

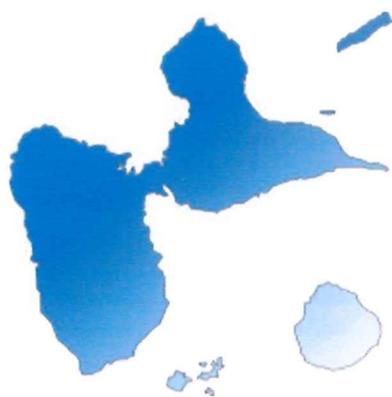


REVUE DE PRESSE n°11 6 au 20 octobre 2018

SOMMAIRE

1. **Marie-Luce Penchard élue à la présidence du Conseil de Surveillance du Port** – France Antilles Guadeloupe
2. **Une brise marine souffle sur la Région** – France Antilles Guadeloupe
3. **Signature d'une convention avec l'Université des Antilles pour le développement de la recherche appliquée à l'économie portuaire** – Guadeloupe Port Caraïbes
4. **LA 11^e Route du Rhum se présente bien** – France Antilles Guadeloupe
5. **La chlordécone contamine aussi les mammifères marins** – France Antilles Guadeloupe
6. **Positionner le port du Larivot au centre** – InterEntreprises
7. **Au Havre, l'Umeop : « Nous avons beaucoup à faire »** – L'antenne

Guadeloupe



Actualité - Politique

Marie-Luce Penchard élue à la présidence du conseil de surveillance du port

Marc ARMOR

Vendredi 19 octobre 2018



Marie-Luce Penchard est la nouvelle présidente du conseil de surveillance du port. Après son élection en total huis-clos, elle a répondu aux questions des journalistes en présence du préfet Philippe Gustin. Elle est la première femme à occuper cette fonction. (M.A)

Marie-Luce Penchard a emporté, hier, l'élection à la présidence du conseil de surveillance du port. Elle a obtenu 12 voix, contre 5 à Brigitte Rodes.

Reportée de quelques semaines, l'élection à la présidence du conseil de surveillance du port s'est déroulée, hier matin, dans la plus stricte intimité (lire le billet). Ceux qui tablaient sur une élection serrée en ont été pour leurs frais. Marie-Luce Penchard l'a emporté dès le premier tour, en engrangeant 12 des 17 suffrages, contre 5 à sa concurrente Brigitte Rodes. La maire de Basse-Terre et 2^e vice-présidente du conseil régional se coiffe donc d'une nouvelle casquette, de marin cette fois.

Mme Penchard sera épaulée par un socioprofessionnel, et non des moindres, Bruno Blandin, président de l'Union des entreprises (UDE-Medef), au poste de vice-président. « C'est quelqu'un avec qui je partage beaucoup de convictions sur le plan économique », a précisé la nouvelle présidente.

Marie-Luce Penchard a manifestement des ambitions pour la structure. « La Guadeloupe doit redevenir ce qu'elle était autour de son développement maritime », a-t-elle affirmé. Elle devrait pouvoir agir sans entrave, puisque, d'après Philippe Gustin, « tout le monde est conscient de l'extrême importance des enjeux de développement liés au port ».

L'ÉTAT A VOTÉ

Dans le duel Région-Département qui marquait cette élection, c'est Ary Chalus qui l'a emporté. Le président efface ainsi la gifle qu'il avait reçue lors de l'élection précédente, battu d'une voix par Philippe Kalil. Mais au-delà,

il s'assure (lire ci-contre) d'une cohérence essentielle alors qu'il base une grande partie de sa stratégie économique sur la croissance bleue.

On remarquera que tous les suffrages ont été exprimés. Déjà mis à mal lors de l'élection de Philippe Kalil, l'usage qui voulait que les représentants de l'État au conseil s'abstiennent lors du vote est manifestement enterré. C'est plutôt logique en la circonstance, puisqu'il avait été question, un temps, d'une candidature de l'État via Sylvie Montout. C'est aussi logique globalement : on ne conçoit pas que l'État puisse se désintéresser d'un outil aussi stratégique du développement économique, par lequel passent 95% des marchandises importées et exportées.

Marie-Luce Penchard s'est immédiatement mise à l'oeuvre en présidant un premier conseil de surveillance. Le travail ne va pas manquer : le conseil doit notamment élaborer une stratégie à mettre en oeuvre au cours des années qui viennent.

BILLET « Libérez Philippe Gustin! »

Qu'une élection au Conseil de surveillance ne soit pas ouverte à la presse, on le conçoit, d'autant que la teneur politique de celle-ci était évidente. Généralement d'ailleurs, la presse est tenue à l'écart, à la porte de la salle où se déroule l'élection.

Mais cette fois, les journalistes ont trouvé portes totalement closes : l'enceinte totale de la structure leur était fermée, et personne n'acceptait de la leur ouvrir. Si bien fermées, ces portes, que le préfet, qui souhaitait communiquer avec la presse, mais ne pouvait se résoudre à le faire à travers des barreaux, a mis six bonnes minutes à trouver quelqu'un pour lui ouvrir une porte. Libérez nos camarades! Le port n'a jamais été réputé pour son ouverture, son conflit avec les taxis en est une illustration récente. C'est justement à l'occasion de ce conflit qu'un haut fonctionnaire du ministère des Transports - André Dorso - a rappelé dans un mail que « la liberté de circuler et de se déplacer est une liberté constitutionnelle ». Le port n'a pas dû en avoir copie...

IL A DIT Ary Chalus, président de Région « Une meilleure mise en cohérence »

« Ce choix permettra une meilleure mise en cohérence des projets structurants portés par le Grand Port Caraïbes et soutenus par la collectivité régionale, tel que le projet d'aménagement du Front de mer de Pointe-à-Pitre (Karukera Bay).

L'élection de Marie-Luce Penchard illustre également une forte volonté de coproduction des acteurs économiques et publics pour construire un territoire attractif, équilibré pour une économie dynamique qui se fonde sur un nouveau modèle proposé par la nouvelle présidence et approuvé ce jour par les membres du Conseil. »

Une stratégie pour 5 ans

Le rôle du Conseil de surveillance n'est pas anodin. Il est notamment chargé d'arrêter une stratégie et d'assurer le contrôle de la gestion. Or, la dernière élaboration de stratégie - « garantir un développement garant de la fiabilité et de la compétitivité de l'outil portuaire qui préserve les espaces naturels et la qualité du dialogue avec le personnel » - date de 2014, et couvrait la période s'étendant jusqu'à 2018. Le moment est donc venu où une nouvelle stratégie doit être élaborée et mise en oeuvre.

Une brise marine souffle sur la Région

Jeudi 11 octobre 2018



La Région - qui aide les pêcheurs depuis plusieurs années - a décidé d'augmenter son effort à leur endroit. (Roberto BIRHUS)

Dans le cadre de sa politique de croissance bleue, la Région vient de contracter avec le Comité des pêches, le syndicat des producteurs aquacoles (Sypagua) et le Cluster maritime.

Dans un archipel, le salut - et la croissance - doit venir de la mer. La Région a aperçu l'intérêt de la croissance bleue et développe une politique volontariste pour tirer le maximum de son potentiel. Dans ce cadre, elle vient de contracter avec trois structures afin d'accompagner la pêche d'une part, l'aquaculture de l'autre et l'économie maritime enfin.

Le potentiel de la pêche est évident, dans un archipel grand amateur de poissons, mais obligé d'importer la majorité de ce qu'il consomme. Une réorganisation de la filière s'impose comme étape préalable à son développement. La Région - qui aide les pêcheurs depuis plusieurs années - a décidé d'augmenter son effort à leur endroit, via une convention d'objectifs avec le Comité des pêches (CRPMEM-IG), dotée de 300 000 euros par an sur 3 ans. Mais c'est du donnant donnant. En contrepartie, et outre qu'il apportera son expertise technique à la collectivité, le comité va devoir optimiser ses moyens et travailler à l'adaptation des compétences et à la consolidation des filières halieutiques.

RELEVER L'AQUACULTURE

Autre potentiel majeur, celui de l'aquaculture, a été laminé par diverses péripéties, dont la dernière en date est l'ouragan Maria. Il reste trois producteurs en Guadeloupe, mais le potentiel reste intact, d'autant plus que, comme l'explique François Herman (Sypagua) « une mesure spécifique du FEAMP (1), dont le montant est significatif, est dédiée au développement de l'aquaculture. » En attendant le déclenchement de cette ligne budgétaire, le Sypagua va bénéficier d'une subvention régionale de 50 000 euros pour conforter son programme d'actions 2018.

Dernier acteur important, le Cluster maritime constitue un partenaire intéressant dans le cadre du développement de l'économie bleue. Il fédère une soixantaine d'acteurs issus des divers secteurs du monde maritime et détient une expertise évidente. La Région lui octroie donc une subvention de 25 000 euros pour étayer les actions programmées en 2018.

(1) Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche.

Une brise marine souffle sur la Région

IL A DIT Nicolas Diaz, chef de service à la Direction de la croissance bleue : « Accompagner des pionniers »



« Le secteur maritime manque encore de structuration. Mais le Comité des pêches, le syndicat des producteurs aquacoles et le cluster maritime sont des pionniers en ce domaine. Il est donc nécessaire de les accompagner. Il s'agit d'un véritable partenariat puisque, en retour, nous bénéficions de leur expertise et de leur connaissance du terrain. »

Signature d'une convention avec l'Université des Antilles pour le développement de la recherche appliquée à l'économie portuaire

PUBLIÉ LE 25/10/2018 PAR WEB

Guadeloupe Port Caraïbes et le Centre de Recherches en Économie et en Droit sur le Développement Insulaire (CREDDI) de l'Université des Antilles ont signé ce matin une convention de partenariat autour du développement de la recherche appliquée à l'économie portuaire.

Engagé dans une démarche de prospective à horizon 2040, Guadeloupe Port Caraïbes entend renforcer par la recherche la compréhension des enjeux économiques de long terme associés au port. L'objectif de cette convention est d'intensifier l'effort de recherche sur l'économie portuaire élargie de l'archipel, d'évaluer les impacts du développement portuaire sur les filières économiques et réciproquement, d'augmenter la lisibilité des trois dimensions de la Charte Port Center avec les partenaires (Région, CAP Excellence, CTIG, CCI, UMEP, Cluster maritime) : **Entrepreneur, Citoyen et Urbain.**

Elle comporte 3 volets :

- **L'organisation et la tenue de conférences ouvertes au public,**
- **La proposition de sujets de stages de Master 2** concernant le développement des filières économiques en lien avec les activités du port,
- **L'organisation d'appels à projets de recherche** concernant l'économie portuaire et favorisant des projets faisant appel à des équipes mixtes, Université des Antilles – laboratoires de recherche, des pays de la Caraïbe et des Amériques.



De gauche à droite : Alain Maurin (Maître de Conférence à l'Université des Antilles), Eustase Janky (Président de l'Université des Antilles), Marie-Luce Penchard (Présidente du Conseil de Surveillance Guadeloupe Port Caraïbes), Yves Salatin (Président du Directoire Guadeloupe Port Caraïbes)

La 11e Route du Rhum se présente bien

Samedi 06 octobre 2018



C'est au Memorial ACTe que les skippers seront accueillis et que le village principal sera édifié. (Franck Breland)

À un mois du départ, la Région a lancé officiellement la Route du Rhum. Seuls quelques derniers réglages restent à peaufiner.

Dans un mois, 124 marins vont hisser les voiles à Saint-Malo et s'élancer pour un parcours de 3 542 milles minimum, à destination de notre archipel. Les plus rapides, embarqués sur des multicoques « Ultimes », ont pour objectif de rallier Pointe-à-Pitre en seulement six jours afin d'établir un nouveau record. Ils toucheraient nos côtes alors que les concurrents les plus lents quitteraient à peine le Golfe de Gascogne.

Mais on n'en est pas encore là. La Guadeloupe met la dernière main à ses préparatifs d'accueil avec, comme chef d'orchestre, la Région, qui a investi six bons millions d'euros dans l'opération.

LE MÉMORIAL ACTE EN VEDETTE

Ary Chalus - qui entend bien, au minimum, récupérer sa mise en retombées économiques pour l'archipel - a réuni vendredi matin l'ensemble des partenaires de la Route du Rhum au MACTe, afin de présenter officiellement l'organisation. « Nous sommes dans les derniers réglages », a-t-il affirmé. Quoi de neuf pour cette 11e édition, au-delà du record de participation ?

D'abord, l'entrée en lice du Memorial ACTe. C'est en effet sur son esplanade que seront célébrées les arrivées, là également que sera édifié le plus important des trois villages d'animation (lire ci-contre).

L'espace, il est vrai, est idéal pour garantir au public une bonne visibilité des arrivées et pour accueillir sur les parkings les dizaines de stands qui constitueront le village.

L'autre élément novateur, c'est que l'on pourrait lancer, en cette occasion, les bus de mer que la Région et le Syndicat mixte des transports veulent expérimenter (1). On aura l'occasion d'en reparler.

À plus long terme, la Région entend bien, avec cet événement, « donner du sens au nouveau modèle économique basé sur l'émergence d'une croissance verte et bleue ».

C'est dans cette optique qu'elle s'est déjà assurée d'être, une fois encore, le partenaire majeur des organisateurs pour l'édition 2022.

(1) Une ligne Bergevin/Fouillole, passant par la Darse et le Macte, une autre entre Bergevin et Jarry via la Darse.

La 11e Route du Rhum se présente bien

Un village à Saint-Malo et trois en Guadeloupe

Trois villages seront installés en Guadeloupe, l'un au MACTe, le 2e à Basse-Terre, le 3e à la marina. Le village du MACTe sera installé sur les parkings, sur une surface de 2 500 m². Il ouvrira le 9 novembre, à 10 heures et sera animé jusqu'au 25 novembre. Il proposera aux exposants 124 stands, et sera équipé d'un pôle restauration. Une scène sera également installée pour les concerts, programmés tous les soirs à partir de 19 h 30. Enfin, deux pontons flottants vont être érigés pour l'accueil des navires des concurrents.

Le village de Basse-Terre sera installé sur l'esplanade du port, en face de la place du Cours Nolivos. Il ouvrira le 9 novembre à 10 heures, et sera animé jusqu'au 18 novembre. Il réunira une trentaine de chapiteaux, exposants et institutionnels confondus, et sera équipé d'un espace restauration et d'une scène pour les concerts en soirée.

Le village de la marina est confié aux bons soins du Cluster Maritime. Il aura une vocation plus pédagogique et ludique, et offrira au public des possibilités de contacts avec certains skippers.

Dans le village de Saint-Malo, la Guadeloupe disposera d'un pavillon de 950 m², où se côtoieront le stand de la région - dédié à la promotion de notre territoire - des stands d'entreprises guadeloupéennes et une boutique dédiée aux petits producteurs. Un restaurant de 120 m² a été confié au lycée des métiers de l'hôtellerie et du tourisme. L'animation sera assurée par des groupes carnavalesques qui se produiront tant dans le pavillon Guadeloupe que dans les rues de Saint-Malo.

Il ne faut pas confondre mille et mile

On a tendance à l'oublier, mais les pêcheurs de Guadeloupe sont d'incontournables partenaires de la Route du Rhum. Cette année encore, ils vont mobiliser 25 bateaux, pour assurer, 24 h/24, la sécurisation de l'arrivée des concurrents. C'est Charly Vincent, président du Comité des pêches, qui l'a rappelé hier, lors du lancement. Et il en a profité pour apporter une précision à l'un des intervenants, sur la différence entre mille et mile. Le premier, qu'on appelle aussi un nautique, mesure une distance en mer et équivaut à 1 850 mètres. Le second est une mesure terrestre anglo-saxonne, d'une longueur de 1 609 m. 240 mètres de différence, ça peut ne pas sembler énorme. Mais quand s'est multiplié par 3 542, ça finit par faire 850 km...

Le 4 novembre à Saint-Malo et à partir du 10 en Guadeloupe

Dans un mois, le dimanche 4 novembre exactement, sera lancée la 11e Route du Rhum à Saint-Malo. Les premiers concurrents sont attendus aux alentours du 10 novembre en Guadeloupe. À noter que la transatlantique fête cette année ses 40 ans d'existence.

La chlordécone contamine aussi les mammifères marins

Samedi 13 octobre 2018



Nos cétacés sont contaminés, qu'il s'agisse du grand cachalot (photographié ici lors de la mission Remmoa) ou du dauphin. (DR)

Une étude publiée dans le Bulletin des pollutions marines révèle que les cétacés évoluant à proximité de nos côtes sont contaminés par la chlordécone.

Plus la recherche avance, plus on découvre l'étendue de la contamination par la chlordécone. On savait que les organismes marins côtiers pouvaient être contaminés, au point, pour certaines espèces de poissons, crustacés et coquillages, d'être rendus impropres à la consommation. Mais on n'imaginait pas que cette pollution pouvait toucher jusqu'aux cétacés.

C'est pourtant ce que révèle une étude scientifique, intitulée : *Des champs de banane au grand bleu : évaluation de la contamination des cétacés du large dans l'Est caribéen* (1). C'est la première étude qui s'intéresse aux effets éventuels de la chlordécone sur l'environnement maritime pélagique. Selon cette étude, réalisée autour de la Guadeloupe en 2015, sur diverses espèces de cétacés, la contamination par la chlordécone est avérée.

Sur 46 cétacés étudiés à partir de biopsies de leur graisse, 42 ont été contrôlés positifs à la chlordécone. Il s'agit essentiellement de dauphins - dauphins tachetés, dauphins de Fraser, pseudoorques - dont on sait qu'ils fréquentent volontiers nos côtes. Il n'est pas improbable qu'ils se soient contaminés en évoluant dans les zones côtières infestées par la chlordécone.



(DR)

La chlordécone contamine aussi les mammifères marins

UN FAIBLE TAUX DE CONCENTRATION

En revanche, l'étude a aussi concerné 10 grands cachalots (*Physeter macrocephalus*), dont les biopsies ont révélé que six d'entre eux étaient également contaminés. Or, ces cétacés gigantesques sont des grands plongeurs, qui évoluent beaucoup plus au large et se nourrissent essentiellement dans les grandes profondeurs.

La seule nouvelle un peu positive, c'est que les taux de concentration relevés sont faibles, « plus faibles que ceux qu'on relève dans des espèces (de poissons) des eaux côtières » indiquent l'étude. Ce taux moindre pourrait s'expliquer par « des facteurs écologiques et par le métabolisme particulier des cétacés », caractérisé par « une activité enzymatique spécifique ».

Reste à savoir si la contamination des cétacés va au-delà de leur graisse, et quels effets elle peut avoir sur leur santé. De futures analyses, incluant les organes internes, pourraient répondre à ces questions.

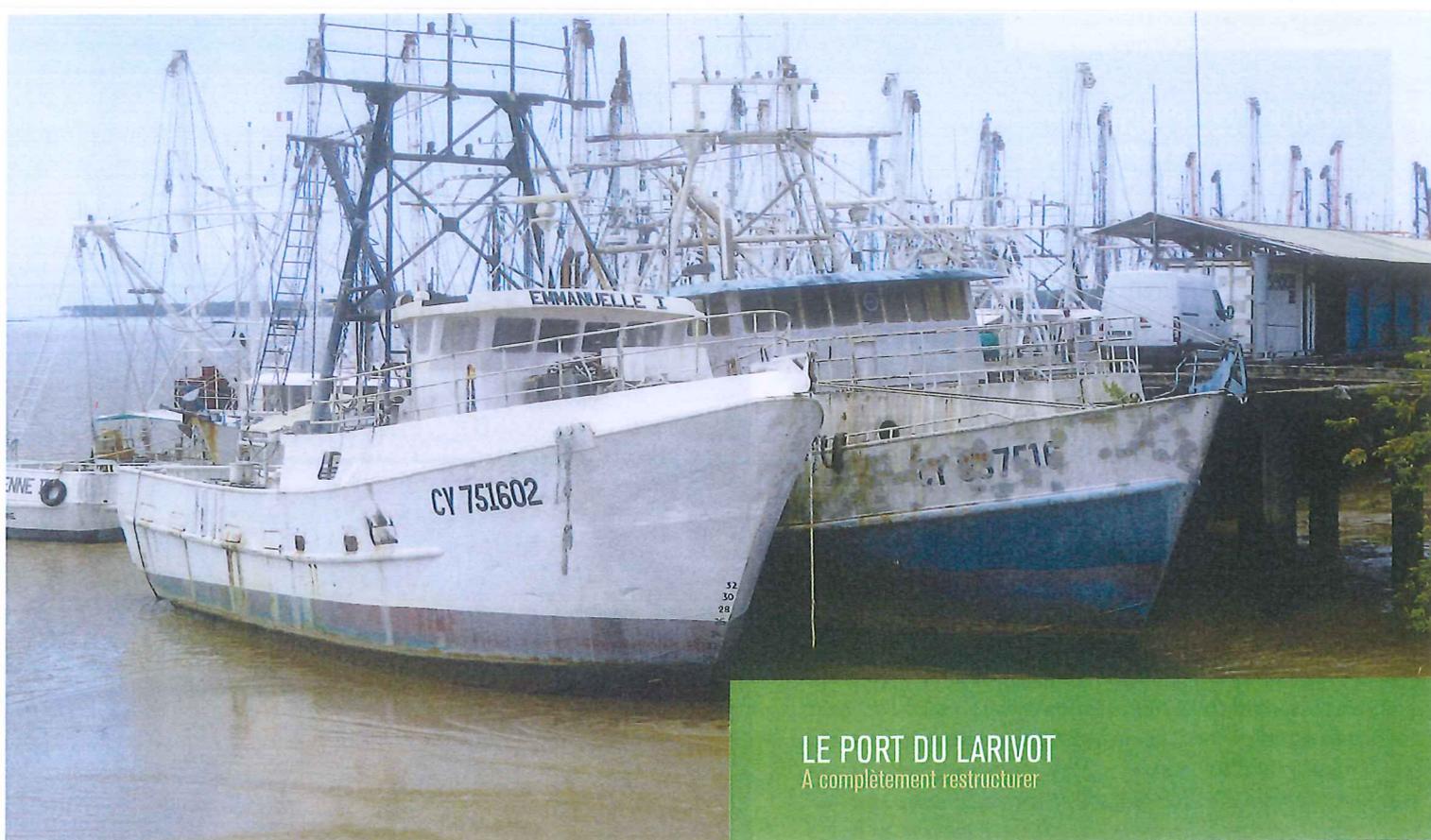
(1) Le nom originel de l'étude « From banana fields to the deep blue : Assessment of chlordécone contamination of oceanic cetaceans in the eastern Caribbean. »

21 espèces de cétacés

La mer des Caraïbes constitue une aire privilégiée pour les mammifères marins, dont les cétacés. 21 espèces, sur 28 recensées dans la région, sont présentes dans les eaux des Antilles françaises. On y rencontre aussi bien des cétacés à fanons - baleine à bosse ou rorquals - que des cétacés à dents, comme les cachalots et les diverses espèces de dauphins.

Les six espèces les plus fréquemment rencontrées sont le cachalot, la baleine à bosse, le dauphin tacheté pantropical, le grand dauphin, le pseudo-orque et le globicéphale tropical.

Autres



LE PORT DU LARIVOT
A complètement restructurer

La CACL veut transformer le port du Larivot, transféré dans le cadre de la loi NoTRe, en une pièce maîtresse pour la filière pêche.

VISION

Positionner le port du Larivot au centre La CACL réfléchit à un schéma cohérent en ses quatre ports.

Le port du Larivot est un atout pour la Communauté d'Agglomération du Centre Littoral Guyane (CACL) que nous positionnons dans l'établissement publique de coopération intercommunale que nous portons", déclare Eric Lafontaine, directeur de cabinet de Marie-Laure Phinera-Horth, présidente de la CACL. La communauté d'agglomération a en effet récupéré le 1er juillet dernier la gestion de cet outil implanté sur la commune de Matoury, un transfert effectué dans le cadre de la loi NoTRe qui transfère la gestion des ports communaux aux communautés d'agglomération. C'est le quatrième port détenu par la CACL, aux côtés du Grand port maritime de Desgrad-des-Cannes, du port de Cayenne et du port de plaisance et de loisirs à Montsinéry-Bourg.

Florissant à une époque, la CACL récupère un outil vétuste. Dans un premier temps, pour maintenir son niveau actuel d'ac-

tivité, 400 000€ d'investissements vont être menés pour sécuriser et améliorer les conditions de travail. Il s'agit de la rénovation du portique de levage. C'est l'unique équipement de levage de bateaux en Guyane. Il a une capacité maximale de 200 tonnes. En 2017, il a soulevé principalement des chalutiers, des bateaux de plaisance et des navires de l'administration. Le portique avait déjà subi une rénovation en 2014 après un investissement de 240 000€ pour changer le système hydraulique et les câbles. Cette fois, les travaux porteront sur la structure elle-même, les soudures et la boulonnerie. S'il fallait le changer entièrement, le port devrait investir 700 000€. Pendant la durée des travaux, les bateaux seront traités au Surinam.

Protéger les quais

Les travaux porteront également sur la réfection des boucliers de défense de la darse et le dragage pour mieux protéger les

quais, ainsi que la réfection des pieux de défense des quais de déchargements. Ils sont très dégradés. Enfin, les travaux porteront sur le remplacement 17 bollards d'amarrage de capacité de résistance de 15 à 40 tonnes. Cette première tranche de travaux avait été décidée avant le transfert de l'équipement à la CACL. Stoppés du fait du changement de gouvernance, ils seront repris par la CACL sur la dotation de soutien à l'investissement local. Ils devraient être lancés à partir de mars 2019 pour s'achever en fin de cette même année.

Shéma de de développement

Ces travaux que l'on peut qualifier d'urgence précèdent une réflexion plus approfondie sur l'avenir de cet outil. *"Nous venons de lancer ce mois de septembre un audit organisationnel et financier sur la structure. Nous attendons les résultats au plus tard pour décembre 2018. Ils doivent nous permettre de valider le schéma auquel nous réfléchissons"*, poursuit Eric Lafontaine.

L'ACTIVITÉ DU PORT DU LARIVOT

Aujourd'hui, l'activité du port du Larivot s'organise autour de trois secteurs. Tout d'abord autour d'un port de commerce. Historiquement, quatre-vingts bateaux étaient rattachés au port du Larivot. Aujourd'hui, ils ne sont plus que dix, et sur cette dizaine, seulement quatre sortent en mer. En 2017, ce sont 435 778 kg de crevettes qui ont transité par le port du Larivot, en diminution de 35% par rapport à 2016. La baisse devrait encore s'accroître en 2018 : depuis le début de l'année, les sorties en mer ont été peu nombreuses et la ressource de petite taille.

Le carénage est la seconde activité du port. En 2017, ce sont 60 navires qui ont été mis à sec. Enfin, le port reçoit sur son site une quinzaine d'entreprises dont une usine de transformation.

Une seconde étude, économique cette fois, sera menée pour déterminer les stratégies possibles en coordination avec les autres équipements portuaires. Cette phase de réflexion devrait être achevée au premier trimestre 2019. L'objectif est de poser un plan de développement cohérent pour la filière pêche.

En effet, la communauté d'agglomération prévoit un plan d'investissement de 10M€ qui doit permettre l'implantation de trois zones dans le périmètre du port du Larivot : la première pour la pêche artisanale, une deuxième pour la partie technique et la dernière pour la pêche industrielle.

"Notre objectif est de mettre en place une chaîne de logistique performante de manière à ce que les débarquements de poissons et de crevettes se fassent désormais principalement sur le port du Larivot. Dans un plan global de la pêche, nous pourrions difficilement éclater les investissements et les équipements. L'objectif est de concentrer l'offre de services et de logistique au Larivot pour en agrandir la zone de chalandise. Le poisson ainsi débarqué pourrait s'écouler vers Cayenne, dans les zones commerciales de Matoury et de Soula, par exemple. Pour nous, dans l'organisation de la filière pêche, le port du Larivot doit tenir une place centrale", complète-t-il. ■■

DÉPOLLUTION DU PORT DU LARIVOT

Pendant de nombreuses années, le port du Larivot a accueilli des opérations de débarquement de carburants stockés dans des cuves par les compagnies Esso, Texaco et Shell, ensuite opérées par la Sara. En 2011, cette activité s'est arrêtée. En 2017, la destruction des cuves d'hydrocarbure et leur enlèvement ont été menées. Début 2018, les travaux de dépollution des terrains ont débuté et devront s'achever fin 2019. Il s'agit du traitement et du remblaiement des sols. Le foncier devrait être mis à disposition en 2020.

Au Havre, l'Umep : "Nous avons beaucoup à faire"

Mercredi 17 Octobre 2018

À la veille des Assises de l'économie de la mer et du prochain Cimer en novembre, l'Union maritime et portuaire du Havre (Umep) attend l'annonce d'une véritable politique maritime et portuaire, selon son président, Michel Segain.



© GPMH

L'année 2018 a apporté son lot de bonnes nouvelles, avec l'annonce par le conseil de surveillance du Grand Port maritime du Havre d'un programme d'investissements pluriannuels de plus de 500 millions d'euros.

Oui, ce programme répond – enfin ! – à ce que nous réclamons depuis des années. Nous avons inscrit tous ces projets dans notre Plan stratégique à 2050 Seineport Europe : ce plan élaboré avec la Fédération des communautés portuaires de l'axe Seine (FCPAS), devenue Seineport Union en juillet dernier, avait été repris par la commission des investissements et le conseil de développement du Grand Port maritime du Havre, avec notamment la construction de deux nouveaux postes à quai sur Port 2000 et l'accès fluvial direct aux terminaux de Port 2000.

Ces infrastructures sont bien évidemment nécessaires pour que le port du Havre maintienne son activité mais les investissements dans les infrastructures ne suffisent pas : nous avons aussi besoin d'une vision, d'une stratégie maritime et portuaire pour la France. Et dans la foulée de l'annonce de ces investissements, il aurait été bon d'annoncer la politique maritime et portuaire du pays comme une nouvelle politique de l'axe Seine.

Au Havre, l'Umep : "Nous avons beaucoup à faire"



Michel Segain, président de l'Umep © Éric Hourri

L'Umep est-elle consultée dans l'élaboration de cette stratégie qui avait été promise par le Premier ministre en novembre dernier ?

Nous avons déjà été audités pour les nombreux rapports déjà réalisés, depuis celui qui a été rendu en 2016 par la députée Valérie Fourneyron et le sénateur Charles Revet, puis pour celui qui a été remis au Premier ministre cette année par le préfet François Philizot, délégué interministériel au développement de la vallée de la Seine. Tout a déjà été dit !

Qu'attendez-vous concrètement ?

On ne peut que constater aujourd'hui que les conteneurs et les flux de marchandises sont toujours de plus en plus concentrés vers les ports nord-européens. Et ce au risque des problèmes de sûreté et de sécurité qui peuvent menacer l'avitaillement de l'Europe. Alors, si nous n'avons pas de véritable politique maritime et portuaire, on pliera les gaules. Nous avons beaucoup à faire !

Et il faut faire vite. Arrêtons le flou artistique ! Nous ne cessons de le répéter et de le réclamer : une politique maritime et portuaire est nécessaire pour apporter de la cohérence et de la cohésion entre les ports nationaux et régionaux. Plus localement, il faut une gouvernance de l'axe Seine, avec la fusion totale des trois ports au sein d'une société d'économie mixte où sont représentés État, régions et acteurs privés comme les investisseurs et les organisateurs des flux. Soit un seul port, avec une seule gouvernance, et trois sites d'exploitation. Tout le monde attend la transformation, mais j'ai bon espoir.

Vous sentez-vous politiquement soutenus ?

Nous avons sollicité tous les acteurs politiques locaux, qui ont tous répondu présent, tous partis confondus. Tous, sénateurs, députés, nous ont écoutés et se sont faits les relais auprès des pouvoirs publics. Mais on se heurte à l'immobilisme parisien de services centralisés qui ne connaissent pas le terrain.

Au Havre, l'Umep : "Nous avons beaucoup à faire"

"Une école de formation des personnels maritimes et portuaires"

Vos prochaines priorités ?

Les unions patronales doivent se regrouper, comme l'Umep et l'Union portuaire rouennaise (UPR) l'ont fait au sein de la Fédération des communautés portuaires de l'axe Seine (FCPAS), devenue Seineport Union. Cette entité globale sur l'axe Seine sera un interlocuteur privilégié, porte-parole du privé.

Nous voulons aussi ouvrir une école de formation des personnels maritimes et portuaires, et sur des domaines plus larges encore avec l'appui de l'association Synerzip-LH, qui regroupe quelque 80 établissements – dont seize sites Seveso –, des partenaires institutionnels et d'autres organisations patronales. Il s'agit d'attirer les jeunes sur nos métiers et de renforcer les compétences.

Nous réfléchissons aussi sur les liaisons Le Havre-Rouen-Paris. Il est notamment crucial et vital de favoriser la mobilité des passagers, dans la perspective d'une explosion économique du Havre et de l'axe Seine. La Ligne grande vitesse est un véritable serpent de mer, et nous travaillons sur le projet d'une ligne express avec une navette du futur comme Hyperloop ou Space Train.



Contacts:

Union Maritime et Portuaire

@: umep@ceiba-gp.com