

Les ports ultramarins au carrefour des échanges mondiaux

Déclaration du groupe de la CFDT

L'avis concentre ses préconisations sur l'évolution des installations et services portuaires ultramarins. Cela constitue indiscutablement une condition primordiale pour des économies aussi dépendantes que le sont nécessairement ces espaces maritimes. Cette évolution, pour les organisations syndicales locales, est aussi sociale car elle comprend la question des salariés en termes de gestion des compétences et qualifications, de mixité et d'égalité, ainsi que de la poursuite des négociations en cours sur les statuts.

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

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

L'étude préalable à cet 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 dans l'avis des liens entre le Conseil économique, social et environnemental national avec les Conseils économiques et sociaux régionaux 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 cet avis ignorent cette dimension et entrent dans le détail du management des ports aux spécificités diverses qui relèvent plutôt d'étude de micro-économie locale.

Malgré un titre qui visait à faire de ces territoires un enjeu européen voire planétaire « au carrefour des échanges mondiaux », l'avis a manqué de réalisme car ce commerce, principalement de conteneurs, vise à approvisionner en produits finis et n'entre pas dans la chaîne mondiale de sous-traitance qui constitue une grande part des échanges internationaux aujourd'hui. L'élargissement du canal de Panama en 2016 devrait modifier la hiérarchie des ports dans les Caraïbes mais on ne voit

pas se dessiner les conséquences pour les Antilles ni pour les liaisons océan Atlantique et océan Pacifique avec l'Europe.

La CFDT s'est abstenue.