

07. ADAPTATION DES INFRASTRUCTURES PORTUAIRES DES OUTRE-MER AUX ÉVOLUTIONS DE LA FLOTTE MONDIALE

APAM Lucas LEPELIER

La flotte mondiale est aujourd'hui traversée par de profondes mutations : augmentation de la taille moyenne des navires, poursuite de la conteneurisation du transport de biens manufacturés, amorçage d'une décarbonation des navires et structuration du trafic autour de hubs de transbordement.

Les ports mondiaux doivent répondre à ces évolutions en engageant des projets d'adaptation massifs de leurs infrastructures. Les ports des départements, régions et collectivités d'Outre-mer (DROM-COM) sont pleinement concernés par ce besoin d'adaptation. Alors qu'ils constituent la porte d'entrée quasi exclusive de territoires caractérisés par leur isolement et/ou leur insularité, ainsi que par une forte dépendance aux importations, ceux-ci sont appelés à engager des investissements importants pour garantir la continuité d'approvisionnements aux meilleurs prix.

Investir dans des infrastructures portuaires coûteuses peut néanmoins interroger dans des territoires à l'hinterland limité dans lesquels une hausse de la demande intérieure ou des exportations en mesure d'assurer la rentabilisation et l'amortissement des équipements ne saurait être attendue.

Comment accompagner alors un processus d'adaptation des infrastructures portuaires déjà partiellement engagé dans les Outre-mer dans un objectif de cohérence des investissements, de résilience et de robustesse à long terme ?

RÉSUMÉ

La flotte mondiale évolue avec des navires plus grands, une conteneurisation accrue et l'adoption de carburants alternatifs pour respecter les normes de l'OMI et de l'UE. Les compagnies maritimes, de plus en plus concentrées, contrôlent les chaînes logistiques via des hubs, poussant les ports à adapter leurs infrastructures. Les ports d'Outre-mer doivent investir pour maintenir leur desserte par des lignes majeures, malgré des perspectives de trafic limitées en raison de leur hinterland restreint. Ces investissements, essentiels pour des territoires insulaires et dépendants des importations, restent cependant risqués en termes de rentabilité.

Pour garantir leur pertinence, ils doivent s'appuyer sur l'adaptation des infrastructures en collaboration avec les compagnies maritimes, la stabilisation des lignes maritimes en dynamisant les réseaux portuaires régionaux via une coopération interportuaire renforcée, et la sécurisation des revenus portuaires par une réflexion collective avec les acteurs locaux pour financer des infrastructures durables.

RECOMMANDATIONS

1. Œuvrer dans le cadre des négociations du nouveau cadre financier pluriannuel 2028-2034 du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE-T – volet transport) à la sécurisation de crédits dédiés au développement du réseau global permettant un financement des régions ultrapériphériques à la hauteur des enjeux de développement de leurs infrastructures. Prioriser les dossiers ultramarins au regard de la grande dépendance de ces territoires et de leur exposition au dumping.
2. Défendre lors de la modification du règlement (UE) N°651/2014 du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur, l'éligibilité aux aides d'État du financement des superstructures portuaires dans les régions ultrapériphériques.
3. Sécuriser les projets de coopération portuaire en sensibilisant les régions à la continuité des appels à projets et à l'assouplissement des règles de gestion. Garantir leur pérennité par une contribution de l'État via des contrats de convergence et de transformation (CCT).
4. Confier à un opérateur de l'État (ex. CEREMA) la réalisation régulière d'une analyse des besoins d'adaptation des infrastructures portuaires des Outre-mer au regard de l'évolution de la trajectoire du changement climatique et de de la capacité des ports d'Outre-mer à être desservis par les composantes de la flotte stratégique.
5. Prévoir dans les concessions ou les autorisations d'occupation temporaire du domaine public portuaire des règles d'usage favorisant la rationalisation de l'espace.
6. Mettre en place au sein des conseils de développement des ports des Outre-mer des commissions en charge du développement foncier et de l'intégration urbaine pour s'assurer de la bonne intégration des enjeux portuaires dans les documents de planification de référence.
7. Insérer au code des transports une mesure instaurant des contrats pluriannuels d'objectifs et de performance entre les grands ports maritimes (GPM), l'État et les collectivités pour construire des stratégies de financement en clarifiant la part des investissements portuaires prise en charge par les GPM et par les aides publiques.
8. Renforcer les moyens alloués à la coopération régionale portuaire dans les Outre-mer en sécurisant des financements pérennes dédiés et en désignant des directeurs chargés de la coopération. Intégrer les initiatives de coopération portuaire à la stratégie diplomatique d'aide au développement régional.