

Le Port autonome autorisé à poursuivre son projet

Nicomède GERVAIS | France-Antilles Guadeloupe | 30.03.2010



Le grand projet de terminal à porte-conteneurs a franchi une étape capitale, le 1er mars dernier. Il a obtenu un premier accord formalisé du ministère de tutelle de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer.

« Comme nous l'avions demandé dans notre dossier de prise en considération du mois de juin 2009, nous avons reçu, début mars, l'autorisation du gouvernement de poursuivre le projet », a

expliqué avec fierté, Laurent Martens, directeur général du Port autonome de la Guadeloupe (Pag). Et d'ajouter : « Cette première étape, après 8 mois d'instruction, nous permet de mener trois compléments d'études dans le cadre de ce projet : la poursuite des études techniques, la préparation d'un débat public pour déterminer le montant des investissements et la préparation d'un appel à projets international pour trouver le futur client qui viendra construire ce grand projet. Nous en avons eu pour 2 millions d'euros de procédures et d'études prospectives pendant deux ans. »

L'autorisation attendue a été délivrée au Pag par le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat.

Le grand projet de terminal à porte-conteneurs, c'est 160 millions d'euros de travaux, la création d'un nouveau terminal dans le Petit Cul-de-sac en face de Jarry/Baie-Mahault pour accueillir la modernisation des activités : des bateaux plus importants pour permettre des importations et des exportations de qualité en Europe et dans le reste du monde.

Laurent Martens veut tout faire pour que le port de Guadeloupe soit présent sur le marché du transbordement qui va être créé avec l'ouverture du troisième jeu d'écluses du Canal de Panama, dont les travaux se termineront à l'horizon 2015-2016. Et c'est à ce moment que le grand projet de terminal devrait sortir de terre. Le coût global du projet est de 240 millions d'euros.

Un marché concurrentiel

L'accroissement des capacités du Canal de Panama devra permettre le passage dans la zone de navires de type panamax, les plus grands du monde.

Selon Laurent Martens, si ce projet abouti, la Guadeloupe se placera sur un marché concurrentiel avec un ensemble d'autres ports : Trinidad et Tobago, Panama, la Jamaïque, le Costa Rica, Puerto Rico, etc. Il considère que la Guadeloupe a des atouts et peut tenir tête à ces ports grâce à ses performances, sa gestion et sa stabilité politique.

« Avec cette première étape nous avons franchi un pas essentiel, peut-être décisif. Il nous reste encore deux ans de travail. Je suis raisonnablement optimiste, nous pouvons réussir ce grand projet pour la Guadeloupe » , explique-t-il.

Sur la période de construction, l'impact sur l'emploi peut être estimé à 755 emplois directs et 662 emplois indirects.

Au terme des travaux, l'activité de transbordement en elle-même devrait représenter, pour la Guadeloupe, la création de 200 emplois directs et 300 emplois indirects ainsi que la création de plus de 50 millions d'euros de valeur ajoutée annuelle pour l'économie locale. Le taux de rentabilité socio-économique d'un terminal à conteneurs en eaux profondes est supérieur à 20%. Ce grand projet bénéficie du soutien de l'Union européenne, de l'État et du conseil régional.

- REPÈRES

Un opérateur privé

L'appel à projets international a pour but de retenir un opérateur privé capable d'investir dans des travaux de construction du terminal (superstructures, outillage), d'exploiter le terminal pour une durée de 30 ans tout en garantissant des niveaux de trafic et de qualité de service.

Un débat public

La procédure pour l'organisation d'un débat public se fera en deux étapes : la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) avant la fin du 1er semestre 2010 et le débat public en lui-même qui pourrait se tenir dans le courant du premier semestre 2011 et se dérouler sur 4 mois maximum.

Le cadre de vie

Parmi les thèmes qui entrent dans les études techniques, économiques et environnementales, il y a la navigation et la trajectographie, pour définir les caractéristiques du futur chenal ; la modélisation du régime hydrosédimentaire du site et l'évaluation des impacts notamment courantologiques générés par le projet ; le cadre de vie (impact paysager, impact du trafic routier) ; l'impact socio-économique d'une activité de zone franche, etc.

- LE BOSS : Gil Thémine

Gil Thémine, président du conseil d'administration du port autonome, a affirmé : « Nous souhaitons que ce grand projet soit une porte ouverte sur la Caraïbe, car c'est la seule manière que nous avons pour repousser nos frontières dans un avenir assez proche.

Nous devons faire du lobbying, compléter nos études généralistes de façon à les affiner pour convaincre la tutelle. C'est, dans un premier temps, un succès d'étape qu'il convient d'enregistrer en vue d'obtenir l'agrément final des tutelles pour booster l'économie locale. »

[[76845]]