

**AVIS DU CESER
SUR LE PROJET DE LOI PORTANT REFORME DES PORTS D'OUTRE-MER**

Adopté à l'unanimité des membres du Bureau présents et représentés, le 30 août 2011

Le CESER a été saisi par le Président de la Région Réunion sur le projet de loi portant réforme des ports d'Outre-mer relevant de l'Etat et diverses adaptations de la législation au droit de l'Union européenne dans le domaine des transports.

Son avis porte sur la première partie de ce projet de loi qui a pour ambition d'accroître la compétitivité des ports d'Outre-mer et de renforcer leur contribution au développement de leur territoire d'implantation.

Ce projet de loi s'inscrit dans le cadre de la réforme engagée par l'Etat pour les ports de l'Hexagone avec la loi du 4 juillet 2008 portant réforme portuaire, en :

- excluant le transfert des activités d'exploitation d'outillages portuaires et des personnels associés,
- adaptant sa gouvernance aux contextes particuliers des Outre-mer.

Ainsi, les ports d'Outre-mer qui deviendraient « grands ports maritimes », verraient :

- leur gouvernance modernisée (un conseil de surveillance, un directoire et un conseil de développement),
- l'organisation de la manutention rationalisée (en pleine responsabilité),
- leurs missions recentrées (fonctions d'autorité, d'aménagement et de promotion),
- leurs responsabilités relatives aux dessertes terrestres renforcées (pré ou post-acheminements portuaires).

Il prend aussi en compte le volet « développement durable » car il donne aux ports d'Outre-mer : « ... *les moyens d'assurer une véritable gestion durable du littoral et des ressources s'exerçant sur des milieux souvent fragiles.* » De plus, il envisage en matière de gouvernance la présence « *des associations de protection de l'environnement au sein du conseil de développement aux côtés des professionnels, des collectivités et des salariés.* »¹

¹ Cf. Etude d'impact – juillet 2011.

Par ailleurs, ce projet de loi est accompagné d'un document qui pour le CESER est improprement intitulé « étude d'impact » de la réforme. Il regrette par ailleurs certaines des affirmations non étayées et des considérations hâtives qui s'y trouvent. En effet, elles tendent à mettre en cause l'efficacité de Port-Réunion², du seul fait de son mode de gestion.

Concernant les propositions faites dans le projet de loi en lui-même

Le CESER partage l'objectif affiché par l'Etat de permettre à Port-Réunion d'améliorer sa compétitivité par rapport à l'environnement international et à la concurrence des ports de la région océan Indien. Cette priorité stratégique à long terme doit guider l'ensemble des dispositions réglementaires, budgétaires voire opérationnelles qui seront prises au titre de la mise en œuvre de la loi.

Pour le CESER, de par la situation insulaire de la Réunion, mais aussi du fait que Port-Réunion constitue l'unique point d'entrée-sortie dans l'île pour les transports de marchandises pondéreuses, il est tout à fait judicieux que soient adaptées à notre situation les mesures prises à l'égard des « grands ports maritimes métropolitains ».

Il est donc essentiel, que les activités d'exploitation d'outillages portuaires et la gestion des personnels concernés relèvent d'une gestion publique préservant l'intérêt général à long terme.

Si le CESER partage l'objectif de simplification de la nouvelle organisation portuaire mettant ainsi fin à la dualité de gestion entre l'Etat et la CCIR, il note, qu'en l'état, le projet de loi ne permet pas d'apprécier les modalités précises d'exercice de cette nouvelle gouvernance. Ainsi, les attributions des organes de gestion sont renvoyées à des dispositions ultérieures prises par voie réglementaire.

Pour le CESER, si la structuration de la gouvernance a une influence naturelle sur la performance, cette dernière dépend aussi de nombreux autres facteurs. En particulier, il faut tenir compte des conditions d'exercice de cette gouvernance (concertation étroite avec les socioprofessionnels, articulation de la gestion portuaire avec la dynamique d'aménagement du territoire global de la Réunion, notamment dans l'organisation des transports terrestres de marchandises et leurs éclatements sur des plateformes dédiées de type port-sec, ...), mais aussi de la pérennité des investissements à moyen et long termes, de la formation des personnels et de l'élévation des compétences, ...

A cet égard, il souligne l'importance de l'appropriation opérationnelle du Schéma Directeur Portuaire 2015-2040 par l'ensemble des partenaires de la future gouvernance au-delà de son adoption par les instances actuelles. Par ailleurs, il est souhaitable que les missions du préfigurateur soient clarifiées afin qu'elles n'entrent pas en contradiction avec les orientations retenues dans le cadre de ce Schéma.

² Page 6 de "l'étude d'impact" : « Le rapport a mis en évidence le fait que le dispositif consistant à confier la gestion des ports d'outre-mer aux chambres de commerce et d'industrie n'est plus adapté aux exigences d'une gestion équilibrée et modernisée des ports maritimes. » Or, malgré les effets de la crise mondiale, Port-Réunion dégage un résultat net positif de 32,83 M€ en 2010 contre 4,7 M€ en 2009.

Le CESER insiste sur le fait que la nouvelle gouvernance de Port-Réunion doit avoir pour objectif premier d'accroître la compétitivité à travers l'abaissement du coût de passage portuaire et l'augmentation du niveau des prestations servies par rapport aux concurrents régionaux. C'est à cette condition, que pourra être atteint l'objectif général de développement de l'activité de Port-Réunion.

Le CESER rappelle, en effet, que Port-Réunion est un outil au service du développement de toute la Réunion et souligne, au-delà des questions de sa gouvernance, l'importance de doter notre territoire d'un projet de développement économique concerté, partagé et soutenu à long terme par les politiques publiques et les opérateurs privés.

Il rappelle³ que : « *Le devenir de **Port Réunion** est d'importance et doit répondre au choix du long terme par un équipement dédié au projet de l'intégration de l'économie réunionnaise dans son contexte régional et international. Cela suppose une stratégie et une prise de risques collective par rapport à des échanges maritimes incertains, compte tenu du contexte lié à des évolutions non maîtrisées. De fait, dans cette stratégie, la Réunion ne peut rester à la merci de « majors » du transport maritime et doit s'assurer de sa sécurité* ».

«*La Réunion a toute sa place à prendre dans son environnement régional et peut jouer de ses avantages comparatifs pour développer ses échanges avec les pays voisins.* »

Enfin, le CESER préconise que l'ensemble des acteurs socioprofessionnels concernés puissent être informés, mais aussi associés, autant que faire se peut, à la phase transitoire de négociation entre les deux partenaires historiques de la gestion de Port-Réunion que sont l'Etat et la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Réunion et affirme qu'il sera extrêmement vigilant sur le projet que le directeur préfigurateur devra produire à l'issue d'un délai de 6 mois.

³ Cf. Contribution du C.E.S.R. de la Réunion aux Etats Généraux de l'Outre-Mer – Assemblée plénière du 3 juillet 2009.