

**CONSEIL ECONOMIQUE, SOCIAL
ET ENVIRONNEMENTAL**

SESSION ORDINAIRE DE 2015



COMPTE RENDU INTÉGRAL

Séance du 14 octobre 2015

Les ports ultramarins au carrefour des échanges mondiaux

SOMMAIRE

LES PORTS ULTRAMARINS AU CARREFOUR DES ECHANGES MONDIAUX	6
INTERVENTION DE M. CLAUDE GIRAULT, DIRECTEUR GENERAL ADJOINT DES OUTRE-MER REPRESENTANT MME GEORGE PAUL-LANGEVIN, MINISTRE DES OUTRE-MER	12
DISCUSSION GÉNÉRALE.....	13
UNSA - Mme Dupuis	13
CGT - Mme Crosemarie	14
CGT-FO – M. Bellanca	16
Entreprises –Mme Prévot-Madère.....	17
CFDT – Mme Pichenot	18
Coopération – Mme de L’Etoile	19
Outre-mer : M. Osenat.....	21
Agriculture - M. Férey.....	22
Environnement et nature - Mme Thiersant.....	24
UNAF et Mutualité - Mme Basset.....	25
VOTE SUR L’ENSEMBLE.....	26
ANNEXES	29
Annexe 1 : Amendements déposés sur le projet d’avis <i>Les ports ultramarins au carrefour des échanges mondiaux.....</i>	31
Annexe 2 : Suite donnée par la délégation à l’Outre-mer aux amendements déposés sur le projet d’avis <i>Les ports ultramarins au carrefour des échanges mondiaux</i>	33
Annexe 3 : <i>Les ports ultramarins au carrefour des échanges mondiaux - Diaporama illustrant les propos de M. Rémy-Louis Budoc, rapporteur</i>	35

Présidence de M. Jean-Paul Delevoye

La séance est ouverte à quatorze heures trente.

M. le Président.- La séance est ouverte.

Nous allons examiner aujourd'hui le projet d'avis intitulé « *Les ports ultramarins au carrefour des échanges mondiaux* », présenté par M. Budoc au nom de la Délégation à l'outremer, présidée par M. Grignon.

Je voudrais saluer au banc du gouvernement la présence de :

- M. Claude Girault, Directeur général-adjoint des Outre-mer, qui représente Mme la secrétaire d'Etat George Pau-Langevin, retenue par d'autres obligations. Il pourra exprimer la parole du ministre.

- Mme Vivette Lopez, sénatrice du Gard, membre de la délégation sénatoriale à l'Outre-mer. Nous vous remercions, Madame, de votre présence.

Et nous attendons M. Jérôme Bignon.

Je dois d'ailleurs souligner le renforcement de plus en plus important de notre collaboration parlementaire puisque, hier, dans la perspective d'une déclaration commune entre nos trois assemblées pour la préparation de la COP21 et ce matin, M. Guirkingner me disait que, lors de leur audition, plus de 60 députés participaient au débat sur nos travaux concernant la transition énergétique et la préparation de la COP21.

Mesdames et Messieurs, c'est un avis important qui vous est proposé puisque, dans la perspective de la venue du Commissaire européen, M. Junker, nous ne manquerons pas d'attirer son attention sur le regard que doit porter la Commission européenne sur l'importance des régions périphériques.

Dans le droit-fil de ce que nous souhaitons, Monsieur le Président, avec la Délégation à l'Outre-mer, c'est toute la richesse des travaux que vous avez entrepris depuis cinq ans d'essayer d'accompagner la volonté du gouvernement, mais aussi la nôtre, de faire changer le regard de la métropole sur les départements d'Outre-mer et de montrer que la France est une puissance maritime, qu'elle doit revendiquer ce titre, mais aussi en assumer les responsabilités.

Il vous est maintenant présenté un projet d'avis qui, stratégiquement, pour l'économie de la mobilité mondiale qui se met en place, est un enjeu majeur pour notre pays.

LES PORTS ULTRAMARINS AU CARREFOUR DES ECHANGES MONDIAUX

M. le Président.- La parole est à M. Budoc.

M. Budoc, rapporteur.- Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, Chers collègues, je voudrais avant tout remercier les membres de la délégation et son président, Gérard Grignon, pour leur concours dans l'élaboration de ce travail collectif.

Je tiens à remercier toutes les personnes qui ont été auditionnées dans le cadre de ce projet d'avis, mais également celles que j'ai rencontrées lors de ma mission en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française.

Je tiens à souligner combien les nombreuses réunions de travail sur le terrain ont permis d'enrichir le projet d'avis que j'ai l'honneur de vous présenter aujourd'hui.

Enfin, tous mes remerciements à l'équipe administrative, Cyril et Emmanuel, pour leur travail et leur soutien, sans oublier Laurent et Eliette, du groupe de l'Outre-mer, et Mme Budoc, mon épouse, ici présente.

Il s'agissait, pour nous, de rechercher le consensus sur un sujet très sensible touchant les questions économiques, sociales, environnementales et organisationnelles des plates-formes portuaires.

Le commerce maritime assure près de 90 % des échanges mondiaux. Dans ce contexte, la France dispose d'atouts maritimes indiscutables. Jouissant de deux façades maritimes en Europe et de la deuxième zone économique exclusive, derrière les États-Unis, grâce principalement à ses territoires ultramarins, la France se situe au centre des échanges en Europe et au carrefour des grandes routes maritimes mondiales.

Du fait de leurs caractéristiques géographiques, les Outre-mer sont très dépendants du transport maritime. Néanmoins, les décideurs ne songent pas instantanément aux ports et à la mer en général comme leviers de développement. Pourtant, ces grandes infrastructures de développement local doivent assumer efficacement une double fonction : logistique pour contribuer à la prospérité de l'économie, et stratégique pour faire des territoires ultramarins des zones de croissance en lien avec leur environnement régional.

Nous avons donc un secteur maritime en évolution constante.

Les défis à relever par les ports ultramarins sont exacerbés par le fait que le secteur maritime est en évolution constante, risquant de rendre obsolète les infrastructures portuaires existantes ou d'exiger une remise à niveau de grande envergure sans que l'on puisse en mesurer toujours avec certitude les bénéfices attendus.

Les principales évolutions sont les suivantes : la révolution du conteneur ; l'augmentation de la taille des navires avec pour effet la création de hubs, le processus de feederisation et le phénomène du *cascading* ; le basculement de

l'économie, en particulier portuaire, vers l'Asie ; le redimensionnement ou l'ouverture de nouvelles voies maritimes, etc.

Chaque bassin maritime doit gérer ses enjeux propres : l'agrandissement du canal de Panama pour le bassin des Antilles et de la Guyane, mais aussi, pour le bassin du Pacifique ; l'augmentation du trafic maritime dans le Canal du Mozambique pour le bassin de l'Océan indien, etc.

Dans un système mondialisé qui redistribue les cartes, les routes des échanges et les chemins de la prospérité, les ports ultramarins doivent rester des acteurs du bien-être des populations locales, capables d'organiser les rendez-vous des navires et des marchandises ou des passagers sur leurs quais et devenir de vrais relais de croissance pour la France, mais aussi l'Union européenne.

Voilà, en quelques mots, certains des enjeux de ce projet d'avis dont je vais vous présenter les principales préconisations, après avoir dressé quelques constats.

Dans un contexte économique et social difficile, marqué notamment par des taux de chômage élevés et par la problématique récurrente de la « vie chère », les ports, au travers des flux commerciaux qu'ils génèrent, jouent un rôle incontournable dans la croissance économique des territoires ultramarins.

Les acteurs institutionnels dont ils disposent au niveau national sont des organismes fédérateurs de leurs intérêts communs. On peut citer la Direction générale des infrastructures des transports et de la mer, l'Union des ports de France et sa commission des ports d'Outre-mer, les Unions maritimes et portuaires, les clusters maritimes territoriaux, etc.

De son côté, la communauté portuaire est composée d'une multiplicité d'acteurs socio-économiques qui donnent vie à l'espace portuaire : les clients du port - armateurs et chargeurs -, les services aux navires - opérations d'accostage et de sécurité, interventions à terre -, les services à la marchandise - intermédiaires, manutention, services divers -, des acteurs publics - gestionnaires de port, services administratifs et de contrôle.

Quelle que soit leur taille, les ports ultramarins bénéficient de l'implantation de deux grands armateurs français de stature mondiale : la Compagnie maritime d'affrètement-Compagnie générale maritime (CMA CGM) et la compagnie Marseille Fret (MARFRET).

A côté de l'activité d'importation et d'exportation de marchandises, d'autres activités portuaires ont leur rôle à jouer. Ainsi, le tourisme est un secteur important pour le développement économique des Outre-mer, en particulier le secteur de la croisière. Certains ports ultramarins ont également un rôle important dans le transport des habitants inter et intra-îles. Enfin, les activités portuaires d'entretien et de réparation navale sont aussi présentes dans de nombreux ports et sont susceptibles d'être dynamisées pour répondre à la demande locale, notamment en matière de plaisance.

Nos préconisations s'articulent autour de quatre axes.

Vous l'avez compris, la globalisation du trafic maritime provoque des changements qui exercent une pression sur les infrastructures portuaires et les investissements ultramarins, notamment en ce qui concerne leur extension et leur modernisation.

Dans ce contexte maritime mondial en pleine évolution, le travail important réalisé au sein de la délégation à l'outre-mer nous a conduits à formuler une cinquantaine de préconisations articulées autour de quatre axes de réflexion. J'ai souhaité que ces préconisations soient opérationnelles et adaptées aux réalités très spécifiques de chacune de nos collectivités ultramarines. Je ne vous détaillerai pas chacune des 53 propositions, mais, je tâcherai d'attirer votre attention sur les points qui me semblent les plus marquants.

Le premier axe de propositions vise à conforter la gouvernance des ports ultramarins.

- Tout d'abord, il faut clarifier le statut des Grands Ports Maritimes. En effet, actuellement dans le code des ports – la bible des portuaires –, il est simplement indiqué que les grands ports maritimes sont des Établissements publics de l'État comme les ports autonomes. Il n'est pas précisé si ce sont des Établissements publics administratifs (EPA) ou des Établissements publics industriels et commerciaux (EPIC). En conséquence, nous préconisons que les GPM soient clairement identifiés par l'ensemble des acteurs dans le code des transports, afin d'éviter toute ambiguïté quant à leur statut vis-à-vis des tiers.
- Au cours de notre mission dans le Pacifique, nous avons constaté que la gouvernance actuelle des ports autonomes de Nouvelle-Calédonie et de Polynésie française ne semble plus adaptée au contexte actuel et nécessiterait un rééquilibrage entre acteurs publics, socioprofessionnels et société civile, en s'inspirant de la logique de ce qui vient d'être mis en place dans les départements et régions d'outremer. Au moment où le Gouvernement de Nouvelle-Calédonie s'engage à mettre en place une démarche d'évaluation de la tutelle de ses 28 établissements publics, nous préconisons d'y inclure celle du Port autonome, afin de dégager les axes de réformes souhaitables en termes de gouvernance et d'organisation. La même initiative en matière portuaire doit être prise par le Gouvernement de Polynésie française.
- Enfin, les ports des territoires ultramarins adossent leur développement à un plan ou à un projet stratégique. Ce document fondamental doit énumérer les objectifs d'aménagement, mais aussi présenter le projet d'établissement notamment en termes de gestion des ressources humaines, d'organisation des activités portuaires, de respect des normes environnementales, etc. Nous recommandons que l'État soutienne l'existence du projet stratégique des grands ports maritimes ultramarins. Nous demandons une définition plus précise de sa nature et particulièrement du mode de consultation et de participation devant précéder son établissement et nous recommandons sa révision à mi-mandat dans une version allégée d'approbation.

Le deuxième axe de propositions vise à conforter les installations portuaires ultramarines.

- L'un des enjeux de la création des GPM dans les outre-mer était de rassembler des agents venant d'organismes différents et de les rassembler dans un même établissement pour constituer une véritable équipe tant il est vrai que les ports ultramarins sont avant tout riches de leurs personnels et des personnes qui interviennent sur le site portuaire. Valoriser la place de l'humain est un objectif primordial. Nous préconisons qu'en matière sociale, les ports ultramarins veillent avec les représentants des personnels à la formation et à la promotion des personnels notamment dans le cadre de l'émergence de nouveaux métiers, en particulier suite à la réforme portuaire. Nous souhaitons aussi promouvoir la mixité et l'égalité tant au niveau du personnel terrestre qu'au niveau du personnel naviguant. Nous préconisons également la poursuite des négociations sur le statut des dockers dans les DOM et la catégorie des ports concernés, afin que les acteurs locaux de la manutention puissent s'organiser en conséquence. Enfin, les négociations sur la pénibilité dans les ports doivent se poursuivre dans la branche en tenant compte des particularités ultramarines.
- Les enjeux environnementaux sont extrêmement sensibles dans les territoires ultramarins dont la biodiversité est importante aussi bien sur terre qu'en mer. Les ports ultramarins prennent en compte cette dimension environnementale dans leur projet stratégique en particulier pour les travaux d'extension et de modernisation. Nous recommandons que les efforts d'inventaire et de recherche concernant la biodiversité et les services rendus par les écosystèmes marins et terrestres doivent être poursuivis prioritairement afin d'éclairer utilement les parties prenantes dans les projets stratégiques.
- Dans un contexte de globalisation du transport maritime, la sécurisation de la position actuelle des ports ultramarins doit demeurer un objectif prioritaire de la politique maritime de la France et des collectivités locales, afin d'éviter le cumul de ruptures de charges et, au final, un coût supplémentaire pour la marchandise.

Nous préconisons le maintien des lignes maritimes régulières directes afin que les territoires ultramarins soient approvisionnés dans de bonnes conditions et maintiennent leur capacité d'exporter, notamment des produits agricoles comme la banane.

Nous recommandons que les deux GPM des Antilles développent toutes initiatives de nature à renforcer leur complémentarité et leur inter-portualité face à la concurrence des autres ports de la zone, afin d'attirer vers eux plus de porte-conteneurs et de navires de croisières.

Nous souhaitons la poursuite des études relatives au projet de plateforme portuaire off-shore multi-usages en Guyane.

Dans l'Océan indien, nous préconisons de maintenir Port-Réunion comme port de première touchée dans le trafic conteneurisé Nord-Sud, de garantir

l'approvisionnement de Mayotte dans des conditions de sécurité, de coûts et de régularité acceptables, de conforter le rôle du port de Longoni comme plateforme de desserte sous régionale des Comores et du nord de Madagascar.

Enfin, en ce qui concerne Mayotte, nous recommandons que dans le cadre de l'évolution de la manutention, les autorités portuaires soient vigilantes sur la situation de l'emploi dans le port et exercent leurs responsabilités de tutelle afin que les dispositions d'ordre public en matière sociale soient respectées, en particulier le respect et l'extension des conventions collectives.

Le troisième axe de propositions vise à dynamiser le développement des Outre-mer grâce à leurs ports.

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

- Certains territoires ultramarins disposent de véritables atouts pour développer toutes leurs activités portuaires. Nous préconisons que les filières « tourisme de plaisance et de croisière », mais aussi « réparation navale » soient valorisées Outre-mer, dans un but de création d'emplois et de valeur ajoutée locale. En Polynésie française, dans le cadre du Contrat de restructuration des sites de défense (CRSD), les potentialités de développement de la réparation navale doivent être clarifiées pour plus de visibilité.
- Disposer de foncier suffisant est important pour permettre aux ports ultramarins d'inscrire leurs projets dans un territoire vaste, en particulier à l'échelle de leur hinterland le plus immédiat, dans un souci de véritable planification territoriale. Nous recommandons que l'État, les ports et les collectivités territoriales concernées s'associent afin de développer une planification en profondeur sur un territoire plus vaste que les limites portuaires à travers tous les dispositifs existants (SCOT, PLU, etc.)

Nous préconisons également que les orientations régionales sur le développement des ports puissent s'imposer, sous certaines conditions, aux schémas de cohérence territoriale.

- Enfin, afin de contribuer à la lutte contre la vie chère dans les Outre-mer, nous demandons le lancement d'une étude comparative portant sur les coûts pour l'ensemble des ports ultramarins en veillant à la transposabilité de la méthode utilisée. Dans un premier temps, ces travaux devraient s'appuyer sur la grille d'analyse de l'étude de 2003 pour les ports Antillo-Guyanais, afin d'actualiser les données et d'analyser les évolutions. Les observatoires des prix, marges et revenus (OPMR) devraient disposer des moyens matériels et humains suffisants pour atteindre cet objectif, ce qui ne semble pas être le cas aujourd'hui.

Le dernier axe de propositions vise à renforcer la coopération régionale des ports ultramarins.

En mai 2012, le CESE a adopté un avis en faveur du renforcement de la coopération régionale des Outre-mer. J'avais eu l'honneur de vous le présenter. Cette thématique de la coopération régionale demeure incontournable et doit être inlassablement déclinée.

En effet, par la force des choses, les Outre-mer sont davantage intégrés avec l'Union européenne qu'avec les pays tiers voisins. Cette situation résulte en partie de la difficulté de concurrencer les producteurs des pays voisins, où les coûts de production sont souvent inférieurs, avec des charges sociales et salariales plus basses, mais aussi des normes de production ne répondant généralement pas aux standards européens. Les ports ultramarins doivent devenir un outil privilégié de la coopération régionale des Outre-mer.

Pour atteindre cet objectif, nous proposons que le Conseil de coordination interportuaire Antilles-Guyane, présidé par le DGOM, soit réellement un outil d'arbitrage et pas simplement un lieu de compromis, et qu'il s'attelle à des sujets répondant aux objectifs économiques et d'emploi de la réforme de 2012. Il s'agit d'apporter de la lisibilité et de la force à l'élaboration d'une politique interrégionale portuaire, avec une véritable planification d'actions.

Nous souhaitons également que l'État associe les autorités portuaires de Saint-Barthélemy, Saint-Martin et Saint-Pierre et Miquelon aux travaux de ce Conseil de coordination, même s'ils n'ont pas le statut de GPM.

Pour aller plus loin, on peut noter que, selon la loi, il ne peut exister de conseil interportuaire dans l'Océan Indien car Port-Réunion y est le seul GPM. Aussi, nous préconisons la création d'une structure *sui generis* qui permettrait aux autorités portuaires de La Réunion et de Mayotte de se rencontrer pour acter des positions communes sur des sujets portuaires d'importance.

Enfin, pour ce qui concerne le Pacifique, nous proposons aux gouvernements locaux de Wallis-et-Futuna, de Nouvelle-Calédonie et de Polynésie française de créer leur propre Conseil de coordination interportuaire autonome et commun compte tenu des enjeux maritimes cruciaux dans cette région du monde en plein développement.

En conclusion, chers collègues, l'intérêt de la puissance publique pour les questions portuaires ultramarines doit être réaffirmé car la progression de ces ports et leur prospérité sont indispensables à la consolidation et à la diversification des économies locales.

Dans un contexte maritime mondial en pleine évolution, les quelques préconisations du projet d'avis que je viens de vous présenter doivent permettre de relever les défis auxquels nos ports d'Outre-mer - poumons économiques et points uniques d'approvisionnement des populations locales - sont confrontés.

Ces préconisations doivent aussi contribuer à ce que notre pays, le seul au monde riverain de trois océans, traduise enfin cette réalité physique en facteurs de croissance économique durable et d'influence géopolitique. La politique

portuaire ultramarine est un outil incontournable de la politique maritime de la France et de l'Europe. Je vous remercie.

(Applaudissements)

M. le Président.- Merci Monsieur le rapporteur.

Monsieur le Directeur général adjoint des Outre-mer, vous avez la parole.

**INTERVENTION DE M. CLAUDE GIRAULT, DIRECTEUR GENERAL
ADJOINT DES OUTRE-MER REPRESENTANT MME GEORGE PAUL-
LANGEVIN, MINISTRE DES OUTRE-MER**

M. Girault. Monsieur le président, Monsieur le président de la délégation ultramarine du Conseil économique, social et environnemental, Monsieur le rapporteur, je voudrais présenter les excuses de Mme la ministre des Outre-mer qui, au même moment où vous discutez du rapport préparé par la délégation, est à l'Assemblée nationale aux questions du Gouvernement.

Monsieur le rapporteur a présenté un projet d'avis soumis à votre assemblée sur lequel le Gouvernement se penchera avec beaucoup d'intérêt, comme il le fait très régulièrement sur les avis du conseil, surtout sur les questions ultramarines. Les avis du conseil nous apportent toujours un éclairage très complet de l'ensemble des problématiques ; M. le rapporteur vous a présenté cette diversité, toute la complexité de nos territoires à travers cette entrée maritime, si je puis m'exprimer ainsi.

En effet, vous avez souligné l'ensemble des questions institutionnelles, économiques, sociales, environnementales mais aussi géostratégiques, puisque nos territoires - sur trois océans comme vous l'avez rappelé - sont à la fois dans un environnement régional et dans une dynamique mondiale. Ce sont des plaques tournantes d'un trafic portuaire entre l'Asie et l'Europe, entre l'Asie et l'Amérique. Ce sont donc des territoires qui sont de vrais atouts pour notre pays.

La dimension institutionnelle ne doit pas être mésestimée car - je pense que le rapport le souligne - nous sommes dans des organisations institutionnelles différentes entre les DOM classiques et les collectivités d'Outre-mer en particulier du Pacifique qui, sur ces questions d'organisation portuaire et de développement économique, ont une très large autonomie.

Monsieur le président, je vous remercie d'avoir invité la ministre des Outre-mer. Nous serons bien évidemment extrêmement attentifs aux conclusions qui seront présentées, et si vous le permettez, je resterai avec vous pour entendre l'ensemble des expressions qui permettront d'enrichir ce débat. Je pense

également que, grâce à la coopération très active qui est développée - en particulier grâce à la commission nationale de l'évaluation des politiques Outre-mer à laquelle votre institution apporte un concours de plus en plus précieux et riche - avec l'ensemble des collègues des administrations concernées nous pourrions donner toutes les suites nécessaires à vos préconisations. Je vous remercie.

(Applaudissements)

M. le Président.- Merci, Monsieur Girault et merci également pour la collaboration avec votre ministère.

DISCUSSION GÉNÉRALE

M. le président. La parole est à Mme Christine Dupuis, au nom du groupe de l'UNSA.

UNSA - Mme Dupuis

Mme Dupuis.- Monsieur le président, Monsieur le rapporteur, Mesdames et Messieurs, Chers collègues, l'UNSA a pris connaissance avec intérêt tant du rapport que du projet d'avis élaboré par la délégation à l'Outre-mer. Ces documents concernant les ports ultramarins viennent s'ajouter à de nombreuses autres qui donnent un éclairage sur la situation de ces territoires, tout en faisant des préconisations que notre groupe a souvent soutenues.

En ce sens, le sujet qui nous est soumis aujourd'hui porte en lui de nombreux aspects ayant trait à la vie économique, sociale et environnementale actuelle avec une ouverture sur les potentialités offertes en matière de développement futur au regard de l'évolution de transports maritimes et des échanges mondiaux.

Cependant, l'UNSA regrette que, s'agissant des ports ultramarins et compte tenu de leur situation dans leur zone géographique respective, aucune mention ne soit faite sur la part prise par la marine française. En effet, cette dernière a des bâtiments dans nombre de ces ports, avec une influence certes géostratégique, mais participant également à la sécurisation des échanges et des zones de pêche française et européenne souvent pillées.

Par ailleurs, Ce point participe à la notion de croissance bleue et peut offrir des perspectives de développement si les politiques européennes prenaient en considération le fait que ces territoires ne sont pas au plus près du continent européen. Tout ceci implique des stratégies portuaires à développer comme l'indique fort justement le rapport concernant la zone pacifique.

L'UNSA aurait souhaité que la proposition concernant la valeur ajoutée portuaire se retrouve dans le projet d'avis. De même, elle aurait souhaité que les documents stratégiques des ports pour les RUP soient en accord avec les documents liés à l'internationalisation des entreprises ultramarines adoptés tant par les régions que par l'État.

L'UNSA pense également que qu'un important travail doit se faire rapidement dans chaque territoire afin de construire un référentiel de normes environnementales différent de celui existant dans l'hexagone, comme cela a été accompli concernant le BTP ; ce dernier, innovant, trouve preneurs dans nombre d'autres pays et îles.

Au-delà de ces remarques, l'UNSA reconnaît toute la difficulté qu'il y a à travailler sur des thématiques concernant ces territoires du fait de l'absence d'indicateurs fiables. Le Conseil économique, social et environnemental et sa délégation à l'Outre-mer y ont souvent fait référence dans leurs rapports et avis.

L'UNSA rejoint nombre de propositions faites dans le projet d'avis et le rapport, mais aurait souhaité un ton plus incisif pour ce qui est du dialogue social trop souvent mis à mal et source de conflits dans ces collectivités. L'UNSA souhaite que, sur le devenir des ports ultramarins, il y ait une véritable mise en place d'une politique cohérente entre État et acteurs des territoires, cette dernière devant faire l'objet d'une véritable évaluation régulière au sens de ce qu'a souhaité notre conseil. L'UNSA votera le projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le président. La parole est à Mme Pierrette Crosemarie, au nom du groupe de la CGT.

CGT - Mme Crosemarie

Mme Crosemarie.- Monsieur le président, Monsieur le représentant de la ministre, Monsieur le rapporteur, Mesdames et Messieurs Chers collègues, pour les territoires ultramarins, les ports sont des lieux d'activités et d'emplois essentiels, des infrastructures qui permettent l'approvisionnement des populations, compte tenu de la dépendance persistante vis-à-vis de l'hexagone et du rôle d'outil de développement du territoire posé avec acuité par la réalité des petites économies insulaires. Au moment où de nouvelles routes maritimes s'ouvrent et où la mise en service de très grands porte-conteneurs conduisent à une organisation des liaisons maritimes, qui risque de pénaliser les populations et les activités de certains territoires français. Les propositions présentées revêtent donc une grande importance.

La CGT partage les propositions visant à anticiper les mutations du trafic maritime mondial, développer la coopération régionale, mieux prendre en

compte les risques sanitaires, optimiser les outils de gestion portuaire, soutenir les filières de réparation navale, de tourisme de plaisance et de croisière.

L'adaptation à l'Outre-mer de la réforme portuaire de 2008 donne une place accrue aux collectivités locales dans la gouvernance et permet aux ports ultramarins de conserver l'exploitation des outillages. Mais cela ne doit pas occulter la responsabilité de l'Etat. Responsabilité dans le financement des grands projets d'infrastructures, dans le respect des engagements européens et internationaux comme la convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets. Responsabilité dans les conditions de vie et d'activité sur les sites portuaires, dans l'aménagement du territoire en combattant les ententes sur les prix et les rentes de situation. Responsabilité dans la surveillance des ZEE souvent victimes de pêche illégale.

Pour toutes ces raisons, nous demandons à ce que les organisations syndicales de salariés soient effectivement associées aux décisions stratégiques.

Concernant plus particulièrement les conditions de travail et d'emploi sur les sites portuaires, la CGT demande que pour les Outre-mer comme en métropole, toute évolution du statut des personnels et de la convention collective fasse l'objet de négociations avec les représentants des salariés. Ce qui pose la question de l'effectivité des moyens accordés aux salariés pour mener cette concertation.

La CGT souhaiterait tout particulièrement attirer l'attention de notre assemblée et du gouvernement sur la situation de la manutention au port de Longoni à Mayotte. 196 salariés de la SMART, entreprise de manutention demandent au délégataire de service public, gestionnaire du port, la société MCG, le maintien de leur activité de manutention et le respect des accords collectifs. Cette demande légitime se heurte au refus de la société MCG qui souhaite devenir l'opérateur de référence sur le port en imposant aux salariés ses conditions.

Ce conflit atteste des évolutions nécessaires et ce de façon urgente.

Au-delà donc des propositions du projet d'avis, les problèmes sociaux et environnementaux soulevés montrent que les activités d'intérêt général exercées directement par la puissance publique ou déléguées doivent l'être sous réserve d'un cahier des charges précis et d'un contrôle public et social.

Compte tenu des réserves et incertitudes sur les questions sociales et du contexte conflictuel à Mayotte, la CGT s'abstiendra.

(Applaudissements)

M. le président. La parole est à M. Joseph Bellanca, au nom du groupe de la CGT-FO.

CGT-FO – M. Bellanca

M. Bellanca.- Monsieur le président, Monsieur le représentant du ministre, Monsieur le rapporteur, Chers collègues, Mesdames et Messieurs, La question des ports ultramarins est essentielle pour les territoires concernés notamment sur un plan économique car ils sont le point d'entrée privilégié avec la métropole et l'ensemble de leurs partenaires commerciaux. Comme l'indique le projet d'avis, de cette réalité découle des enjeux sociaux et environnementaux ainsi que sur le plan de la compétitivité en raison des coûts énergétiques que ces échanges portuaires génèrent. De manière générale, le Groupe Cgt-FO partage les diagnostics posés par le rapport.

Force Ouvrière partage pleinement la nécessité de renforcer les contrôles sanitaires au niveau des ports ultramarins. Or, en l'état les moyens publics affectés à ces missions sont soit trop faibles, soit inexistants. FO a déjà défendu l'importance d'une évaluation des moyens et effectifs publics à mettre en place sur la prévention et le contrôle sanitaire portuaire.

Le transport maritime étant un moyen afin d'assurer une continuité avec les pays et territoires voisins, d'approfondir l'intégration régionale des Outre-mer et de multiplier les opportunités d'importation et d'exportation locales pour les acteurs économiques, FO soutient la préconisation demandant la mise en place d'un outil institutionnel de la politique portuaire nationale à même d'assurer la coordination des grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion des ports maritimes.

Le Groupe FO partage également la nécessité d'aller vers une traduction concrète d'une économie circulaire locale à l'échelle insulaire ou du port qui permettrait des économies en matière de rejet de déchets mais aussi sur un plan financier. De ce point de vue, le gouvernement cherchant actuellement des cas concrets d'expérimentations pour l'application du concept d'économie circulaire, des ports ultramarins pourraient être le lieu idoine pour ceux-ci. Cela aurait également pour avantage d'amplifier la régulation dans un domaine portuaire et maritime, qui en manque cruellement comme le souligne à juste titre le projet d'avis.

Toutefois, il regrette que le rapport ait omis d'aborder certaines dimensions prépondérantes sur un plan social : le rôle des représentants du personnel dans les ports ultramarins est sous-estimé, ces derniers veillant notamment à la formation et à la promotion des personnels notamment dans le cadre de nouveaux métiers. De même, ils constituent des interlocuteurs indispensables en termes de négociation, que ce soit au sujet de la prise en compte des particularités locales dans la mesure de la pénibilité ou sur le statut des dockers dans les DOM.

De même, pour FO, la Fédération internationale des ouvriers du transport devrait être citée compte tenu du rôle majeur que cette Fédération syndicale internationale joue sur les sujets des pavillons et ports de complaisance.

Enfin, au niveau biodiversité marine, selon FO, le projet d'avis aurait pu indiquer que la dissolution de l'Agence des aires marines protégées dans l'Agence française pour la biodiversité pourrait pénaliser la mise en œuvre de la Directive cadre Stratégie pour le milieu marin.

Malgré ces quelques réserves, le groupe FO salue le travail du rapporteur et votera le projet d'avis.

(Applaudissements.)

M. le Président.- La parole est à Mme Prévot-Madère, au nom du groupe des entreprises.

Entreprises –Mme Prévot-Madère

Mme Prévot-Madère.- Monsieur le président, M. le rapporteur, chers collègues, si la question de l'attrait des grands ports français est importante en métropole, elle est bien souvent vitale dans les territoires ultramarins et plus particulièrement pour les insulaires. Pour les outre-mer très dépendantes du transport maritime, les grands ports de commerce bien au-delà de leur fonction d'approvisionnement sont des éléments essentiels de compétitivité des territoires et de création de valeur ajoutée.

Or le commerce maritime mute avec l'utilisation de porte-containers de plus en plus volumineux et des dessertes qui évoluent avec comme conséquence majeure un recours à des hubs maritimes désormais incontournables. Malgré les atouts indéniables de la France une façade maritime importante, des armateurs de tout premier ordre- les territoires ultramarins et leurs structures d'accueil, y compris dans les ports secondaires, doivent évoluer afin de conserver leur attractivité et de continuer à irriguer l'économie intérieure. À défaut le risque de perdre des escales, de renchérir les importations et à terme de pénaliser l'économie de ces territoires devient plus que probable.

Tout ceci est parfaitement mis en exergue par le rapporteur. Le groupe des entreprises soutient d'ailleurs l'ensemble des préconisations destinées à adapter les ports ultramarins aux nouvelles contraintes d'accueil tout en étant attentif aux impacts environnementaux des projets. Le développement de la connaissance de l'écosystème et de la biodiversité ainsi que le renforcement de l'expertise en la matière sont nécessaires à la réalisation harmonieuse de grands projets.

Une meilleure gouvernance des grands ports maritimes est également attendue pour aller vers une plus grande lisibilité des rôles de chacun et favoriser l'implication de territoires et des décideurs économiques dans l'évolution de ces structures.

Enfin, pour le groupe des entreprises les grands ports ultramarins doivent être vus comme l'une des composantes du territoire et non de manière indépendante. Cela passera par une véritable stratégie portuaire outre-mer. D'ailleurs, au-delà des préoccupations individuelles de chacun des territoires ultramarins, il s'agit d'une opportunité de coopération régionale forte.

Tous ces éléments ressortent bien du texte qui nous est proposé aujourd'hui et malgré la disparité entre les ports, nous retrouvons ici des préconisations qui peuvent s'appliquer à la majorité des cas.

Le groupe des entreprises votera ce projet d'avis.

(Applaudissements.)

M. le Président.- La parole est à Mme Pichenot, au nom du groupe de la CFDT.

CFDT – Mme Pichenot

Mme Pichenot.- Monsieur le président, monsieur le rapporteur, cet avis concentre ses préconisations sur l'évolution des installations et services portuaires ultramarins. Cela constitue indiscutablement une condition primordiale pour ces économies aussi dépendantes.

Cette évolution pour les organisations syndicales locales est surtout sociale car elle comprend la question des salariés en termes de gestion des compétences et qualifications, la question de la mixité et de l'égalité ainsi que la poursuite des négociations en cours sur les statuts.

Le projet d'avis a pris en compte les effets environnementaux que génère un port sur les océans et les littoraux, cependant, dans cette perspective de développement plus soutenable, le projet d'avis devrait orienter les flux vers une meilleure intégration régionale dans leur bassin océanique ; or le projet d'avis reste très autocentré sur les flux commerciaux actuels, sans évoquer d'autres pistes comme l'économie circulaire, les énergies renouvelables ou les synergies internes aux différents bassins océaniques.

En outre, focalisé sur les échanges de matières premières et de biens, le projet d'avis ne rend pas compte de la difficulté de concilier les activités portuaires de marchandises avec celles de la pêche et du tourisme pourtant essentielle sur ces îles. Les aménagements portuaires pour ces activités ne sont pas ou peu traités, sauf pour la Polynésie.

Une étude préalable à ce projet d'avis fournissait déjà des éléments utiles pour améliorer l'articulation entre les compétences nationales en matière portuaire et les plans de développement locaux. Par sa qualité documentaire, elle pouvait offrir l'occasion d'établir des liens entre le CESE national avec les CESER ultramarins. Ensemble et avec les autres régions ultra périphériques d'Europe, les CESER seraient mieux habilités à mesurer avec les autorités locales la déclinaison spécifique de ces évolutions, en particulier des schémas d'aménagement locaux et de ceux des ports.

Les préconisations de ce projet d'avis ignorent cette dimension régionale et entrent dans le détail du management de ports aux spécificités diverses relevant plutôt d'études de micro-économie locale.

Malgré un titre qui visait à faire de ces territoires un enjeu européen, voire planétaire « au carrefour des échanges mondiaux », le projet d'avis a manqué de réalisme car ce commerce, principalement de containers, vise à s'approvisionner

en produits finis et entre peu dans la chaîne mondiale de sous-traitance que constitue actuellement la plus grande part des échanges internationaux.

L'élargissement du canal de Panama en 2016 devrait modifier la hiérarchie des ports dans les Caraïbes mais on ne voit pas se dessiner concrètement les conséquences pour les Antilles ni pour les liaisons Océan Atlantique et océan Pacifique pour l'Europe.

En conséquence, la CFDT s'abstiendra.

(Applaudissements.)

M. le Président.- La parole est Mme de l'Etoile, au nom du groupe la coopération .

Coopération – Mme de L'Etoile

Mme de l'Etoile.- Monsieur le Président, monsieur le rapporteur, au cours de cette mandature, notre assemblée a souligné plusieurs fois l'importance des enjeux maritimes pour notre pays. Ce projet d'avis s'inscrit dans cette continuité. La France a de nombreux atouts concernant le transport maritime, dont sa présence dans les trois grands océans grâce à ses territoires ultramarins. La Réunion constitue ainsi le quatrième port de containers français derrière le Havre, Marseille et Dunkerque.

La mondialisation s'est traduite par une explosion des containers. Certains d'entre vous ont dû voir l'énorme conteneur français s'engager sur le canal de Suez. C'est impressionnant. On assiste aussi à un basculement du transport maritime vers l'Asie.

Ces évolutions sont sources d'opportunités pour les ports ultramarins mais portent également des menaces car la concentration des acteurs et la massification des flux pourrait fragiliser la desserte directe de ces territoires. Par exemple, l'amélioration des capacités de passage du canal de Panama peut modifier le trafic des containers dans les Caraïbes de manière importante. Il s'agit donc de préparer nos trois ports ultramarins directement concernés pour capter une partie de ce nouveau trafic.

Le groupe de la coopération soutient les préconisations du projet d'avis qui vise à une organisation portuaire ultramarine plus efficace, structurée et compétitive au service de la population et du développement durable du territoire. Nous partageons votre volonté de dynamiser le développement des outre-mer grâce à leurs ports et nous souhaitons l'illustrer aujourd'hui à travers l'exemple de la filière bananes dans les Antilles françaises. La coopération agricole y joue un rôle structurant grâce à l'union des groupements de producteurs de bananes de Guadeloupe et Martinique (UGPBAN). Avec 260 000 tonnes par an exportées vers l'Union européenne pour une valeur de 150 millions d'euros, la banane est le premier produit exporté des Antilles françaises. C'est également le premier employeur privé des 2 îles soit en Martinique 1 actif sur 20.

Chaque semaine un bateau rempli de bananes part vers l'Europe – 250 containers, soit 5 000 tonnes de fruits ou 27 millions de bananes. Ce flux a

contribué à la mise en place d'une ligne de fret Antilles métropole spécialement dédiée à ce marché.

Pour convoier cette production, qui représente 75 % des échanges entre les Antilles et la métropole, un partenariat avec le transporteur maritime CMA CGM a été mis en place. Cet axe d'échanges commerciaux fonctionne dans les 2 sens. Une fois déchargé le bateau repart vers les Antilles avec à son bord les produits et les denrées indispensables à la vie sur place et ne pouvant être produites localement.

Cet exemple illustre combien les ports constituent le poumon économique de nos territoires ultramarins. Une telle réussite est conditionnée par des enjeux de compétitivité avec la nécessité de fluidifier, de fiabiliser les passages de marchandises et d'optimiser les coûts.

De plus il est indispensable d'améliorer la complémentarité des infrastructures portuaires françaises dans les Antilles et d'intégrer les ports dans leur environnement local et régional.

Le projet d'avis s'inscrit dans cette démarche. Notre groupe le votera.

Je tiens à féliciter l'ensemble de la délégation conseillers et administrateurs pour le travail de qualité produit tout au long de cette mandature.

(Applaudissements.)

M. le Président.- La parole est à Mme Weber, au nom du groupe de la CFE-CGC.

Mme Weber.- Monsieur le Président, monsieur le rapporteur, le contexte croissant de mondialisation a induit d'importants bouleversements dans le secteur des transports maritimes. La mer selon nous est la clé du futur planétaire. Grâce aux territoires ultramarins la France est le deuxième espace maritime mondial. Ses ports ultramarins possèdent des atouts dont le présent projet d'avis appelle à valoriser notamment dans les environnements régionaux en profonde mutation.

Malgré un retard de compétitivité en termes de coûts, les ports ultramarins sont dynamiques. D'un point de vue stratégique, les quatre grands ports cherchent en premier lieu à satisfaire la demande locale dans de bonnes conditions mais leur rôle sous-régional peut s'accroître grâce à de bonnes infrastructures et à la qualité des services offerts. Le placement sur le marché du transbordement ne doit plus constituer un objectif secondaire. En effet, dans l'océan indien et dans la Caraïbes par exemple les grands ports de transbordement ont atteint ces dernières années leur limite en termes de capacité d'accueil.

La congestion de ces ports pourrait donc profiter aux ports ultramarins.

Insérés dans des zones émergentes, les territoires ultramarins constituent un effet un axe stratégique pour la France et au-delà pour l'Union européenne, comme l'indique le rapporteur. Cependant, il faut pour mesurer ce potentiel français s'extraire d'une vision parfois réductrice de territoire en retard ou en crise car ces dans nos territoires ultramarins que la France tire une place enviable dans le concert des nations.

Territoires oubliés la classe politique française semble pourtant incapable d'apporter une réponse à un chômage endémique, à une inégalité des prix avec la métropole, à l'enclavement spatial et économique dont souffrent ces espaces désormais décrits maladroitement comme périphériques.

Pourtant, pour nous ce ne sont pas des régions ultrapériphériques ou périphériques mais des territoires français peuplés de citoyens français, qui composent le territoire et la communauté nationale mais aussi européenne. Un avenir existe dans l'outremer, il requiert d'être vigilant sur le péril que peut représenter pour nos territoires ultramarins l'intégration forcée au marché ultra libéral européen, voire atlantique au regard des futurs acteurs TAFTA pour le cas malheureux où l'Europe les signerait. Les acteurs APE et la libéralisation des marchés agricoles pressurisent déjà terriblement les filières locales d'exportation telles que la banane ou le sucre.

Aussi il nous apparaît que le projet d'avis aurait gagné en qualité à analyser le développement portuaire de ces îles à l'aulne de ces engagements internationaux pris par l'Union européenne, mais également à l'aulne du chemin que devrait engager l'outremer vers l'autosuffisance alimentaire ou énergétique. Pour que les politiques menées par la France en ce qui concerne les ports ultramarins se révèlent pertinents, il convient d'insister sur le développement de statistiques appropriées que l'INSEE doit réaliser.

La France doit investir et se réinvestir dans ces territoires qui nous apportent toutes nos richesses marines, sous-marines et minières. L'enjeu territorial est donc majeur mais l'enjeu économique, scientifique, alimentaire, énergétique et surtout humain plus encore.

Notre groupe votera ce projet d'avis.

(Applaudissements.)

M. le Président.- La parole est à M. Osenat, au nom du groupe de l'outremer.

Outre-mer : M. Osenat

M. Osenat.- Monsieur le président, monsieur le rapporteur, chers collègues, le projet d'avis qui nous est présenté aujourd'hui formule des préconisations fortes, qui visent à rendre plus efficace, plus structuré et plus compétitives les organisations portuaires ultra-marines en tenant en compte à la fois des dimensions économiques, sociales et environnementales.

Leur adaptation aux mutations du transport maritime mondial et la concurrence féroce des ports étrangers doivent inciter le territoire à mettre en place de véritables relais de croissance pour notre pays.

C'est ce vers quoi tendent les nombreuses recommandations contenues dans le projet d'avis, qui souligne également la nécessité d'améliorer la gouvernance des ports et de moderniser les installations existantes afin de favoriser l'essor de certaines filières créatrices d'emplois.

Évidemment, notre groupe votera le projet d'avis.

Mais à l'heure où nous abordons la dernière ligne droite de nos travaux, permettez au président du groupe de l'Outre-mer que je suis de rappeler sa satisfaction d'avoir vu la création, au cours de cette mandature, d'une délégation à l'Outre-mer.

Notre groupe, qui a été à l'origine de cette création, rappelle qu'en cette circonstance, il a pu bénéficier de votre soutien sans faille, Monsieur le Président, et aussi de celui de l'ensemble des groupes qui ont cru en nous. Nous vous en remercions.

C'est d'ailleurs avec une certaine fierté également que nous avons vu à notre suite se créer une structure identique au Sénat d'abord, à l'Assemblée nationale ensuite.

Nous tenons à souligner ici l'importance du travail réalisé au cours de ces cinq dernières années pour mettre en lumière les réalités ultramarines et les enjeux de développement de notre région.

Notre délégation, Cher Monsieur le Président, n'a pas hésité non plus à bousculer les lourdeurs réglementaires pour obtenir que nombre de ces études puissent être transformées en rapports et avis, et bénéficier ainsi d'une résonance plus accentuée. Il a aussi beaucoup fallu argumenter lorsqu'il fut question d'adopter une résolution sur les questions européennes, pratique tombée en désuétude depuis de nombreuses années et pourtant réutilisée depuis.

L'ensemble des délégations du Conseil économique, social et environnemental, désormais reconnues comme des formations de travail à part entière, ont pu bénéficier de cette dynamique impulsée par les membres de notre délégation, que nous félicitons à nouveau pour le travail accompli en faveur de l'Outre-mer, exprimant ensemble, Monsieur le Président, Chers collègues, le souhait que la délégation à l'Outre-mer soit reconduite, et même confortée lors de la prochaine mandature, puis définitivement pérennisée au cours des suivantes.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

M. le Président.- Merci, Monsieur Osenat. Vous pouvez en effet être fiers des travaux menés.

La parole est à M. Férey, au nom du groupe de l'agriculture.

Agriculture - M. Férey

M. Ferré.- Monsieur le Président, Monsieur le rapporteur, Mesdames, Messieurs, Chers collègues, nous avons mené ensemble un travail tout à fait passionnant sur cette question des ports ultramarins. Vous nous avez éclairés, Monsieur le rapporteur, sur des problématiques économiques, sociales et environnementales essentielles pour les territoires d'Outre-mer et pour notre pays.

Votre connaissance du sujet et les auditions très pointues auxquelles nous avons assisté ont considérablement enrichi notre travail. Je vous remercie et vous

félicite, Monsieur le rapporteur, d'avoir mené à bien ce rapport et ce projet d'avis qui, nous n'en doutons pas, seront des éléments de référence.

Le groupe de l'agriculture a tout particulièrement apprécié l'angle choisi, et qui a déterminé l'ensemble des développements.

La France doit avoir une ambition portuaire pour ne pas être tributaire d'autres pays. Je pense en particulier au Brésil, qui s'est investi dans les stations *offshore* et qui a également développé des coopérations avec Cuba pour accueillir, par exemple, les porte-containers de nouvelle génération à grand tirant d'eau.

Vous avez insisté dès le départ -je vous cite- sur ces « leviers de croissance » que sont les ports ultramarins pour les territoires d'Outre-mer.

Dans le secteur agricole, vous citez plus particulièrement la filière bananes ; nous aurions pu y ajouter le sucre, entre autres. La réussite du commerce de nos productions passe en bonne partie par l'organisation des établissements portuaires. Les quantités exportées en direction de la France et de l'Europe sont particulièrement importantes. Plus on renforcera l'efficacité, la productivité et la fiabilité des ports et plus on favorisera la dynamique économique de ces territoires.

Les mesures relatives au traitement sanitaire des conteneurs chargés de fruits et légumes notamment, que vous préconisez, et dont nous avons longuement débattu, vont également dans ce sens. La qualité des contrôles de ces containers est un élément de fiabilité pour nos installations. Toutes les mesures qui permettront de moderniser les installations, de rationaliser la gouvernance, ou encore, de renforcer la compétence des personnels, iront dans le bon sens et nous vous rejoignons sur l'ensemble de vos propositions.

Il est toutefois un point qui a appelé notre vigilance, et sur lequel nous avons longuement débattu : l'agrandissement des capacités foncières des ports. La gestion du foncier est particulièrement délicate en Outre-mer, et vous savez à quel point cette ressource est rare et précieuse dans ces territoires. Il est fondamental que son partage soit conçu avec l'ensemble des acteurs. Je vous remercie pour la rédaction nuancée que vous avez choisie sur ce point.

Vous me permettrez enfin d'insister sur l'importance de la coopération interrégionale. C'est un point qui nous tient particulièrement à cœur ; nous croyons qu'une dynamique commune régionale, notamment en termes de trafic, peut être déterminante pour l'économie locale, et plus particulièrement pour le secteur agricole et agro-alimentaire. Nous soutenons donc toutes vos propositions relatives au renforcement de la coopération interrégionale.

Je vous renouvelle mes félicitations, Monsieur le rapporteur, pour ce texte et pour la qualité des travaux ; le groupe de l'agriculture votera ce projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le Président.- La parole est à Mme de Thiersant, au nom du groupe Environnement et nature.

Environnement et nature - Mme Thiersant

Mme de Thiersant.- Monsieur le Président, Monsieur le représentant de Mme la ministre, Monsieur le rapporteur, Mesdames et Messieurs, Chers collègues, en guise de préambule, le groupe Environnement et nature aimerait revenir sur le travail au sein de la délégation de l'Outre-mer pendant cette mandature.

La plupart des études ont été transformées en avis ; cela pose bien sûr des questions de fond, mais également de méthode. L'objectif d'une étude et d'un avis n'est pas le même. Cela suppose une réécriture réelle du projet d'avis et du rapport associé, pas uniquement un redécoupage du premier travail, et donc, un temps plus conséquent pour aboutir.

Mais revenons sur le sujet du jour : le travail sur les ports ultramarins est complexe et passionnant à la fois, avec des enjeux importants et spécifiques pour chaque territoire.

Le lien des communautés des îles avec le monde extérieur grâce à la mer, hormis la Guyane, est essentiel. Les ports ultramarins sont donc bien au centre de la vie de ces territoires et jouent un rôle majeur dans l'économie locale.

Pour autant, la globalisation des échanges mondiaux et l'augmentation de la taille des navires menacent ce relatif équilibre si les infrastructures portuaires ne suivent pas.

Ainsi, le fait de rétrograder la position d'un port entraîne automatiquement l'augmentation des coûts de manutention, donc de la marchandise, ce qui a un impact sur la cherté de la vie.

Pour répondre à cet enjeu, une seule réponse a été donnée : augmentation à tout prix de la taille des infrastructures portuaires, agrandissement des chéneaux d'accès des quais et des capacités foncières, nouveaux instruments de manutention. Nous aurions pu explorer d'autres voies.

Beaucoup de préconisations sont pertinentes et de bon sens, notamment celles relatives au plan stratégique. Nous ne reviendrons pas dessus, elles recueillent notre soutien.

En revanche, nous regrettons le peu de cas qui a été fait à la dimension environnementale dans la version initiale de l'étude, puis du projet d'avis, surtout quand on mesure la nature des impacts qui sont en jeu dans le développement des ports.

Bien sûr, nous avons pu largement amender le texte et nous en remercions sincèrement le rapporteur ; mais le résultat ne nous semble pas à la hauteur de ce que nos organisations portent sur le terrain.

Le développement durable n'est pas une juxtaposition de contraintes et d'enjeux, c'est avant tout une vision pour faire cohabiter le plus harmonieusement possible la nature et l'homme sans dégâts irréversibles pour la biodiversité et les écosystèmes, qui compromettraient la viabilité de notre société.

Nous remercions à nouveau le rapporteur pour sa patience et son écoute, mais pour les raisons évoquées, notre groupe s'abstiendra.

(Applaudissements)

M. le Président.- La parole est à Mme Basset, au nom des groupes de l'UNAF et de la Mutualité.

UNAF et Mutualité - Mme Basset

Mme Basset.- Monsieur le Président, Monsieur le représentant de la ministre, Monsieur le rapporteur, Chers collègues, Mesdames, Messieurs, en examinant le projet d'avis sur les ports ultramarins, vous permettez, Monsieur le rapporteur, de mettre une nouvelle fois les projecteurs sur une réalité peu mise en valeur.

La France, avec ses Outre-mer, constitue la deuxième puissance maritime après les Etats-Unis. Ce point est important à souligner car il y a clairement une stratégie à mettre en œuvre pour que les ports ultramarins puissent jouer pleinement leur rôle dans les échanges en Europe et dans le monde.

Comme le soulignait à juste titre les rapports parlementaires lors de la loi de 2012 portant réforme des ports d'Outre-mer relevant de l'Etat : « *Dans les départements d'Outre-mer, le port constitue bien plus qu'une infrastructure ou qu'une voie d'approvisionnement ; il s'agit d'un véritable poumon économique, d'un lieu vital pour le fonctionnement de leur économie* ».

Le présent projet d'avis s'en fait l'écho sans toutefois négliger le nécessaire équilibre à trouver entre l'économie, le social et l'environnemental. À ce titre, les groupes de l'UNAF et de la Mutualité soutiennent les préconisations qui, respectivement, souhaitent la valorisation de la place de l'humain, mais aussi l'amélioration de la connaissance environnementale par un effort d'inventaire et de recherche concernant la biodiversité et les services rendus par les écosystèmes marins et terrestres.

Également dans la dimension sociale, le projet d'avis pointe utilement la nécessité de prendre en compte les risques sanitaires. Nous soutenons les préconisations qui visent à tester des procédures de contrôle phytosanitaires adaptées dans les DOM sans négliger les conditions de travail des personnels et la sécurité des consommateurs.

Sur la gouvernance et l'instance spécifique du Conseil de développement, la problématique du niveau des prix et des conditions de leur formation est particulièrement sensible dans les Outre-mer. La problématique de la vie chère constitue en effet une préoccupation majeure de nos compatriotes ultramarins. Elle a été au cœur de graves crises sociales.

Cette question est intimement liée à l'organisation portuaire en raison même de l'importance des ports dans l'économie de ces territoires. C'est d'ailleurs pourquoi un représentant des consommateurs a été prévu au Conseil de développement. Il est donc indispensable qu'il puisse jouer son rôle d'instance, de concertation, et non être réduit à une simple chambre d'enregistrement.

Le groupe de l'UNAF et le groupe de la Mutualité vous remercient, Monsieur le rapporteur, pour ce travail et voteront le projet d'avis.

(Applaudissements)

M. le Président.- Je constate qu'il n'y a pas de demande d'explication de vote.

Je vous indique qu'un amendement déposé par le rapporteur a reçu un avis favorable. Il est ainsi rédigé. Page 39, lignes 28 à 30, remplacer la phrase « *Le CESE préconise* »... jusqu'à « *mise en œuvre* » par : « *Le CESE préconise, conformément à la décision récente du gouvernement de la Polynésie française, de créer un hub de pêche à Faratea tout en s'assurant de la pertinence des objectifs poursuivis* ».

Le texte ainsi amendé est soumis à votre approbation. Je déclare le scrutin ouvert.

VOTE SUR L'ENSEMBLE

M. le Président. Mes chers collègues, je vous propose de passer au vote sur le projet d'avis.

Les résultats du vote sont les suivants :

Nombre de votants : 157

Ont voté pour : 120

Se sont abstenus : 37.

Le Conseil économique, social et environnemental a adopté.

(Applaudissements)

M. le Président. La parole est à M. Grignon.

M. Grignon. Monsieur le Président, je remercie de leur présence M. le directeur-adjoint et Mme la sénatrice. Je voudrais remercier notre assemblée qui a adopté à la majorité cet avis relatif aux ports ultramarins. Je tiens tout particulièrement à féliciter son rapporteur, M. Budoc, les membres de la délégation à l'outremer, sans oublier mon ami et prédécesseur, M. Frémont, qui a présidé cette délégation avant moi. Je remercie également les administrateurs de notre délégation qui se sont fortement impliqués dans ce dossier important pour l'économie de nos territoires, un dossier parfois délicat de par sa dimension environnementale et sociale.

Je vous remercie, Monsieur le Président, pour votre écoute, votre attention et le soutien permanent dont vous avez fait preuve à l'égard de notre délégation. Je rappelle que sa création avait non seulement pour objectif d'attirer l'attention sur les thématiques, les handicaps et les spécificités de nos territoires ultramarins, mais surtout de sensibiliser les assemblées et les autorités de notre

pays, sans oublier les citoyens, sur la chance et les atouts que ces territoires représentent pour la France et l'Europe.

Pour atteindre ces objectifs, je pense que notre délégation a choisi le bon cap, la bonne route. Je souhaite que le voyage continue au cours de la prochaine mandature, avec une équipe certes renouvelée, mais qui saura – je n'en doute pas – tenir fermement la barre.

Je vous donne rendez-vous, comme il est de coutume, pour boire le verre de l'amitié.

Je vous remercie.

(Applaudissements)

M. le Président. La prochaine séance plénière du mardi 27 octobre commencera exceptionnellement à 14 heures. M. Le Clézio nous présentera le tableau de bord des indicateurs complémentaires au PIB retenus par le gouvernement en application de la loi du 13 avril 2015. Puis, M. Feretti, rapporteur au nom de la délégation à la prospective et à l'évaluation des politiques publiques, nous présentera l'étude intitulée « *Les territoires face aux catastrophes naturelles* ». Nous poursuivrons notre session avec la présentation du projet d'avis intitulé « *Migrations internationales : un enjeu planétaire* », rapporté par M. Kirsch au nom de la section des affaires européennes et internationales.

En raison de la venue de M. Juncker, Président de la Commission européenne, la séance plénière du mercredi 28 octobre commencera exceptionnellement à 9 heures 30 pour une heure. Après son intervention et les échanges qui suivront, la séance plénière sera suspendue jusqu'à 14 heures 30. Mme Guichet, rapporteure au nom de la délégation aux droits des femmes et à l'égalité, nous présentera l'étude intitulée « *Les forces vives au féminin* ». Puis, M. de Russé, rapporteur au nom de la section de l'aménagement durable des territoires, nous présentera le projet d'avis intitulé « *Comment promouvoir le dynamisme économique des espaces ruraux ?* »

Enfin, le mardi 27 octobre, à l'issue de la séance plénière, nos collègues agriculteurs, les bouchers, charcutiers, boulangers et pâtisseries du CESE, vous invitent à une soirée conviviale en l'honneur de cette fin de mandature, afin de mieux apprécier le climat cordial et amical qui nous a unis tout au long de ces cinq années.

La séance est levée.

La séance est levée à quinze heures cinquante.

Prochaine séance le mardi 27 octobre 2015 à 14h30.

ANNEXES

Annexe 1 : Amendements déposés sur le projet d'avis *Les ports ultramarins au carrefour des échanges mondiaux*

Amendement n° 1

Page 39- ligne 28 à 30 – remplacer la phrase « Le CESE préconise » ... jusqu'à « mise en œuvre. » par « **Le CESE préconise, conformément à la décision récente du Gouvernement de la Polynésie française, de créer un hub de pêche à Faratea tout en s'assurant de la pertinence des objectifs poursuivis** ». (La suite sans changement)

Annexe 2 : Suite donnée par la délégation à l'Outre-mer aux amendements déposés sur le projet d'avis *Les ports ultramarins au carrefour des échanges mondiaux*

Cet amendement déposé par le rapporteur a reçu un **avis favorable** de la délégation. Il est ainsi rédigé :

Page 39– ligne 28 à 30 – remplacer la phrase « Le CESE préconise » ... jusqu'à « mise en œuvre. » par « **Le CESE préconise, conformément à la décision récente du Gouvernement de la Polynésie française, de créer un hub de pêche à Faratea tout en s'assurant de la pertinence des objectifs poursuivis** ». (La suite sans changement)

Annexe 3 : Les ports ultramarins au carrefour des échanges mondiaux - Diaporama illustrant les propos de M. Rémy-Louis Budoc, rapporteur

CONSEIL ECONOMIQUE SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL

LES PORTS ULTRAMARINS AU CARREFOUR DES ÉCHANGES MONDIAUX

LES CONSTATS

Principaux ports à conteneurs du Bassin Caraïbe

- Révolution du conteneur
- Augmentation de la taille des navires (création de hubs, feederisation, cascading)
- Basculement de l'économie, en particulier portuaire vers l'Asie
- Redimensionnement ou ouverture de nouvelles voies maritimes

14 octobre 2015

CONSEIL ECONOMIQUE SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL

LES PORTS ULTRAMARINS AU CARREFOUR DES ÉCHANGES MONDIAUX

LES CONSTATS

► Redimensionnement ou projet d'ouverture de nouvelles voies maritimes

New Panama Canal locks (projet ACP)

Existing locks' maximum vessel 4,600 TEU

New locks' maximum vessel size 12,600 TEU

LES CARACTÉRISTIQUES DU NOUVEAU CANAL

Dimensions maximales autorisées pour les bateaux (cible soumise)

au débouché (défini par le pont de la ville de Suez)

EGYPTE

72 km de longueur

201 m de profondeur (dans le canal principal) / 253 m de largeur

Longueur Le canal comprendra 6 biefs et 6 écluses à bief unique.

au débouché

Conteneur possible sur tout le canal

• Type : 15000 TEU (au lieu de 9000)

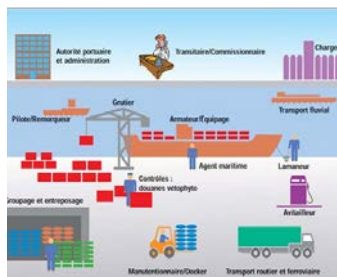
• Capacité : 200 navires par jour (au lieu de 90)

14 octobre 2015

LES PORTS ULTRAMARINS AU CARREFOUR DES ECHANGES MONDIAUX

LES CONSTATS

► Les ports et leurs principaux acteurs



- Acteurs institutionnels (DGITM, UPF, UMEP, clusters maritimes...)
- Communauté portuaire (armateurs, chargeurs, services aux navires et à la marchandise, manutentionnaire...)

14 octobre 2015

LES PORTS ULTRAMARINS AU CARREFOUR DES ECHANGES MONDIAUX

LES CONSTATS

► Dans les Outre-mer, des ports aux activités polyvalentes



- Importation/exportation de marchandises
- Tourisme (secteur de la croisière)
- Transport des habitants inter et intra-îles
- Entretien et réparation navals

14 octobre 2015

LES PORTS ULTRAMARINS AU CARREFOUR DES ÉCHANGES MONDIAUX

LES PRÉCONISATIONS DU CESE S'ARTICULENT AUTOUR DE 4 AXES

- Conforter la gouvernance des ports ultramarins
- Conforter les installations portuaires
- Dynamiser le développement des Outre-mer grâce à leurs ports
- Renforcer la coopération régionale des ports ultramarins

14 octobre 2015

LES PORTS ULTRAMARINS AU CARREFOUR DES ÉCHANGES MONDIAUX

LES PRINCIPALES PRÉCONISATIONS

 ► **Conforter la gouvernance des ports ultramarins**

1. Clarifier et préciser les statuts des Grands ports maritimes
2. Évaluer le fonctionnement des Conseils de développement pour mieux les valoriser
3. Moderniser la gouvernance des Ports autonomes de Nouvelle-Calédonie et de Polynésie française
4. Soutenir les plans ou projets stratégiques des Ports ultramarins

14 octobre 2015

LES PRINCIPALES PRÉCONISATIONS

► **Conforter les installations portuaires**

1. Valoriser la place de l'humain dans les ports ultramarins
2. Mieux prendre en compte la dimension environnementale
3. Développer la desserte maritime dans les Outre-mer

14 octobre 2015

LES PRINCIPALES PRÉCONISATIONS

► **Dynamiser le développement des Outre-mer grâce à leurs ports**

1. Soutenir les filières portuaires créatrices d'activité
2. Permettre l'agrandissement des capacités foncières des ports ultramarins
3. Lutter contre la vie chère dans les territoires ultramarins

14 octobre 2015

LES PRINCIPALES PRÉCONISATIONS

► **Renforcer la coopération régionale des ports ultramarins**

1. Conforter le Conseil de coordination interportuaire Antilles-Guyane
2. Créer des instances équivalentes pour les ports ultramarins de l'océan Indien et du Pacifique