 7 • que les filières « tourisme de plaisance et de croisière » mais aussi
8 « réparation navale » soient valorisées Outre-mer, dans un but de
9 création d'emplois et de valeur ajoutée locale. Il préconise qu'en
10 Polynésie française, dans le cadre du Contrat de restructuration
11 des sites de défense (CRSD), les potentialités de développement de
12 la réparation navale soient clarifiées pour plus de visibilité ;
 - 13 • conformément à la décision récente du Gouvernement de la
14 Polynésie française, que la création d'un hub de pêche à Faratea
15 soit mise en œuvre. Les potentialités des îles Marquises doivent
16 également être valorisées ;
 - 17 • de prévoir des dispositifs d'aide au renouvellement des flottes
18 chargées d'assurer la continuité territoriale dans les territoires
19 ultramarins afin notamment de favoriser les navires les moins
20 polluants ;
 - 21 • que les Autorités portuaires portent une attention particulière à
22 l'activité de cabotage commercial de marchandises pour
23 contribuer à sa prospérité et sa pérennité. Il préconise qu'une
24 mission d'étude soit lancée pour analyser sous l'angle technique,
25 socio-économique, environnemental et financier la faisabilité de la
26 mise en place d'un système de connectivité par cabotage du
27 Plateau des Guyane à la Mer des Caraïbes ;
 - 28 • que les ports ultramarins s'inscrivent dans la réflexion des
29 territoires sur les développements des énergies renouvelables, de
30 l'économie circulaire, et qu'ils participent aux pôles d'innovation
31 qui les concernent ;
 - 32 • que l'État, les ports et les collectivités territoriales concernées
33 s'associent afin de développer une planification en profondeur sur
34 un territoire plus vaste que les limites portuaires à travers tous les
35 dispositifs existants : Schéma de cohérence territoriale (SCOT),
36 Plans locaux d'urbanisme intercommunal (PLUI) (en tant que
37 personne publique associée) et/ou PIG, Opérations d'intérêt
38 national (OIN) ;
 - 39 • que les orientations régionales sur le développement des ports
40 puissent s'imposer, sous certaines conditions, aux schémas de
41 cohérence territoriale. Il préconise aussi d'accorder un droit de
42 préemption foncière à l'autorité portuaire, dès lors que le besoin

- 1 correspondant figure bien dans le projet stratégique officiellement
2 validé ;
- 3 • que les collectivités territoriales ultramarines bénéficiaires de la
4 taxe foncière soutiennent la compétitivité des ports en maintenant
5 le principe de leur exonération afin qu'aucune répartition de
6 l'impôt sur les entreprises occupant le domaine portuaire ne soit
7 appliquée ;
 - 8 • que la récente modification législative du Code général de la
9 propriété des personnes publiques (CGPPP)⁴ portant sur les
10 dispositions particulières propres à la Guyane (le 4° de l'article
11 L. 5142-1 du CGPPP) soit accompagnée de dispositions claires, qui
12 concernent tous les GPM ultramarins, pour faciliter et accélérer
13 les négociations avec France Domaine dans le cadre de la mise à
14 disposition du foncier nécessaire à l'accomplissement de leurs
15 missions de service public portuaire ;
 - 16 • de renforcer les pratiques de transparence entre les armateurs et
17 d'être vigilant sur les conditions de la concurrence⁵ sur les liaisons
18 maritimes touchant les Outre-mer, notamment lors de partages de
19 capacités sur des navires affrétés par une seule compagnie,
20 essentiellement, la CMA CGM ;
 - 21 • le lancement d'une étude comparative portant sur les coûts pour
22 l'ensemble des ports ultramarins en veillant à la transposabilité de
23 la méthode utilisée. Ces travaux devraient, dans un premier temps,
24 s'appuyer sur la grille d'analyse de l'étude de 2003 pour les ports
25 Antillo-Guyanais, afin d'actualiser les données et d'analyser les
26 évolutions. Les Observatoires des prix, des marges et des revenus
27 (OPMR) devraient disposer des moyens matériels et humains
28 suffisants pour atteindre cet objectif ce qui ne semble pas être le
29 cas aujourd'hui ;
 - 30 • que ce type d'étude comparative soit clairement inscrit dans la
31 stratégie portuaire des Outre-mer, et que les Conseils de
32 développement des GPM ou les conseils portuaires des autres
33 ports soient clairement associés ;
 - 34 • que les OPMR partent de la notion de juste prix pour tenter de
35 démontrer en comparatif sur plusieurs années, si réellement le
36 pouvoir d'achat a baissé ou augmenté en valeur absolue et en
37 valeur relative.

⁴ Amendement du sénateur Georges Patient introduit dans la loi adoptée le 17 juillet 2015 relative à l'actualisation du droit des Outre-mer.

⁵ Autorité de la concurrence, Décision n° 13-D-15 du 25 juin 2013 de relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur du transport maritime de fret entre l'Europe du Nord et les Antilles françaises.

- 1 D - RENFORCER LA COOPÉRATION RÉGIONALE DES PORTS ULTRAMARINS
2 Pour atteindre cet objectif, le CESE préconise :
- 3 • **que le Conseil de coordination interportuaire Antilles-Guyane**
4 **(CCIAG) soit réellement un outil d'arbitrage et pas simplement un**
5 **lieu de compromis, et qu'il s'attelle à des sujets répondant aux**
6 **objectifs économiques et d'emploi de la réforme de 2012, afin**
7 **d'apporter de la lisibilité et de la force à l'élaboration d'une**
8 **politique interrégionale portuaire, avec une véritable planification**
9 **d'actions ;**
 - 10 • **que l'État associe les autorités portuaires de Saint-Barthélemy,**
11 **Saint-Martin et Saint-Pierre et Miquelon aux travaux du Conseil**
12 **de coordination interportuaire Antilles-Guyane, même s'ils n'ont**
13 **pas le statut de GPM. Il préconise également que le Conseil de**
14 **coordination interportuaire renforce la visibilité de ces ports au**
15 **niveau international ;**
 - 16 • **la création d'une structure *sui generis* qui permettrait aux Autorités**
17 **portuaires de La Réunion et de Mayotte de se rencontrer pour**
18 **acter des positions communes sur des sujets portuaires**
19 **d'importance ;**
 - 20 • **aux gouvernements locaux de Wallis-et-Futuna, de Nouvelle-**
21 **Calédonie et de Polynésie française de créer leur propre Conseil de**
22 **coordination interportuaire autonome et commun compte tenu des**
23 **enjeux maritimes cruciaux dans cette région du monde en plein**
24 **développement ;**
 - 25 • **que les ports ultramarins amplifient leur participation active aux**
26 **réseaux d'échanges portuaires de leur bassin respectif afin de**
27 **renforcer leur intégration maritime dans leur zone d'influence.**

1

INTRODUCTION

2 Le commerce maritime assure près de 90 % des échanges mondiaux. La
3 mondialisation des échanges donne en particulier la prépondérance aux navires
4 pour le transport de marchandises classiques, pondéreuses ou manufacturées.
5 Dans ce contexte, la France dispose d'atouts maritimes indiscutables : jouissant
6 de deux façades maritimes en Europe et de la deuxième zone économique
7 exclusive (ZEE), derrière les États-Unis, grâce principalement à ses territoires
8 ultramarins, elle se situe au centre des échanges en Europe et au carrefour des
9 grandes routes maritimes mondiales.

10 Du fait de leurs caractéristiques géographiques, les Outre-mer sont très
11 dépendants du transport maritime, le transport aérien ne pouvant rivaliser ni en
12 termes de coûts, ni en termes de capacité de transport⁶. De plus malgré les
13 problèmes sanitaires liés notamment aux carburants des navires et à certaines
14 marchandises transportées, le transport maritime international est considéré
15 comme le plus « écologique » car le moins émetteur en gaz à effet de serre
16 (GES). Néanmoins, les décideurs ne songent pas instantanément aux ports dans
17 leur globalité et à la mer en général comme leviers de développement. Pourtant,
18 ces grandes infrastructures de développement local doivent assumer efficacement
19 une double fonction : logistique pour contribuer à la prospérité de l'économie et
20 stratégique pour faire des territoires ultramarins, des zones de croissance, en lien
21 avec leur environnement régional. Ces missions revêtent une importance toute
22 particulière pour les ports ultramarins où transitent environ 95 % des échanges de
23 marchandises destinées à la consommation intérieure et qui devront se
24 positionner au carrefour des échanges mondiaux dans les océans Atlantique,
25 Pacifique et Indien, pour continuer à jouer un rôle majeur dans les économies
26 locales. Les ports ultramarins mettent aussi en œuvre une mission d'intérêt
27 général dont la continuité territoriale, déclinée en fonction des collectivités
28 concernées. Relevant de l'État, des gouvernements locaux ou des collectivités
29 locales, leur importance stratégique locale, nationale et internationale,
30 notamment européenne est à souligner, à l'interface entre les grands océans.

31 À ce jour, l'identité maritime des ports ultramarins reste fortement marquée
32 par l'économie de comptoir : ils sont malgré eux, le reflet même du modèle
33 économique ultramarin de croissance sans compétitivité dans lequel ils
34 bénéficient d'une rente de situation du fait notamment de leur position dans un
35 espace plutôt privilégié. Dans un système mondialisé qui redistribue les cartes,
36 les routes des échanges et les chemins de la prospérité, ces rentes de situation
37 sont fragiles, précaires et révocables. À titre d'exemple, en termes opérationnels
38 et commerciaux, l'élargissement du canal de Panama, prévu en 2016, introduira,

⁶ Par exemple, un Boeing 747 cargo peut transporter 110 tonnes de fret, soit 8 conteneurs Équivalent Vingt Pieds (EVP), soit environ 14 tonnes de poids moyen/EVP selon les critères professionnels.

1 à partir de son achèvement, une rupture dans les capacités de transit des
2 acheminements maritimes entre les océans Pacifique et Atlantique.
3 L'augmentation de son gabarit impliquera la création, autour de quelques
4 réseaux en étoile ou « hubs » à l'instar des « hubs » du secteur aérien, d'un
5 réseau de *feederings*⁷ important couvrant l'ensemble de l'espace régional. Il n'y a
6 pas de réels exemples en Europe de phénomènes équivalents. Le développement
7 d'un tel réseau doit permettre de faciliter la croissance des relations économiques
8 avec les territoires voisins en facilitant les échanges de proximité. Mais il peut
9 aussi être porteur de risques pour le maintien de liaisons maritimes directes entre
10 les territoires ultramarins du Pacifique et de l'Atlantique et l'Europe par
11 exemple.

12 Malgré la globalisation du trafic maritime, les ports ultramarins doivent
13 rester des acteurs du bien-être des populations locales, capables d'organiser les
14 rendez-vous des navires et des marchandises ou des passagers sur leurs quais et
15 de générer de la valeur ajoutée. Dans cette perspective, ils doivent montrer leur
16 capacité à innover à distance, à densifier les activités qu'ils génèrent et les
17 étendre. Grâce à une gouvernance de qualité, ils doivent aussi conforter leur
18 attractivité pour répondre aux mutations du trafic maritime mondial et devenir de
19 vrais relais de croissance pour la France mais aussi l'Union européenne (UE)⁸.

20

⁷ Collecte par plusieurs petits navires (feeders) du fret dans plusieurs ports pour l'amener vers un port dit de transbordement (hub) où il est chargé sur des navires transocéaniques. À l'inverse, il peut s'agir de la collecte du fret à partir des ports de transbordement afin d'éclater la marchandise vers d'autres ports.

⁸ Ce projet d'avis est complémentaire du rapport adopté par la délégation, le 23 juin 2015.

1 **I - LE CONTEXTE LOCAL ET MONDIAL D'ÉVOLUTION DES PORTS**
 2 **ULTRAMARINS**

3 Par leur présence dans les océans Atlantique, Pacifique et Indien, les ports
 4 ultramarins bénéficient d'un positionnement géostratégique au plus près des
 5 grandes routes de transport maritime mondial. En outre, la situation insulaire de
 6 tous les Outre-mer - ou « quasi insulaire » pour la Guyane - confère aux ports une
 7 place centrale dans leurs possibilités de développement économique, social et
 8 environnemental. Enfin, dans un contexte global de crise et de profondes
 9 mutations, les défis que doivent relever les ports ultramarins sont multiples et
 10 complexes.

11 **A - LES PORTS ULTRAMARINS, MOTEURS DE DÉVELOPPEMENT DANS DES**
 12 **TERRITOIRES GLOBALEMENT EN RETARD ET EN CRISE**

13 **1. Des territoires ultramarins globalement en retard et en crise**

14 La très grande diversité géographique, humaine et sociale des Outre-mer a
 15 pour conséquence que le mouvement global de rattrapage par rapport à la
 16 métropole, aussi bien en termes de Produit intérieur brut (PIB) qu'en Indice de
 17 développement humain (IDH), est différent d'un territoire à l'autre, même si la
 18 situation de chacun est favorable par rapport aux pays avoisinants. Ainsi, avec
 19 leurs IDH élevés, les territoires ultramarins apparaissent comme des îlots de
 20 développement dans leur environnement régional respectif. À ce titre, la
 21 présence d'infrastructures de santé de meilleure qualité que dans les pays voisins
 22 est l'un des facteurs favorables à l'attrait de ces territoires, notamment pour le
 23 tourisme et l'activité de croisière. Toutefois, le niveau de l'IDH des Outre-mer
 24 est plutôt tiré à la hausse par sa dimension sociale et à la baisse par sa dimension
 25 économique. Ce déséquilibre souligne la nécessité de favoriser le développement
 26 économique des Outre-mer et d'analyser comment les activités portuaires
 27 pourraient y contribuer.

28 En outre, les économies des territoires ultramarins sont marquées par des
 29 taux de chômage structurellement élevés car supérieurs à la moyenne
 30 métropolitaine depuis plus d'une décennie et le demeurent quel que soit le taux
 31 de croissance de ces économies - à l'exception de Saint-Barthélemy et de Saint-
 32 Pierre et Miquelon -. Le développement de l'activité des ports pourrait créer de
 33 nombreux emplois directs et indirects. En outre, l'économie portuaire est très
 34 diversifiée tant dans la nature des entreprises que dans les qualifications requises
 35 pour les salariés. Les acteurs économiques ont coutume de dire qu'ils recrutent
 36 des salariés de « Bac -5 » jusqu'à « Bac +5 ».

37 À l'instar de la majorité des économies insulaires, les économies des
 38 Outre-mer ont massivement recours à l'importation pour leurs
 39 approvisionnements en biens et en matières premières. En raison de l'étroitesse
 40 de leur territoire et de la taille réduite de leur marché, ils peinent à développer

1 une production locale en substitution aux importations et des exportations
 2 compétitives. Leur balance commerciale est par conséquent structurellement
 3 déficitaire et leurs taux de couverture⁹ sont faibles. Pour la plupart des ports
 4 ultramarins, cette situation se traduit notamment par l'arrivée de conteneurs
 5 pleins et le départ de conteneurs quasiment vides faute d'exportations.

6 Les départements d'Outre-mer connaissent depuis plusieurs années, et
 7 notamment depuis l'hiver 2008-2009, des crises sociales déclenchées par des
 8 protestations contre la « vie chère ». La « cherté » de la vie caractérise également
 9 les collectivités d'Outre-mer et la Nouvelle-Calédonie. En effet, les niveaux des
 10 prix dans les Outre-mer restent globalement supérieurs à ceux de l'hexagone¹⁰.
 11 En réponse à ces difficultés, l'État a institué des mesures visant à corriger les
 12 imperfections de la concurrence et à contribuer à la régulation des prix. En 2012,
 13 la loi relative à la régulation économique Outre-mer est venue renforcer le
 14 pouvoir d'intervention de l'État et de l'Autorité de la concurrence en matière de
 15 régulation des prix et de concentration, encadrer certains prix
 16 (télécommunications, tarifs bancaires), mais également promouvoir des accords
 17 de modération des prix (bouclier qualité-prix - BQP) et renforcer la connaissance
 18 de la formation des prix en transformant les observatoires des prix et des revenus
 19 en Observatoire des prix, des marges et des revenus (OPMR). En raison de
 20 l'éloignement géographique, le coût du fret maritime représente potentiellement
 21 une source de majoration des prix ultramarins. « *Ce coût du fret maritime dépend*
 22 *des éléments de coûts commerciaux liés au transport maritime de marchandises*
 23 *et de l'état du marché de transport selon les destinations Outre-mer* »¹¹. Les
 24 principales composantes du fret maritime se répartiraient de la manière suivante :
 25 les modalités de transport (vrac et marchandises conditionnées ou conteneur),
 26 valeur de la marchandise, nature du transport, rabais et ristournes, frais de
 27 manutention, supplément de fret, etc. Le poids du fret représenterait, le plus
 28 souvent, de 5 à 10 % du prix de vente au consommateur des produits, auxquels
 29 s'ajouteraient ensuite les frais divers liés à la manutention.

30 **2. Les ports et leurs principaux acteurs**

31 Dans ce contexte économique et social difficile, les ports au travers des
 32 flux commerciaux qu'ils génèrent - en moyenne plus de 90 % des échanges
 33 import-export -, jouent un rôle incontournable dans la croissance économique

⁹ Le taux de couverture du commerce extérieur est le rapport entre la valeur des exportations et celle des importations entre deux pays ou deux zones. Il peut être relatif à un produit ou à l'ensemble des échanges de produits (biens et services). La différence entre ces deux valeurs est appelée solde du commerce extérieur. Le taux de couverture permet de mesurer l'indépendance économique du territoire.

¹⁰ Berthier Jean-Pierre, Lhéritier Jean-Louis et Petit Gérald, « Comparaison des prix entre les DOM et la métropole en 2010 », Département des prix à la consommation, des ressources et des conditions de vie des ménages, INSEE, n° 1304, juillet 2010. La mise à jour de cette analyse est prévue au dernier trimestre 2015 selon le Conseil national de l'information statistique.

¹¹ Berthelot Chantal, députée de Guyane, (sous la direction de), *Rapport biennal 2013-2014 de la Commission nationale d'évaluation des politiques de l'État Outre-mer*, p. 122.

1 des territoires ultramarins : l'évolution du trafic portuaire étant un indicateur de
 2 l'évolution des recettes fiscales, du commerce, des transports, des autres services
 3 et donc de la création de richesses en général¹² tant au plan quantitatif - avec un
 4 accent sur l'emploi - et qualitatif.

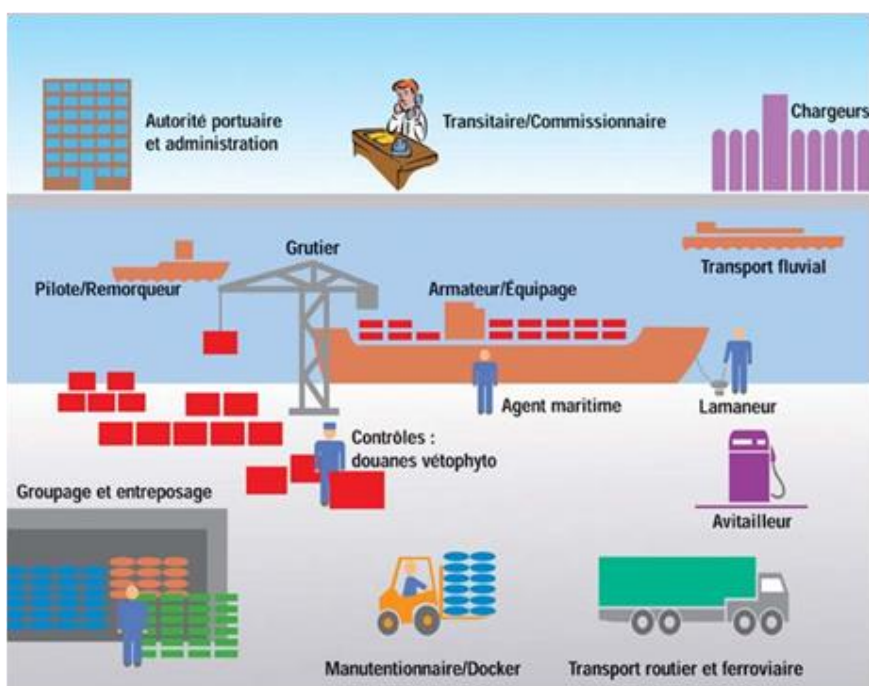
5 Le fonctionnement de ces grandes infrastructures est assuré par une
 6 diversité d'acteurs qui, chacun à son niveau, joue un rôle essentiel. Les acteurs
 7 portuaires sont divers en fonction non seulement du statut du territoire mais
 8 également du statut du port lui-même, qui en définira le mode de gestion et
 9 d'administration.

10 Les acteurs institutionnels dont disposent les ports ultramarins au niveau
 11 national sont des organismes fédérateurs de leurs intérêts communs. Au sein du
 12 ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie (MEDDE), la
 13 **Direction générale des infrastructures des transports et de la mer** (DGITM)
 14 est en charge de l'ensemble des sujets relatifs aux transports terrestres et
 15 maritimes et à la planification des aéroports, à l'exception de la sécurité routière.
 16 Pour autant, au niveau des ports ultramarins, cette importante direction
 17 ministérielle n'a compétence que pour les questions qui concernent les grands
 18 ports maritimes et fluviaux relevant de l'État. Les directeurs généraux des
 19 Grands ports maritimes (GPM) de métropole et d'Outre-mer s'y réunissent
 20 régulièrement. **L'Union des ports de France** (UPF) est la fédération
 21 professionnelle des ports de France. Elle regroupe une cinquantaine
 22 d'établissements publics ou sociétés gestionnaires de ports et représente ainsi la
 23 totalité des ports de commerce et la grande majorité des ports de pêche français
 24 tant en métropole qu'en Outre-mer. Au sein de l'UPF, la Commission des ports
 25 d'Outre-mer (CPOM) traite de la politique de l'État Outre-mer et de la politique
 26 européenne vis-à-vis des zones ultramarines. Sur le terrain, au niveau de chaque
 27 plateforme portuaire, on trouve une **Union maritime et portuaire** (UMEP)
 28 organisée selon les statuts d'une association loi 1901 qui est une fédération des
 29 groupements et organisations d'entreprises rassemblant les intérêts amont et aval
 30 de son port d'implantation avec pour vocation première la défense des intérêts
 31 communs des clients, usagers ou entrepreneurs qui contribuent au
 32 développement du port. Elle est une force de propositions pour assurer la
 33 promotion de la place portuaire dans la région, en France et sur le plan
 34 international. **Les Clusters maritimes territoriaux** peuvent être définis comme
 35 un réseau d'entreprises, d'organismes, de personnes physiques et d'institutions
 36 réunies autour d'une thématique : la mer. Il s'agit de trouver les synergies et de
 37 créer de la valeur ajoutée. Sont donc concernées toutes les entreprises,
 38 associations (initiatives et projets) qui travaillent avec la mer, pour la mer, dans
 39 la mer et sur la mer. Globalement les Clusters ultramarins se cherchent un espace
 40 au sein de la communauté portuaire et sont le plus souvent en cours de
 41 constitution ou d'organisation.

¹² Hounsinou Carlos et Roukayath Amoussa, *Étude de la participation du port de Cotonou à l'essor économique du Bénin*, École nationale d'économie appliquée et de management (ENEAM), 2009.

1 Espace de transit et lieu de rendez-vous des navires, des marchandises et
 2 des passagers, le port est une zone géographique, un espace naturel, une
 3 communauté de professionnels, une zone industrielle et logistique, ainsi qu'un
 4 lieu d'échanges et d'informations. La communauté portuaire est composée d'une
 5 multiplicité d'acteurs socio-économiques qui donne vie à l'espace portuaire : les
 6 clients du port - armateurs et chargeurs -, les services aux navires - opérations
 7 d'accostage et de sécurité, interventions à terre -, les services à la marchandise -
 8 intermédiaires, manutention, services divers -, des acteurs publics - gestionnaires
 9 de port, services administratifs et de contrôle. L'implication de la communauté
 10 portuaire est essentielle pour mettre en œuvre une démarche de performance
 11 globale économique, sociale et environnementale pour le développement du port,
 12 dans un contexte de mondialisation et de concurrence exacerbée. Quelle que soit
 13 leur taille, les ports ultramarins bénéficient de l'implantation de deux grands
 14 armateurs français de stature mondiale : la Compagnie maritime d'affrètement-
 15 Compagnie générale maritime (CMA CGM) et la compagnie Marseille Fret
 16 (MARFRET).

17 Schéma 1 : les principaux acteurs portuaires



18

19 Source : Union des ports de France.

1 **3. L'activité des ports ultramarins, grandes infrastructures de**
2 **développement local**

3 Les ports ont vocation à accueillir les activités essentielles dans le secteur
4 portuaire ou contribuant au développement économique des territoires. En effet,
5 dans les Outre-mer, du fait de l'insularité, les installations portuaires représentent
6 un élément essentiel de la compétitivité des territoires et de la création de valeur.
7 La plupart des matières premières, des produits énergétiques, des biens
8 intermédiaires et des biens de consommation y transitent. Comme le soulignait le
9 CESE dans son avis consacré à l'extension du plateau continental¹³, les futures
10 activités générées par les ressources du sol et du sous-sol marins ouvrent aussi la
11 voie à de nouvelles activités portuaires.

12 Un décret du 13 mai 2014 a créé quatre bassins maritimes en application de
13 la loi de juillet 2010 dite « Grenelle 2 »¹⁴, correspondant aux littoraux et aux
14 eaux sous souveraineté ou juridiction française : **le bassin « Antilles »** bordant la
15 Martinique, la Guadeloupe, Saint-Martin et Saint-Barthélemy ; **le bassin « Sud**
16 **océan Indien »** bordant La Réunion, Mayotte et les Terres australes et
17 antarctiques françaises (TAAF) ; **le bassin « Guyane »** bordant la Guyane et **le**
18 **bassin « Saint-Pierre-et-Miquelon »** bordant l'archipel de Saint-Pierre-et-
19 Miquelon. Un conseil maritime ultramarin doit être mis en place pour chaque
20 bassin maritime et pour l'instant seule la Guyane a installé le sien en janvier
21 2015. Son rôle sera d'élaborer un véritable schéma directeur sur une zone allant
22 du littoral à la limite de la zone économique exclusive (ZEE) au large. Il s'agit de
23 territoires immenses sur lesquels les pouvoirs publics ont la responsabilité de
24 promouvoir une politique maritime intégrée. Ce décret ne concerne pas les
25 territoires ultramarins du Pacifique.

¹³ Grignon Gérard, *L'extension du plateau continental au-delà des 200 milles marins : un atout pour la France*, avis et rapport du CESE, Les éditions des Journaux officiels, n° 2013-22, octobre 2013, p. 39.

¹⁴ Cette loi oblige l'État à définir une stratégie nationale pour la mer et le littoral. Les conseils maritimes ultramarins ont été initiés dans le contexte du Sommet de la Terre à Rio (1992) – adoption du concept d'une gestion intégrée des zones côtières (GIZC) –, du Livre vert en Europe (2006) – ouverture d'un débat pour une politique maritime communautaire –, de la proposition de la Commission au Parlement (2007) d'une politique maritime intégrée pour l'UE, de la Directive cadre « stratégie pour le milieu marin » (2008) : concept « eaux européennes, fixation de l'objectif d'un bon état écologique des eaux en Europe pour 2020 ».

1 Tableau 1 : trafic portuaire dans les DCOM *

2013	Marchandises**
<i>Bassin Caraïbe</i>	
Guadeloupe	3 623,5
Martinique	2 879,0
Saint-Barthélemy	45****
Saint-Martin	221,3
<i>Bassin Guyane (Amazonie)</i>	
Guyane	657,9
<i>Bassin St-P-M (Atlantique nord)</i>	
Saint-Pierre-et-Miquelon	ND
<i>Bassin sud océan Indien</i>	
La Réunion	4 016,9
Mayotte	725,0
<i>Bassin Pacifique</i>	
Nouvelle-Calédonie	5 199,5
Polynésie française	1 314,7
Wallis-et-Futuna	ND
Total DCOM	18 682,8
France entière	342 038,0
DCOM***/France	5,45 %

2
3 * Départements et collectivités d’Outre-mer (DCOM). Milliers de tonnes / ** Marchandises
4 embarquées ou débarquées, incluant le transbordement, fret international (hors trafic intérieur) /
5 *** Hors Saint-Barthélemy, Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis et Futuna (1 % de la population des
6 Outre-mer en 2013; 0,042 % de la population française) / **** Estimation.

7 Le tourisme est aussi un secteur important pour le développement
8 économique des Outre-mer, en particulier le secteur de la croisière en
9 progression ces dernières années dans plusieurs régions du monde comprenant
10 des territoires ultramarins. Certains ports ultramarins ont également un rôle
11 important dans le transport des habitants inter et intra-îles. Enfin, les activités
12 portuaires d’entretien et de réparation navales sont aussi présentes dans de
13 nombreux ports et sont susceptibles d’être dynamisées pour répondre à la
14 demande locale notamment en matière de plaisance.

15 B - LES LEVIERS DE LA GOUVERNANCE DES PORTS ULTRAMARINS

16 Au sens institutionnel, le port est une institution chargée d’exercer deux
17 catégories de compétences à savoir : les activités régaliennes et les activités
18 commerciales ou « industrielles ».

19 Comme le constate la Commission européenne dans sa communication
20 intitulée *Les ports : un moteur pour la croissance*, « *La diversité des modèles de*
21 *gouvernance et des structures de propriété est une caractéristique importante du*
22 *système portuaire européen, et il n’y a pas deux ports qui fonctionnent*
23 *exactement de la même manière. La politique portuaire européenne respecte*
24 *cette diversité et ne cherche pas à imposer un modèle unique pour tous les*
25 *ports* »¹⁵.

¹⁵ Commission européenne, *Les ports : un moteur pour la croissance*, communication COM (2013), 295 final, 23 mai 2013, p. 6.

1 **1. Des politiques publiques à mettre en œuvre**

2 Par le biais de sa stratégie nationale de relance portuaire annoncée en mai
3 2013, l'État entend placer les ports français au cœur de la chaîne logistique
4 d'approvisionnement des territoires et faire des dessertes ferroviaires et fluviales
5 des ports, un point essentiel pour le développement des modes massifiés¹⁶. La
6 modernisation et la fiabilisation des dessertes restent un enjeu majeur pour le
7 développement des trafics portuaires.

8 Cette stratégie repose sur trois principaux piliers :

9 - logistique et inter-modalité. Il s'agit de mettre en place des offres de
10 transport de bout en bout fiables et compétitives, en rendant les modes massifiés
11 plus compétitifs pour développer le report modal et en fluidifiant le passage
12 portuaire des marchandises pour le rendre compétitif par rapport aux ports
13 européens ;

14 - développement industriel. Il s'agit de valoriser la situation des ports par
15 un accès direct et interconnecté et de mettre en place des processus compétitifs
16 pour l'implantation d'industries ;

17 - aménagement des espaces. Il s'agit de consacrer le rôle nouveau des
18 ports dans la gestion intégrée de leurs espaces, dans toutes leurs composantes :
19 industrialo-portuaires, logistiques, naturels, terrestres et marins, sans négliger
20 l'interface ville-port.

21 Cette stratégie portuaire a une déclinaison pour les Outre-mer, rédigée dans
22 un document de référence en 2013. Elle procède de la volonté des pouvoirs
23 publics d'impulser une nouvelle dynamique portuaire après la mise en œuvre de
24 la réforme des ports d'Outre-mer relevant de l'État. Cette stratégie constitue une
25 nouvelle étape synonyme de relance pour ces ports. L'ambition des pouvoirs
26 publics est déclinée en six grands objectifs et vingt actions stratégiques.

27 **2. La gouvernance des ports ultramarins**

28 *2.1. La gouvernance dans les départements d'Outre-mer (DOM)*

29 Dans les DOM (à l'exception de Mayotte), la réforme portuaire de février
30 2012 porte sur des ports d'une « importance particulière (...) au regard des
31 enjeux du développement économique et de l'aménagement du territoire », qui
32 sont institués par décret en Conseil d'État¹⁷, à la date du 1^{er} janvier 2013.

33 Les Grands ports maritimes de Guyane, de Guadeloupe, de la Martinique et
34 de La Réunion se sont dotés de leur nouvelle gouvernance au printemps 2013.
35 Bien que leur fonctionnement soit adapté aux spécificités ultramarines, ils sont
36 dotés, comme les sept GPM de l'hexagone, d'un Directoire collégial de trois
37 membres, dont le président (ou directeur général du port) est nommé par décret.

¹⁶ Mode massifié ou transport massifié : mode d'approvisionnement de marchandises privilégiant leur regroupement pour minimiser les coûts de transport. Les transports fluvial et ferré sont des modes massifiés.

¹⁷ Cinq décrets en Conseil d'État (art. L. 5312-1 du Code des transports) du 1^{er} octobre 2012.

1 Dans le cadre d'un dispositif dual, le Directoire est placé sous le contrôle d'un
2 Conseil de surveillance composé de dix-sept membres, dont des représentants de
3 l'État, des collectivités territoriales, des salariés du port et des membres choisis
4 au titre de personnalités qualifiées. Parmi ces personnalités qualifiées figurent
5 des représentants des chambres de commerce et d'industrie locales, des
6 responsables d'entreprises utilisatrices du port, etc. Un comité d'audit émane du
7 Conseil de surveillance. Enfin, un Conseil de développement de vingt membres,
8 regroupant les acteurs locaux concernés par le fonctionnement du port, tient un
9 rôle consultatif sur les grandes décisions. Les milieux professionnels, sociaux et
10 associatifs, scientifiques ainsi que les collectivités territoriales et leurs
11 groupements, y sont représentés mais rarement les associations de protection de
12 la nature. Ils participent à l'élaboration du projet stratégique et sont consultés sur
13 la politique tarifaire. Ils peuvent demander que certaines questions soient mises à
14 l'ordre du jour du Conseil de surveillance. Ce dernier est un organe resserré
15 autour des clients et des collectivités qui doit permettre l'émergence de nouveaux
16 projets générateurs de croissance et la mise en place de politiques tarifaires plus
17 transparentes favorisant le développement des productions locales.

18 La différence majeure avec la métropole réside dans le fait que les GPM
19 d'Outre-mer ont conservé la maîtrise de leurs activités de manutention, alors
20 qu'en métropole, selon les particularités locales, la gestion de chaque activité
21 devait être transférée soit à un opérateur entièrement privé, soit à une société
22 comprenant une participation minoritaire du port, soit à une filiale de
23 l'établissement public dans le cas des activités reconnues d'intérêt national¹⁸. De
24 plus, la loi du 22 février 2012 intègre le souci d'une meilleure maîtrise des coûts
25 de passage portuaire, qui influent fortement sur les prix en Outre-mer. Un
26 Conseil de coordination interportuaire pour les Antilles et la Guyane (CCIAG) a
27 été créé et se veut un outil fédérateur des actions communes de la France
28 portuaire dans la zone Atlantique.

29 Le Code des ports, à la suite de la réforme portuaire, n'a cependant pas
30 précisé si les grands ports maritimes étaient des Établissements publics
31 administratifs (EPA) ou des Établissements publics industriels et commerciaux
32 (EPIC), même si la jurisprudence concernant les ports autonomes a clairement
33 qualifié ces ports d'EPIC. Il est simplement indiqué que les grands ports
34 maritimes seront, comme les ports autonomes, des Établissements publics de
35 l'État (article L. 101-2).

36 Le port de Mayotte n'a pas été concerné par la réforme de 2012 des ports
37 d'Outre-mer relevant de l'État. La collectivité départementale - Autorité
38 portuaire - a confié la gestion du port de Longoni sous la forme d'une délégation
39 de service public d'une durée de 15 ans à Mayotte Channel Gateway (MCG), une
40 société privée à actionnaire unique.

¹⁸ C'est ce qui s'est produit à Marseille-Fos pour l'activité hydrocarbures (le port traite 60 Mt par an, dont 30 Mt de brut transformées sur place qui représentent 32 % du raffinage français).

1 2.2. *La gouvernance des ports des autres collectivités d’Outre-mer*

2 Le port autonome de la Nouvelle-Calédonie est un établissement public
3 territorial à caractère industriel et commercial¹⁹, juridiquement créé en 1968, qui
4 assure à la fois une mission de service public à caractère administratif et une
5 activité de nature industrielle et commerciale. Avec la réforme des statuts
6 réalisée en 2000, cet établissement public a désormais vocation à s’occuper de
7 chaque port provincial principal.

8 Depuis 1962, le port autonome de Papeete, poumon économique de la
9 Polynésie française, est un établissement public créé sous la forme d’un EPI qui
10 se développe en permanence, au rythme de l’évolution de ses différents trafics. Il
11 a été transformé en EPIC en décembre 1997.

12 La gouvernance actuelle de ces structures portuaires ne semble plus
13 adaptée dans la formule des ports autonomes existant et nécessite un
14 rééquilibrage entre acteurs publics, socioprofessionnels et société civile, en
15 s’inspirant de la logique de ce qui vient d’être mis en place dans les DROM. Ces
16 ports autonomes étant déjà constitués en établissement public locaux, la
17 modification sera moins lourde que dans les départements et régions d’Outre-mer
18 (DROM), mais aura des répercussions importantes sur l’organisation de la
19 gouvernance. Sur la forme, ils pourront toujours se dénommer Port autonome ou
20 prendre l’appellation de Grand port maritime ou encore Grand port autonome...

21 Sur la question de la manutention, les ports autonomes du Pacifique ont
22 une longueur d’avance, les manutentionnaires maîtrisant totalement les
23 opérations de manutention verticale et horizontale des conteneurs, tant du point
24 de vue des personnels que des outillages. Ces manutentionnaires assurent donc
25 totalement la gestion des terminaux, ce qui constitue un atout compétitif dont ils
26 ont besoin pour trouver toute leur place dans le commerce international maritime
27 de la zone Pacifique, afin de capter des opportunités de croissance, à côté de la
28 grande plaisance, de la croisière, de la pêche et du nickel.

29 Les statuts des ports des autres collectivités territoriales sont variés. Le port
30 de Saint-Pierre-et-Miquelon est aujourd’hui le dernier port d’intérêt national
31 relevant de l’État. À Saint-Martin, les ports de Galisbay et de Marigot sont des
32 établissements publics locaux. La Collectivité de Saint-Martin exerce ses
33 compétences en termes de desserte maritime d’intérêt territorial,
34 d’immatriculation des navires, de création, aménagement et exploitation des
35 ports maritimes, à l’exception du régime du travail. À Saint-Barthélemy, le port
36 est rattaché à la collectivité territoriale. À Wallis et Futuna, c’est l’État qui assure
37 la responsabilité du port.

¹⁹ Conformément à la délibération modifiée n° 121/CP du 16 mai 1991.

1 **3. L’articulation des schémas d’aménagement locaux et des schémas de**
 2 **développement portuaires**

3 Les ports des territoires ultramarins adossent leur développement à un plan
 4 ou à un projet stratégique. Ce document fondamental doit énumérer les objectifs
 5 d’aménagement mais aussi présenter le projet d’établissement notamment en
 6 termes de gestion des ressources humaines, d’organisation des activités
 7 portuaires, de respect des normes environnementales, etc.

8 Parmi les GPM ultramarins, la Guyane et La Réunion ont finalisé leur
 9 projet stratégique pour la période 2014-2018. Pour les autres GPM, leur
 10 validation est en cours. Dans le cas des GPM, l’évaluation environnementale de
 11 ces projets stratégiques analyse de façon exhaustive les nombreux documents de
 12 planification interagissant avec le projet stratégique et leur niveau de
 13 compatibilité. On notera en particulier les interactions avec le schéma
 14 d’aménagement régional (SAR), le schéma de cohérence territoriale (SCOT), le
 15 plan local d’urbanisme (PLU), les prescriptions des Plans de prévention des
 16 risques naturels et technologiques (PPRI, PPRT) et le schéma directeur
 17 d’aménagement et de gestion des eaux (SDAGE).

18 Ces exemples montrent que le projet stratégique du port doit être
 19 globalement en cohérence avec les documents de planification territoriale, y
 20 compris les schémas relatifs aux transports lorsqu’ils existent. Il convient donc
 21 d’éviter la contradiction entre, d’une part, le devenir de la zone arrière portuaire
 22 et les intentions de densification de l’urbanisation et de constructions diverses
 23 exposées par les documents de planification des collectivités et, d’autre part, le
 24 souhait des ports d’en faire des zones d’activité logistique et d’entreposage de
 25 conteneurs et marchandises diverses.

26 **4. L’importance de la problématique environnementale pour les ports**
 27 **ultramarins**

28 Confrontés à des contraintes géographiques et climatiques très fortes, à une
 29 biodiversité, notamment marine, exceptionnelle et fragile, les enjeux
 30 environnementaux sont extrêmement sensibles dans les territoires ultramarins.
 31 Les ports ultramarins doivent prendre en compte cette dimension
 32 environnementale dans leur projet stratégique en particulier pour les travaux
 33 d’extension et de modernisation. Ce projet stratégique devra être en cohérence
 34 avec les futurs schémas directeurs des conseils maritimes ultramarins.

35 L’absence d’inventaire complet de la biodiversité marine dans les Outre-
 36 mer complique grandement la prise en compte de la dimension environnementale
 37 des projets de travaux ou d’aménagements portuaires. En effet, comment éviter,
 38 réduire et compenser des perturbations sur un milieu naturel déterminé lorsque sa
 39 connaissance est partielle ? Cette absence de description de l’état initial du
 40 milieu marin empêche donc de prendre les décisions en connaissance de cause.
 41 Le CESE a déjà déploré cette carence dans ses avis intitulés *De la gestion*
 42 *préventive des risques environnementaux : la sécurité des plateformes*

1 *pétrolières en mer*²⁰ et *Quels moyens et quelle gouvernance pour une gestion*
2 *durable des océans ?*²¹

3 Pour faire face aux contraintes liées notamment à l'accueil de navires de
4 plus en plus grands, les ports ultramarins doivent mettre en œuvre des travaux
5 d'agrandissement, d'extension sur la mer, de dragage, etc. Les lignes directrices
6 nationales sur la séquence « *éviter, réduire et compenser les impacts sur les*
7 *milieux naturels* » s'appliquent dans le cadre de ces travaux d'aménagement. Les
8 projets stratégiques des GPM métropolitains et ultramarins font l'objet d'une
9 évaluation environnementale par l'Autorité environnementale (Ae) du Conseil
10 général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). Selon l'Ae,
11 les principaux enjeux environnementaux des projets stratégiques des Grands
12 ports maritimes hexagonaux et ultramarins portent sur les impacts induits par le
13 développement portuaire et industriel : la préservation des milieux naturels ; les
14 risques de pollutions chroniques et accidentelles des eaux continentales et
15 littorales ; les risques technologiques liés aux activités des ports et à celles qu'ils
16 accueillent ; la gestion des déchets et la maîtrise des consommations
17 énergétiques et *in fine* des émissions de gaz à effet de serre.

18 C - LES PORTS ULTRAMARINS DANS L'ÉCONOMIE MARITIME MONDIALE EN PLEINE
19 MUTATION

20 Les défis à relever par les ports ultramarins sont exacerbés par le fait que le
21 secteur maritime est en évolution constante, risquant de rendre obsolète les
22 infrastructures portuaires existantes ou d'exiger une remise à niveau de grande
23 envergure sans que l'on puisse en mesurer toujours avec certitude les bénéfices
24 attendus. Les principales évolutions sont les suivantes : la révolution du
25 conteneur ; l'augmentation de la taille des navires avec pour effet la création de
26 hubs, le processus de feederisation et le phénomène du *cascading* ; le
27 basculement de l'économie, en particulier portuaire, vers l'Asie ; le
28 redimensionnement ou l'ouverture de nouvelles voies maritimes, etc.

29 **1. La révolution du conteneur maritime**

30 Le transport maritime intervient dans le transport de longue distance de
31 l'essentiel des matières premières : pétrole, gaz, charbon pour l'alimentation en
32 énergie des Outre-mer par exemple ; minerais comme le nickel en Nouvelle-
33 Calédonie ou encore céréales, etc. Ces matières premières sont transportées en
34 vrac. Les autres produits transportés sur mer, qui englobent notamment les
35 produits manufacturés, sont préalablement conditionnés en cartons, caisses, sacs,
36 palettes ou fûts et apparaissent sous la dénomination « marchandises diverses ».

²⁰ Beall Jacques et Feretti Alain, *De la gestion préventive des risques environnementaux : la sécurité des plateformes pétrolières en mer*, avis et rapport du CESE, Les éditions des Journaux officiels, n° 2012-08, mars 2012.

²¹ Chabaud Catherine, *Quels moyens et quelle gouvernance pour une gestion durable des océans ?*, avis et rapport du CESE, Les éditions des Journaux officiels, n° 2013-15, juillet 2013.

1 Depuis le milieu des années 1960, pour le transport maritime des
2 « marchandises diverses²² », le conteneur apparaît comme le symbole de la
3 mondialisation, amplifié aujourd'hui pour relier les centres de consommation en
4 Europe et en Amérique aux centres de production en Asie.

5 Ces boîtes au format standardisé ont connu un essor considérable et se sont
6 imposées comme de véritables unités de transport intermodales (UTI). Elles ont
7 transformé le transport maritime mais aussi routier, ferroviaire, fluvial et même
8 aérien ainsi que toute la chaîne d'approvisionnement depuis le fournisseur
9 jusqu'au client final. En effet, la marchandise, une fois empotée en conteneur, ne
10 subit plus d'autre manipulation jusqu'à sa destination finale.

11 Sa généralisation a conforté le recours à la ligne maritime régulière comme
12 offre de transport. La ligne régulière offre des itinéraires fixes et des escales
13 régulières et fréquentes. Cette généralisation a également permis la massification
14 des flux maritimes. Cette massification a impulsé plusieurs grandes évolutions
15 du transport maritime : la conception de navires de plus en plus grands ;
16 l'organisation des lignes en dessertes selon le principe du « hub » et le *feeder*.
17 Si le conteneur permet de regrouper ou d'empoter des marchandises diverses, il
18 exige des zones logistiques dont la surface est importante. Ces évolutions ont des
19 conséquences directes sur les infrastructures des ports et en particulier, des ports
20 ultramarins et les obligent à s'adapter et à repenser leur stratégie sous peine de ne
21 plus être desservi directement.

22 2. Le gigantisme maritime

23 D'après le consultant maritime Alphaliner, il y avait, fin juillet 2014,
24 5 960 porte-conteneurs actifs sur les lignes régulières, pour une capacité totale de
25 18,4 millions d'équivalents vingt pieds (EVP) et 233 millions de tonnes de port
26 en lourd. Les très grands porte-conteneurs sont sources d'économies d'échelle et
27 permettent aux armateurs de rester rentables, malgré l'évolution en dents de scie
28 des taux de frets depuis la crise de 2008. Dès 2006, les porte-conteneurs de
29 10 000 EVP sont arrivés sur les mers. Appelés « post-panamax » (en référence à
30 leur taille dépassant les normes du canal de Panama), ces navires mesurent au
31 moins 350 mètres de long et 45 mètres de large et sont exploités sur les liaisons
32 intercontinentales. Depuis, la course au gigantisme ne s'est pas interrompue. S'il
33 est difficile de prévoir à quel moment s'arrêtera cette course, une limite finira
34 peut-être par s'imposer dans la mesure où certains armateurs commencent à
35 rencontrer des difficultés pour assurer les marchandises transportées par leurs
36 navires les plus grands, surtout lorsque ces marchandises sont des biens de
37 consommation coûteux. Le remplissage de ces navires est un problème essentiel
38 car la réduction des coûts ne se produit que s'ils naviguent de façon
39 suffisamment chargés. Pour cette raison et au regard de leur prix d'acquisition,
40 les armateurs ont créé des consortiums et des alliances pour partager les coûts
41 d'exploitation. Enfin cette course au gigantisme des porte-conteneurs impose des

²² Ou *general cargo*.

1 contraintes énormes pour les ports en termes d'accès, de profondeur,
2 d'adaptation des quais, des aires de retournement puisque la longueur des navires
3 augmente mais aussi des moyens de manutention parce que les navires sont de
4 plus en plus hauts et de plus en plus larges. Ces nouvelles contraintes sont autant
5 de défis que doivent relever en particulier les autorités portuaires et les
6 manutentionnaires des Outre-mer pour maintenir leur rang. Cela exige des
7 investissements très lourds dans des infrastructures qui pourront être obsolètes
8 avant d'avoir été amorties.

9 L'augmentation de la taille des navires a également conduit les armateurs à
10 organiser différemment leur offre de transport. En effet, pour des raisons
11 techniques, commerciales et économiques, ces grands navires ne peuvent pas
12 desservir tous les ports. D'un point de vue économique par exemple, en deçà
13 d'un certain volume à charger ou à décharger, l'escale directe est exclue :
14 l'intérêt majeur et direct d'une compagnie maritime dans un schéma par « hub »
15 réside dans l'économie faite sur le coût de slot.

16 **3. Feederling et cascading²³**

17 Pour être desservis par ces navires de plus en plus gros, les ports doivent
18 offrir des tirants d'eau importants et être équipés de moyens de manutention
19 performants. Les plus gros porte-conteneurs ne font désormais escale que dans
20 quelques grands « hub²⁴ » à partir desquels des navires plus petits dénommés
21 « feeders » assurent les dessertes vers les ports de « second rang » aux marchés
22 les moins importants, voire de « troisième rang ». Dans ces « hubs », les
23 conteneurs peuvent aussi transborder sur un autre gros navire opérant une autre
24 grande ligne.

25 Lorsque des armateurs mettent en service sur leurs principales lignes
26 maritimes régulières de plus gros navires afin de conforter leur rentabilité, ils
27 déclassent leurs navires de moindre taille vers des ports moins importants. Ce
28 phénomène est qualifié de « cascading ». Ainsi, alors que les lignes maritimes
29 des Caraïbes étaient auparavant desservies par des navires de 3 000 à
30 4 000 conteneurs, le « cascading » a eu pour effet de faire apparaître sur ces
31 lignes, des navires de plus de 6 000 EVP. Le phénomène de « cascading »
32 impose aux ports de s'adapter sous peine d'être dégradés et de disparaître de la
33 liste des escales des liaisons de haut niveau. Cette relégation aurait pour effet de
34 voir les territoires ultramarins concernés être desservis par de petits navires,
35 après un nombre élevé d'escales, avec des délais plus longs pour des coûts
36 finalement plus importants. L'enjeu pour les territoires ultramarins est donc de
37 conserver notamment des lignes directes avec la France métropolitaine en
38 adaptant leurs infrastructures portuaires.

²³ L'annexe 3 propose un ensemble de définitions.

²⁴ Ou plate-forme de correspondance.

1 **4. Le basculement de l'économie maritime mondiale vers l'Asie**

2 Aujourd'hui, les centres de production des biens de consommation se sont
3 développés en Asie du Sud-est. Une grande partie des trafics maritimes partent
4 donc de cette zone pour irriguer les lieux de consommation qui sont
5 principalement l'Amérique et l'Europe. En ce qui concerne le domaine maritime,
6 le basculement vers l'Asie s'exprime notamment dans le classement des ports
7 mondiaux du trafic de conteneurs, dans la construction navale, dans le
8 classement des flottes marchandes et dans le shipping management, etc. Le
9 transport maritime assure l'essentiel des échanges de marchandises,
10 principalement entre les trois grands pôles de la Triade : l'Asie de l'Est,
11 l'Amérique du Nord et l'Europe. Certains points de passage constituent ainsi des
12 lieux stratégiques du trafic maritime : il s'agit des canaux (ceux de Suez et
13 Panama) et des détroits (ceux de Gibraltar, Malacca ou Ormuz). Ils permettent
14 tous de relier par le plus court chemin deux océans ou mers et par conséquent de
15 réduire considérablement la durée d'un trajet. Ils concentrent donc une part
16 essentielle du trafic mondial maritime de marchandises. Ces points de passage
17 sont également en évolution : élargissement du canal de Panama - pour des
18 navires de taille croissante et optimales sur les routes Ouest-Est, sur la Côte Est
19 des USA (pour des trafics « commerciaux ») - et émergence de nouveaux
20 « hubs » dans le bassin caribéen - pour des transbordements de connexion de
21 l'ensemble des ports/marchés régionaux avec le Pacifique - ; projet du canal du
22 Nicaragua avec des externalités négatives en matière d'environnement ; les
23 travaux sur le canal de Suez ; la nouvelle route arctique ou route du Nord et le
24 canal du Mozambique.

25 **5. La régulation par le port *via* des sociétés privées de manutention**

26 Certains ports des territoires ultramarins ont une forte autonomie et un
27 trafic concurrentiel - Polynésie française, Nouvelle-Calédonie -, alors que
28 d'autres se caractérisent par un marché peu concurrentiel - Guadeloupe, Guyane,
29 Martinique - et restent propriétaires - y compris Port-Réunion - de l'outil de
30 manutention verticale.

31 Les GPM souhaitent que la fonction de régulation soit assurée par le port, à
32 travers des sociétés d'exploitation portuaire.

33 Pour accroître leur rôle de régulation du marché pertinent que constitue
34 chacun des terminaux visés, les Autorités portuaires devront de manière
35 concertée avec les acteurs, veiller à ce que :

- 36 - les prix des prestations soient précisés et détaillés dans une grille
37 tarifaire ;
- 38 - les tarifs soient assis sur le service rendu ;
- 39 - les modifications de ces prix soient soumises à l'approbation du Grand
40 port maritime avant leur adoption.

1 Enfin, ils devront organiser la manutention portuaire sur la base d'un
2 triptyque clair : indépendance, performance et optimisation.

3 **II - LES PRÉCONISATIONS**

4 Le basculement de l'économie, en particulier portuaire, vers l'Asie, le
5 redimensionnement ou l'ouverture de nouvelles voies maritimes, la concurrence
6 des pays proches etc., impulsent des changements qui exercent une pression sur
7 les infrastructures portuaires et les investissements ultramarins, notamment en ce
8 qui concerne l'extension des postes d'arrimage, quais, écluses. Ces changements
9 impliquent également l'approfondissement des bassins et canaux ainsi que des
10 travaux de reconfiguration pour permettre les manœuvres de navires plus grands.
11 Tout cela nécessitera des investissements à la hauteur mais aussi d'apporter une
12 réponse aux problèmes fonciers. Ces évolutions impliquent un dialogue social et
13 une attention particulière sur les questions d'emploi, d'évolution des
14 qualifications et des formations ainsi que des conditions de travail.

15 **A - CONFORTER LA GOUVERNANCE DES PORTS ULTRAMARINS**

16 **1. Clarifier et préciser le statut des GPM**

17 Dans les DOM, la réforme portuaire de février 2012 porte sur des ports
18 d'une « *importance particulière (...) au regard des enjeux du développement*
19 *économique et de l'aménagement du territoire* », qui sont institués par décret en
20 Conseil d'État²⁵, à la date du 1^{er} janvier 2013. Cependant, dans le Code des ports,
21 il est simplement indiqué que les Grands ports maritimes seront, comme les Ports
22 autonomes, des Établissements publics de l'État (article L. 101-2).

23 **Considérant que le Code des ports, à la suite de la réforme portuaire, a**
24 **qualifié les Grands ports maritimes (GPM) d'établissements publics de**
25 **l'État et n'a pas précisé s'ils étaient des Établissements publics**
26 **administratifs (EPA) ou des Établissements publics industriels et**
27 **commerciaux (EPIC), le CESE préconise que les GPM soient clairement**
28 **identifiés par l'ensemble des acteurs et dans le Code des transports afin**
29 **d'éviter toute ambiguïté quant à leur statut vis-à-vis des tiers.**

30 Les projets stratégiques portuaires sont de plus en plus conçus dans le cadre
31 d'aménagements de dessertes terrestres et ne se comprennent que dans une
32 logique territoriale qui fait intervenir de multiples partenaires (agglomérations,
33 départements, régions, État). La question de la contribution accrue du niveau
34 territorial dans les modes de gouvernance se pose donc avec davantage d'acuité
35 et dépasse dès lors la simple participation au Conseil de surveillance portuaire
36 par exemple.

37 **Le CESE considère que les Grands ports maritimes ultramarins**
38 **peuvent évoluer ultérieurement, en fonction du contexte, vers des**

²⁵ Cinq décrets en Conseil d'État (art. L. 5312-1 du Code des transports) du 1^{er} octobre 2012.

1 **établissements publics locaux une fois les nouvelles structures mises en place**
 2 **et stabilisées. Cette préconisation pourrait être étudiée dans le cadre de la**
 3 **récente réforme territoriale étant donné les nouvelles compétences pouvant**
 4 **être attribuées aux collectivités en matière portuaire²⁶.**

5 **2. Améliorer le fonctionnement des instances portuaires ultramarines**

6 *2.1. Revoir le mode de désignation des consulaires au Conseil de* 7 *surveillance des GPM ultramarins*

8 Trois représentants élus des chambres de commerce et d'industrie siègent
 9 au titre des personnalités qualifiées au sein du Conseil de surveillance des GPM
 10 ultramarins. Cette place prépondérante s'expliquant en grande partie par le fait
 11 que les chambres consulaires sont impliquées de manière beaucoup plus marquée
 12 dans la vie économique en Outre-mer qu'en métropole²⁷. En outre, en ce qui
 13 concerne les personnalités qualifiées (dont les élus consulaires) nommées
 14 membres du Conseil de surveillance, le Code des transports²⁸ prévoit que la
 15 nomination par l'autorité compétente de l'État intervient « *après avis des*
 16 *collectivités territoriales et de leurs groupements dont une partie du territoire est*
 17 *située dans la circonscription du port* ». En métropole, aucun avis n'est prévu
 18 pour la nomination des personnalités qualifiées au Conseil. En Guyane par
 19 exemple, ce ne sont pas moins de cinq votes d'assemblées politiques qu'il a fallu
 20 recueillir pour la désignation des personnalités qualifiées dont les trois membres
 21 consulaires : Conseil régional, Conseil général, deux communautés de
 22 communes et une commune !

23 **Le CESE considère que l'approbation préalable par les collectivités**
 24 **territoriales des membres du Conseil de surveillance choisis par les**
 25 **Chambres de commerce et d'industrie (CCI) ne se justifie pas et ne**
 26 **correspond pas à l'esprit initial de la réforme des ports. Il préconise que les**
 27 **CCI d'Outre-mer puissent désigner leurs représentants, chefs d'entreprises,**
 28 **sans être soumis aux instances politiques, dès lors qu'ils sont proposés par**
 29 **leur Assemblée délibérante.**

30 *2.2. Renforcer la mission économique et commerciale du Président du* 31 *Directoire, directeur général des GPM ultramarins*

32 Paradoxalement, l'éloignement des territoires ultramarins ne génère pas de
 33 gros volumes de trafic maritime, tout en requérant de grands navires. La question
 34 du dynamisme commercial des ports maritimes, outre la responsabilité de la
 35 communauté portuaire, engage celle de leur directoire d'autant plus que le Code

²⁶ Loi du 7 août 2015 portant Nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe).

²⁷ Fidelin Daniel, député, *Rapport sur le projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports*, Assemblée nationale, XIII^{ème} législature, n° 4038, 7 décembre 2011, p. 16.

²⁸ Voir 4° de l'article L. 5713-1-1 du Code des transports.

1 des transports définit le cadre de leurs missions²⁹, inscrites dans une logique de
 2 développement durable en alliant le développement économique et
 3 l'aménagement du territoire. Cette responsabilité est décisive pour l'avenir et
 4 mérite, par-delà les initiatives individuelles, un effort collectif, ainsi qu'une
 5 évaluation régulière.

6 **Le CESE préconise que dans le Code des transports, le rôle dévolu au**
 7 **Président du Directoire soit renforcé dans le domaine du développement**
 8 **économique et de la promotion commerciale des ports ultramarins, car il lui**
 9 **revient de donner l'impulsion d'ensemble à la compétitivité et au**
 10 **dynamisme commercial du port, sans exonérer les entreprises gérant les**
 11 **terminaux de leurs responsabilités.**

12 *2.3. Clarifier les titres et fonctions des membres du directoire*

13 Au plan législatif et réglementaire³⁰, le nombre de membres du Directoire
 14 est fixé à trois. Le Président du Directoire, Directeur général, est nommé par
 15 décret après avis conforme du Conseil de surveillance. Les autres membres du
 16 Directoire sont élus par le Conseil de surveillance sur proposition du Président
 17 du Directoire³¹. La durée du mandat des membres du Directoire est de 5 ans.
 18 Cette gouvernance est fortement inspirée de celle des sociétés par actions³², sans
 19 que la distribution des rôles au sein du Directoire soit clairement définie.

20 **Le CESE préconise que le ministère des Transports clarifie et précise**
 21 **les titres et fonctions des deux membres chargés d'assister le Président du**
 22 **Directoire, compte tenu des éminentes et lourdes responsabilités que leur**
 23 **confie le Code des transports.**

24 *2.4. Valoriser le Conseil de développement*

25 La gouvernance modernisée des GPM ultramarins est bienvenue, s'agissant
 26 notamment des conflits d'intérêts, fréquents au sein des anciens modèles de
 27 gestion. L'amélioration est réelle dans les Conseils de surveillance : les
 28 représentants de la place portuaire n'y siègent pas mais font désormais partie des
 29 Conseils de développement. Cette nouvelle organisation permet de mieux
 30 associer, au sein des Conseils de développement, les différents acteurs locaux
 31 concernés par le fonctionnement du port et d'y intégrer l'ensemble des
 32 problématiques économiques, sociales et environnementales, dans l'esprit du
 33 Grenelle de l'environnement³³. Pour les ports d'Outre-mer, une disposition
 34 spéciale prévoit que le Conseil de développement comprend au moins un

²⁹ L'article L. 101-1 du Code des transports institue les « Grands ports maritimes ».

³⁰ Article L. 5312-9 du Code des transports et décrets instituant les GPM ultramarins.

³¹ Article R. 102-13 du Code des ports maritimes.

³² Conseil constitutionnel, Décision n° 2013-313 QPC du 22 mai 2013, Chambre de commerce et d'industrie de Région des îles de Guadeloupe et autres, composition du Conseil de surveillance des GPM Outre-mer.

³³ Le Conseil de développement est constitué de 4 collèges : entreprises de la place portuaire, représentants des salariés des entreprises exerçant une activité sur le port, collectivités ou groupements de collectivités et personnalités qualifiées intéressées au développement du port.

1 représentant des consommateurs³⁴ en raison notamment des problématiques liées
2 à la cherté de la vie.

3 **Le CESE préconise que le Conseil de développement des GPM**
4 **ultramarins joue pleinement son rôle d'instance de concertation et ne soit**
5 **pas considéré comme une simple chambre d'enregistrement. Une évaluation**
6 **du fonctionnement de cette instance doit être réalisée avant son**
7 **renouvellement afin de revoir, si nécessaire, sa composition en s'appuyant**
8 **sur les piliers économique, social et environnemental - en s'inspirant des**
9 **instances de concertation existantes de type Grenelle de l'environnement -,**
10 **notamment pour assurer une représentation suffisante des salariés et du**
11 **monde associatif agréé, et de la recherche.**

12 *2.5. Rénover la gouvernance des instances portuaires du Pacifique*

13 La gouvernance actuelle des Ports autonomes de Nouvelle-Calédonie et
14 de Polynésie française ne semble plus adaptée au contexte actuel et nécessiterait
15 un rééquilibrage entre acteurs publics, socioprofessionnels et société civile, en
16 s'inspirant de la logique de ce qui vient d'être mis en place dans les DROM. Ces
17 Ports autonomes étant déjà constitués en établissement public locaux, la
18 modification sera moins lourde que dans les DROM, mais aura des répercussions
19 importantes sur l'organisation de la gouvernance. Sur la forme, ils pourront
20 toujours se dénommer Port autonome ou prendre l'appellation de Grand port
21 maritime ou encore Grand port autonome...

22 **Au moment où le Gouvernement de Nouvelle-Calédonie s'engage à**
23 **mettre en place une démarche d'évaluation de la tutelle de ses**
24 **28 établissements publics, le CESE préconise d'y inclure celle du Port**
25 **autonome, afin de dégager les axes de réformes souhaitables en termes de**
26 **gouvernance et d'organisation. La même initiative en matière portuaire doit**
27 **être prise par le Gouvernement de Polynésie française.**

28 **3. Soutenir le projet stratégique, outil primordial de la politique** 29 **portuaire ultramarine**

30 Les ports des territoires ultramarins adossent leur développement à un plan
31 ou à un projet stratégique. Ce document fondamental doit énumérer les objectifs
32 d'aménagement mais aussi présenter le projet d'établissement notamment en
33 termes de gestion des ressources humaines – après une concertation approfondie
34 avec les partenaires sociaux -, d'organisation des activités portuaires, de respect
35 des normes environnementales, etc. Pour les GPM ultramarins, le plan
36 stratégique est défini pour les 5 années à venir afin que les différentes autorités
37 puissent exprimer un accord éclairé, voire une autorisation. Pour autant, les ports
38 ultramarins agissent dans un contexte économique et social en pleine évolution,
39 si bien qu'il ne faudrait pas les enfermer dans leur propre projet stratégique.

³⁴ Code des transports, 5° de l'article L. 5713-1-1.

1 **Le CESE préconise que l'État soutienne l'existence du projet**
 2 **stratégique des Grands ports maritimes ultramarins ; de demander une**
 3 **définition plus précise de sa nature et particulièrement du mode de**
 4 **consultation et de participation devant précéder son établissement ; de**
 5 **recommander sa révision à mi-mandat dans une version allégée**
 6 **d'approbation. Enfin il préconise qu'en fin de mandature, un compte rendu**
 7 **d'exécution du projet stratégique soit voté par le Conseil de surveillance, le**
 8 **Conseil de développement et le Comité d'établissement.**

9 **Le CESE préconise que l'État mette en place tous les conseils**
 10 **maritimes ultramarins et que ces derniers définissent leurs schémas**
 11 **directeurs. Il préconise que le projet stratégique des Grands ports**
 12 **maritimes ultramarins soit cohérent avec ces futurs schémas.**

13 **4. Clarifier l'exercice de la compétence réglementaire en matière de** 14 **police portuaire**

15 En 2014, suite à un décret³⁵, en matière de règlement de police portuaire, la
 16 compétence revient au ministre des transports, après avis du Directoire, ce qui
 17 ressemble à une sorte de recentralisation, cette compétence étant jusqu'alors
 18 exercée par le représentant de l'État dans le territoire.

19 **Le CESE préconise que la compétence régalienn e en matière de police**
 20 **portuaire soit clairement exercée par le représentant de l'État dans le**
 21 **territoire comme auparavant, avec une délégation au Directoire des Grands**
 22 **ports maritimes, afin de ne pas envoyer un message ambigu à la**
 23 **communauté portuaire dans ce domaine sans que le statut des personnels de**
 24 **commandement concernés soit modifié.**

25 **5. Examiner les conditions d'un commandement unique de la** 26 **manutention dans les GPM**

27 L'avancée vers un commandement unique pourrait contribuer à une
 28 meilleure maîtrise du coût et de la performance du passage portuaire. En effet, un
 29 commandement unique permet de mieux organiser le travail de manutention
 30 portuaire, d'accroître la productivité et donc la performance du passage
 31 portuaire, qui est un des outils de la lutte contre la concurrence des pays voisins.
 32 Il convient toutefois d'être vigilant sur les risques de monopole dans ce domaine
 33 et de dumping social et fiscal.

34 **Le CESE ne souhaite donc pas arrêter une position définitive**
 35 **concernant l'avancée vers un commandement unique en cours de**
 36 **discussion. Il préconise que le ministre des Transports et la ministre des**
 37 **Outre-mer organisent une large concertation avec les autres ministères**

³⁵ Décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014, publié au Journal Officiel le lendemain : il est
 procédé à la codification des dispositions du livre III, relatif aux ports maritimes, et du livre VII,
 en tant qu'il concerne les ports maritimes d'Outre-mer, de la cinquième partie du Code des
 transports.

1 concernés, les Directeurs généraux des ports, tout en associant l'ensemble
 2 des armateurs, les organisations représentatives des salariés, concernés par
 3 la desserte maritime des ports de l'Atlantique et de l'océan Indien. Il s'agit
 4 de rapprocher les points de vue avant tout investissement dans ce projet,
 5 afin d'aboutir à la mise en place des outils réglementaires et/ou législatifs de
 6 régulation et d'encadrement de la manutention portuaire par le port et
 7 l'État, tenant compte de la situation du marché, du cadre social de chaque
 8 bassin maritime, et de la situation économique et financière du port.

9 B - CONFORTER LES INSTALLATIONS PORTUAIRES

10 1. Valoriser la place de l'humain

11 L'un des enjeux de la création des GPM dans les Outre-mer était de
 12 rassembler des agents venant d'organismes différents et de les rassembler dans
 13 un même établissement pour constituer une véritable équipe. Cet objectif aurait
 14 plutôt été atteint étant donné la faible conflictualité sociale observée au sein des
 15 GPM au moment et depuis la réforme. Cet objectif doit être poursuivi et étendu à
 16 l'ensemble du site portuaire. Plus généralement pour l'ensemble des ports
 17 ultramarins, en matière sociale, se pose la question de l'émergence de nouveaux
 18 métiers au regard des nouvelles stratégies portuaires nationales ou territoriales.
 19 La question de la mixité des métiers doit également être prise en compte ainsi
 20 que celle de la formation.

21 **Le CESE préconise qu'en matière sociale, les ports ultramarins**
 22 **veillent, avec les représentants des personnels, à la formation et à la**
 23 **promotion des personnels notamment dans le cadre de l'émergence de**
 24 **nouveaux métiers, en particulier suite à la réforme portuaire. Le CESE**
 25 **préconise aussi de promouvoir la mixité et l'égalité tant au niveau du**
 26 **personnel terrestre qu'au niveau du personnel naviguant. Les textes relatifs**
 27 **à la formation maritime évoluant fortement au niveau international, tant**
 28 **pour le transport, le commerce que pour la pêche, le CESE préconise de**
 29 **soutenir ces évolutions afin que les négociations aboutissent à des textes**
 30 **valorisant au plan social pour les salariés. Le CESE préconise également la**
 31 **poursuite des négociations sur le statut des dockers dans les DOM³⁶ et la**
 32 **catégorie des ports concernés, afin que les acteurs locaux de la manutention**
 33 **puissent s'organiser en conséquence. Enfin, le CESE préconise que les**
 34 **négociations sur la pénibilité dans les ports se poursuivent dans la branche**
 35 **en tenant compte des particularités ultramarines. De façon générale, toute**
 36 **évolution du statut des personnels et de la convention collective doit faire**
 37 **l'objet d'un dialogue social.**

³⁶ Pour mémoire, le volet réglementaire du Code des transports concernant les dockers n'a pas été étendu à l'Outre-mer. Une proposition de loi tendant à consolider et clarifier l'organisation de la manutention dans les ports maritimes est en cours d'examen au Parlement.

1 **2. Améliorer la connaissance et l'expertise environnementale**

2 Les enjeux environnementaux sont extrêmement sensibles dans les
3 territoires ultramarins dont la biodiversité est importante aussi bien sur terre
4 qu'en mer. Les ports ultramarins prennent en compte cette dimension
5 environnementale dans leur projet stratégique en particulier pour les travaux
6 d'extension et de modernisation.

7 **Le CESE préconise que les efforts d'inventaire et de recherche**
8 **concernant la biodiversité et les services rendus par les écosystèmes marins**
9 **et terrestres doivent être poursuivis prioritairement afin d'éclairer**
10 **utilement les parties prenantes des projets stratégiques. Par ailleurs, les**
11 **normes et références environnementales, élaborées par et pour l'Union**
12 **européenne, doivent tenir compte des spécificités géologiques et**
13 **morphologiques des milieux naturels ultramarins.**

14 Les projets stratégiques des GPM métropolitains et ultramarins font l'objet
15 d'une évaluation environnementale par l'Autorité environnementale (Ae) du
16 Conseil général de l'environnement et du développement durable (CGEDD). Les
17 ports ultramarins doivent résoudre de nombreuses difficultés pour concilier leur
18 développement économique et la nécessaire protection de l'environnement.

19 **Le CESE préconise le renforcement de l'expertise des ports**
20 **ultramarins et des bureaux d'étude associés en matière environnementale et**
21 **de façon générale la déclinaison ainsi que la meilleure prise en compte des**
22 **propositions du rapport du Conseil général de l'économie, de l'industrie, de**
23 **l'énergie et des technologies (CGEJET) CGEDD d'octobre 2013 sur « la**
24 **mise en œuvre des projets portuaires pour y développer durablement les**
25 **activités logistiques et industrielles » en les adaptant au contexte des ports**
26 **ultramarins. Le CESE préconise également, une mutualisation de**
27 **l'expertise environnementale, entre les ports ultramarins quel que soit leur**
28 **statut, dans chaque bassin maritime tout en préservant leurs spécificités.**

29 Une délibération de l'Assemblée polynésienne a créé le Conseil des
30 réformes stratégiques pour la Polynésie française chargé d'éclairer, par son
31 expertise, le Président et le Gouvernement du territoire dans la définition et la
32 conduite des réformes nécessaires au développement économique, social et
33 culturel du Pays, à la protection et à la valorisation de son environnement ainsi
34 qu'à la modernisation de son secteur public.

35 **Le CESE préconise que le Conseil des réformes stratégiques**
36 **polynésien soit renforcé dans ses prérogatives et ses possibilités de**
37 **partenariat avec le CGEDD et l'Autorité environnementale pour émettre**
38 **des avis circonstanciés sur l'impact environnemental des grands projets**
39 **portuaires. Une telle démarche pourrait être initiée également en Nouvelle-**
40 **Calédonie à l'initiative du Gouvernement local, en associant étroitement les**
41 **Provinces dont c'est la compétence dans ce territoire.**
42

1 **3. Améliorer les installations portuaires**

2 Les ports et en particulier les ports ultramarins doivent moderniser leurs
3 installations. En matière de normes environnementales, plusieurs directives
4 européennes ou réglementations sont ou seront à appliquer dans les années qui
5 viennent pour réduire les nuisances rencontrées (gestion des déchets, eaux de
6 ballast, eaux grises...). La question des déchets d'exploitation des navires est
7 ainsi une question cruciale. Conformément à la directive 2000/59/CE transposée
8 en droit français par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010, les autorités locales
9 doivent mettre en place les plans de réception et de traitement des déchets
10 d'exploitation issus des navires (eaux grises, noires, déchets...), ainsi que la mise
11 en œuvre des installations nécessaires à leur collecte et leur élimination. De plus,
12 un renforcement du trafic maritime, notamment de croisières, aura un impact sur
13 les capacités actuelles. De même, le développement de centres de traitement et
14 de recyclage de déchets, dans l'environnement du port, pourrait aider à structurer
15 un secteur de l'économie circulaire sur chaque territoire.

16 **Le CESE estime prioritaire que la modernisation des installations**
17 **portuaires tiennent compte des normes environnementales de par leur**
18 **incidence positive sur les écosystèmes marins. Il recommande d'évaluer les**
19 **dispositifs existants au regard de la législation et d'engager les actions**
20 **nécessaires à leur mise en œuvre ou leur mise à niveau dans les meilleurs**
21 **délais.**

22 Suite à l'initiative « *Énergie propre pour les transports* », la Commission
23 européenne est en train d'élaborer une directive sur le déploiement d'une
24 infrastructure pour carburants de substitution afin que, d'ici à 2020, tous les ports
25 maritimes du réseau central du RTE-T soient équipés de points de ravitaillement
26 en gaz naturel liquéfié (GNL) conformément à des normes techniques
27 communes. Le renforcement des exigences en matière de performance
28 environnementale et de combustibles de substitution (par exemple, alimentation
29 à quai et gaz naturel liquéfié) vont demander dans certains ports des RUP des
30 investissements importants. Les ports des collectivités d'Outre-mer ou de la
31 Nouvelle-Calédonie ne font pas face aux mêmes obligations mais les normes
32 internationales les amènent parfois à prendre les mêmes mesures que les ports
33 des RUP.

34 **Le CESE recommande que la DGITM et les ports ultramarins**
35 **anticipent les évolutions de la réglementation en matière de performance**
36 **environnementale et de combustibles de substitution ainsi que les**
37 **investissements et les moyens financiers nécessaires à sa mise en œuvre.**

38 L'avis du CESE *L'adaptation de la France au changement climatique*
39 *mondial*³⁷ insiste sur la nécessaire approche intégrée de la mer et du littoral, qui
40 n'est pas en place aujourd'hui du fait de la complexité du découpage

³⁷ Bonduelle Antoine et Jouzel Jean, *L'adaptation de la France au changement climatique mondial*, avis et rapport du CESE, Les éditions des Journaux officiels, n° 2014-13, mai 2014.

1 administratif. Cette adaptation doit être intégrée dans toutes les politiques
 2 publiques. Face aux évolutions possibles du climat, il faudra passer en revue
 3 l'ensemble des infrastructures et zones bâties et évaluer leur vulnérabilité.
 4 L'Observatoire national sur les effets du réchauffement climatique (ONERC)
 5 recommande de contenir le risque d'érosion et d'inondation par la conservation
 6 des écosystèmes côtiers. L'enjeu est donc de concevoir et développer des
 7 infrastructures dans une approche écosystémique, tout en anticipant les
 8 changements climatiques. Comme le précise l'avis *Quels moyens et quelle*
 9 *gouvernance pour une gestion durable des océans*³⁸, l'éco-conception permet
 10 d'intégrer « *la conservation et la valorisation de la biodiversité marine, la*
 11 *qualité de l'eau et plus généralement, la gestion environnementale globale d'un*
 12 *site, dans tout son cycle de vie. Les principes de l'éco-conception s'applique*
 13 *aussi bien aux bateaux qu'aux unités de production en mer (...) et aux*
 14 *infrastructures littorales et portuaires* ». L'éco-conception telle que vue ci-
 15 dessus est donc une première étape vers l'adaptation en limitant les impacts sur
 16 le milieu et en visant à un bon état général du site traité.

17 **Dans cet esprit, afin d'anticiper les effets du changement climatique, le**
 18 **CESE recommande que les risques associés, prioritairement la vulnérabilité**
 19 **aux évènements extrêmes, soient bien pris en compte dans la conception des**
 20 **infrastructures portuaires de long terme, notamment en intégrant**
 21 **l'adaptation dans les cahiers des charges en fonction du cycle de vie des**
 22 **différents éléments du projet d'infrastructure.**

23 **4. Développer la desserte maritime des Outre-mer**

24 L'évolution du secteur des lignes régulières vers une plus grande
 25 concentration des échanges sur l'axe Est-Ouest conduit les armateurs à passer de
 26 grandes alliances commerciales ou capitalistiques, pour couvrir l'intégralité du
 27 réseau mondial en développant des lignes « *tour du monde* » et des « *lignes*
 28 *pendulaires* » entre les continents. Cette évolution oblige les ports à revoir par
 29 effet domino, l'ensemble de leurs offres de services pour les gros navires dans le
 30 monde, qui cherchent à réduire leurs coûts fixes : compte tenu du coût de
 31 passage portuaire et d'immobilisation des navires, une escale ne serait justifiée
 32 économiquement que lorsqu'une partie de la cargaison, estimée à 10 %³⁹, y serait
 33 manutentionnée. Ainsi, les navires plus petits sont chassés en cascade des routes
 34 où ils étaient déployés. Ces navires encore en exploitation, sont d'ailleurs les
 35 plus anciens et les plus coûteux en termes d'utilisation du fait de leur
 36 consommation importante par rapport à leur capacité et à leur vitesse limitée. Il
 37 ne s'en construit pratiquement plus au niveau mondial.

38 Du fait de l'augmentation de la taille des navires, les opérateurs devraient
 39 être amenés à privilégier un nombre de ports réduit pour leurs services directs et

³⁸ Chabaud Catherine, *Quels moyens et quelle gouvernance pour une gestion durable des océans ?*, avis et rapport du CESE, Les éditions des Journaux officiels, n° 2013-15, juillet 2013, p. 17.

³⁹ Voir le Rapport public sur « Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action », juillet 2006.

1 à ne desservir les ports ultramarins aujourd'hui touchés en direct, voire après une
2 ou deux escales, que par des services de *feeder* secondaires. La sécurisation
3 de la position actuelle des ports ultramarins doit donc être un objectif prioritaire
4 de la politique maritime de la France et des collectivités locales, afin d'éviter le
5 cumul de ruptures de charges et au final, un coût supplémentaire pour la
6 marchandise.

7 **Le CESE préconise de maintenir des lignes maritimes régulières**
8 **directes pour que les territoires ultramarins soient approvisionnés dans de**
9 **bonnes conditions et maintiennent leur capacité d'exporter, notamment des**
10 **produits agricoles comme la banane.**

11 **Le CESE préconise que les deux GPM des Antilles développent toutes**
12 **initiatives de nature à renforcer leur complémentarité et leur interportualité**
13 **face à la concurrence des autres ports de la zone pour attirer vers eux plus**
14 **de porte-conteneurs et plus de navires de croisières. Les deux GPM doivent**
15 **dépasser leur statut de « porte d'entrée » des économies insulaires et**
16 **s'impliquer d'avantage au cœur même de l'économie interrégionale et**
17 **internationale pour aider à l'émergence de trafics nouveaux. La politique de**
18 **transbordement commerciale de containers doit être encouragée, bien que**
19 **les volumes ne répondent pas à une demande des marchés domestiques,**
20 **mais à des solutions très volatiles d'optimisation des dessertes (réduction de**
21 **coûts directs et indirects)⁴⁰.**

22 **Le CESE préconise la poursuite des études relatives au projet de**
23 **plateforme portuaire off-shore multi usage en Guyane. Ce projet devrait**
24 **faciliter le développement d'un transport maritime par cabotage sur les**
25 **côtes guyanaises, voire étendu aux régions voisines du Suriname et du Brésil**
26 **et contribuer à la croissance des échanges et à la sécurisation des transports**
27 **dans un esprit de développement durable. Dans cette perspective, le cadre**
28 **réglementaire social et environnemental de ce projet expérimental doit être**
29 **examiné en profondeur.**

30 **Le CESE préconise dans l'océan Indien de maintenir Port-Réunion**
31 **comme port de première touchée dans le trafic conteneurisé Nord-Sud, de**
32 **garantir l'approvisionnement de Mayotte dans des conditions de sécurité, de**
33 **coûts et de régularité acceptables, de conforter le rôle du port de Longoni**
34 **comme plateforme de desserte sous-régionale des Comores et du nord de**
35 **Madagascar. Il préconise également que dans le cadre de l'évolution de la**
36 **manutention à Mayotte, les autorités portuaires soient vigilantes sur la**
37 **situation de l'emploi dans le port et exercent leurs responsabilités de tutelle**
38 **afin que les dispositions d'ordre public en matière sociale soient respectées,**
39 **en particulier le respect et l'extension des conventions collectives.**

⁴⁰ Rabais supérieurs à 70 % dans le cas de Kingston à la Jamaïque.

1 **5. Crédibiliser le financement des projets portuaires ultramarins**

2 Les Outre-mer sont éligibles au financement RTE-T⁴¹. Mais d'une manière
 3 globale, dans leur déclaration finale de la 20^e Conférence des régions
 4 ultrapériphériques (RUP) du 6 février 2015 en Guadeloupe, les RUP ont rappelé
 5 leur adhésion au « Plan Juncker » et aux objectifs de croissance et d'emplois, qui
 6 doivent se décliner dans ces territoires en tenant compte des réalités de
 7 l'ultrapériphérie. À ce titre, c'est un dialogue spécifique avec la Commission
 8 européenne qui est réclamé, pour envisager dans ces régions ultramarines, la
 9 déclinaison du plan et son adaptation à leur environnement économique et
 10 financier respectif. L'idée pourrait consister concernant les ports, à proposer un
 11 ou plusieurs grands projets dans les régions ultrapériphériques et les Pays et
 12 territoires d'Outre-mer (PTOM), correspondant à la fois aux besoins de ces
 13 régions et territoires européens et profitables également à l'ensemble de l'Union
 14 européenne. **Le CESE préconise que la DGITM, les Autorités portuaires, les**
 15 **gouvernements locaux des territoires, le ministère des Outre-mer, et tout**
 16 **acteur concerné par les problématiques portuaires travaillent à**
 17 **l'élaboration, au titre du « Plan Juncker », d'un grand plan**
 18 **d'investissement dans les ports ultramarins européens ou associés à**
 19 **l'Europe. Ce grand plan d'investissement serait proposé à la Commission**
 20 **européenne.**

21 Par ailleurs, des dispositions fiscales favorables à l'investissement
 22 productif existent dans les Outre-mer et sont susceptibles de dynamiser le
 23 développement des activités portuaires ultramarines. La problématique des dates
 24 butoirs de ces dispositifs doit être prise en compte. Certains projets ambitieux
 25 comme celui du port de Saint-Pierre-et-Miquelon, qui a fait l'objet
 26 d'engagements⁴² sur le maintien de l'aide fiscale à l'investissement privé,
 27 doivent être mis en œuvre. **Le CESE préconise que l'évaluation prévue des**
 28 **dispositifs fiscaux et douaniers dérogatoires en vigueur dans les Outre-mer**
 29 **soit effectivement réalisée afin d'anticiper la suite à leur donner notamment**
 30 **pour renforcer l'attractivité des ports ultramarins.**

31 **6. Mieux prendre en compte les risques sanitaires**

32 Les ports importent des fruits et légumes ou plus généralement des
 33 végétaux et des produits animaux et sont donc soumis à un contrôle
 34 phytosanitaire et/ou vétérinaire qui est fonction des risques y afférant lors de
 35 l'entrée sur le territoire national. **Le CESE préconise que soient étudiées et**
 36 **testées des procédures adaptées à des contrôles ponctuels dans les DOM,**
 37 **avec l'expertise du service d'inspection vétérinaire et phytosanitaire de**
 38 **l'État.**

⁴¹ Journal officiel de l'Union européenne (JOUE), Les règlements RTE-T (Orientations (règlement « spécifications du réseau - autoroute de la mer - ») et Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (règlement « financier »)), L. 348, 20 décembre 2013.

⁴² Intervention du président de la République au journal télévisé de SPM 1^{ère}, le 23 décembre 2014.

1 **De façon générale, les émanations de gaz toxiques lors de l'ouverture**
 2 **des conteneurs concernent l'ensemble des installations et des personnels et**
 3 **doivent être prises en compte pour améliorer les conditions de travail des**
 4 **personnels et la sécurité des consommateurs. Le CESE préconise également**
 5 **la mise à jour des arrêtés du Gouvernement de Polynésie française actant le**
 6 **rôle de la police phytosanitaire pour la manipulation des conteneurs en**
 7 **fumigation⁴³.**

8 **7. Optimiser les outils de gestion de la communication portuaire**

9 L'expression d'un besoin commun des professionnels du transport
 10 d'optimiser leurs activités s'est traduite par la mise en place dans la plupart des
 11 ports, du *Cargo Community Sytem AP+*⁴⁴, un système centralisé pour le
 12 traitement en temps réel des mouvements de marchandises à l'import, à l'export
 13 ou en transit sur le territoire. Géré par convention avec les douanes, ce système
 14 permet l'échange de données informatisées maritimes, aériennes, portuaires,
 15 aéroportuaires et douanières. Ainsi, il facilite le suivi de la marchandise et assure
 16 l'optimisation de la gestion des infrastructures portuaires (outillages, terminaux,
 17 opérations de chargement et de déchargement, allotissement des marchandises).

18 **Le CESE préconise que les Autorités des ports d'Outre-mer impulsent**
 19 **la mise en place et le fonctionnement optimal de l'outil de communication**
 20 **intitulé *Cargo Community Sytem AP+*. Plus généralement, dans le cadre des**
 21 ***Ports Community System (PCS)*, le CESE préconise une approche multisite**
 22 **dans laquelle les Autorités portuaires pourraient, s'agissant des ports**
 23 **européens, initier une démarche d'insertion régionale au travers du**
 24 ***Caribbean Community and Common Market (CARICOM)* dans la Caraïbe et**
 25 **le Plateau des Guyanes, de la Commission de l'océan Indien ou du Forum**
 26 **des îles du Pacifique.**

27 **C - DYNAMISER LE DÉVELOPPEMENT DES OUTRE-MER GRÂCE À LEURS PORTS**

28 Les ports ultramarins doivent dynamiser un développement durable des
 29 Outre-mer en jouant pleinement leur rôle de « sas » pour le passage des
 30 marchandises à l'import et à l'export mais aussi en soutenant des filières
 31 portuaires créatrices d'activité économique, en confortant la concurrence et en
 32 luttant contre la vie chère pour le bien-être des populations. Les ports ultramarins
 33 peuvent être également un outil au service de la transition écologique et d'une
 34 économie plus circulaire.

⁴³ Il faut noter que la loi du 17 juillet 2015 relative à l'actualisation du droit des Outre-mer donne des pouvoirs de fouille dans les ports aux agents agréés et assermentés de la Polynésie française, habilités à rechercher et constater les infractions pénales en matière d'alimentation, de santé publique vétérinaire et de protection des végétaux : cette mesure est importante du fait de la situation géographique et sanitaire de la Polynésie française qui reste un territoire vulnérable du fait de son étendue.

⁴⁴ « Ademar et Protis plus ».

1 **1. Actualiser la stratégie portuaire Outre-mer**

2 La stratégie portuaire Outre-mer vise en premier lieu à faire des GPM
3 d’Outre-mer un puissant levier au service de l’économie et de la desserte des
4 territoires, contribuant à la création d’emplois et de valeur. Elle s’applique donc
5 aux quatre grands ports maritimes d’Outre-mer : la Guadeloupe, la Guyane, la
6 Martinique et La Réunion, ainsi qu’au port de Saint-Pierre-et-Miquelon, dernier
7 port d’intérêt national français. Elle ne s’applique en revanche pas aux ports des
8 territoires d’Outre-mer, administrés directement par les collectivités territoriales
9 compétentes.

10 **Le CESE préconise que la stratégie portuaire de l’État en Outre-mer**
11 **soit actualisée et déclinée suite à la mise en place des projets stratégiques des**
12 **GPM ultramarins afin de prendre en considération les problématiques**
13 **sociales et environnementales.**

14 **2. Soutenir les filières portuaires créatrices d’activité économique dans**
15 **les Outre-mer**

16 Certains territoires ultramarins disposent de véritables atouts pour
17 développer leurs activités de tourisme de croisière, de réparation navale ou de
18 pêche. Deux enjeux peuvent être pointés en ce qui concerne le tourisme de
19 croisière : le développement de la croisière basée et l’amélioration de
20 l’articulation entre le quai de débarquement des croisiéristes et les activités
21 proposées dans la ville.

22 **Le CESE préconise que les filières « tourisme de plaisance et de**
23 **croisière » mais aussi « réparation navale » soient valorisées Outre-mer,**
24 **dans un but de création d’emplois et de valeur ajoutée locale. Il préconise**
25 **qu’en Polynésie française, dans le cadre du Contrat de restructuration des**
26 **sites de défense (CRSD), les potentialités de développement de la réparation**
27 **navale soient clarifiées pour plus de visibilité.**

28 **Le CESE préconise, conformément à la décision récente du**
29 **Gouvernement de la Polynésie française, que la création d’un hub de pêche**
30 **à Faratea soit mise en œuvre. Ce projet devrait créer de très nombreux**
31 **emplois pour les Polynésiens. Cette décision permet à la France de tenir la**
32 **place qui doit être la sienne dans une zone géographique où les activités de**
33 **pêche jouent un rôle économique majeur. Les potentialités des îles**
34 **Marquises doivent également être valorisées.**

35 La continuité territoriale est un principe de service public qui se donne pour
36 objectif de renforcer la cohésion entre les différents territoires ultramarins et
37 l’hexagone en compensant les handicaps liés à leur éloignement, à leur
38 enclavement, etc. En outre, « *La desserte maritime des Outre-mer est un moyen*
39 *important pour assurer et renforcer la continuité entre les territoires français.*
40 *Elle permet non seulement de faire le lien entre l’hexagone et les territoires*
41 *ultramarins, de relier les territoires archipélagiques entre eux, mais aussi*

1 *d'assurer une connexion avec les pays voisins* »⁴⁵. Au niveau européen, les ports
 2 garantissent la continuité territoriale de l'Union en assurant des services de trafic
 3 maritime régional et local reliant les régions périphériques et insulaires.

4 **Le CESE préconise de prévoir des dispositifs d'aide au renouvellement**
 5 **des flottes chargées d'assurer la continuité territoriale dans les territoires**
 6 **ultramarins afin notamment de favoriser les navires les moins polluants.**

7 Le développement du cabotage commercial de marchandises fait partie des
 8 opportunités de développement inter-îles pour les territoires insulaires, ou
 9 fluviaux-maritime pour la Guyane. Au niveau insulaire, le développement des
 10 productions locales et le resserrement des liens économiques entre les territoires
 11 ultramarins français doit faire partie des priorités des décideurs publics au titre de
 12 la continuité territoriale et de la solidarité avec les populations enclavées.

13 **Le CESE préconise que les Autorités portuaires portent une attention**
 14 **particulière à l'activité de cabotage commercial de marchandises pour**
 15 **contribuer à sa prospérité et sa pérennité. Il préconise qu'une mission**
 16 **d'étude soit lancée pour analyser sous l'angle technique, socio-économique,**
 17 **environnemental et financier la faisabilité de la mise en place d'un système**
 18 **de connectivité par cabotage du Plateau des Guyane à la Mer des Caraïbes.**

19 La transition énergétique et écologique est une priorité de nos sociétés et
 20 des pouvoirs publics pour les prochaines années. Cette transition implique une
 21 allocation rationnelle et efficace des ressources, et la résilience face aux aléas
 22 climatiques. Le développement des filières d'avenir, et en particulier des
 23 Énergies marines renouvelables (EMR), l'économie circulaire, l'écologie
 24 industrielle, la moindre dépendance aux ressources rares, l'adaptation des modes
 25 de transports et de l'aménagement des territoires sont les leviers des ports pour
 26 mettre en œuvre cette transition. Certains territoires ultramarins sont déjà bien
 27 avancés dans l'expérimentation des EMR. Pour certaines d'entre elles, cela
 28 nécessite des infrastructures dédiées, notamment portuaires. Ces filières seront à
 29 terme créatrices de ressources et d'emplois.

30 **Le CESE préconise que les ports ultramarins s'inscrivent dans la**
 31 **réflexion des territoires sur les développements des énergies renouvelables,**
 32 **de l'économie circulaire, et qu'ils participent aux pôles d'innovation qui les**
 33 **concernent.**

34 **3. Permettre l'agrandissement des capacités foncières des ports** 35 **ultramarins**

36 Disposer de foncier suffisant est important pour permettre aux ports
 37 ultramarins d'inscrire leurs projets dans un territoire vaste, en particulier à
 38 l'échelle de leur hinterland le plus immédiat, dans un souci de véritable
 39 planification territoriale. À cette fin, il faudrait que les GPM ultramarins soient

⁴⁵ Sous la présidence de Mme Chantal Berthelot, députée de la Guyane, *Rapport biennal 2013-2014* de la Commission nationale d'évaluation des politiques de l'État Outre-mer, chapitre I « La continuité territoriale », p. 88.

1 associés à l'élaboration des différents documents de planification des territoires
 2 dans lesquels ils s'inscrivent, SCOT, PLU, Schémas régionaux de cohérence
 3 écologique (SRCE), etc. Il s'agit de pouvoir prendre en compte les
 4 infrastructures de transports (routes, voies navigables...) mais aussi les
 5 implantations industrielles, de commerces, d'entrepôts et de services, en lien
 6 avec l'activité portuaire.

7 **Le CESE préconise que l'État, les ports et les collectivités territoriales**
 8 **concernées s'associent afin de développer une planification en profondeur**
 9 **sur un territoire plus vaste que les limites portuaires à travers tous les**
 10 **dispositifs existants : Schéma de cohérence territoriale, Plans locaux**
 11 **d'urbanisme intercommunal (PLUI) (en tant que personne publique**
 12 **associée) et/ou PIG, Opérations d'intérêt national (OIN)... Cette réflexion**
 13 **pourrait s'inscrire dans le cadre du développement d'une économie**
 14 **circulaire valorisée.**

15 **Le CESE préconise que les orientations régionales sur le**
 16 **développement des ports puissent s'imposer, sous certaines conditions, aux**
 17 **schémas de cohérence territoriale. Il préconise aussi d'accorder un droit de**
 18 **préemption foncière à l'autorité portuaire, dès lors que le besoin**
 19 **correspondant figure bien dans le projet stratégique officiellement validé.**

20 **Le CESE préconise que les collectivités territoriales ultramarines**
 21 **bénéficiaires de la taxe foncière soutiennent la compétitivité des ports en**
 22 **maintenant le principe de leur exonération afin qu'aucune répartition de**
 23 **l'impôt sur les entreprises occupant le domaine portuaire ne soit appliquée.**

24 Des dispositions particulières à la Guyane figurant dans le Code général de
 25 la propriété des personnes publiques (CGPPP) (articles L 5141-1 à L 5145-2)
 26 prévoient de nombreux cas de cessions gratuites (mise en valeur agricole,
 27 collectivités territoriales et établissement public d'aménagement, communautés
 28 d'habitants tirant leurs moyens de subsistance de la forêt, personnes physiques
 29 ayant construit leur résidence principale avant 1998...). Mais aucune de ces
 30 dispositions particulières ne permettait de cession gratuite à l'établissement
 31 public portuaire pour l'aménagement d'équipements collectifs. Un autre
 32 dispositif est à la disposition des ports : l'article L. 5151-1 du CGPPP, issu de la
 33 loi de finances n° 2010-1657 du 29 décembre 2010, prévoit que *« l'État peut*
 34 *également procéder à l'aliénation de terrains de son domaine privé à un prix*
 35 *inférieur à la valeur vénale par application d'une décote lorsque ces terrains*
 36 *sont destinés à l'aménagement d'équipements collectifs. Le montant de la décote*
 37 *est fixé à 100 % de la valeur du terrain. »* Ce texte s'applique aux départements
 38 d'Outre-mer... sauf en Guyane.

39 **Le CESE préconise que la récente modification législative du CGPPP⁴⁶**
 40 **portant sur les dispositions particulières propres à la Guyane (le 4° de**

⁴⁶ Amendement du sénateur Georges Patient introduit dans la loi adoptée le 17 juillet 2015 relative à l'actualisation du droit des Outre-mer.

1 **l'article L. 5142-1 du CGPPP) soit accompagnée de dispositions claires, qui**
 2 **concernent tous les GPM ultramarins, pour faciliter et accélérer les**
 3 **négociations avec France Domaine dans le cadre de la mise à disposition du**
 4 **foncier nécessaire à l'accomplissement de leurs missions de service public**
 5 **portuaire.**

6 **4. Conforter la concurrence**

7 Deux grands armateurs français, CMA CGM et MARFRET, sont des
 8 acteurs mondiaux du trafic maritime présents dans les ports ultramarins depuis
 9 longtemps qui mettent en œuvre des stratégies différentes, ce qui n'exclut pas
 10 des accords. D'autres armateurs desservent également les Outre-mer. Toutefois
 11 dans un contexte de mutation important du secteur maritime, les conditions de la
 12 concurrence doivent être examinées avec attention.

13 **Le CESE préconise de renforcer les pratiques de transparence entre**
 14 **les armateurs et d'être vigilant sur les conditions de la concurrence⁴⁷ sur les**
 15 **liaisons maritimes touchant les Outre-mer, notamment lors de partages de**
 16 **capacités sur des navires affrétés par une seule compagnie, essentiellement,**
 17 **la CMA CGM.**

18 **5. Lutter contre la vie chère dans les territoires ultramarins**

19 La loi de 2012 relative à la régulation économique dans les Outre-mer
 20 comporte des dispositions sur la lutte contre les ententes et les implantations
 21 exclusives. Par ailleurs, l'Observatoire des prix, des marges et des revenus
 22 (OPMR)⁴⁸ mis en place par la loi de 2012 en Guadeloupe, Martinique, Guyane, à
 23 La Réunion, Mayotte, Saint-Pierre et Miquelon et Wallis-et-Futuna a pour
 24 mission d'analyser le niveau et la structure des prix, des marges et des revenus et
 25 de fournir aux pouvoirs publics une information régulière sur leur évolution. Cet
 26 OPMR est associé à la stratégie des ports et GPM de ces territoires et veille à la
 27 cohérence des tarifs proposés. En effet, les textes prévoient une communication
 28 annuelle par l'OPMR sur le niveau et la structure des coûts de passage
 29 portuaires.

30 En 2003 a été publiée une étude, dite étude Copetrans, comparative entre
 31 les ports Antillo-Guyanais. La grille d'analyse de 2003 distinguait les coûts
 32 relatifs à la manutention, à la mise à disposition/relevage, au stationnement, aux
 33 redevances marchandises, à la taxe informatique, aux frais de dossier, à la
 34 rémunération du transitaire et au coût du fret maritime. Ce fut la dernière étude
 35 de ce type. Son actualisation permettrait de présenter l'importance et l'impact
 36 des ports ultramarins dans la chaîne commerciale insulaire ainsi que la

⁴⁷ Autorité de la concurrence, Décision n° 13-D-15 du 25 juin 2013 de relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur du transport maritime de fret entre l'Europe du Nord et les Antilles françaises.

⁴⁸ La loi adoptée le 17 juillet 2015 relative à l'actualisation du droit des Outre-mer prévoit, parmi les dispositions sur l'économie, de donner une base légale à la création d'un Observatoire des marges, des prix et des revenus à Saint-Martin et à Saint-Barthélemy.

1 multiplicité des opérations (ainsi que des opérateurs et des métiers) intervenant
 2 dans le processus d'importation (et donc également facteur de coûts). Des
 3 tableaux recensant les coûts minima par unité d'importation (taille des
 4 conteneurs, dry et reefer, véhicules) pourraient être comparés aux données
 5 publiées en 2003 dans l'étude Copetrans.

6 **Le CESE demande le lancement d'une étude comparative portant sur**
 7 **les coûts pour l'ensemble des ports ultramarins en veillant à la**
 8 **transposabilité de la méthode utilisée. Ces travaux devraient, dans un**
 9 **premier temps, s'appuyer sur la grille d'analyse de l'étude de 2003 pour les**
 10 **ports Antillo-Guyanais, afin d'actualiser les données et d'analyser les**
 11 **évolutions. Les OPMR devraient disposer des moyens matériels et humains**
 12 **suffisants pour atteindre cet objectif ce qui ne semble pas être le cas**
 13 **aujourd'hui.**

14 **Le CESE préconise également que ce type d'étude comparative soit**
 15 **clairement inscrit dans la stratégie portuaire des Outre-mer, et que les**
 16 **Conseils de développement des GPM ou les conseils portuaires des autres**
 17 **ports soient clairement associés.**

18 **Enfin le CESE préconise que les OPMR partent de la notion de juste**
 19 **prix pour tenter de démontrer en comparatif sur plusieurs années, si**
 20 **réellement le pouvoir d'achat a baissé ou augmenté en valeur absolue et en**
 21 **valeur relative.**

22 D - RENFORCER LA COOPÉRATION RÉGIONALE DES PORTS ULTRAMARINS

23 Par la force des choses, les Outre-mer sont davantage intégrés avec l'UE
 24 qu'avec les pays tiers voisins. Cette situation résulte en partie de la difficulté de
 25 concurrencer les producteurs des pays voisins, où les coûts de production sont
 26 souvent inférieurs, avec des charges sociales et salariales plus basses, mais aussi
 27 des normes de production ne répondant généralement pas aux standards
 28 européens⁴⁹. Les ports ultramarins doivent devenir un outil privilégié de la
 29 coopération régionale des Outre-mer.

30 **1. Conforter l'action du Conseil de coordination interportuaire Antilles-** 31 **Guyane (CCIAG)⁵⁰ et créer des instances équivalentes pour les ports** 32 **ultramarins de l'Océan indien et du Pacifique**

33 Le Conseil de coordination interportuaire Antilles-Guyane est un outil
 34 institutionnel de la politique portuaire nationale. Il doit adopter un document de

⁴⁹ Solbes Mira Pedro, *Les régions ultrapériphériques européennes dans le marché unique : le rayonnement de l'UE dans le monde*, rapport au membre de la Commission européenne Michel Barnier.

⁵⁰ Décret n° 2014-383 du 28 mars 2014 relatif à la composition et au fonctionnement du conseil de coordination interportuaire institué entre les grands ports maritimes de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique : il comprend des représentants des collectivités territoriales et de leurs groupements, des représentants de l'État, des représentants des ports concernés et des personnalités qualifiées.

1 coordination⁵¹ qui porte sur la coordination des grandes orientations en matière
 2 de développement, de projets d'investissement et de promotion des grands ports
 3 maritimes de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique ; les orientations
 4 stratégiques communes de ces ports ; la politique de promotion commune de ces
 5 ports et les missions et les moyens qui font éventuellement l'objet d'une
 6 mutualisation entre ces ports.

7 **Le CESE préconise que le Conseil de coordination interportuaire**
 8 **Antilles-Guyane soit réellement un outil d'arbitrage et pas simplement un**
 9 **lieu de compromis, et qu'il s'attelle à des sujets répondant aux objectifs**
 10 **économiques et d'emploi de la réforme de 2012, afin d'apporter de la**
 11 **lisibilité et de la force à l'élaboration d'une politique interrégionale**
 12 **portuaire, avec une véritable planification d'actions.**

13 Parmi les personnalités qualifiées siégeant au sein de ce Conseil, figure un
 14 représentant du corps diplomatique, en charge de la coopération régionale pour la
 15 zone Antilles-Guyane, nommé par le ministre des Affaires étrangères. Il faut y
 16 voir la volonté de l'État d'approfondir les perspectives de développement des
 17 ports ultramarins entre eux et avec les pays d'immédiat voisinage dans leurs
 18 zones d'influence respectives dans une logique économique sociale et
 19 environnementale. Toutefois le texte du décret relatif à la composition et au
 20 fonctionnement du Conseil est plus réducteur, ne faisant état que d'une
 21 coopération entre les trois ports de Guyane, Guadeloupe et Martinique, alors que
 22 le transport maritime est un moyen pour assurer une continuité avec les pays et
 23 territoires voisins, approfondir l'intégration régionale des Outre-mer et multiplier
 24 les opportunités d'importation et d'exportation locales pour les acteurs
 25 économiques. Par ailleurs, on peut regretter que le décret ne prévoit pas
 26 d'associer les autres territoires français de l'Atlantique aux travaux du Conseil :
 27 Saint-Barthélemy, Saint-Martin et Saint-Pierre et Miquelon, alors qu'ils sont
 28 concernés au premier chef par ces questions maritimes et portuaires.

29 **Le CESE demande à l'État d'associer les autorités portuaires de Saint-**
 30 **Barthélemy, Saint-Martin et Saint-Pierre et Miquelon aux travaux du**
 31 **Conseil de coordination interportuaire Antilles-Guyane, même s'ils n'ont**
 32 **pas le statut de GPM. Il préconise également que le Conseil de coordination**
 33 **interportuaire renforce la visibilité de ces ports au niveau international.**

34 Pour aller plus loin, on peut noter que, selon la loi, il ne peut exister de
 35 conseil interportuaire dans l'Océan Indien car Port-Réunion y est le seul GPM.

36 **Le CESE préconise la création d'une structure *sui generis* qui**
 37 **permettrait aux Autorités portuaires de La Réunion et de Mayotte de se**
 38 **rencontrer pour acter des positions communes sur des sujets portuaires**
 39 **d'importance.**

40 **Enfin pour le Pacifique le CESE préconise aux gouvernements locaux**
 41 **de Wallis-et-Futuna, de Nouvelle-Calédonie et de Polynésie française de**

⁵¹ Mentionné à l'article L. 5713-1-2 du Code des transports.

1 **créer leur propre Conseil de coordination interportuaire autonome et**
2 **commun compte tenu des enjeux maritimes cruciaux dans cette région du**
3 **monde en plein développement.**

4 **2. Mettre en réseau des ports ultramarins par bassin**

5 L'insertion de la France ultramarine dans son espace régional doit inciter
6 les ports de chaque zone à tisser des liens avec les pays voisins. Ces échanges
7 sous-régionaux sont encore timides.

8 **Le CESE préconise que les ports ultramarins amplifient leur**
9 **participation active aux réseaux d'échanges portuaires de leur bassin**
10 **respectif (Observatoire des villes et ports de l'océan Indien, Conseil de**
11 **coopération économique du Pacifique, *Caribbean Shipping Association, Port***
12 ***Management Association of the Caribbean, etc.) afin de renforcer leur***
13 **intégration maritime dans leur zone d'influence.**

1

CONCLUSION

2 L'intérêt de la puissance publique pour les questions portuaires
3 ultramarines doit être réaffirmé car la progression de ces ports et leur prospérité
4 sont indispensables à la consolidation et à la diversification des économies
5 locales. Cinq piliers stratégiques doivent donc nourrir les ambitions de l'État et
6 des territoires ultramarins en matière portuaire :

- 7 - améliorer la compétitivité des places portuaires et fluidifier le passage
8 des marchandises et des passagers ;
- 9 - maintenir des dessertes satisfaisantes des Outre-mer dans un contexte
10 d'évolution radicale des schémas maritimes par un positionnement
11 adapté de leurs ports ;
- 12 - adapter les ports aux mutations du transport maritime en développant
13 les infrastructures et les services portuaires, en limitant les impacts
14 environnementaux et en favorisant l'approche écosystémique et
15 intégrée des espaces marins et littoraux concernés ;
- 16 - intégrer les ports dans leur environnement régional par un soutien au
17 développement économique et maritime des Outre-mer ;
- 18 - promouvoir un dialogue social efficient et renforcer la gouvernance
19 pour une meilleure synergie entre les différents acteurs.

20 Dans un contexte maritime mondial en pleine évolution, ces cinq piliers
21 stratégiques doivent permettre de relever les défis auxquels nos ports d'Outre-
22 mer - poumons économiques et points uniques d'approvisionnement des
23 populations locales - sont confrontés.

24 Ces cinq piliers stratégiques doivent aussi contribuer à ce que notre pays, le
25 seul au monde riverain de trois océans, traduise enfin cette réalité physique en
26 facteur de croissance économique durable et d'influence géopolitique. La
27 politique portuaire ultramarine est un atout incontournable de la politique
28 maritime de la France et de l'Europe.

29

ANNEXES

Annexe 1 : liste des membres de la délégation à l'Outre-mer à la date du vote

- ✓ Président : Gérard GRIGNON
- ✓ Vice-présidentes : Joëlle PRÉVOT-MADÈRE,
Pierrette CROSEMARIE

- **Agriculture**

- ✓ Pascal FÉREY
- ✓ Françoise HENRY

- **Associations**

- ✓ Christel PRADO

- **CFDT**

- ✓ Évelyne PICHENOT

- **CFE-CGC**

- ✓ Jean-Claude DELAGE

- **CGT**

- ✓ Pierrette CROSEMARIE
- ✓ Françoise GENG

- **CGT-FO**

- ✓ Didier BERNUS
- ✓ Marie-Alice MEDEUF-ANDRIEU

- **Coopération**

- ✓ Marie de L'ESTOILE

- **Entreprises**

- ✓ Joëlle PRÉVOT-MADÈRE

- **Environnement et nature**

- ✓ Jacques BEALL
- ✓ Marie-Paule JEANNEL DABRY de THIERSANT

- **Outre-mer**

- ✓ René ARNELL
- ✓ Rémy-Louis BUDOC
- ✓ Gérard GRIGNON
- ✓ Eustase JANKY
- ✓ Christian LÉDÉE
- ✓ Marcel OSENAT
- ✓ Daourina ROMOULI-ZOUHAIR

- **Personnalités qualifiées**

- ✓ Laura FLESSEL-COLOVIC

- **UNAF**

- ✓ Christiane BASSET
- ✓ Christiane THERRY

Annexe 2 : liste des personnalités auditionnées en délégation ou reçues en entretien par le rapporteur

Pour son information, la délégation a successivement entendu :

- ✓ M. Patrick Bourven, ancien Sous-directeur des ports et du transport fluvial à la Direction des services de transports au sein de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM) du ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie ;
- ✓ M. Jean-François Tallec, Conseiller institutionnel pour la politique maritime de la Compagnie maritime d'affrètement Compagnie générale maritime (CMA CGM) ;
- ✓ M. Laurent Martens, Responsable du développement des terminaux portuaires à la CMA CGM ;
- ✓ Mme Mauricette Steinfeld, Inspectrice générale, membre de l'Autorité environnementale du Conseil général de l'environnement du développement durable (CGEDD) ;
- ✓ M. Raymond Vidil, Président de la compagnie maritime Marseille Fret (MARFRET), accompagné de M. Erwann Merrien, directeur juridique ;
- ✓ M. Bernard Mazuel, Délégué général de l'Union des ports de France (UPF) ;
- ✓ M. Dominique Bracq, Directeur des ressources humaines du grand port maritime de Rouen.

Par ailleurs, M. le rapporteur s'est entretenu avec :

- ✓ M. Jean-Marc Ampigny, Président Conseil de surveillance du grand port maritime (GPM) de la Martinique ;
- ✓ M. Mario Banner-Martin, Directeur général du port autonome (PA) de Papeete ;
- ✓ Mme Blandine Colombet, Directrice financière et agent comptable et membre du Directoire du GPM de la Martinique ;
- ✓ M. René-Jean Duret, représentant le port de Galisbay (collectivité de Saint-Martin) ;
- ✓ M. Albéric Ellis, Directeur du port de Galisbay (collectivité de Saint-Martin) ;

- ✓ M. Alain Gaudin, Président du Conseil de surveillance du GPM de La Réunion ;
- ✓ M. Philippe Lafleur, Directeur général du PA de Nouvelle-Calédonie ;
- ✓ M. Jean-Frédéric Laurent, Directeur général du GPM de La Réunion ;
- ✓ M. Philippe Lemoine, Directeur général du GPM de Guyane ;
- ✓ M. Matthieu Le Quven, représentant le préfet de Saint-Pierre-et-Miquelon, pour le port de l'archipel ;
- ✓ M. Bernard Mazuel, Délégué général de l'UPF ;
- ✓ M. Jocelyn Mirre, Président du Conseil de surveillance du GPM de Guadeloupe ;
- ✓ Mme Brigitte Petersen, Présidente du Conseil de surveillance du GPM de Guyane ;
- ✓ M. Jean-David Richardson, Président du Conseil d'administration du port de Galisbay (collectivité de Saint-Martin) ;
- ✓ M. Yves Salaün, Directeur général du GPM de Guadeloupe ;
- ✓ M. Jean-Rémy Villageois, Directeur général du GPM de la Martinique ;
- ✓ M. Tony Hautbois, Secrétaire général de la Fédération nationale des ports et docks CGT ;
- ✓ M. Frédéric Moncany de Saint-Aignan, Président du Cluster maritime français (CMF) ;
- ✓ M. Alexandre Łuczkiwicz, Chargé de communication, Coordinateur Outre-mer du CMF ;
- ✓ Mme Marie-Hélène Delage, consultante fiscaliste, Docteur en droit fiscal, experte en fiscalité de l'Outre-mer, Présidente de Tangor Fiscalité ;
- ✓ Mme Manuella Toussay, chargée de coopération régionale au Brésil pour le Conseil régional de la Martinique.

M. le rapporteur a également complété son information par des déplacements sur le terrain, où il a notamment rencontré :

En Nouvelle-Calédonie :

- ✓ M. Vincent Bouvier, Haut-Commissaire de la République en Nouvelle-Calédonie ;

- ✓ M. Pascal Gauci, Secrétaire général du Haut-Commissariat de Nouvelle-Calédonie ;
- ✓ M. Paul-Marie Claudon, Directeur de Cabinet du Haut-Commissariat ;
- ✓ M. Éric Mévélec, Directeur des affaires maritime ;
- ✓ M. Lionel Fend, Directeur régional des douanes ;
- ✓ M. le Lieutenant-Colonel Clément Préault, Chef d'État-major de zone de défense et de sécurité ;
- ✓ Mme Céline Platel, adjointe au Chef d'État-major de zone de défense et de sécurité ;
- ✓ M. Éric Tysler, Adjoint au Directeur de la police aux frontières ;
- ✓ M. Alain Marc, Secrétaire général du Gouvernement de Nouvelle-Calédonie ;
- ✓ M. Pascal Jolly, Directeur des infrastructures, de la topographie et des Transports terrestres ;
- ✓ M. Frédéric Guillard, Chef du service de l'aménagement et de la planification ;
- ✓ M. Lionel Fend, Directeur régional des douanes ;
- ✓ Mme Pierrette Tahmumu, conseillère au cabinet de M. Tyuienon, membre du gouvernement en charge des transports, accompagnée d'une collaboratrice ;
- ✓ M. Yves Tissandier, président du CESE de Nouvelle-Calédonie ;
- ✓ M. Gaston Poiroi, premier vice-président ;
- ✓ M. André Itréma, troisième vice-président ;
- ✓ M. Didier Poidyaliwane, quatrième vice-président ;
- ✓ M. Jean-Loup Leclercq, deuxième questeur ;
- ✓ M. Jean-Claude Brésil, président de la Commission du développement économique, de la fiscalité et du budget ;
- ✓ Mme Judith Mussard, secrétaire générale adjointe ;
- ✓ M. Jean-Luc Mahe, Secrétaire général du Sénat coutumier de Nouvelle-Calédonie ;
- ✓ M. Philippe Lafleur, Directeur du Port autonome de Nouvelle-Calédonie (PANC) ;
- ✓ M. François Burnouf, président de l'Union des entreprises de la manutention portuaire (UNIMAP) de Nouvelle-Calédonie et Directeur général de la Sofrana ;
- ✓ M. Rémy Brefort, Directeur du travail et de l'emploi ;
- ✓ M. Hanner Xalite, Directeur-adjoint du travail et de l'emploi ;

- ✓ M. Lluis Bernabe, Président du Cluster maritime de Nouvelle-Calédonie ;
- ✓ M. Lionel Loubersac, Secrétaire général du Cluster maritime ;
- ✓ M. André Copola, Directeur de l'école des métiers de la mer ;
- ✓ Mme Marie-Claude Tjibaou, membre du CESE national, Présidente du Conseil d'administration du Centre culturel Tjibaou ;
- ✓ M. Pierre Gugliermina, Directeur général de Société le nickel (SLN);
- ✓ M. Jean-Yves Blandin, Doniambo Plant Manager ;
- ✓ M. Yves Véran, Chef du département FG (préparation de la charge) ;
- ✓ M. Dominique Katrawa, Secrétaire général ;
- ✓ M. Philippe Leleu, Customer Service Manager, Nickel division (Eramet) ;
- ✓ M. Hervé Thorava, Chef des services opérations et logistique, branche nickel (Eramet) ;
- ✓ Mme Seagoe, présidente de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) ;
- ✓ M. Michel Merzeau, Directeur général de la CCI ;
- ✓ M. Viramoutoussamy, président de la Chambre de métiers et de l'artisanat (CMA) ;
- ✓ M. Olivier Duguy, Secrétaire général, directeur des services de la CMA ;

En Polynésie française :

- ✓ M. Lionel Beffre, Haut-Commissaire de la République en Polynésie française ;
- ✓ Mme Marie Baille, Directrice de cabinet du Haut-Commissaire ;
- ✓ M. le Colonel Caudrelier, Commandant du groupement de gendarmerie ;
- ✓ M. Franck Testanière, Directeur des douanes ;
- ✓ M. François Bozzi, chargé de mission auprès du Secrétaire général du Haut-Commissariat ;
- ✓ M. François Perrault, Directeur de la sécurité publique ;
- ✓ M. Christophe Lotigie, Administrateur d'État des îles du vent et des îles sous le vent ;

- ✓ M. le Commandant Philippe Babdor, Directeur-adjoint de la police aux frontières ;
- ✓ M. le Capitaine de Frégate Charpentier, COMSUP ;
- ✓ M. le Lieutenant de Vaisseau Potie, action de l'État en mer ;
- ✓ M. Simon Abi Saab, Directeur des affaires maritimes par intérim ;
- ✓ M. Philippe Presle, Inspecteur des affaires maritimes ;
- ✓ M. Angelo Frébault, Président du Conseil économique, social et culturel (CESC) ;
- ✓ M. Makalio Folituu, deuxième Vice-président ;
- ✓ M. Joël Carillo, premier Questeur ;
- ✓ M. Félix Fong, deuxième Questeur ;
- ✓ M. Daniel Palacz, troisième Questeur ;
- ✓ Mme Alice Pratz-Schoen, première Secrétaire ;
- ✓ M. Marc Atiu, deuxième Secrétaire ;
- ✓ M. Tepuanui Snow, troisième Secrétaire ;
- ✓ M. HannyTehaamatai, deuxième Assesseur ;
- ✓ M. Patrick Galenon, membre du CESE national et du CESC, Secrétaire général de la Confédération des syndicats des travailleurs de Polynésie Force Ouvrière (CSTP FO) ;
- ✓ Mme Melinda Bodin, membre du CESC ;
- ✓ M. John, Taroanui, membre du CESC ;
- ✓ M. Dominique Foucault ;
- ✓ Mme Mirella Fuller ;
- ✓ Mme Vaitea Le Gayic ;
- ✓ M. Sylvain Lamaud ;
- ✓ Mme Judy Mata ;
- ✓ Mme Florienne Panai ;
- ✓ M. Heifara Parker ;
- ✓ M. Ethode Rey ;
- ✓ M. Eugène Sommers ;
- ✓ Mme Gisèle Teheiura ;
- ✓ M. Mahinui Temarii ;
- ✓ Mme Atonia Teriinohorai ;
- ✓ Mme Lucie Tiffenat ;
- ✓ Mme Ina Utia ;
- ✓ M. Jean-François Wiart ;

- ✓ Mme Diana Yieng Kow ;
- ✓ M. Heifara Garbet, Directeur de cabinet du Ministère de l'équipement ;
- ✓ M. Patrice Perrin, Conseiller technique du Ministère de l'équipement ;
- ✓ M. Mario Banner, Directeur du port autonome de Papeete ;
- ✓ M. Marcel Tuihani, Président de l'Assemblée de la Polynésie française ;
- ✓ M. Jean Lachkar, président de la Chambre territoriale des comptes de la Polynésie française ;
- ✓ M. Philippe Bellocq, procureur financier ;
- ✓ M. René Maccury, doyen des conseillers ;
- ✓ M. Bruno Marty, ancien ministre de Polynésie française, Conseiller délégué de la mairie de Papeete, suivi des opérations structurantes, urbanisme et aménagement de la ville et administrateur du Port autonome de Papeete ;
- ✓ M. Rémy Brillant, Directeur général des services de la ville de Papeete ;
- ✓ M. Mario Banner Martin, Commissaire de police détaché, Directeur général du Port autonome de Papeete ;
- ✓ M. Boris Peytermann, Directeur adjoint technique et de programmation du port autonome de Papeete ;
- ✓ Mme Christiane Chaine, Directrice adjointe administrative et commerciale du port autonome de Papeete ;
- ✓ M. Heifara Garbet, Directeur de Cabinet du Ministre de l'équipement, de l'urbanisme, des transports terrestres et maritimes ;
- ✓ M. Enrique « Quito » Braun-Ortega, président de l'Union des entreprises de la manutention portuaire (UNIMAP), Président-directeur général de l'entreprise J.A. Cowan et fils, SA ;
- ✓ M. Jérôme Mangard, *Managing Director* de SAT NUI Group ;
- ✓ M. Jules Changues, Président directeur général de COTADA, compagnie Tahitienne d'Acconage, SA ;
- ✓ M. Temarii Mahinui, Secrétaire général de la Fédération des syndicats des travailleurs de la manutention portuaire de Polynésie française, Secrétaire général adjoint de la CSTP/FO ;
- ✓ M. Jean-Pierre Tanetoa, Délégué du personnel ;
- ✓ M. Sebas Teiva, Délégué du personnel, secrétaire général ;

- ✓ M. Tumatahi Atoer, Délégué du personnel (Comité d'entreprise - CHSCT), Secrétaire général ;
- ✓ M. René Arai, (salarié de l'entreprise Cowan) ;
- ✓ M. Heifara Flohe (salarié de l'entreprise Cowan) ;
- ✓ M. Rameha Voirin (marin) ;
- ✓ M. Xavier Voirin ;
- ✓ M. Daniel Manarii (salarié de l'entreprise Satnui) ;
- ✓ M. Ferdinand Ranumetea ;
- ✓ M. Elvis Peretau (salarié de l'entreprise Satnui) ;
- ✓ M. Teanuanua Tauru (Comité d'entreprise) ;
- ✓ M. Bryan Tametona ;
- ✓ M. Francisco Lagarde (Comité d'entreprise) ;
- ✓ M. Fainui Mau (Délégué du personnel) ;
- ✓ M. Steve Tchang (salarié de l'entreprise Cowan) ;
- ✓ M. Teddy Terroha ;
- ✓ M. Steve Mirin (salarié de l'entreprise Cowan) ;
- ✓ M. Jonas Teiaura (salarié d'une entreprise de transport) ;
- ✓ M. Daniel Maraetefau (salarié d'une entreprise de transport) ;
- ✓ M. Albert Ceril ;
- ✓ M. Éric Etaeta (domaine de la sécurité) ;
- ✓ M. Ethode Rey, Président de la Confédération des armateurs de Polynésie française ;
- ✓ M. Sachet, Gérant du Masupiti Express 2 sur les Îles sous le vent ;
- ✓ M. Viriamu Fougerouse, comptable à TMTO Mareva Nui ;
- ✓ M. Matahi Romanoff, directeur technique à TMTO Mareva Nui ;
- ✓ M. Tuanua Degage, gérant de SNC Areniti Ferry ;
- ✓ M. Manarii Butscher, comptable à la société de navigation des Tuamotu ;
- ✓ Mme Linda Salem, cogérante de la société de navigation des Tuamotu ;
- ✓ M. Édouard Fritch, Président du gouvernement de la Polynésie française ;
- ✓ M. Albert Solia, Ministre de l'équipement, de l'aménagement et de l'urbanisme, des transports intérieurs et de l'environnement ;
- ✓ M. Thierry Nhunfat, Conseiller spécial du Président de la Polynésie française ;

- ✓ M. Gérard Siu, Président du Cluster maritime de Polynésie française ;
- ✓ M. Patrice Beuscher, CESAM's Agent ;
- ✓ M. Henri Butscher, Gérant de Seamoorea pêche ;
- ✓ M. Bud Gilroy, Directeur de l'Agence maritime de Fare Ute ;
- ✓ M. Michel Paoletti, ancien Président du groupe de l'Outre-mer au CESE, président du Conseil des réformes stratégiques.

M. le rapporteur tient également à remercier Mme Fordosia Abdellahi en Nouvelle-Calédonie ainsi que M. Karl Martin et M. Bruno Flores en Polynésie française de l'aide qu'ils ont apportée dans le déroulement de cette mission.

Le président, le rapporteur et l'ensemble des membres de la délégation à l'Outre-mer remercient vivement toutes ces personnes de leur précieuse contribution au rapport et au projet d'avis.

Annexe 3 : les acteurs des ports

Affréteur : personne morale ou physique qui prend en location un navire à un armateur, soit coque nue, soit, si le navire est armé, c'est-à-dire doté d'un équipage, au temps ou au voyage.

Armateur : celui « qui arme » et exploite le navire – son propriétaire. Il s'agit en général d'une société de capitaux.

À temps : le fréteur n'effectue que la gestion nautique du navire, l'affréteur assurant sa gestion commerciale.

Armement : ensemble du matériel et du personnel nécessaires à la navigation d'un bâtiment. Peut aussi désigner une compagnie de navigation.

Cabotage : navigation sur de courtes distances à proximité des côtes, soumises aux règlements nationaux des pays concernés.

Cascading : lorsque des armateurs mettent en service sur leurs principales lignes maritimes régulières de plus gros navires afin de conforter leur rentabilité, ils déclassent leurs navires de moindre taille vers des ports moins importants. Ce phénomène de déclassement est qualifié de « **cascading** ».

Chargeur : en droit maritime, personne physique ou morale qui, ayant souscrit un contrat d'affrètement, embarque des colis, des marchandises ou des matériaux à bord d'un navire. Le chargeur désigne le propriétaire de la cargaison d'un navire ou d'une partie de cette cargaison.

Cluster maritime : un cluster est un regroupement d'institutions variées et d'entreprises qui travaillent dans une même branche d'activités et dans une région donnée. Cette proximité est censée procurer un avantage concurrentiel à ses membres. Les clusters maritimes traditionnels regroupent des armateurs, des ports, des centres de recherche, mais aussi les métiers qui gravitent autour du transport maritime, comme les cabinets d'avocats, les banques, les compagnies d'assurance, les équipementiers, la construction navale, etc.

Container ou conteneur : boîte, le plus souvent métallique, aux dimensions normalisées destinées au transport de marchandises diverses.

Coque-nue : quand l'affrèteur prend en charge la gestion commerciale et nautique. L'équipage est donc dans ce cas recruté et payé par l'affrèteur.

État du pavillon : pays du port d'immatriculation d'un navire.

EVP (équivalent vingt pieds) : sigle conventionnel par lequel est désigné un conteneur d'une longueur de vingt pieds (6,096 mètres) ou son équivalent. Par extension, unité de mesure déterminant la capacité d'un emport d'un navire ou le volume des flux.

Façade maritime : en géographie, le terme désigne un groupe d'infrastructures portuaires alignées le long d'un littoral, desservant un territoire terrestre économiquement très développé, permettant à ce dernier d'échanger avec les autres territoires et le grand large. Les principales façades maritimes structurent le commerce mondial de marchandises. En droit, le terme désigne la longueur des côtes d'un État.

Feeding : collecte par plusieurs petits navires (feeders) du fret dans plusieurs ports pour l'amener vers un port dit de transbordement (hub) où il est chargé sur des navires transocéaniques. À l'inverse, il peut s'agir de la collecte du fret à partir des ports de transbordement afin d'éclater la marchandise vers d'autres ports.

Gateway : port utilisé comme porte d'entrée principale d'un continent ou d'un pays. Les marchandises sont diffusées à partir du « gateway » selon des modes différents (ferroviaire, routier, canaux).

Grand port maritime (GPM) : en France, établissement public de l'État chargé de l'aménagement, de la gestion et de l'entretien du domaine public maritime.

Hinterland (arrière-pays) : aire d'attraction et de desserte continentale d'un port ou, en termes économiques, son aire de marché continentale.

Hub portuaire : plateforme portuaire de groupage ou dégroupage des marchandises en général conteneurisées.

Hub and spokes : il s'agit d'un réseau maritime en étoile. Un port principal voit converger à lui les flux des ports secondaires situés à sa périphérie.

Lamanage : opérations d'assistance des navires à l'arrivée, au départ et lors des mouvements dans les ports.

Pavillon : immatriculation d'un navire dans un pays, correspondant à un type de régime d'exploitation.

Pavillon de complaisance : pavillon d'un pays à faible fiscalité à lois sociales peu contraignantes qu'arbore un navire immatriculé dans ce pays, alors que ni son propriétaire ni son équipage n'appartiennent à ce pays.

Porte-conteneurs : navire spécialisé dans le transport des conteneurs.

Portique : engin destiné à la manutention en bord à quai. Il est équipé d'un chariot translatant perpendiculairement au quai et auquel la charge est suspendue. Les portiques à conteneurs sont équipés d'un cadre (spreader) pour la saisie des conteneurs. Les portiques pour pondéreux sont équipés d'une benne.

Rangée nord-européenne ou Range nord-européen (Northern Range) : concentration, du Havre à Hambourg, des principaux ports européens alignés le long du littoral méridional de la mer du Nord, servant de façade maritime à un vaste territoire centré sur l'Europe rhénane.

Registre maritime : les navires sont soumis à la formalité administrative de l'immatriculation sur un registre qui sanctionne leur rattachement à un port et les soumet au régime juridique applicable dans celui-ci.

Roulier : navire utilisé pour transporter notamment des véhicules, chargés grâce à une ou plusieurs rampes d'accès. On les dénomme aussi « ro-ro » de l'anglais « roll on – roll off » signifiant littéralement « roule dedans – roule dehors », pour faire la distinction avec les navires de charges habituels dans lesquels les produits sont chargés à la verticale par des grues.

Terminal : espace constitué d'un quai et d'un terre-plein qui permet la manipulation, le stockage et l'expédition ou la réception de marchandises et des voyageurs.

TPL (tonne de port en lourd) : unité de mesure de la capacité en charge des navires exprimée en tonnes métriques.

Vrac : il s'agit des marchandises soit liquides surtout les produits pétroliers, soit solides (minerais et combustibles, minéraux solides, engrais, nourriture pour le bétail, céréale, etc.). Le vraquier est donc un navire de transport de marchandises en vrac, non conteneurisées.

Annexe 4 : références bibliographiques

Autorité de la concurrence, Décision n° 13-D-15 du 25 juin 2013 de relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur du transport maritime de fret entre l'Europe du Nord et les Antilles françaises.

Beall Jacques et Feretti Alain, *De la gestion préventive des risques environnementaux : la sécurité des plateformes pétrolières en mer*, avis et rapport du CESE, Les éditions des Journaux officiels, n° 2012-08, mars 2012.

Berthelot Chantal, députée de Guyane, (sous la présidence de), *Rapport biennal 2013-2014 de la Commission nationale d'évaluation des politiques de l'État Outre-mer*.

Berthier Jean-Pierre, Lhéritier Jean-Louis et Petit Gérald, « Comparaison des prix entre les DOM et la métropole en 2010 », Département des prix à la consommation, des ressources et des conditions de vie des ménages, INSEE, n° 1304, juillet 2010.

Bonduelle Antoine et Jouzel Jean, *L'adaptation de la France au changement climatique mondial*, avis et rapport du CESE, Les éditions des Journaux officiels, n° 2014-13, mai 2014.

Chabaud Catherine, *Quels moyens et quelle gouvernance pour une gestion durable des océans ?*, avis et rapport du CESE, Les éditions des Journaux officiels, n° 2013-15, juillet 2013.

Code des ports maritimes, article R. 102-13.

Code des transports, article L. 101-1.

Code des transports, article L. 5312-9 et décrets instituant les GPM ultramarins.

Code des transports, articles L. 5713-1-1 et L. 5713-1-2.

Commission européenne, *Les ports : un moteur pour la croissance*, communication COM(2013), 295 final, 23 mai 2013.

Conseil constitutionnel, Décision n° 2013-313 QPC du 22 mai 2013, Chambre de commerce et d'industrie de Région des îles de Guadeloupe et autres, composition du conseil de surveillance des GPM Outre-mer.

Cour des comptes, *Les ports français face aux mutations du transport maritime : l'urgence de l'action*, rapport public annuel, juillet 2006.

Décret n° 2014-383 du 28 mars 2014 relatif à la composition et au fonctionnement du conseil de coordination interportuaire institué entre les grands ports maritimes de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique.

Décret n° 2014-1670 du 30 décembre 2014 relatif aux dispositions du livre III de la cinquième partie réglementaire du Code des transports et à leur adaptation à l'Outre-mer.

Fidelin Daniel, député, *Rapport sur le projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer relevant de l'État et diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports*, Assemblée nationale, XIII^{ème} législature, n° 4038, 7 décembre 2011.

Grignon Gérard, *L'extension du plateau continental au-delà des 200 milles marins : un atout pour la France*, avis et rapport du CESE, Les éditions des Journaux officiels, n° 2013-22, octobre 2013.

Hounsinou Carlos et Roukayath Amoussa, *Étude de la participation du port de Cotonou à l'essor économique du Bénin*, École nationale d'économie appliquée et de management (ENEAM), 2009.

Loi adoptée par l'Assemblée nationale le 17 juillet 2015 relative à l'actualisation du droit des Outre-mer.

Solbes Mira Pedro, *Les régions ultrapériphériques européennes dans le marché unique : le rayonnement de l'UE dans le monde*, rapport au membre de la Commission européenne Michel Barnier.

Stratégie portuaire pour les Outre-mer, document de référence 2013.

TABLE DES SIGLES

Ae	Autorité environnementale
BQP	Bouclier qualité-prix
CARICOM	<i>Caribbean Community and Common Market</i>
CCI	Chambre de commerce et d'industrie
CCIAG	Conseil de coordination interportuaire Antilles-Guyane
CESC	Conseil économique, social et culturel
CESE	Conseil économique, social et environnemental
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
CGEIET	Conseil général de l'économie, de l'industrie, de l'énergie et des technologies
CGPPP	Code général de la propriété des personnes publiques
CMA	Chambre de métiers et de l'artisanat
CMA CGM	Compagnie maritime d'affrètement-Compagnie générale maritime
CPOM	Commission des ports d'Outre-mer
CRSD	Contrat de restructuration des sites de défense
CSTP FO	Confédération des syndicats des travailleurs de Polynésie française Force Ouvrière
DCOM	Départements et collectivités d'Outre-mer
DGITM	Direction générale des infrastructures des transports et de la mer
DOM	Département d'Outre-mer
DROM	Départements et régions d'Outre-mer
EMR	Énergies maritimes renouvelables
EPA	Établissement public administratif
EPIC	Établissement public industriel et commercial
EVP	Équivalent vingt pieds
GES	Gaz à effet de serre
GIZC	Gestion intégrée des zones côtières
GPM	Grand port maritime
IDH	Indice de développement humain
MARFRET	Marseille Fret
MCG	Mayotte Channel Gateway
MEDDE	Ministère de l'Écologie, du développement durable et de l'énergie
OIN	Opérations d'intérêt national
ONERC	Observatoire national des effets du réchauffement climatique
OPMR	Observatoire des prix, des marges et des revenus
PANC	Port autonome de Nouvelle-Calédonie
PCS	<i>Ports Community System</i>
PIB	Produit intérieur brut
PLU	Plan local d'urbanisme
PLUI	Plan local d'urbanisme intercommunal

PPRI, PPRT	Plans de prévention des risques naturels et technologiques
RUP	Régions ultrapériphériques
SAR	Schéma d'aménagement régional
SLN	Société le nickel
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SDAGE	Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux
SRCE	Schémas régionaux de cohérence écologique
TAAF	Terres australes et antarctiques françaises
UE	Union européenne
UMEP	Union maritime et portuaire
UNIMAP	Union des entreprises de la manutention portuaire
UPF	Union des ports de France
UTI	Unités de transport intermodales
ZEE	Zone économique exclusive

LISTE DES ILLUSTRATIONS

Tableau 1 : trafic portuaire dans les DCOM.....	18
Schéma 1 : les principaux acteurs portuaires.....	16

Les dernières publications de la délégation à l'Outre-mer

Le défi de l'insertion professionnelle et sociale des jeunes ultramarins.

La microfinance dans les Outre-mer.

Pour une Europe ultramarine.

L'extension du plateau continental au-delà des 200 milles marins : un atout pour la France.

La valorisation des forêts des Outre-mer.

L'emploi des jeunes ultramarins.

Pour un renforcement de la coopération régionale des Outre-mer.

La mobilité pour motif de formation des jeunes ultramarins : un enjeu majeur.

La dépendance des personnes âgées de 60 ans et plus dans les départements et collectivités d'Outre-mer : un défi majeur.