

Stratégie nationale portuaire en outre-mer

2016



Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer
Ministère des outre-mer

www.developpement-durable.gouv.fr
<http://www.outre-mer.gouv.fr/>



MINISTÈRE
DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'ÉNERGIE
ET DE LA MER

MINISTÈRE
DES
OUTRE-MER



**La Stratégie nationale
portuaire outre-mer :
valoriser le potentiel des
espaces maritimes ultramarins**

Les ports maritimes ultramarins jouissent d'un positionnement géostratégique exceptionnel, au plus près des grandes routes du transport maritime mondial, et contribuent au développement des outre-mers et de la métropole.

La stratégie nationale portuaire en outre-mer, annoncée par le Premier ministre lors du comité interministériel de la mer du 22 octobre 2015, porte l'ambition de valoriser ce potentiel dans le respect de l'environnement marin et côtier particulièrement riche en outre-mer.

Après la création des grands ports maritimes ultramarins, nous souhaitons que la stratégie portuaire donne un nouveau souffle au développement des ports contribuant directement à la création d'emplois et de valeur. Les premiers résultats économiques sont encourageants : le trafic global sur les quatre grands ports maritimes a progressé de 4 % en 2014.

Par ailleurs, l'extension prochaine du canal de Panama et les mutations du transport maritime qui en découleront notamment du fait de l'augmentation de la taille des navires, créent de nouvelles opportunités dont il est important que les ports d'outre-mer se saisissent.

Déclinée en sept grands objectifs, la stratégie est le résultat d'une intense concertation avec les collectivités territoriales. Elle place la compétitivité portuaire, la préservation de la qualité environnementale de la mer et du littoral et le développement des territoires, au cœur de la politique portuaire dans les outre-mers.

Un enjeu important de la stratégie consiste à maintenir les liaisons de dessertes directes par les navires les plus performants entre les quatre grands ports maritimes et la métropole, condition indispensable à la maîtrise du coût de passage portuaire et des dépenses de consommation des ménages. Elle vise aussi à favoriser le développement des trafics de transbordement en forte croissance dans ces régions du monde. Enfin, chaque port doit renforcer son intégration dans son environnement, aussi bien en accompagnant le développement économique et maritime des territoires qu'en améliorant la gestion de son domaine maritime et la protection de la biodiversité.

Nous souhaitons que cette stratégie constitue la feuille de route de l'action de l'État et de ses partenaires au service du développement de nos ports dans les outre-mers.


Alain VIDALIES


George PAU-LANGEVIN

SOMMAIRE

1 - INTRODUCTION.....	6
La Mer, un secteur stratégique pour la France et ses outre-mers.....	6
Les objectifs de la réforme des ports d’outre-mer.....	6
La nouvelle gouvernance des Grands Ports Maritimes d’outre-mer.....	7
2 - ÉTAT DES LIEUX.....	8
Le transport de marchandises en outre-mer.....	8
Le transport de passagers en outre-mer.....	10
3 - AMBITIONS.....	10
4 - PREMIÈRE AMBITION : AMÉLIORER LA COMPÉTITIVITÉ PORTUAIRE.....	12
Objectif 1 : améliorer la compétitivité des places portuaires.....	12
<i>Moderniser la manutention.....</i>	<i>12</i>
<i>Optimiser le coût du passage portuaire.....</i>	<i>12</i>
Objectif 2 : Fluidifier le passage portuaire des marchandises et des passagers.....	13
<i>Faire des ports les garants et les acteurs de la fluidité du passage portuaire.....</i>	<i>13</i>
<i>Développer et ouvrir les systèmes d’information portuaires au sein de chaque place portuaire.....</i>	<i>13</i>
5 - DEUXIÈME AMBITION : ADAPTER LES PORTS AUX MUTATIONS DU TRANSPORT MARITIME.....	14
Objectif 3 : développer les infrastructures, les services et la sûreté portuaires.....	14
<i>Développer la coopération interportuaire.....</i>	<i>14</i>
<i>Moderniser les infrastructures et superstructures portuaires.....</i>	<i>15</i>
<i>Faire des ports un acteur moteur du développement de solutions maritimes.....</i>	<i>19</i>
<i>Soutenir la police portuaire.....</i>	<i>19</i>
6 - TROISIÈME AMBITION : PRÉSERVER LA QUALITÉ ENVIRONNEMENTALE DE LA MER ET DU LITTORAL. .	20
Objectif 4 : accompagner le développement portuaire de mesure fortes en matière de protection de l’environnement.....	20
Objectif 5 : proposer une vision d’ensemble argumentée de l’aménagement des espaces portuaires.....	21
<i>Prendre en compte l’ensemble des enjeux liés au port dans son environnement.....</i>	<i>21</i>
<i>Assurer la gestion du domaine public maritime.....</i>	<i>22</i>
7 - QUATRIÈME AMBITION : SOUTENIR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE RÉGIONAL.....	23
Objectif 6 : soutenir le développement économique et maritime des outre-mers.....	23
<i>Exploiter les nouvelles ressources minières et énergétiques.....</i>	<i>23</i>
<i>Développer la croisière.....</i>	<i>24</i>
8 - CINQUIÈME AMBITION : PROMOUVOIR LE DIALOGUE SOCIAL.....	25
Objectif 7 : encourager le dialogue social et développer les compétences.....	25

1 - Introduction

La Mer, un secteur stratégique pour la France et ses outre-mers

L'économie maritime est un secteur stratégique pour la vitalité économique de la France, son approvisionnement et son indépendance énergétique. Son domaine maritime est le deuxième au monde derrière celui des États-Unis, avec 11 millions de km², dont 97 % dans les outre-mers. Le littoral de la France s'étend sur 7 000 kilomètres avec l'outre-mer. Aucun autre pays de l'Union Européenne ne possède un si vaste linéaire de côtes et n'offre autant de ports en eau profonde. On compte plus de 500 ports, de commerce, de pêche et de plaisance, le long de son littoral. La France est la cinquième puissance portuaire européenne, avec plus de 340 millions de tonnes de fret et 30 millions de passagers. La France, grâce aux départements et collectivités d'outre-mer, a accès à tous les océans. Elle a sa place dans la plupart des instances internationales et régionales en tant qu'État riverain.

Dans ce contexte, les ports ultra-marins jouissent d'un positionnement géostratégique exceptionnel au plus près des grandes routes du transport maritime mondial, vecteur de développement pour leurs territoires et pour la métropole. Chaque place portuaire des départements d'outre-mer a sa spécificité. La réforme portuaire outre-mer est donc un défi d'autant plus grand que les espaces portuaires ultra marins ont la spécificité d'être la porte unique d'approvisionnement des territoires, généralement dans un environnement naturel de grande qualité.

Les objectifs de la réforme des ports d'outre-mer

Le législateur a souhaité étendre aux outre-mers la réforme portuaire mise en place en 2008 en métropole, tout en l'adaptant aux spécificités ultra-marines. La loi n°2012-260 du 22 février 2012 votée à l'unanimité à l'Assemblée et au Sénat a concrétisé cette réforme. Elle vise à permettre aux ports d'outre-mer de mieux répondre aux exigences de performance et de compétitivité qu'impose l'évolution du commerce maritime international et à la concurrence avec les ports étrangers.

Cette loi a permis la création des grands ports maritimes de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion.

La réforme doit également contribuer dans chacun des départements d'outre-mer au développement de l'économie locale. Les ports sont en effet au cœur de l'approvisionnement de ces territoires (99% des marchandises en volume entrent par les ports des DOM) et constituent un élément essentiel de leur compétitivité et de la création de valeur ajoutée.

Ces ports sont transformés en grands ports maritimes, établissements publics nationaux, mieux à même de diversifier leurs ressources et de développer une stratégie de long terme. Les statuts de ces établissements publics sont alignés sur le régime général des ports métropolitains, sous réserve de deux adaptations aux spécificités ultramarines :

- la composition du conseil de surveillance, organe délibérant à la composition resserrée, prévoit une représentation plus importante des collectivités territoriales et des chambres de commerce et d'industrie,
- contrairement aux dispositions régissant les ports métropolitains, les activités de manutention ne sont pas exclues de la compétence de ces nouveaux établissements publics, avec la faculté pour chacun des ports de prévoir à terme une évolution de l'organisation.

La nouvelle gouvernance des Grands Ports Maritimes d'outre-mer

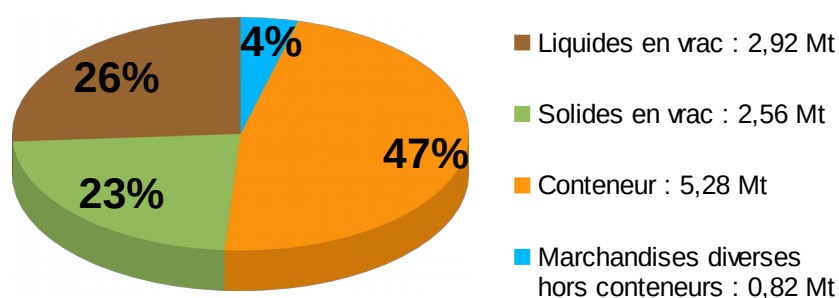
Trois niveaux de gouvernance prévus par la loi vont remplacer le modèle actuel de gestion des ports d'intérêt national :

- le conseil de surveillance dont l'organisation et le fonctionnement laissent une place plus importante aux collectivités et aux CCI ;
- le conseil de développement, organe resserré autour acteurs économiques locaux, des associations environnementales et des partenaires sociaux, qui doit permettre l'émergence des nouveaux projets générateurs de croissance et la mise en place de politiques tarifaires plus transparentes permettant le développement des productions locales ;
- le conseil de coordination inter-portuaire pour les Antilles et la Guyane, véritable fédérateur des actions communes de la France portuaire de la zone.

Cette nouvelle gouvernance est à même de rapprocher la décision des territoires et d'accélérer le processus de mise en place des investissements nécessaires à la mise aux normes des installations portuaires pour capter notamment les trafics de transbordement et de générer des activités économiques et de transformation liées au trafic maritime.

2 - État des lieux

Le transport de marchandises en outre-mer



Répartition des trafics des 4 grands ports maritimes d'outre-mer par type de marchandises en 2013

Trafics des grands ports maritimes d'outre-mer en 2013

(en Mt)	Guadeloupe	Martinique	Guyane	La Réunion ¹	Mayotte ²	Saint-Pierre-et-Miquelon ³
Tonnage brut total	3,68	2,88	0,64	4,02	0,71	0,05
Liquides en vrac	0,70	1,21	0,24	0,77	0,08	0,03
Solides en vrac	0,91	0,22	0,09	1,35	0,07	0
Toutes marchandises diverses	2,07	1,45	0,31	1,90	0,56	0,02
dont conteneurisées	1,86	0,95	0,30	1,80	0,54	0,02

1 Estimation

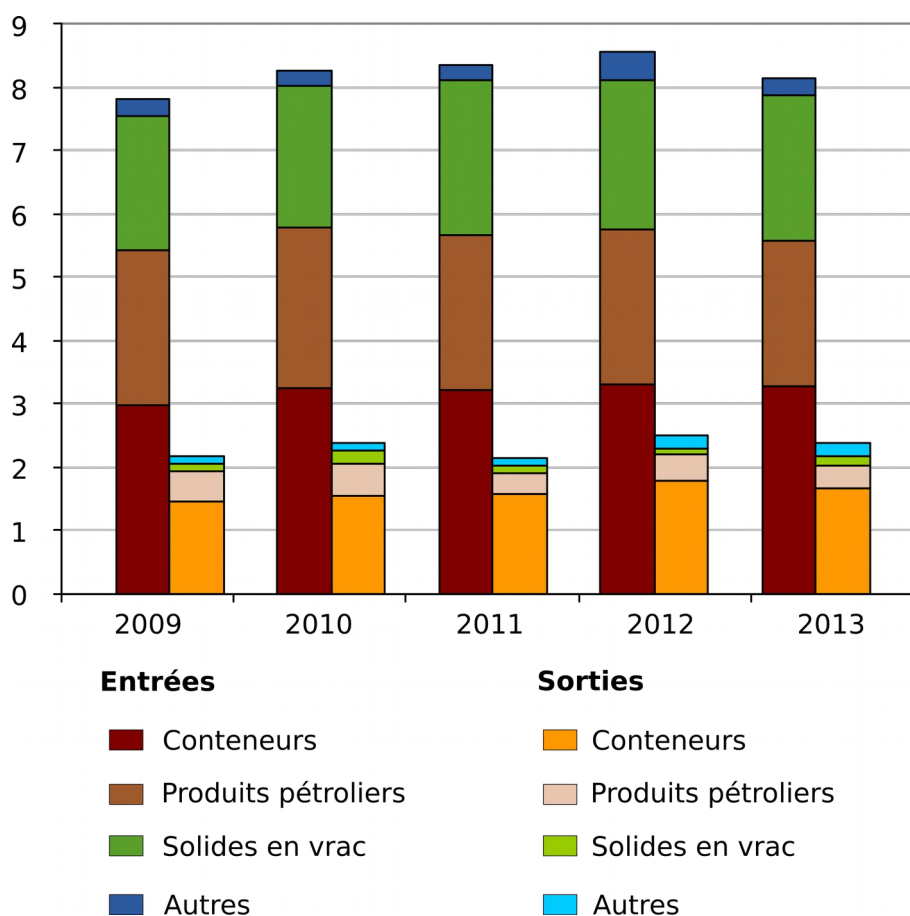
2 Données 2012

3 Données 2012

Les grands ports maritimes d’outre-mer ont réalisé un trafic global de 11,2 millions de tonnes en 2013, en hausse de 5,4 % par rapport à 2009. Les marchandises diverses conteneurisées dominent le trafic global en outre-mer puisqu’elles représentent 47% en tonnage du trafic total.

En 2013, dans les grands ports maritimes d’outre-mer, les marchandises diverses progressent de 8,1% par rapport à 2009. Les trafics de vracs liquides connaissent une hausse de 3,5% entre 2009 et 2013.

Evolution des trafics en entrée et en sortie pour les GPM de Martinique, de Guadeloupe et de la Réunion entre 2009 et 2013 (en tonnes)



Entre 2009 et 2013, 60 à 70 % du tonnage brut correspond à des trafics entrants. Il existe donc un fort déséquilibre entre les entrées et sorties de ces trois ports, révélateur du caractère fortement importateur des ports d’outre-mer, qui permettent l’approvisionnement des îles.

Le trafic des liquides en vrac, et notamment les exportations, est fortement lié à la raffinerie de la Martinique qui exporte principalement vers la Guadeloupe et La Guyane.

Le suivi du transbordement, en reconfiguration fréquente et rapide, est malaisé, alors même que le transbordement est le principal levier de croissance de l’activité portuaire et constitue un déterminant important du prix des marchandises importées.

Le transport de passagers en outre-mer

Les passagers de navires de croisière comptabilisés en 2012 atteignent 396 milliers, soit environ 8 % du total des passagers (5,187 millions de passagers). Ils se répartissent en majorité en Guadeloupe et en Martinique, les Caraïbes étant le premier bassin de croisière au monde et Miami son premier port mondial. Le nombre de croisiéristes à la Réunion reste très faible par rapport à ceux des deux autres ports français des Caraïbes, la croisière demeurant encore aujourd'hui à un stade embryonnaire dans cette zone de l'Océan Indien.

Répartition par type de voyageurs dans les ports d'outre-mer en 2012

(en passager)	Martinique	Guadeloupe	Guyane	Réunion	Mayotte	Saint-Pierre-et-Miquelon	Total
Total	323 143	900 199	417	48 918	3 880 052	34 111	5 186 840
Ferries et autres	117 562	741 909	0	21 105	3 878 206	22 762	4 781 544
Croisières	205 581	158 290	417	27 813	1 846	11 349	405 296

3 - Ambitions

Au travers de cette stratégie nationale portuaire, l'État affirme sa volonté d'accompagner le développement de l'ensemble de son système portuaire dans les outre-mers. La stratégie portuaire constitue une feuille de route dont le premier objectif est de maîtriser les prix du passage portuaire et de contribuer au développement des territoires tout en intégrant pleinement les enjeux environnementaux tant pour la modernisation des infrastructures portuaires que pour leur exploitation.

Chaque port doit donc renforcer son intégration dans son environnement, aussi bien en accompagnant le développement économique et maritime des territoires qu'en améliorant la gestion de son domaine maritime et la protection de la biodiversité. Ainsi, une attention particulière a notamment été portée aux mesures de protection de l'environnement lors des autorisations des grands projets de Guadeloupe et de Martinique. Ces deux projets structurants pour les économies locales et régionales sont envisagés et réalisés en prenant le plus en amont possible les enjeux environnementaux de façon à réduire au maximum les impacts générés sur l'environnement, qu'ils soient temporaires en phase travaux ou durables en phase d'exploitation.

Du point de vue économique, les ports ultra-marins sont les portes d'entrée des collectivités éloignées et insulaires, exception faite de la Guyane. Ils sont au cœur de la chaîne logistique d'approvisionnement et de la politique de desserte des territoires. Ils ont aussi vocation à accueillir diverses activités essentielles dans le secteur portuaire ou contribuant au développement économique des territoires.

À ce titre, ils doivent concilier adaptation des infrastructures aux mutations du transport maritime et amélioration de la compétitivité portuaire, intégration du port dans son environnement et promotion du dialogue social.

La zone Caraïbes et celle de l'océan indien sont des zones de croisement des flux pour les armements à conteneurs. L'espoir partagé réside dans les perspectives qu'ouvre le redéploiement de la logistique induite par l'augmentation des tailles de navire pouvant transiter notamment par le canal de Panama ou, dans l'océan Indien, par la redistribution des lignes. L'État porte l'ambition de développer et d'adapter les infrastructures des ports d'outre-mer.

Chaque port doit le cas échéant continuer à moderniser ses infrastructures et ses superstructures pour gagner en productivité et en effet d'échelle. Les ports ultra-marins ont donc vocation à moderniser la manutention tant au niveau des infrastructures que des équipements et de son organisation, et à optimiser leurs coûts de passage portuaire, pour améliorer leur compétitivité.

L'État, avec les ports maritimes d'outre-mer, porte l'ambition de promouvoir le dialogue social et le développement des compétences, moyens indispensables à un développement du port au service des territoires d'outre-mer.

4 - Première ambition : Améliorer la compétitivité portuaire

Objectif 1 : améliorer la compétitivité des places portuaires

Moderniser la manutention

Les ports d'outre-mer ont vocation à moderniser la manutention tant au niveau des infrastructures que des équipements et de son organisation.

À court et moyen terme les enjeux portent à la fois sur une modernisation des moyens de manutention, sur une organisation de la manutention permettant de faire face à des enjeux de performance et de compétitivité et sur une formation des personnels.

A1. Accentuer le rôle de régulateur des ports

Les ports devront s'assurer par le biais de procédures établies en concertation avec les opérateurs de manutention que les prix des prestations sont précisés et détaillés dans une grille tarifaire et que les tarifs sont assis sur le service rendu. Les ports s'assurent également de la transparence des tarifs dans les structures intermédiaires de gestion.

A2. Optimiser la manutention portuaire à partir d'une démarche concertée

La manutention portuaire repose sur le triptyque : indépendance, performance et optimisation. L'indépendance de la manutention est garantie par la gestion des outillages par les ports. Les opérateurs de manutention organisent la manutention pour en améliorer la performance et l'efficacité. L'organisation de la manutention doit viser l'optimisation des moyens humains et matériels pour renforcer la compétitivité des ports d'outre-mer.

Optimiser le coût du passage portuaire

Les ports ultra-marins se caractérisent généralement par des coûts de passage supérieurs à ceux des ports européens notamment du fait de l'insularité et de la faiblesse des volumes traités et par le fait que seuls sur des petits territoires, ils ont souvent joué le rôle de concentrateurs d'activité que le secteur privé ne pouvait pas assumer pour des questions de rentabilité liées aux effets d'échelle.

Chaque port doit continuer à moderniser ses infrastructures et ses superstructures par, le cas échéant, un programme ambitieux de travaux pour gagner en productivité et en effet d'échelle. Ce n'est qu'à la suite de cette transformation que la baisse des coûts de passage permettra de développer la production locale notamment dans la filière agroalimentaire, de développer les trafics de transbordement et le rôle de port exemplaire européen dans sa zone d'action.

A3. Réaliser une étude sur le coût de passage portuaire

Les ports d'outre-mer s'organisent pour réaliser en commun une étude sur les coûts de passage portuaire, avec l'appui de l'État et en concertation avec les acteurs du passage portuaire.

Pour les GPM de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Guyane, le Conseil de coordination inter-portuaire Antilles-Guyane pourrait coordonner la démarche.

Ces éléments viendront alimenter les observatoires généraux des prix existants dans les territoires.

Objectif 2 : Fluidifier le passage portuaire des marchandises et des passagers

Si les administrations concernées sont de plus en plus attentives à la fluidité du passage de la marchandise en mettant en place des procédures simplifiées, les procédures restent lourdes et souvent incomprises aux yeux des clients. Les Cargo Community Systems développés sur les places portuaires ont vocation à être plus ouverts.

Les ports doivent contribuer à la fluidification du passage portuaire. Pour ce faire, ils peuvent mobiliser l'ensemble des acteurs locaux, impulser des évolutions de place, chercher à simplifier et partager les flux d'information (suivi de la marchandise) et documentaires (procédures administratives et douanières au niveau de l'État).

Faire des ports les garants et les acteurs de la fluidité du passage portuaire

A4. Identifier les points bloquant la fluidification du passage et prioriser leur traitement avec l'ensemble des parties prenantes

Les ports disposent d'une vision précise des flux physiques et d'information liés au passage de la marchandise, d'une connaissance des acteurs et utilisateurs de la place, et des indicateurs de performance. Les ports animent les acteurs des places pour identifier ensemble les points bloquants et déterminer les pistes d'amélioration à mettre en œuvre. L'État s'assure de la contribution de ses différents services (Douanes, Vétérinaires) au niveau local et national si besoin.

Développer et ouvrir les systèmes d'information portuaires au sein de chaque place portuaire

A5. Rendre les outils portuaires de type CCS accessibles à tous les utilisateurs

Les ports participent activement au développement de services informatiques adaptés à l'ensemble des acteurs. Les ports s'assurent que l'ensemble des acteurs et nouveaux entrants sur leur place portuaire aient accès aux informations contenus dans les CCS et puissent les échanger. En tenant compte, le cas échéant, des opérateurs déjà en place, les ports veillent à ce que les redevances d'utilisation des CCS pour chaque acteur soient non discriminantes.

5 - Deuxième ambition : Adapter les ports aux mutations du transport maritime

Objectif 3 : développer les infrastructures, les services et la sûreté portuaires

La zone Caraïbes et celle de l'Océan Indien sont des zones de croisement des flux pour les armements à conteneurs. Aux Antilles, les ports de Kingston, Rio Haina, Carthagène, Panama, Colon, Trinidad et Tobago jouent un rôle majeur en matière de transbordement. Dans l'Océan Indien, les Ports de Maurice et de Durban sont des acteurs importants pour les armateurs. Avant la crise de 2009, les principales routes maritimes entre la Chine, les États-Unis et l'Europe étaient proches de la saturation (déroit de Malacca, Canal de Suez et Canal de Panama). Le projet d'extension du Canal de Panama est en cours, la lutte contre la piraterie dans le Golfe d'Aden est toujours vive.

L'espoir partagé réside dans les évolutions qu'ouvre le redéploiement de la logistique induit par l'augmentation des tailles de navire pouvant transiter par le canal de Panama ou sur les lignes Asie-Europe. Les ports de Guadeloupe, de Martinique et de la Réunion ont par conséquent une carte à jouer en développant de manière raisonnée et coordonnée leurs infrastructures portuaires. L'amélioration de la qualité de service portuaire qui découlera de ces aménagements conduira à fiabiliser le trafic domestique qui représente la majorité du trafic des îles et à maîtriser les coûts de passage portuaire dans un contexte où leur augmentation impacte directement le coût des dépenses de consommation des ménages. Ces nouvelles infrastructures permettront également de développer de nouveaux trafics en particulier l'activité de transbordement de conteneurs ne se limitant pas à la seule manutention de conteneurs, mais en offrant des services à valeur ajoutée, par exemple dans le groupage.

Développer la coopération interportuaire

Les ports de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Guyane d'une part, de la Réunion et de Mayotte d'autre part, ont vocation à renforcer la coopération interportuaire en fonction du contexte local. Cette coopération intervient entre les différents ports d'une même zone quel que soit leur statut, entre GPM dans les Caraïbes ou entre le port de Mayotte et celui de La Réunion dans l'Océan Indien.

Le port de Saint Pierre-et-Miquelon se situe idéalement aux portes de plusieurs centres de consommation et de production comprenant notamment l'Est canadien (Montréal, Toronto, Ottawa, Québec) et sur la route des grandes lignes maritimes des principaux armateurs mondiaux. Sa position géographique et son environnement économique constituent des opportunités de développement dont le port de Saint Pierre-et-Miquelon pourra se saisir.

A6. Mettre en place le conseil de coordination interportuaire Antilles – Guyane

Les ports s'organisent dans un conseil de coordination interportuaire. Ils s'associent pour utiliser au mieux le maillage du système portuaire et proposer aux clients les solutions logistiques maritimes les plus pertinentes. La coopération peut s'exprimer par un échange d'informations notamment commerciales, de la prospection commune, la mise en place d'offres en commun, voire la mise en place de partenariats formels (sous la forme d'un GIE ou autre), le partage des compétences...

Le conseil de coordination interportuaire Antilles-Guyane institué par la loi du 22 février 2012 portant réforme des ports d'outre-mer a été créé par décret du 28 mars 2014. Il constitue le cadre pertinent de consolidation d'une stratégie partagée par les ports situés dans la zone caraïbe. Il permettra de formaliser la coordination relative aux grandes orientations en matière de développement, de projets d'investissement et de promotion de ces deux ports.

Moderniser les infrastructures et superstructures portuaires

Le développement des infrastructures à court terme passe par la réhabilitation et l'adaptation des ouvrages afin de répondre de manière optimale aux trafics actuels et à venir. Le développement du trafic conteneurisé, lié à l'expansion démographique largement positive en outre-mer et à l'évolution des flux logistiques, conduira à envisager des infrastructures plus performantes à moyen terme.

Dans ce contexte, le développement à moyen terme des places portuaires passera par l'amélioration des tirants d'eau des accès nautiques et l'extension des terre-pleins.

A7. Identifier les investissements à réaliser dans les projets stratégiques

Les ports des Antilles et celui de la Réunion doivent à la fois fiabiliser leur desserte domestique et se positionner sur de nouvelles activités de transbordement, activité à même de générer de la valeur ajoutée portuaire et donc de faire baisser les coûts de passage portuaire. Ceci nécessite des investissements d'importance à prévoir dans les futurs projets stratégiques des ports. Ces investissements seront soutenus par l'État au travers des CPER 2015-2020.

Les deux projets des GPM antillais, structurants pour les économies locales et régionales, sont envisagés et réalisés en prenant le plus en amont possible les enjeux environnementaux de façon à réduire au maximum les impacts générés sur l'environnement, qu'ils soient temporaires en phase travaux ou durables. Les deux projets sont soumis au droit européen notamment aux directives sur l'évaluation des impacts des projets et à la directive cadre sur l'eau et prennent donc en compte les objectifs de bon état écologique en vigueur. Ils sont par ailleurs situés en plein cœur du sanctuaire sur les mammifères marins AGOA et ils tiennent compte des impacts spécifiques sur ces espèces protégées.

Enfin, ces projets sont situés à proximité de zones récifales qui peuvent être impactées par les projets de façon directe (emprise) ou indirecte (turbidité) et dans la mesure du possible, les projets prévoient des mesures compensatoires en cas de destruction de coraux (transplantation notamment).

Exemple : Réaliser une extension du GPM de La Guadeloupe à travers le Grand Projet de Port

Le Grand projet de port représente un enjeu majeur pour le maintien de la desserte de l'île de la Guadeloupe pour son approvisionnement domestique grâce à la modernisation des infrastructures portuaires. Il permettra également de répondre aux besoins actuels du marché de transbordement. Une première phase de réalisation du projet consistera à créer un nouveau chenal d'accès aux infrastructures portuaires, à aménager les quais existants pour accueillir de plus gros navires et créer un nouveau terre-plein de 10 ha.

Le processus complet d'information et de concertation est parvenu à un niveau de précision très détaillé des conditions de maîtrise de l'impact de ces travaux sur l'environnement, après un débat public, une enquête publique et un avis favorable du CODERST. Par ailleurs, les observations de l'évaluation environnementale ont été intégralement prises en compte par le port. Un groupe technique et un comité de pilotage du projet sont constitués afin de suivre l'avancement des travaux et la bonne mise en œuvre des mesures correctives et compensatoires prévues, telles que le suivi des coraux et herbiers et leur transplantation ou encore la mise en place de mesures relatives à la pêche.

Exemple : Réaliser une extension du Terminal de la Pointe des Grives au GPM de la Martinique

Le projet d'extension de la Pointe des Grives a pour objectif de moderniser les installations portuaires existantes afin de fiabiliser et de sécuriser les approvisionnements de l'île à des coûts maîtrisés. Il permettra également de renforcer la compétitivité du GPM de la Martinique dans la Caraïbe à travers l'augmentation de la capacité du port à accueillir des trafics de transbordement de conteneurs. Les premières réalisations du projet pourraient être mises en œuvre avant fin 2015.

Ce projet a reçu un avis favorable du commissaire-enquêteur suite à l'enquête publique ainsi que du CODERST en 2013. L'autorité environnementale a considéré que l'étude d'impact était de bonne qualité. L'arrêté préfectoral d'autorisation a été signé le 8 octobre 2013 et prévoit des mesures particulières de protection de l'environnement, dont des mesures pour éviter l'impact sur les biocénoses de la Grande Sèche et s'assurer de l'effectivité des récifs artificiels, ainsi que des études complémentaires afin de repérer précisément les espèces coralliennes présentes avant d'entamer des travaux.

Exemple : Extension du port Est du Grand port maritime de la Réunion

La structure actuelle du trafic conteneurisé dans l'océan indien s'organise principalement autour des lignes maritimes desservant l'axe Extrême orient-Europe, qui avec l'axe Extrême orient-Amérique du Nord dominant le trafic international. En réalisant la seconde phase d'extension du port Est (allongement des quais, approfondissement de la darse et acquisition de portiques), le Grand port maritime de la Réunion répond durablement aux besoins du marché de transbordement notamment à destination des pays émergents d'Afrique de l'Est. Il conforte ainsi sa position de port européen de référence dans la zone océan indien. Une nouvelle étape a été franchie en août 2014 avec l'annonce de CMA-CGM (3^e armateur mondial) de sa volonté d'implanter au GPM de La Réunion son hub de transbordement régional.

Le grand port maritime de la Réunion inscrit son action dans une logique continue d'amélioration de sa performance environnementale, notamment en matière de réduction des risques et de protection du milieu naturel. Les démarches d'écologie industrielle, visant à réduire l'impact de l'industrie sur l'environnement, de prévention des risques littoraux et de protection de l'environnement s'inscrivent ainsi au cœur de sa démarche.

A8. Renforcer la complémentarité des ports antillais

L'évolution du contexte maritime mondial (accroissement de la taille des navires, croissance des trafics en zone caraïbe, ouverture du troisième jeu d'écluses du canal de Panama) devrait avoir un impact sur la stratégie de desserte des armateurs. Le fait que des navires de 12 000 EVP puissent désormais transiter par le bassin de la Caraïbe oblige les ports de la Martinique et de la Guadeloupe à adapter leurs infrastructures pour accueillir ces navires de grande capacité de manière à ce que les deux îles bénéficient toujours d'une desserte directe depuis la métropole par une ligne maritime internationale.

Les projets d'extension de la Pointe des Grives (Martinique) et le Grand projet de port (Guadeloupe) sont donc de même nature. Il s'agit dans les deux cas de moderniser les infrastructures portuaires pour les adapter à la taille croissante des navires desservant dans la zone.

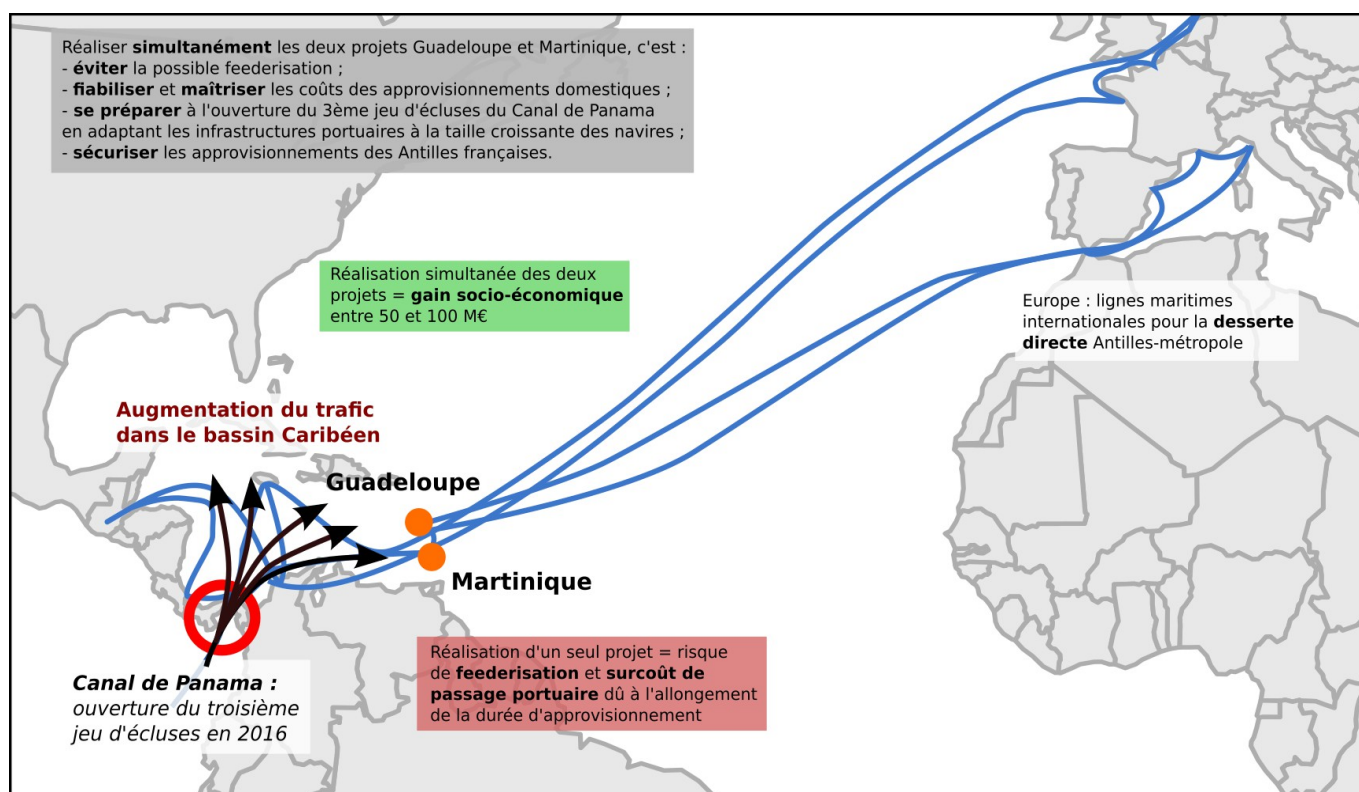
Leur objectif est de permettre **un maintien de la desserte directe depuis la métropole de chacune des îles via une ligne maritime internationale, condition indispensable de la maîtrise du coût du transport maritime**. L'amélioration de la qualité de service portuaire qui découlera des aménagements conduira donc avant tout à fiabiliser le trafic domestique qui représente la majorité du trafic des deux îles (et sur lequel il n'y a pas de concurrence) et à optimiser les coûts de passage portuaire.

Chaque grand port maritime compte profiter de ses infrastructures pour développer également une activité de transbordement. Sur ce segment, il n'y aura pas de concurrence frontale entre les établissements puisque l'ouverture du 3^e jeu d'écluses du canal de Panama permettra un développement significatif de l'ensemble du marché de transbordement accessible et les ports sont deux établissements publics de l'État qui sont coordonnés, et le seront encore plus demain sous l'égide du conseil de coopération interportuaire Antilles-Guyane.

Ne pas réaliser un des deux projets pourrait conduire rapidement à « feederiser » un port par un autre, c'est-à-dire conduire à sa sortie des itinéraires maritimes internationaux, le transformant en port secondaire, desservi, soit par l'autre des deux ports, soit par un port étranger.

Ceci ferait peser des risques importants sur la zone Caraïbe en termes de souveraineté et d'approvisionnement stratégique, en particulier si un incident (catastrophe naturelle, accident industriel, mouvement social...) rendait indisponible le port non feederisé ; dans cette hypothèse, l'approvisionnement du territoire national dans la zone serait complètement tributaire de ports étrangers.

Au contraire, **la réalisation conjointe des deux projets**, au-delà d'empêcher ces conséquences indésirables, **présenterait un gain socio-économique complémentaire** pour les deux îles. Il résulte du renforcement de la desserte Europe-Antilles et de la captation d'une plus grande part de trafic de transbordement par la synergie rendue possible entre deux places portuaires modernisées.



Faire des ports un acteur moteur du développement de solutions maritimes

Les ports animent la réflexion et la mise en place de solutions maritimes innovantes, cabotage intra-île et inter-îles par exemple. Le développement du report modal maritime s'inscrit en effet pleinement dans la logique d'une réduction de la congestion des transports terrestres.

A9. Identifier les besoins, structurer et mettre en place des offres de cabotage

Les ports identifient les besoins en matière de liaisons maritimes sur des courtes ou moyennes distances. Les ports structurent des solutions de cabotage intra-île et inter-îles pour respectivement réduire la part des dessertes terrestres de l'île et renforcer la desserte des autres îles des Caraïbes et de l'océan Indien, y compris l'île Maurice et Madagascar.

Le développement d'un transport maritime par cabotage sur les côtes guyanaises, voire étendu aux régions voisines du Surinam et du Brésil peut également être un facteur à la fois d'évolution des échanges mais aussi de sécurisation des transports.

Soutenir la police portuaire

A10. Assurer les missions régaliennes de police portuaire

Afin de garantir la police portuaire dans les ports d'outre-mer, l'État veille à soutenir les capitaineries et à les doter de moyens suffisants. Les grands ports maritimes apportent leur expertise aux capitaineries des ports des collectivités d'outre-mer pour mettre à niveau les dispositifs de police du plan d'eau.

Exemple : Encourager les collaborations entre le GPM de La Réunion et le port de Mayotte en matière de police portuaire

La capitainerie du GPM de La Réunion effectue des missions d'expertise et d'audit au port de Mayotte. L'État prend en compte les résultats de la mission d'expertise pour mettre à niveau la police portuaire du port de Mayotte, en moyens et en effectifs.

6 - Troisième ambition : préserver la qualité environnementale de la mer et du littoral

Objectif 4 : accompagner le développement portuaire de mesure fortes en matière de protection de l'environnement

Une grande partie des territoires marins situés à proximité des départements d'outre-mer reste méconnue. Les ports des DOM sont des bases exceptionnelles de départ et de retour des campagnes de recherche dans ces zones (Marion Dufresne à la Réunion, IRD en Guyane et aux Caraïbes, IFREMER sur tout le globe).

Les zones économiques exclusives (ZEE) sont généralement accompagnées de zones de protection écologiques fortes (ZEE du canal du Mozambique par exemple, Nouvelle – Calédonie ou rivages de la Guyane). Assurer le développement de ces zones tout en conservant leurs atouts et leur patrimoine biologique est essentiel sur le long terme.

Compte-tenu des enjeux environnementaux dans les territoires d'outre-mer, la protection de l'environnement est un élément fondamental, qui sera pris en compte dans la stratégie nationale de la mer et du littoral, en particulier dans les territoires de l'océan Indien et du Pacifique particulièrement sensibles (Nouvelle – Calédonie, Polynésie française, TAAF).

Exemple : Les projets d'extension des GPM de Guadeloupe et de Martinique

Ces deux projets structurants pour les économies locales et régionales sont envisagés et réalisés en prenant le plus en amont possible les enjeux environnementaux de façon à réduire au maximum les impacts générés sur l'environnement, qu'ils soient temporaires en phase travaux ou durables : les deux projets d'extension sont soumis à un droit européen notamment aux directives sur l'évaluation des impacts des projets et à la directive cadre sur l'eau et prennent donc en compte les objectifs de bon état écologique en vigueur. Ils sont par ailleurs situés en plein cœur du sanctuaire sur les mammifères marins AGOA et ils tiennent compte des impacts spécifiques sur ces espèces protégées. Enfin, ces projets sont situés à proximité de zones récifales qui peuvent être impactées par les projets de façon directe (emprise) ou indirecte (turbidité) et dans la mesure du possible, les projets prévoient des mesures compensatoires en cas de destruction de coraux (transplantation notamment). La surveillance est accrue en phase travaux sur ces différents points.

A11. Mettre en place une politique de gestion des risques naturels et technologiques

Les ports mettent en place une politique de gestion des risques naturels et technologiques et d'adaptation au changement climatique. Ils accordent une attention particulière à la résilience du port en cas de cyclones. Ils mettent en place des outils dédiés pour gérer les matières dangereuses.

A12. Anticiper la mise en place des réglementations sur le soufre des carburants marins

L'Organisation Maritime Internationale (OMI) et la Commission Européenne ont renforcé la réglementation relative aux émissions de SO₂ et NO_x des navires. Ces textes fixent des contraintes fortes sur les taux de soufre à partir de 2015 en Europe du Nord et en Amérique du Nord (zones SECA) et à partir de 2020 dans le reste du monde. Les armateurs réfléchissent depuis plusieurs années à mettre en place des réponses adéquates à ces problématiques.

Exemple : étudier dès à présent la faisabilité d'une activité de soutage au GNL au GPM de La Réunion

La motorisation au GNL est la solution technique qui émerge et transparaît dans les carnets de commande des navires. Une offre d'avitaillement GNL serait une offre différenciante dans la zone et un facteur d'attractivité pour la place portuaire. Des études de potentiel et de faisabilité technique doivent être menées, notamment concernant les investissements dans une cuve cryogénique et une unité de regazification.

Objectif 5 : proposer une vision d'ensemble argumentée de l'aménagement des espaces portuaires

Prendre en compte l'ensemble des enjeux liés au port dans son environnement

Les ports doivent être vigilants à prendre en compte, dans la conception et la réalisation de leurs projets d'aménagement, et dans le cadre de la réglementation en vigueur, les enjeux d'environnement, de sécurité, de sûreté et de prévention des risques.

Les ports ont vocation à disposer d'une vision long-terme des enjeux d'aménagement traduite dans un plan d'aménagement qui précise la vocation des différents espaces portuaires.

A13. Élaborer en partenariat avec les collectivités locales un plan d'aménagement et de développement durable pour chaque port

Les ports élaborent le plan d'aménagement de leurs espaces basé sur leur vision à long-terme de l'aménagement de leurs espaces portuaires. Les ports décrivent l'utilisation actuelle des différents espaces portuaires et les différents scénarios d'aménagement envisagés à moyen et long-terme. Le plan d'aménagement intègre un schéma d'ensemble de fonctionnement et d'urbanisation des secteurs sensibles du domaine portuaire en interface avec la ville.

Le plan d'aménagement et de développement durable prévoit un volet spécifique à la gestion des espaces naturels.

A14. Engager des partenariats avec les collectivités locales pour développer les territoires

Les GPM engagent des partenariats avec les autres ports des territoires pour apporter un appui technique et une expertise aux communes, pour conduire des études d'opportunité et de faisabilité et accompagner le développement des territoires. Ils organisent des services de cabotage avec les autres ports et soutiennent le transport de passagers entre les ports d'un même territoire.

Assurer la gestion du domaine public maritime

Sur leur circonscription, les ports assurent la gestion du domaine public maritime. En lien avec l'État et en fonction de leurs missions, les ports d'outre-mer sont les garants d'un développement respectueux de leur environnement et veillent à l'application de la police portuaire.

A15. Disposer d'une vision long-terme des enjeux d'aménagement pour chaque port

Les ports proposent une vision à long-terme de l'aménagement de leurs espaces portuaires en intégrant les éléments de prospectives sur l'évolution des activités industrielles et logistiques dans les années à venir. Ils produisent dans leurs plans stratégiques des volets spécifiques à l'aménagement portuaire.

7 - Quatrième ambition : soutenir le développement économique régional

Objectif 6 : soutenir le développement économique et maritime des outre-mers

Exploiter les nouvelles ressources minières et énergétiques

Le développement d'une coopération portuaire et maritime avec les pays de leur zone d'influence vecteurs de croissance pour l'économie insulaire est une source de développement extérieure aux ports (Amériques, Caraïbes, Mozambique, Afrique du Sud, Madagascar, Maurice, Antilles...).

A16. Mettre en place des partenariats avec les organismes de recherche

Le port doit aussi pouvoir mettre à disposition des grands organismes de recherche maritime des espaces pour prospecter dans les zones économiques exclusives (ZEE). La réglementation dans ces espaces et le dépôt de permis de recherche est l'un des enjeux du secrétariat général à la mer.

A17. Accompagner l'exploitation de nouvelles ressources minières et énergétiques

Les ressources minières, pétrolières et gazières sont des secteurs d'avenir pour lesquels les ports des outre-mers ont une place essentielle. Les bases arrière des espaces d'exploitations sont situées dans ces ports, points d'appui des futures explorations.

Les énergies de la mer sont des champs de développement pour les économies insulaires afin d'atteindre l'indépendance énergétique locale et de moins recourir aux énergies fossiles. Les ports des outre-mers seront les plate-formes de développement pour ces projets.

Exemple : Anticiper l'implantation d'une base logistique pétrolière au GPM de La Guyane

Un grand pétrolier mène des recherches d'hydrocarbures off-shore au large de la Guyane en vertu de son permis minier de recherches valable jusqu'en 2016. Huit autres demandes de permis miniers de recherches sont actuellement à l'instruction. L'objectif du GPM est de se positionner pour assurer l'avitaillement des plateformes de recherche et d'exploitation en cas de découverte. D'autres projets d'exploration pétrolière sont également en cours du côté du Surinam et du Brésil.

L'implantation d'une base logistique pour la phase d'exploitation doit faire l'objet d'une décision prochaine pour pouvoir réaliser les ouvrages nécessaires avant la date de mise en service prévue des puits pétroliers (à partir de 2019 en cas de découverte). Des études détaillées seront donc lancées rapidement.

Développer la croisière

Le tourisme et en particulier le secteur de la croisière constituent un enjeu important pour l'outre-mer. La région Caraïbe maintient sa position de leader en tant que première destination pour la croisière dans le monde attirant ainsi plus de 40% des croisiéristes devant la Méditerranée, l'Amérique du Sud et l'Australie. La clientèle de cette zone est essentiellement nord-américaine et ce marché représente un potentiel particulièrement important. La destination privilégiée du marché nord-américain est constituée par les Bahamas (1,9 million) très proches de la Floride et au-delà l'espace Caraïbe (5,7 millions). Les ports d'outre-mer ont vocation à développer la croisière basée et de transit. L'activité croisière est également un levier incontournable dans l'Océan Indien pour dynamiser le secteur touristique local. Le flux de passagers de croisière est encore peu important à La Réunion, mais le créneau existe avec une période touristique en contre-saison avec l'hémisphère Nord et présente donc un développement potentiel important. Un effort croissant par les acteurs locaux est fait sur l'accueil de ces navires de croisières.

A18. Connaître le marché cible et améliorer les installations portuaires

Le développement de l'offre croisière nécessite d'assurer la veille du marché qui est particulièrement concurrentiel dans la région Caraïbe, d'être à l'écoute des besoins des compagnies de croisière en termes d'infrastructures, d'offre de services et d'attractivité pour les passagers, et d'améliorer les installations portuaires. Les ports d'outre-mer, en particulier des Caraïbes, doivent donc mobiliser les acteurs impliqués dans le développement du tourisme de croisière.

8 - Cinquième ambition : promouvoir le dialogue social

Objectif 7 : encourager le dialogue social et développer les compétences

A19. Associer les partenaires sociaux comme des acteurs de la communauté portuaire responsabilisés sur la fiabilité de l'outil

Le dialogue social au sein de chaque établissement présent sur le port doit être développé avec les représentants du personnel, notamment au sein des institutions représentatives du personnel, pour renforcer la synergie entre les différents acteurs et prévenir les mouvements sociaux. Les ports doivent rechercher prioritairement le fonctionnement en continu des équipements portuaires, vital pour les économies locales. L'établissement d'un climat de confiance autour d'une volonté commune d'assurer le développement des ports constitue à cet égard un objectif.

A20. Installer durablement le cadre conventionnel commun et les institutions représentatives du personnel

L'entrée en vigueur de la convention collective nationale unifiée « ports et manutention » (CCNU) est un facteur d'intégration de l'ensemble des salariés.

Elle se poursuit par la déclinaison de la CCNU au plan local, notamment pour les opérations de classification des salariés.

Le statut de grand port maritime permet à ces établissements d'exercer pleinement leurs responsabilités d'employeur, avec la mise en place, engagée ou achevée, de l'ensemble des institutions représentatives du personnel prévues par le code du travail. Il revient désormais aux ports de faire fonctionner durablement ces nouvelles instances. Ils veillent à ce que les comités d'entreprise institués dans ce cadre exercent leurs compétences, en leur allouant les moyens nécessaires à leurs activités sociales et culturelles et en leur dispensant les informations utiles à l'exercice de leurs missions économiques et sociales, dans le respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

A21. Développer une politique de ressources humaines exemplaire

Établissements publics de l'État, les GPM doivent être exemplaires au regard de leur politique en matière de ressources humaines. Dans le cadre du dialogue régulier avec les organisations syndicales et des négociations obligatoires, ils veillent :

- à encourager un recrutement équilibré hommes-femmes et à développer l'égalité professionnelle par des mesures concrètes facilitant la conciliation de l'activité professionnelle et de la vie familiale (par exemple, les aménagements de temps de travail, les jours de garde pour enfant malade...);

- à maintenir un effort important en matière de formation professionnelle continue en vue notamment de l'adaptation aux nouvelles technologies et de l'accompagnement de la mobilité et de l'évolution professionnelle ;
- à promouvoir la diversité et garantir l'égalité des chances ;
- à mener une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC).

Dans le but de renforcer le sentiment d'appartenance de chacun à une même communauté de travail, ils engagent ou poursuivent une politique d'intéressement.

Les ports examinent avec les représentants du personnel la mise en place de mesures de prévention des conflits (dispositifs d'alerte et de négociation).

A22. Créer un environnement favorable à la santé et à la sécurité des travailleurs

Les ports sont des sites industriels présentant des risques particuliers en termes d'hygiène et de sécurité.

À l'égard de leurs propres agents, les ports ultramarins entretiennent un dialogue sur ces sujets à travers leurs CHSCT (Comité d'hygiène, de sécurité et des conditions de travail), en liaison avec les autres acteurs (Caisse générale de sécurité sociale, services de santé au travail, etc.).

Ils s'attachent à définir une politique de prévention des maladies professionnelles et plus généralement des mesures de maintien dans l'emploi.

Les questions soulevées en matière de sécurité pouvant parfois être communes à plusieurs catégories de travailleurs de la place portuaire, la mise en place d'instances de coordination des mesures de prévention au niveau de la place peut constituer une réponse appropriée. Ces instances, réunissant les représentants des directions hygiène et sécurité des entreprises, constituent un lieu d'échanges permettant de renforcer et de coordonner les mesures de prévention.

Liste des actions de la stratégie portuaire en outre-mer

- A1. Accentuer le rôle de régulateur des ports
- A2. Optimiser la manutention portuaire à partir d'une démarche concertée
- A3. Réaliser une étude sur le coût de passage portuaire
- A4. Identifier les points bloquant la fluidification du passage et prioriser leur traitement avec l'ensemble des parties prenantes
- A5. Rendre les outils portuaires de type CCS accessibles à tous les utilisateurs
- A6. Mettre en place le conseil de coordination interportuaire Antilles – Guyane
- A7. Identifier les investissements à réaliser dans les projets stratégiques
- A8. Renforcer la complémentarité des ports antillais
- A9. Identifier les besoins, structurer et mettre en place des offres de cabotage
- A10. Assurer les missions régaliennes de police portuaire
- A11. Mettre en place une politique de gestion des risques naturels et technologiques
- A12. Anticiper la mise en place des réglementations sur le soufre des carburants marins
- A13. Élaborer en partenariat avec les collectivités locales un plan d'aménagement et de développement durable pour chaque port
- A14. Engager des partenariats avec les collectivités locales pour développer les territoires
- A15. Disposer d'une vision long-terme des enjeux d'aménagement pour chaque port
- A16. Mettre en place des partenariats avec les organismes de recherche
- A17. Accompagner l'exploitation de nouvelles ressources minières et énergétiques
- A18. Connaître le marché cible et améliorer les installations portuaires
- A19. Associer les partenaires sociaux comme des acteurs de la communauté portuaire responsabilisés sur la fiabilité de l'outil
- A20. Installer durablement le cadre conventionnel commun et les institutions représentatives du personnel
- A21. Développer une politique de ressources humaines exemplaire
- A22. Créer un environnement favorable à la santé et à la sécurité des travailleurs



**Ministère de L'Environnement, de l'Énergie
et de la Mer**

Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer
Tour Séquoia
92 055 La Défense cedex
Tél. : 01 40 81 21 22



MINISTÈRE
DE L'ENVIRONNEMENT,
DE L'ÉNERGIE
ET DE LA MER