



## **Intervention du sénateur Georges Patient**

### **Discussion générale sur le Projet de loi « Réforme des ports d'outre-mer relevant de l'Etat »**



**Sénat, le 26 janvier 2012**

---

Monsieur le Président,  
Monsieur le Ministre,  
Mes chers collègues,

Ce présent projet de loi qui vise à réformer les ports d'outre-mer s'imposait. Il s'imposait parce qu'il n'était pas concevable qu'une grande réforme portant sur les grands ports maritimes existant depuis 2008 ne prenne pas en considération les ports d'outre-mer, plus précisément les ports des départements d'outre-mer quand on sait que le port de la Réunion est le troisième port français de conteneurs, ceux de Fort-de-France et de la Guadeloupe, respectivement les cinquième et sixième ports français.

Véritables poumons économiques car c'est par leur biais que transitent l'ensemble des biens manufacturés, les produits alimentaires, les ressources énergétiques, ils ne pouvaient donc être exclus d'une réforme dont l'objectif est de donner à ces ports les moyens de leurs ambitions en les modernisant, en améliorant leur compétitivité et en simplifiant leur gouvernance.

Convient-il de le rappeler, une fois de plus, que grâce aux outre-mer la France représente la deuxième puissance maritime au monde (97% des surfaces maritimes française se trouvent dans les outre-mer).

Aussi ce texte était donc très attendu et a rencontré un certain consensus sur ses grands principes auprès de tous les acteurs concernés, chambre de commerce et d'industrie, collectivités territoriales, syndicats, etc.... En effet, la gouvernance modernisée de ces ports, l'accroissement de leur compétitivité, le renforcement de leur contribution au développement

du territoire sur lequel ils sont implantés étaient déjà souhaités depuis très longtemps par les différents partenaires économiques et politiques.

De même, le principe d'une loi d'adaptation voulant prendre en considération le contexte particulier de nos territoires est également positif et part d'un bon sentiment. Mais malheureusement, vous avez eu du mal à intégrer cette donnée dans votre texte s'agissant tout spécialement de la Guyane, votre projet ne tient effectivement pas compte de sa réalité géographique particulière et même si le port principal de Guyane, le port de Dégrad des Cannes, est le plus petit port maritime de commerce de France, il est néanmoins le point de transit d'environ 95% du fret de Guyane, constituant ainsi « le principal cordon ombilical avec l'extérieur ».

Il accuse une très faible productivité due notamment à des équipements vétustes, l'amélioration de ses infrastructures est donc un préalable à un réel désenclavement tout comme certaines charges spécifiques (dragage continu du chenal, les frais de maintenance..) qui en font un des ports les plus chers de France.

Aussi, avant l'entrée en vigueur du texte, il importe de voir lever certains préalables :

- La modification de la gouvernance de la structure par une augmentation du nombre de représentants d'élus locaux.
- L'établissement d'une véritable concertation en vue de mieux définir les garanties statutaires des agents de la place portuaire et notamment ceux du gestionnaire.
- La clarification des modalités d'indemnisation de la rupture anticipée de la concession avec la CCIG (avant 2038).
- La pérennisation du financement par l'Etat du coût du dragage du port de Dégrad des Cannes qui représente une charge de plus de 5 millions d'euros.
- La création d'une zone franche, adossée au port afin de permettre le développement des filières endogènes et de donner ainsi au port toute sa dimension économique.

L'autre élément à prendre en compte s'agissant de la Guyane, c'est l'existence de deux autres ports, le port de Pariacabo et le port fluvial de l'ouest, situé à 250km de Dégrad des Cannes. Concernant tout particulièrement ce dernier, l'enjeu de son développement est important car le potentiel de consommation et d'activité de l'Ouest guyanais pèse d'un poids grandissant en Guyane et nécessite des filières d'approvisionnement renforcées.

La population de l'Ouest de la Guyane, en forte croissance, dépassera celle du reste du pays d'ici 20 ans. Il ne serait donc pas censé de limiter le ravitaillement d'un aussi grand territoire à un seul point d'entrée, en l'occurrence le port de Dégrad des Cannes.

Enfin, Monsieur, le Ministre, quid des relations entre les ports de Guyane et ceux des pays voisins en eaux profondes, du Brésil avec l'ouverture prochaine du pont de l'Oyapock et du Suriname ? Le Pétrole de Guyane utilisera t-il un port guyanais ?

Je ne pourrais pas conclure sans saluer le travail de la commission et notamment de la rapporteure, Madame Herviaux, qui a rendu un rapport de très grande qualité et un texte qui prend mieux en compte la réalité des ports outre-mer.

Je vous remercie