

PORT DE BEYROUTH : LA NECESSAIRE REFORME DE LA GOUVERNANCE

Dans le cadre du projet de reconstruction du Port de Beyrouth (Port of Beirut), le gouvernement libanais entend réfléchir à une restructuration de la gouvernance portuaire pour atteindre des standards internationaux. Aujourd'hui, le port est géré par un comité provisoire, « Gestion et Exploitation du port de Beyrouth (GEPB) », dont le statut n'est pas clairement défini.

Le Port de Beyrouth est actuellement géré par une société, la « GEPB ». Concessionnaire du port, elle dispose d'une relative autonomie vis-à-vis des autorités libanaises, GEPB étant plus particulièrement chargé des investissements portuaires lourds et confiant à des opérateurs privés la gestion des opérations d'exploitation notamment du terminal à conteneurs.

Face à cette situation et compte-tenu des enjeux liés aux événements récents, une réforme d'ensemble de la structure gérant le Port de Beyrouth est désormais envisagée afin que celui-ci soit, à l'instar des grands autres ports dans le monde, géré selon les standards internationaux.

C'est la raison pour laquelle, dans le cadre de son appui au gouvernement libanais dans sa réflexion sur les modalités

d'évolution de la gouvernance portuaire, l'assistance technique française entend apporter des éléments de présentation de grands ports internationaux.

A ce titre, les ports étudiés ont été retenus sur la base de différents critères (cf. encadré au verso).

Il convient de noter que l'ensemble de ces ports correspond peu ou prou au modèle de Landlord Port ou Port Aménageur plus précisément décrit ci-après. Ce modèle est aujourd'hui le modèle prévalent dans les grands ports internationaux.

CONTEXTE

Dans le cadre de l'aide française en réponse à l'explosion du 4 août 2020 dans le port de Beyrouth, au Liban, la France s'est très rapidement mobilisée et a réuni une équipe d'experts. Les travaux portent sur l'identification des besoins de reconstruction du port et la proposition de solutions d'amélioration de son fonctionnement : gouvernance, douanes, digitalisation, sécurisation, aménagement, etc. C'est l'opérateur Expertise France qui en assure la bonne coordination.



Expertise France a mis en place une démarche « bottom up » au plus près du terrain pour aider à la réforme de la structure de gouvernance du Port.

Expertise France a mis en place une démarche "bottom up"



Avec Nico Vertongen et Pierre Sultan

Nico Vertongen travaille pour Expertise France sur le projet WECAPS relatif à la gouvernance et à la sécurité portuaire en Afrique de l'Ouest et Centrale. Pierre Sultan, avocat au Barreau de Paris, est quant à lui expert en Partenariats Public/Privé et en réforme institutionnelle. Ils sont tous les deux mobilisés par Expertise France pour accompagner le Port de Beyrouth dans sa volonté de réformer en profondeur sa structure de gouvernance afin de lui permettre d'atteindre des standards internationaux en la matière. Ils se sont pour cela appuyés sur une démarche « bottom up » impliquant l'ensemble de la communauté portuaire.

Quelle a été l'aide de la France en matière de gouvernance du PoB ?

Expertise France a mis en place une démarche bottom up au plus près

du terrain. Nous avons multiplié les rencontres afin de développer un dialogue avec les instances dirigeantes de GePB, et plus largement avec l'ensemble des acteurs publics et privés pour comprendre la situation et quelles étaient leurs attentes en matière de gouvernance.

Ces rencontres avec l'ensemble de la communauté portuaire vont permettre de proposer de la matière, des éléments concrets afin d'aider à la prise de la décision pour le choix d'une nouvelle forme de gouvernance du port.

Que doit permettre cette réforme de la gouvernance ?

L'accompagnement de la France doit permettre une réforme en profondeur de la structure de gouvernance du Port

de Beyrouth afin de lui faire atteindre des standards internationaux en termes de gouvernance.

Cette démarche vise à inscrire l'appui proposé par Expertise France dans la réalité locale. Nous n'avons pas cherché à dupliquer des modèles existants mais sommes partis du besoin pour développer une solution avec les autorités locales. Pour cela, Expertise France a proposé la réalisation d'un benchmark afin de regarder autour de la méditerranée quels ports pouvaient enrichir le débat et donner des arguments aux décideurs.

Le Port de Beyrouth est la principale richesse du pays, une telle réforme est donc nécessaire compte tenu de l'environnement très compétitif dans la sous-région.

UNE COMPARAISON DE 5 GRANDS PORTS BASEE SUR 4 CRITERES



4 CRITÈRES DE COMPARAISON

- ▶ **Critères des modèles de gouvernance afin d'assurer une hétérogénéité des modèles :** port public/port privé ; port aménageur (landlord port/service port) ;
- ▶ **Critère fonctionnel :** activité principale comparable à celle du port de Beyrouth ;
- ▶ **Critère géographique :** ports principalement situés sur le bassin méditerranéen ;
- ▶ **Critère de la concurrence :** ports entrant directement en concurrence avec le PoB



5 PORTS ETUDIÉS

- ▶ **Grand Port maritime de Marseille (France) ;**
- ▶ **Port Tanger Med (Maroc) ;**
- ▶ **Malta Freeport ;**
- ▶ **Mersin International Port (Turquie) ;**
- ▶ **Port du Pirée (Grèce).**

A PROPOS D'EXPERTISE FRANCE

Agence publique, Expertise France est l'acteur interministériel de la coopération technique internationale, qui rejoindra prochainement le groupe Agence française de développement (groupe AFD). Deuxième agence par sa taille en Europe, elle conçoit et met en œuvre des projets qui renforcent durablement les politiques publiques dans les pays en développement et émergents. Gouvernance, sécurité, climat, santé, éducation... Elle intervient sur des domaines clés du développement et contribue aux côtés de ses partenaires à la concrétisation des objectifs de développement durable (ODD). Pour un monde en commun.