Réflexions pour une politique maritime en Guadeloupe

Anne-Clémence Valentin
Présidente de la Ligue d'Aviron Guadeloupe

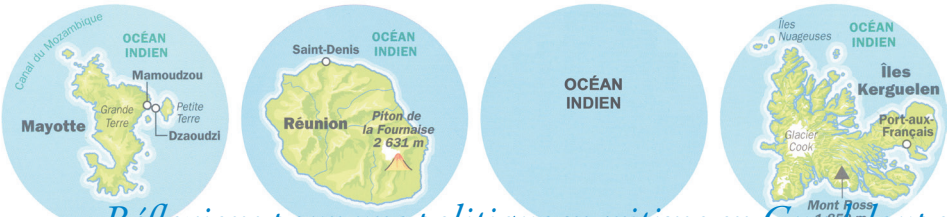
La Guadeloupe est sans doute de seul archipel au monde a ne pas être tourné vers les activités maritimes. Un quart de la population active est au chômage. Le sous emploi frappe deux fois plus les jeunes. Si cette situation sociale est dramatique, elle représente également une opportunité, celle d'offrir une réserve de main d'œuvre. Peut-on imaginer que ce département d'outre-mer qui souffre de cette situation ne trouve pas dans la mer qui l'entoure une capacité à déployer de nouvelles activités marchandes susceptibles de créer les emplois qui lui font défaut aujourd'hui et par la même occasion, pour la collectivité de moins dépendre de l'assistance nationale ?

Pourquoi une politique maritime propre à la Guadeloupe ?

Deux raisons la justifient : la première s'inscrit dans la relation transatlantique entre notre département antillais et l'hexagone, la seconde dans les spécificités propres à l'archipel.

Au-delà des trois mers...

Ce qui paraît évident pour un Antillais ne l'est pas pour un Métropolitain. Le discours maritime est à Paris centré sur l'hexagone. Premier exemple, la politique commune des pêches concerne une activité localisée le long de la Manche, sur la façade atlantique et les côtes méditerranéennes. Qui rue de Grenelle connaît réellement le problème de la pêche guadeloupéenne, qui rue de Grenelle envisage qu'il puisse y avoir une pêche hauturière basée à Pointe à Pitre et/ou à Basse Terre ? Second exemple, quand un appel d'offres public est lancé pour attribuer des zones maritimes à l'exploitation de l'énergie éolienne en mer, il ne concerne que les eaux de l'hexagone. Cet oubli des autorités en charge du Grenelle de la mer est regrettable. D'une part, cette énergie propre est d'autant plus utile dans les DOM qu'il s'agit – contrairement à la métropole – de produire de l'électricité à un coût moindre que celui du mode de production insulaire, thermique



au fioul. D'autre part, en raison du retard pris par la France en matière d'éolien *offshore*, la seule rupture technologique possible se situe dans les zones à risque cyclonique qu'aucune technique actuelle ne permet de gérer. Ce manque d'audace caractérise l'approche timorée des experts métropolitains vis-à-vis de l'outre-mer, chargés de proposer au gouvernement une politique des énergies maritimes renouvelables (EMR).

Oui, il faut constamment rappeler que notre département d'outre-mer (DOM) est un archipel bordé par deux mers qui ne sont pas les trois mers chères à Fernand Braudel : la mer des Caraïbes et l'océan Atlantique qui baignent ici les côtes orientales de la France et non plus ses côtes occidentales.

En matière d'économie maritime, notre archipel ne semble pas être un morceau de France à part entière. Vu de Paris, les DOM sont-ils des « confettis d'Empire » et pour cette raison, ne méritent-ils que de subsister dans l'économie de comptoir qui a été la marque de l'époque coloniale ? Bien que les Caraïbes soient un foyer important d'immatriculations de navires, le pavillon français flotte peu sur des navires immatriculés à Pointe à Pitre. Observé depuis Marseille ou du Havre, le pavillon français de la Guadeloupe est « un pavillon de terres lointaines ». La Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer recense les navires immatriculés outre-mer dans la catégorie mineure des « stationnaires : navires dédiés à l'approvisionnement régional des DOM/TOM (navires ne touchant pas l'Europe) ». Les « dépendances » de l'hexagone n'auraient-elles pas les mêmes droits au pavillon que l'hexagone lui-même ?

Registres caribéens	1990	2000	2010	Rang	Mou Paris	FOC
Antigua-&-Barbuda	694	4 677,6	13 033,6	20	Blanche	x
Antilles néerlandaises			1 836,7			x
Bahamas	19 228	44 941,4	64 109,1	6	Blanche	x
Barbade	8	1 162,0	1 181,1		Blanche	x
Îles Caïmanes	566	1 756,2	3 960,6	33	Blanche	x
Cuba	1 198	156,3	49,4			
Dominique	5	2,7	1 610,4		Grise	
Guadeloupe			**0,4**			
Jamaïque	21	3,3	353,3		Grise	x
Saint-Kitts-&-Nevis	1	0,6	1 219,2	27	Noire	
St-Vincent-&-Grenadines	2 282	10 131,0	7 329,2		Noire	x
France	***6 653***	***7 292,5***	***8 822,3***	***25***	***Blanche***	***x***

(Source : CNUCED - Mou de Paris - ITF pour FOC - *flag of convenience*)

Il en résulte que les navires sous pavillon français qui touchent les quais du port autonome de la Guadeloupe sont immatriculés à Marseille, que les armements qui

desservent la Guadeloupe n'ont pas leur siège social à la Guadeloupe et que le registre d'immatriculation de Pointe à Pitre n'accueille aucun navire du commerce international.

Or depuis des décennies, les professions de foi des politiques de tout bord se répètent qui affirment que la vocation maritime des départements ultra-marins est inscrite dans leurs gènes. Mais une fois les effets de manche effectués, rien ne se passe, sinon une période ininterrompue d'attente du développement promis. Relever le défi d'un développement maritime endogène est une ambition que nombre de Guadeloupéens ont aujourd'hui.

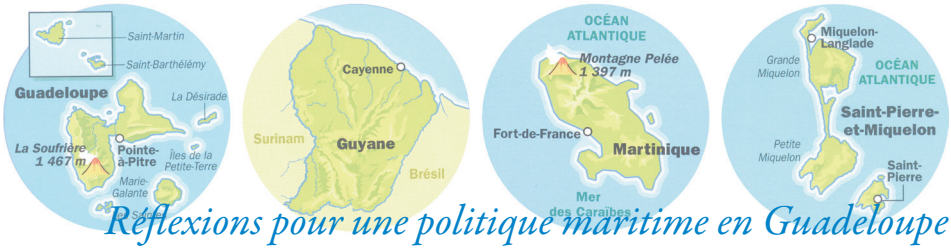
Des spécificités maritimes propres

Je souhaite appeler l'attention de la communauté maritime nationale sur le cas guadeloupéen et tenter de mettre un certain nombre de pendules à l'heure du développement des activités maritimes du département de la Guadeloupe.

La rédaction de la Revue Maritime préface ainsi un article que j'ai cosigné, intitulé « De la formation maritime dans les îles françaises ultra-marines » paru dans le numéro 491 : « *Il est certain que le transport maritime a et aura toujours besoin d'officiers de qualité et que cette qualité sera de plus en plus recherchée. C'est sur ce besoin de qualité plutôt que sur un besoin de masse que l'Institut Français de la Mer donne la priorité aux formations qui sont proposées à nos jeunes.* »

Nous ne pouvons que prendre acte de cette approche. Elle se justifie en métropole. Mais la première spécificité guadeloupéenne est celle de la recherche quantitative de l'emploi, étape de notre développement économique oblige, avant une quête - utopique sur le méridien 60° Ouest - de qualité toujours supérieure de la formation. Le développement des activités maritimes passe par l'embauche de jeunes Guadeloupéens pour lesquels la perspective d'un premier emploi - avant d'envisager une éventuelle reconversion - est un rayon de soleil.

Aussi l'avenir maritime de la Guadeloupe passe-t-il d'abord par une capacité quantitative de création d'emplois qui ne peuvent être pour autant des débouchés au rabais. À ce titre, il faut saluer l'initiative du gouvernement qui vient d'annoncer début juillet - à l'occasion du cinquantenaire de sa création - le doublement des capacités d'accueil du service militaire adapté (SMA). L'heure est venue pour cette institution majeure du développement ultra-marin, pilotée par l'Armée de Terre, de s'ouvrir aux formations nécessaires aux industries maritimes. Il devrait être envisagé à cette occasion de compléter certaines formations existantes telles que celles de la mécanique automobile et de la soudure pour le bâtiment par des formations parallèles à vocation maritime : mécanique navale et soudure de qualité marine pour la construction et la réparation navales, voire d'en créer de nouvelles



à vocation duale, terrestre, et maritime comme le façonnage des composites.

La seconde spécificité de l'archipel dont découle la première est son excentricité par rapport à ses marchés : à Bruxelles, on appelle la Guadeloupe non sans raison une région ultrapériphérique (RUP). « Ultra- » selon le Petit Robert signifie : « Élément, du lat. ultra « au-delà », qui exprime l'excès, l'exagération. » L'excès en la matière est un excès de distance. L'océan nous sépare de nos marchés d'approvisionnement et de commercialisation qui sont en Europe, d'où des coûts d'approche supplémentaires que nous devons surmonter[1], des handicaps culturels liés aux limites inhérentes à un système de formation supérieure départemental, des temps de réactivité en semaines plus qu'en jours...

Réduire les handicaps de la distance est indispensable en optimisant les conditions de dépendance de la Guadeloupe à l'égard des flux de transport transatlantiques principalement maritimes.

La troisième et dernière spécificité est à la différence de la précédente un atout pour la Guadeloupe. C'est sa géographie : terre française d'Amérique située à mi-chemin par la voie maritime entre l'Amérique du sud et l'Amérique du nord, porte des Caraïbes vers l'Europe – comme l'a démontré dès 1493 Christophe Colomb – et vers l'Afrique. À quatre ans de la mise en service des écluses géantes du canal de Panama, l'archipel guadeloupéen, accessible aux plus grands navires grâce à ses rades particulièrement bien protégées, peut se présenter comme un point focal pour un ensemble de services maritimes. Ce « grand projet de *hub*, port en eau profonde » va-t-il se réaliser dans l'immédiat ? Est-ce un coup de pub ? Ou est-ce déjà dans les cartons aux oubliettes ?

Autre disposition heureuse, celle pour notre département de se trouver dans une aire géographique tropicale soumise aux alizés. La première exploitation des ressources marines autres qu'halieutiques concerne les EMR. Le défi de l'exploitation des ressources en mer (éoliennes, houlomotrices et thalassothermiques[2]) et de l'interconnexion par câble sous-marin des réseaux électriques insulaires est à relever. Les viscosités politiques locales sont à surmonter pour engager enfin sur la région un programme énergétique durable en coopération solidaire avec nos voisins de la Martinique et de la Dominique.

La route est difficile parce qu'il faut faire avancer des propositions inhabituelles chez ceux qui ne pensent pas « mer ». Jean Cocteau n'a-t-il pas affirmé : « *L'avenir n'appartient à personne ; il n'y a pas de précurseurs ; il n'y a que des retardataires !* » Aussi formé-je le vœu que l'appel que je lance aujourd'hui dans la Revue Maritime soit entendu.

1 Un aller et retour Paris Brest par TGV coûte 60 euros ; un aller et retour Paris Le Raizet par avion 600 euros au minimum soit 10 fois plus.

2 L'énergie thermique des mers (ETM) n'est exploitable que sous les latitudes inférieures à 20°.