

Projet d'extension du Port de la Guadeloupe
Réunion publique du mercredi 5 octobre 2011
Salle WTC - Baie-Mahault

I/ Introduction : Monsieur Degras

Nous allons commencer ce débat. Je ne sais pas si le Maire de Baie-Mahault ou son représentant est là mais en tout cas je tiens au nom de la Commission Nationale du Débat Public et de la Commission Particulière à le remercier pour l'accueil qu'il nous réserve dans la ville de Baie-Mahault qui est l'objet de ce débat ; également remercier Mme Koury, présidente de la Chambre de Commerce et d'Industrie des îles de Guadeloupe pour l'accueil qu'elle nous réserve dans cette belle salle également, qui appartient à son institution.

Je voudrais également saluer tous les invités, les élus ici présents, en particulier M. Bangou et M. Noël, président de l'Association des Maires de la Guadeloupe.

Notre réunion va se dérouler en trois étapes :

- la première destinée à vous dresser le cadre juridique et à vous préciser les modalités techniques du débat,**
- la seconde réservée à la présentation du dossier par le maître d'ouvrage, qui est le Port Autonome de la Guadeloupe,**
- et la troisième consacrée au débat lui-même.**

En date du 23 mars 2011, le directeur du Port Autonome de la Guadeloupe a officiellement saisi le président de la Commission Nationale du Débat Public en vue d'étudier la possibilité de créer les conditions d'un dialogue avec le public guadeloupéen, et ce, sur la base d'un dossier joint, relatif à l'extension du port de Jarry.

Dans sa séance du 6 avril 2011 et au vu des dispositions légales et réglementaires, la Commission Nationale du Débat Public a rendu sa décision sur les motifs suivants :

Considérant que le projet, visant à réaliser un hub de transbordement de conteneurs pour maintenir le Port Autonome de la Guadeloupe au rang des ports de premier ordre dans la région Caraïbe, revêt un caractère d'intérêt national, que les enjeux socioéconomiques du projet sont importants, en raison de l'augmentation de l'activité portuaire et du nombre d'emplois créés, que les impacts du projet sur l'environnement, notamment sur le milieu marin, sont significatifs,

La commission nationale, décide que le projet d'extension du port de Jarry doit faire l'objet d'un débat public animé par une Commission particulière. La Commission Nationale du Débat Public, en tant qu'autorité administrative indépendante, a nommé en dates du 4 mai et du 8 juin 2011, le président et les membres de la commission particulière.

II/ Présentation des membres de la CPDP

Je vais donc vous présenter les membres de cette Commission, à ma droite Mme Marie-Laure Blonbou, Mme Myriam Lubino-Bissainte, et M. Moïse Flessel.

Je suis Jean-Claude Degras, le Président.

Je vous prie de bien vouloir excuser le cinquième membre, M. Jacques Portecop qui est absent pour des raisons indépendantes de sa volonté.

Donc la parité est ce soir, strictement respectée.

Je vais maintenant laisser la parole à M. Carmes, directeur adjoint du Port Autonome de la Guadeloupe, représentant du directeur général, afin qu'il se présente ses collaborateurs.

Merci Président.

III/ Présentation des membres du Port autonome

Je vais vous présenter l'ensemble de l'équipe que vous allez avoir ce soir pour la présentation du dossier de l'extension du terminal à conteneurs.

Sur ma gauche Mme François-Julien qui est Directrice de la Communication,

Sur ma droite Mme Sita Narayanan qui est en charge du programme de Développement durable, sur l'environnement du Grand projet de port,

M. Olivier Pierrot qui est en charge de la partie économique, les équipes tournent sur la durée du Débat public, il y a également une autre personne, Mme Saint-Charles qui n'est pas là ce soir qui est aussi en charge de la partie économique,

M. Tristan Bataille qui est en charge de la partie technique et également de l'état initial de l'environnement sur le projet, et moi-même Olivier Carmes, Directeur de l'Aménagement, en tant que pilote global de l'opération.

Je vous remercie M. Carmes.

IV/ Modalités et conditions juridiques du débat

Ceci fait, nous allons maintenant vous exposer les conditions juridiques et les modalités techniques du débat qui est une première en Guadeloupe.

Le débat, mesdames et messieurs, qui va s'engager ce soir, est le premier des vingt débats publics ouverts à tous les citoyens ; débats qui vont s'étaler pendant quatre mois, jusqu'à fin janvier 2012. Sur ces vingt débats publics, je le répète, ouverts à tous, dix-sept seront d'ordre général et trois auront exclusivement pour thème l'environnement et l'économie. Ils reposent tous, sur une éthique, celle mise en perspective par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité.

La mission et le rôle de la commission, reposent sur quatre principes fondamentaux :

- L'équivalence qui garantit à chaque citoyen, à chaque personne, la possibilité de s'exprimer en toute liberté dans le respect de l'autre.**
- La transparence qui implique une information claire, compréhensible et accessible à tous.**
- L'argumentation qui conduit les membres de la Commission à veiller à ce que l'ensemble des positions exprimées soient explicitées et argumentées en toute transparence.**
- La neutralité. Les membres de la Commission sont totalement indépendants du maître d'ouvrage, de l'Etat, des collectivités locales, associations ou tout groupe de pression. Je vous précise que la Commission ne se prononce absolument pas sur le fond du dossier**
Elle permet simplement, de favoriser l'expression de chacun sur le projet présenté par le maître d'ouvrage.

Le débat porte sur la question suivante, sur laquelle il faudra argumenter vos avis et vos opinions :

Faut-il oui ou non construire une plateforme portuaire de transbordement à Jarry ? Si non, pourquoi ? Si oui dans quelles conditions ?

Le maître d'ouvrage présentera à cet effet :

- les objectifs du projet,**
- ses caractéristiques,**
- donnera son avis sur l'opportunité du projet,**
- et soulignera ses impacts économiques, sociaux, environnementaux pour mieux faire comprendre les raisons et les enjeux de son choix.**

L'objectif est pour vous public, en priorité, de vous informer sur le projet, en vue d'obtenir d'une part, des réponses à vos questions ; d'autre part, de formuler des observations et ensuite de donner votre ou vos avis. Chaque participant peut poser la question de son choix en corrélation avec le projet. A toutes vos questions écrites ou orales le maître d'ouvrage devra impérativement répondre.

Chacun pourra prendre la parole selon un ordre facile pour tous, qui sera géré par moi.

Je vous signale qu'avant le lancement du débat, la Commission nationale a validé les modalités de ce débat, à savoir le dossier du maître d'ouvrage, tous les documents du débat, le calendrier des réunions, la liste des communes et les modalités logistiques pour la participation du public.

Un grand nombre de supports d'information sont à votre disposition dans le cadre de la campagne de communication mise en place par la Commission, par voie de presse, écrits, télé, affiches etc.

Je vous signale que vous avez également la possibilité de contribuer à titre individuel ou institutionnel sur un sujet et un angle d'analyse dans ce que l'on appelle « les cahiers d'acteurs » qui seront publiés et qui seront et pris en charge financièrement par la CPDP.

Des bornes Bluetooth dans les lieux d'exposition vous permettront sur vos portables respectifs de recevoir, si vous le voulez, des informations sur les dates et le lieu des réunions.

Nous vous invitons également à visiter et à consulter notre site internet qui est ouvert depuis ce matin, à minuit et une minute. Il contiendra toute l'actualité des réunions publiques ainsi que les études scientifiques et techniques du maître d'ouvrage.

Vous avez à l'écran un certain nombre d'informations, les coordonnées postales et téléphoniques, l'adresse de la CPDP.

Tout le débat est enregistré afin de ne permettre aucune ambiguïté.

Après les quatre mois de débat : Deux étapes importantes :

- Le compte rendu, qui sera réalisé et publié par la CPDP dans les deux mois qui suivront la fin des débats. Elle se fera le rapporteur auprès de la Commission Nationale de tout ce qui s'est dit au cours de ces quatre mois.**
- Viendra après le bilan qu'établira la Commission nationale établira et qu'elle transmettra au maître d'ouvrage, présentant les éléments essentiels du débat public dont vous êtes et serez les acteurs.**

Dans un délai de trois mois suivant réception du bilan, le maître d'ouvrage rendra publique sa décision, qui sera soit de continuer le projet tel qu'il a été annoncé et présenté, soit le modifier en tenant compte des observations présentées par le public, soit y renoncer.

V/ Conclusion

Ces quatre mois de débat, parce qu'ils sont en amont de la décision finale du maître d'ouvrage, sont l'occasion pour vous de vous exprimer.

Ce projet est confronté à plusieurs enjeux économiques, sociaux, environnementaux, et il s'agit donc :

- de confronter vos points de vue de citoyens avec ceux du maître d'ouvrage,**
- d'apprécier les impacts et les retombées de ce projet sur l'environnement et le tissu socioéconomique de la Guadeloupe,**
- de voir s'il répond aux enjeux du territoire en développement, y compris en matière de coopération caribéenne.**

J'ai défini les modalités du débat, y aurait-il des questions de la salle sur ce sujet ?

Question :

Mr BEGARIN : partenaire principal de la société Guadeloupe Eurodiffusion Caraïbes, nous sommes partenaires du Port pour la création d'une unité industrielle à l'exportation, pour la fabrication de bateaux, d'avirons, bateaux de plaisance, tout ce qui concerne le nautisme et d'autres choses. Je souhaiterais, suite à cette nouvelle aventure économique et sociale pour la Guadeloupe, que nous allions un peu plus vite, j'estime personnellement que quatre mois ça fait un peu trop, parce qu'aujourd'hui c'est l'intérêt général qui est en jeu, la Guadeloupe a besoin de développement endogène et je suppose qu'à travers cette opportunité, nous rentrerons très vite, en tant que chefs d'entreprise, pour armer ce Port pour que ce soit autre chose que du développement économique endogène, c'est ce que je souhaiterais retrouver à travers ces vingt réunions, du développement économique endogène en toute progression, il est trop tard pour chercher à annihiler une certaine efficacité que tout un chacun reconnaît et qu'on perde du temps, j'estime que quatre mois jusqu'au 31 janvier ça fait un peu trop long ; si on pouvait modifier ces délais ça serait un plus pour nous, parce qu'on ne nous attend pas au Panama.

Jean-Claude Degras :

Je vous remercie mais ce n'est pas moi qui ai décidé, la Commission nationale a fixé quatre mois, il fallait faire le tour de la Guadeloupe, nous

avons 20 villes, 20 débats, cela doit représenter à peu près 18 communes, on n'est pas allé dans toutes les communes parce qu'il y a aussi des agglomérations de communes, il y a des syndicats, et nous avons essayé de rassembler le plus possible tous ces débats, nous irons à Marie-Galante, nous n'avons pas pu aller à La Désirade, mais nous avons essayé de faire ce que nous pouvions, il faut donner la parole au public qui ne va pas forcément se déplacer aussi, aller à Pointe Noire ou à Baillif, il faut aller les chercher, aller les voir, porter la parole, c'est la population qui doit s'exprimer, et il y a suffisamment de moyens d'information aujourd'hui, modernes et techniques, pour pouvoir relayer ces débats, mais en tout cas je prends en compte votre proposition, je vous remercie.
Nous allons maintenant passer la parole M. Carmes afin qu'il nous présente le film du projet.

M. Carmes :

Avant de faire la présentation globale du projet nous avons la projection du film qui va durer 5 minutes sur le grand écran.

VI/ Présentation du film du PAG

M. Degras :

Je remercie M. Carmes. Nous allons maintenant passer à la présentation du PowerPoint.

M. Carmes :

M. Le président, on va reprendre un des éléments que vous avez vus dans le film, c'est une présentation de 25 minutes qui reprend les grandes parties du dossier maître d'ouvrage.

VII/ Présentation du Powerpoint

M. Degras :

M. Carmes je vous remercie, nous avons souhaité que cette présentation soit bien explicitée, ça a pris du temps qui je pense était nécessaire pour que tout le monde puisse s'imprégner de ce dossier.

Par contre je ne suis pas certain ni persuadé que tout le monde ait compris ce que voulait dire EVP.

M. Carmes :

Je l'ai dit rapidement dans la présentation, mais en réalité c'est : Equivalent Vingt Pieds, c'est-à-dire qu'il y a deux catégories de conteneurs,

les vingt pieds et les quarante pieds et c'est vrai qu'en général la référence pour l'analyse des capacités, notamment des navires, capacité de conteneurs se fait en équivalent vingt pieds.

M. Degras :

Je vous remercie pour cette précision, je voudrais signaler également qu'au-delà de cette approche théorique, la Commission avait souhaité que le Port organise une journée porte ouverte. Ce Port ça fait des siècles qu'il existe sur plusieurs dimensions mais le public guadeloupéen ne le connaît pas et il serait utile qu'une journée portes ouvertes soit organisée pour que le public puisse venir visiter ces installations et peut-être s'imprégner encore un peu plus physiquement de cette histoire, et également de son évolution économique et sociale, en tout cas je vous remercie d'avoir accepté d'organiser cette journée portes ouvertes le 8 novembre.

VIII/ Début du débat

Nous allons maintenant entrer dans la troisième partie qui est le sujet lui-même, le débat.

Les questions seront posées par série de trois, avec des réponses du maître d'ouvrage pour chacune des questions.

Chaque question sera limitée à 3 minutes.

Si une question est similaire à une autre, prenez votre temps pour réfléchir et en formuler une autre qui pourrait éventuellement compléter la précédente, ceci pour éviter qu'on ne répète les mêmes choses, je pense qu'il y a beaucoup de choses à dire sur ces différents sujets.

Je compte sur votre courtoisie et le respect mutuel qui favoriseront la participation de tous.

Nous allons ouvrir maintenant officiellement le débat et j'attends donc vos trois premières questions.

Vous devez vous présenter, le tout est enregistré.

Bonjour, Georges Boucard, directeur de Cabinet du Député-maire Eric Jalton, ville des Abymes :

A la question posée, est-ce qu'il faut un port en eaux profondes, est-ce qu'il faut ce projet-là ? Notre position est que oui, nous sommes absolument favorables à la création d'un port en eaux profondes. Pour trois raisons :

La première c'est qu'il y a un intérêt géopolitique à doter la Guadeloupe d'un tel équipement puisque nous voyons que le trafic caraïbe va croissant et que la Guadeloupe ne peut pas passer à côté d'un tel équipement, quelle que soit l'évolution géopolitique de la Guadeloupe l'équipement est là et il le restera.

Le deuxième point c'est qu'il y a un intérêt économique majeur à mettre en place ce type d'équipement parce qu'on a vu dans l'exposé que le coût du transport peut être doublé ou triplé si nous devenons un port de feederisation.

Le troisième intérêt c'est qu'il y a un impact sur l'aménagement du territoire notamment pour ce qui concerne la ville des Abymes puisque nous sommes un peu l'arrière-port et dans nos zones d'activités commerciales nous avons pris la décision de créer un pôle logistique.

Donc ma question sera la suivante : pourquoi ne pas aller directement à la 2^{ème} phase qui consisterait en la phase de 15 à 18 mètres de tirant d'eau et pourquoi se contenter de la 1^{ère} phase si on doit dans quelques années revenir et refaire du débat public, refaire un projet alors qu'on a la capacité et les moyens à lever des fonds et faire cette 2^{ème} phase ?

M. Bégarin, partenaire de développement autour du port et avec le port, avec notre groupe :

Je trouve qu'au niveau de M. Carmes il faut qu'on les choses aillent d'un trait. On a déjà perdu trop de temps pour développer la Guadeloupe, oui pour le port, quels sont les chefs d'entreprise qui sont prêts à manager avec vous pendant ces vingt jours ou deux mois de réunions, pour qu'on puisse avancer. Je ne suis pas venu ici pour entendre toujours oui il faut qu'on fasse un port, je pars du principe de la marine marchande, j'ai promotionné le port au sein de la Revue de la marine marchande qui est ici, cela veut dire qu'aujourd'hui le retard ne doit plus exister dans notre concept. Une chose très importante : la formation au métier du management, de la logique autour de ce port, doit être prise en compte. Il est impératif que le Guadeloupéen regarde la mer en face et non de dos. Je souhaiterais que le lycée de Marie Galante dont j'ai défendu la probabilité d'avoir un demi-poste pour les métiers de la marine marchande et que l'université ait un certain partenariat pour que l'on puisse augmenter la probabilité économique et sociale des Guadeloupéens dans le développement portuaire et des métiers de la marine marchande. Pourquoi aujourd'hui il manque plus de 40 000 officiers marins sans compter tout le reste sur le marché mondial ; donc si un tel port se développe et que les jeunes qui ont le bac+2, +6, +8 ou +20 ne s'intéressent pas avec vous aujourd'hui et nous qui sommes là défenseurs de l'intégrité économique et sociale à l'exportation, pour qu'on puisse avoir une certaine capacité à raisonner dans le Bassin caribéen autrement. Je peux vous dire, en mon nom et celui de mon groupe qu'il faut que nous soyons plus forts, plus rapides et marchons ensemble avec des idées cohérentes pour faire jaillir ce port à la vitesse grand V.

Michel Auclerc, retraité :

Je dois féliciter ceux qui ont préparé ce projet, qui est d'ailleurs très lisible sur internet, mais je dois poser une question fondamentale : ce projet a été préparé avant que la CMA-CGM ne décide du hub, or ce hub a été décidé pour la Jamaïque. Que va-t-il donc se passer pour le PAG et le projet d'investissement n'est-il pas trop important parce que justement nous ne serons plus un hub de transbordement ?

M. Carmes :

Concernant la première question, c'est la raison pour laquelle on a été très clairs et on a affiché cette potentialité de 2^{ème} phase sur le projet, c'est qu'on arrive sur un projet, on avance des chiffres, 160 millions d'euros avec l'intégration de la 2^{ème} phase, peut-être que M. Bataille donnera tout à l'heure plus de détails mais on doit atteindre les 250 millions d'euros et l'objectif du port est de lancer un projet rentable avec un investissement également privé, d'à peu près un tiers de l'investissement. Aujourd'hui pour que le projet se fasse il faut trouver un opérateur privé qui soit prêt à investir lourdement sur le port, c'est quelque chose d'un peu nouveau puisque'on demande aujourd'hui un investissement, indiqué dans l'appel à projet, de 70 millions d'euros avec plus ou moins 15%, c'est quelque chose qui aujourd'hui quand vous faites la démarche de trouver des opérateurs qui n'est pas évidente parce qu'il faut faire la promotion bien évidemment de la Guadeloupe, faire la promotion de ce nouveau terminal, on n'a pas encore trop d'expérience dans le domaine du transbordement donc il faut pouvoir le vendre, et lorsqu'on a lancé l'appel à projet cet été c'était dans une période économique qui n'était pas évidente même si vous allez me dire que la crise économique nous suit depuis pas mal d'années, mais on sent aujourd'hui au niveau des investisseurs une certaine frilosité. Depuis le départ on s'est positionné en se demandait est-ce que dans l'appel à projet il faut positionner la 2^{ème} phase ou est-ce qu'il faut plutôt aller sur un projet minimum. C'est la raison pour laquelle aujourd'hui, on vous l'a mis dans les différentes variantes du projet, on est plutôt parti sur un projet légèrement réduit, on n'est même pas sur la 2^{ème} phase. Les opérateurs nous disent aujourd'hui à partir du moment où on a de quoi faire venir déjà 6 500 EVP, avec une possibilité par contre qu'on a mis immédiatement, des tirants d'eau qui peuvent aller jusqu'à 17 mètres, on peut recevoir des navires de plus grande dimension. On propose également au niveau de l'appel à projet, d'intégrer -c'était le côté un peu faible au niveau du projet- on proposait un seul linéaire de quai, et donc dans l'appel à projet a été également intégré le quai 14. Il ne faut pas non plus oublier l'aspect financier, on a fait des simulations financières, il faut savoir que nos tutelles nous on fait mobiliser et tourner le système avec des simulations de crises, et dans les contraintes imposées à partir du moment où vous faites venir un opérateur, vous mettez les critères minimum d'activité, il fallait dans l'appel à projet avoir dès la première année 200 000 EVP, et après une croissance de 5% par an, si l'opérateur ne réalise pas ce seuil de niveau d'activité il a des pénalités fixées par nos tutelles. Aujourd'hui si vous avez des opérations qui ont un coût important vous êtes obligé de mettre des contraintes de trafic minimum qui sont assez élevées et assez importantes

pour un nouvel opérateur qui veut venir investir sur le site ; donc on a retenu aujourd'hui cette 1^{ère} phase, voire légèrement réduite.

Concernant la 2^{ème} question de M. Bégarin sur la gestion du temps d'un tel projet, c'est vrai que c'est très très long. Lorsqu'on est allé faire cette démarche de prospection, les opérateurs disaient ce projet est voulu, les opérateurs ont les moyens de le financer, pourquoi vous ne commencez pas les travaux ? Chaque fois on expliquait que c'est un projet européen, ça veut dire qu'on a des procédures qui sont lourdes, tant mieux, c'est la raison pour laquelle on a ce débat, ce sont des procédures en termes environnemental, technique, il faut passer les différentes phases pour avoir l'autorisation de nos tutelles, on a les esquisses, on passe aux études préliminaires, avant-projet, projet, et à chaque fois on demande l'autorisation à nos tutelles de pouvoir avancer, passer ces phases ; donc un projet comme celui-ci, à partir du moment où il est décidé par les membres du Conseil d'administration et l'ouverture, c'est près de dix ans. Je peux vous assurer qu'aujourd'hui on va très vite, on a souvent été accusés de mettre un peu la pression, et par l'engagement de notre directeur général on a lancé les études et travaillé toujours en temps masqué, mais il est vrai que ce type de projet prend du temps et qu'on ne peut aujourd'hui pas faire autrement si ce n'est qu'à un moment donné on est allé trop vite, on a été obligé de faire marche arrière et de reprendre certaines études pour apporter les compléments et rassurer la population et les services de nos tutelles par rapport au respect des différentes tâches.

Concernant l'impact socioéconomique d'un tel projet, il y a un élément qui fait non pas qu'on maîtrise moins mais qu'on sort de notre domaine d'action, c'est justement cette possibilité de pouvoir exporter et créer de nouvelles filières. Je suis tout à fait d'accord avec vous sur ce point, il faut que les entreprises de Guadeloupe puissent se mobiliser pour tenter cet impact extrêmement important et économique d'un tel projet, et c'est vrai qu'on sort un peu de notre domaine d'action, à un moment donné on avait fait des présentations au monde économique sur la création des zones franches et différentes filières qui pouvaient être faites, on a estimé à un moment donné qu'on avait commencé à orienter certains débats et après il faut que le monde économique puisse se l'approprier et mettre en place ces nouvelles filières avec toutes les contraintes qui peuvent en ressortir.

On n'a pas encore étudié le domaine de l'emploi dans la marine marchande mais dans tous les domaines, que ce soit lors de la période de travaux ou après lors des emplois permanents, on travaille avec le Pôle Emploi pour pouvoir anticiper des programmes de formations et voir de quels types de statuts on a besoin et quels types de formations il faudrait mettre en place pour faire profiter au maximum l'emploi local sur un tel projet.

Sur la dernière question, sur la Jamaïque, cet été il y a eu cet article et pas mal de journalistes nous ont appelés.

Aujourd'hui on a des ambitions bien évidemment mais on souhaite se positionner sur un hub de transbordement, vous avez vu la capacité avec 25 hectares, il faudra voir ensuite sur 10 hectares, on est sur un terminal d'à peu près 520 000, 540 000 EVP, l'objectif à terme est de capter à peu près 5% du trafic de transbordement à l'horizon 2020. Aujourd'hui on va rentrer dans la 1^{ère} division en ce qui concerne les hubs de transbordement, du moins rentrer dans la catégorie des ports de transbordement, peut-être qu'en restant en bas de liste on sera quand même dans cette 1^{ère} division mais aujourd'hui on avait discuté avec la CMA bien évidemment, notre opérateur historique qui est sur place et parlé d'un projet de terminal avec une capacité de 2 000 000 d'EVP, on a regardé quelle était la nature de ce projet dans la circonscription du port, cela fait des dimensions monumentales, des coûts importants, et avec un engagement de l'opérateur privé qui n'était pas forcément celui qu'on attendait dans cette répartition deux tiers/un tiers. Et aujourd'hui ce terminal ils l'ont trouvé à Kingstown en Jamaïque, sachant qu'un des plus gros opérateurs est parti il y a quelques années et donc il y avait des espaces disponibles, ce qui ne les empêche pas aujourd'hui de dire on a un hub majeur à un endroit qui est très bien positionné notamment sur la Côte Est des Etats-Unis et puis on a peut-être un hub secondaire qui aura peut-être un positionnement davantage sur l'Amérique du Sud notamment le Brésil qui pourrait être la Guadeloupe ; donc aujourd'hui je pense que les choses ont été assez claires et notamment CMA avait fait une communication par rapport à cette stratégie, c'était justement pendant l'appel à projet, en disant que ça ne remettait aucunement en cause leur investissement, en tout cas leur motivation dans un tel projet sur la Guadeloupe.

M. Degras :

Je vous remercie M. Carmes.

Je demanderais à chacun de synthétiser les questions et les réponses.

Donc, le deuxième jeu, y a-t-il des mains ?

Lucien Jambier, stagiaire logistique. J'ai créé une société de logistique justement dans cette intention, pour ce port.

Quelles garanties le port peut donner aux Guadeloupéens, pour qu'on ne finisse pas comme le port du Pirée à Athènes ? Parce que l'opérateur portuaire qui va apporter 70 millions d'euros aura des demandes fortes. Pour ceux qui ne le savent pas Cosco s'est mis à Athènes et a viré pratiquement tous ceux qui étaient sur le port, quelles garanties avons-nous que ça ne va pas nous arriver ?

Didier Rapeau :

La question est un peu le pendant de celle sur la Jamaïque. Quels sont nos avantages et inconvénients par rapport au projet concurrent de notre île sœur Martinique ?

Jean-Luc Depoyen. Je travaille dans des entreprises de négoce en Guadeloupe. Vous positionnez aujourd'hui le PAG comme un port secondaire, ça reprend un peu la question de monsieur, mais ce n'est pas uniquement limité à la Martinique. Qu'est-ce qui ferait qu'aujourd'hui les compagnies maritimes choisiraient la Guadeloupe plutôt qu'un autre port de la Caraïbe, voire de l'Amérique du Sud mais sur le nord de l'Amérique du Sud ? Y-a-t'il d'autres projets dans la Caraïbe actuellement qui seraient en concurrence avec le projet de la Guadeloupe ?

M. Carmes :

Sur ces questions d'aspect un peu général, concernant l'opérateur privé qui va investir sur le terminal, c'est une convention d'exploitation terminaux, de 35 ans, qui sont les références prises et utilisées dans tous les grands ports maritimes ; donc aujourd'hui ce que l'on a comme retour c'est l'expérience des grands ports maritimes. L'avantage des établissements publics ce sont ces échanges et retours d'expérience qu'on peut avoir par rapport aux autres ports. On parle de contrats de 35 ans, on n'a pas eu aujourd'hui cette prise de pouvoir d'un opérateur privé sur un établissement public et je peux vous assurer qu'on est dans des notions juridiques dans le domaine international, il y a des contraintes qui sont imposées pour faire signer ce type de contrat, les négociations sont longues, lourdes, les clauses de rupture sont très bien étudiées et font l'objet d'une longue expérience par rapport à ce type de contrat sur les autres ports. Mais je ne suis pas juriste et ça peut peut-être un jour se produire mais le maximum de garantie est pris par rapport à ça.

Si on doit comparer par rapport à un projet comme la Martinique, il faut d'abord savoir qu'on a une priorité particulière, on a un tirant d'eau qui est moins important que celui de la Martinique qui est à 14 mètres de tirant d'eau, nous sommes à 12 mètres de tirant d'eau, et aujourd'hui pour pouvoir recevoir des navires de 11 mètres, si le port s'est positionné sur cette modernisation, l'objet initialement était de dire qu'on a réellement cette obligation d'adapter nos structures à l'évolution du contexte mondial, et en l'adaptant il faut absolument améliorer nos tirants d'eau, malheureusement, et M. Bataille pourra donner si de besoin plus de détails techniques, mais nos pieds sont fondés à 12 mètres et on ne peut pas draguer davantage. Donc aujourd'hui la Martinique s'est lancée aussi sur le projet mais sincèrement je crois qu'ils ne sont pas dans la même situation que nous, c'est très bien de vouloir faire du développement économique, on

est tous motivés par cet aspect mais ils ne sont pas dans la même configuration que nous aujourd'hui.

Je donnerai ensuite la parole à M. Pierrot qui suit la partie économique notamment pour comparer par rapport aux autres ports de la Caraïbe qui ont des projets de hub.

On a fait cette démarche lorsqu'on a fait la promotion du port à l'extérieur : Qu'est-ce qui peut attirer un opérateur privé pour venir investir sur la Guadeloupe et dans un établissement public ?

Le premier élément c'est que tout d'abord que logiquement lorsque les opérateurs doivent investir à l'extérieur ils investissent 100% du projet.

A un moment donné il y avait eu un projet sur Haïti, la CMA s'était positionnée et lorsqu'ils avaient fait le chiffrage global d'un tel projet, il fallait faire les accès nautiques, les routes d'accès terrestres au terminal, et à un moment donné le chiffrage était extrêmement lourd.

Je parlais tout à l'heure de période de crise, c'est peut-être aussi un élément qui aurait pu nous avantager et de dire le port finance deux tiers des investissements donc ça c'est quelque chose de nouveau sur lequel les opérateurs n'étaient pas forcément habitués.

Le deuxième aspect c'est lorsque un opérateur souhaite investir 70 millions d'euros sur un terminal il souhaite avoir de visibilité dans l'avenir et il faut une stabilité politique, et c'est vrai qu'au niveau de la Guadeloupe cette stabilité aujourd'hui on l'a et on peut effectivement dire dans 35 ans le port sera là, votre projet vous pourrez encore l'améliorer donc ça c'est quelque chose qui rassure les opérateurs, il y a d'autres aspects qui sont un peu spécifiques et qui entrent dans le domaine par exemple de la sécurité. C'est une petite anecdote mais le directeur commercial lorsqu'il faisait la prospection, ce n'est pas la caricature de la Colombie, il nous appelait, il était sur Buenaventura, à Carthagène ça s'était très bien passé, il nous disait on est allé voir le directeur, on est dans une voiture blindée, j'ai deux gardes du corps autour de nous, on ne s'imagine pas toujours que l'aspect sécurité dans le trafic maritime est un élément fondamental pour créer quelque chose, pour investir lourdement, qu'on ne connaît pas aujourd'hui en termes de difficulté, on peut avoir des problèmes de sécurité mais en tout cas pas de cette nature, qui peuvent perturber complètement l'activité d'un opérateur sur un terminal.

Pour ce qui est de la concurrence, je laisse la parole à M. Pierrot.

M. Pierrot :

Comme on l'a vu dans la présentation, avec l'ouverture du Canal de Panama il y aura de nouveaux bateaux et tout le monde se prépare. Les concurrents qu'on a cités qui sont Kingstown en Jamaïque et Freeport aux Bahamas, et aussi Caucedo, ce sont des concurrents qui visent plus du

million d'EVP, le projet de la Guadeloupe est de rester sur une base de 540 000 EVP environ. Est-ce qu'il y aura de la place pour ce projet de la Guadeloupe ? Bien entendu, on a vu qu'à l'horizon 2020 ce sera entre 8 et 10 millions d'EVP qui vont transiter dans la région.

Troisième série de questions.

Michèle Makaya-Zenon, je suis enseignante dans un Pôle logistique au lycée Port Louis.

Baie-Mahault cumule des atouts en matière d'emplois, en matière de finances, grâce aux entreprises qui sont installées sur son territoire. Alors en matière d'équilibre territorial je voudrais savoir ce qu'on fait les autres communes de Guadeloupe, entre autres celles du nord Grande-Terre qui cumulent déjà un certain nombre de déficits.

Cette question est liée également au problème d'embouteillages, on prend plus d'1h30 pour faire 15 km lorsque tout le monde se dirige vers la région, la périphérie pointoise et Baie-Mahault.

Dernière question, il y a un pôle logistique donc des transports au lycée de Port Louis, je voudrais savoir quel partenariat effectif est envisagé entre les Chambres consulaires, le PAG, la région, et le rectorat, pour des possibilités réelles d'insertion des jeunes avant 2014, je vous remercie.

Micheline Atchi, une Guadeloupéenne qui suit la vie de son pays.

A monsieur qui a présenté le projet d'extension du port je souhaiterais poser la question suivante : comment se passera la circulation dans le Petit-Cul-de-sac Marin ? Entre autres concernant le chenal est-ce qu'il y aura un approfondissement du chenal, une extension par rapport à ce que vous avez prévu, par exemple les 350 mètres pour le terminal + 15 mètres, comment se passera cette circulation ? Est-ce que vous avez prévu des barges pour éventuellement en cas d'incident évacuer les bateaux et hyper-bateaux qui viendront circuler dans ce petit cul-de-sac ?

Concernant les petits bateaux, les activités sportives qui ont lieu régulièrement au niveau de l'îlet Gosier, comment avez-vous projeté l'organisation future de la vie en général dans cette zone ?

Concernant l'impact sur l'environnement en général, par exemple en regardant les déchets qui sont entreposés dans le Grand Cul-de-sac Marin, au début c'est-à-dire à La Gabarre, c'est petit par rapport à l'activité intense qu'il y aura au niveau de ce nouveau port et ce projet d'extension que vous avez prévu. Est-ce que tout ceci est organisé ?

J'essaie de visualiser la vie, l'activité, la circulation routière, actuellement on s'y perd, personnellement je m'y perds. Mme Makaya vient de dire qu'elle mettait 1h pour faire 15 km, c'est effarant, est-ce qu'il y a une organisation véritable

parce que mon sentiment au vu de la présentation est qu'il y a le port et son extension et d'un autre côté le reste de la Guadeloupe.

Octavie Lozio, présidente du parti Nofwap pour la Guadeloupe en Action, et aussi présidente de Radio Contact, donc je suis là pour diffuser l'information et chercher l'information, et je suis également vice-présidente d'une association, je suis accompagnée de M. Yoyotte qui est président de l'ASDIG, l'association de défense et de sauvegarde des intérêts des Guadeloupéens.

La question que je voudrais poser et qui complète celle de M. Auclerc, dans l'immédiat, actuellement, quel opérateur à part la CMA-CGM travaille avec le Port Autonome ?

Dans l'avenir, par rapport à ce projet, avez-vous des opérateurs avec lesquels vous êtes en pourparlers ou avez des contacts qui seraient susceptibles de travailler avec ce Port Autonome de Guadeloupe et avec son extension ?

M. Carmes :

Sur le choix du site, M. Bataille va vous répondre.

Sur la première question posée, sur l'équilibrage du territoire, je comprends la question comme ça : pourquoi le port à Jarry et pourquoi pas au nord Grande-Terre ou éventuellement en Basse-Terre. Lorsqu'on implante un nouveau port, plusieurs conditions doivent être réunies, notamment il faut que le site soit protégé de la houle et du vent, les terminaux modernes ne supportent pas des jours d'interruption ; il faut également prendre en compte l'environnement, vous avez évoqué Grande-Terre, la zone de Port Louis est très riche ; il faut également prendre en compte les dessertes routières existantes, éventuellement les espaces fonciers en arrière du port pour se développer, voire éventuellement de nouvelles zones logistiques ; donc tous ces aspects permettent de faire une analyse qu'on a conduit effectivement sur l'ensemble du territoire guadeloupéen, et il est vrai qu'un des critères très important est d'avoir des profondeurs d'eau importantes à proximité ce qui permet de limiter les déroctages, notamment les dragages de cayes etc... Le site de Port Louis dans cette analyse est relativement exposé aux houles, aux vents, je pense notamment à l'Anse du Souffleur où il y a eu un projet autrefois, mais il y a des cayes qui sont présentes et donc c'est vrai qu'aller implanter un port dans cet endroit-là, où il y a aussi la mangrove donc des enjeux environnementaux forts vu la nécessité d'un important dragage. Aujourd'hui le site de Jarry naturellement est déjà protégé des houles par la ceinture d'îlets et du vent aussi, on bénéficie aussi d'hauteurs d'eau importantes à proximité, notamment à la sortie de la baie on a très rapidement quasiment 20 mètres d'eau voire plus, et on bénéficie aussi de dessertes routières importantes, d'un pôle logistique et d'enjeux environnementaux moindres dans cet espace qui est aujourd'hui fortement

aménagé que ce soit dans l'agglomération ou sur Jarry. Donc il y a eu une analyse qui a permis de conduire au choix de Jarry et de s'étendre au sud des installations actuelles.

Madame posait également la question de la formation et surtout de l'emploi des jeunes, s'il y avait un partenariat envisagé CCI-rectorat etc., on commence à travailler sur cette démarche. On se concentre pour l'instant sur la partie travaux, elle va durer trois ans, il nous reste encore un an et demi-deux ans si on passe la partie débat public, en fonction également des conclusions, on travaille avec le Pôle Emploi pour définir comment va se passer le chantier selon les types de métiers, on est en train de rentrer les catégories de types de métier, on est en train d'échanger avec le Pôle Emploi par rapport à ces besoins, quels sont les demandeurs d'emploi dans ces catégories, est-ce qu'ils sont formés par rapport à ce type de besoins, on en est là dans ces échanges, on attend un retour de Pôle Emploi par rapport à nos prévisions, et à partir de là voir si en plus il faut lancer un programme de formation. On verra évidemment avec la région, la Chambre de Commerce, mais aujourd'hui on passe étape par étape pour après faire le même exercice sur la partie emplois permanents une fois qu'on aura le terminal en exploitation, on ne parlera plus d'emplois temporaires comme pendant la construction, on verra quels types de métier dans le développement de la logistique dont on pourra avoir besoin, on a un peu plus de temps pour travailler sur ce sujet mais je suis tout à fait d'accord avec vous, c'est réellement la priorité d'un tel projet qu'il y ait un impact plus important possible localement.

Mme Francois-Julien:

Je voudrais ajouter que concernant le partenariat nous avons lancé depuis les vacances un projet de partenariat avec le rectorat à l'attention de la communauté scolaire, nous avons reçu hier le représentant du recteur, M. Nelson, on attend de finaliser un projet de partenariat d'ici un mois.

Mme Sita Narayanan :

Par rapport au chenal, il est vrai que le Petit-Cul-de-Sac Marin est un lieu de cohabitation entre les navires porte-conteneurs, les navires de croisière et les bateaux de plaisance. Il faut savoir que la capitainerie dispose d'un service de trafic maritime qui régule ce trafic. Dans un premier temps la densité du trafic va être régulée par le principe de, pas de croisement dans le chenal, les navires ne vont pas se croiser. Le tracé du chenal va être modifié pour sécuriser les accès, l'accès sera plus facile et donc le risque sera minimisé. Concernant les avaries machines pouvant survenir un système de remorquage adapté va être prévu dans le cadre du projet en cas

d'incident. Nous essayons de mettre en place toutes les conditions pour maîtriser le risque maritime.

M. Carmes :

Une petite précision en termes de fréquence de trafic, aujourd'hui on reçoit 22 navires/semaine en ce qui concerne le trafic de marchandise, sur ces 22 navires on a 6 navires porte-conteneurs par semaine. Sur les prévisions de simulation de trafic on va passer à 30 navires/semaine, c'est surtout dans le domaine porte-conteneurs qu'il va y avoir une évolution puisque on devrait passer, de manière théorique, de 6 à 14 navires, et donc sur l'évolution des 8 navires porte-conteneurs il y a 4 navires-mères, donc 4 navires de grosse dimension, de 6 500 EVP et 4 autres navires qui se rapprocheraient plutôt de la taille des navires que nous avons aujourd'hui donc on n'a pas non plus une explosion du trafic maritime dans le chenal ce qui pourrait avoir des conséquences, en termes de trafic c'est toujours impressionnant mais en termes de rotation des navires on arrive sur des évolutions qui semblent tout à fait maîtrisables.

Mme Sita Narayanan :

Dans le cadre de nos études sur le cadre de vie on a fait faire une étude sur le trafic routier, on voulait avoir des réponses à trois questions :

1/ Quelle est la part de responsabilité du PAG dans le trafic routier, surtout dans Jarry ? Nous avons fait faire des comptages, résultats :

- * 5% du trafic routier dans Jarry est directement lié à l'activité du port**
- * 60% des camions, des poids-lourds qui sortent du PAG restent dans Jarry, le trafic de poids-lourds reste cantonné en grande majorité dans Jarry**

2/ Les chantiers qu'on a pu avoir sur le port ces dernières années ont-ils eu un impact sur le trafic routier ? Notamment la construction du 3^{ème} entrepôt, la phase de pré-chargement de la plateforme ont généré un nombre important de camions pendant le chantier.

Est-ce que ces travaux ont eu un impact sur le trafic ? Non, pas vraiment.

Ce qui a été démontré en partenariat avec Routes de Guadeloupe c'est que quand il y avait congestion c'était en dehors des heures de pointe régulières et sur des voies qui ne sont d'habitude pas congestionnées, donc l'influence a été minime.

3/ C'était de modéliser, savoir dans le cadre du projet quel sera l'impact du projet sur le trafic routier.

Cela s'est fait encore en partenariat avec Routes de Guadeloupe en utilisant leur comptage, en intégrant les travaux prévus sur le réseau routier, et là encore en phase d'exploitation et donc après la construction du terminal : pas d'influence notable. On estime à 1% le trafic supplémentaire généré par le projet. Par contre pendant la phase chantier on aura une phase

délicate parce qu'il y aura quand même un certain nombre de camions qui vont devoir alimenter le chantier.

La première chose est de savoir si la carrière de Deshaies sera capable de nous approvisionner totalement en matériaux, les conclusions ne sont pas encore connues.

Et on a plusieurs pistes de réflexion, déjà le transport par voie maritime des matériaux pour désengorger les voies routières ou l'importation de matériaux.

M. Carmes :

Il y avait une dernière question sur les résultats de l'appel à projet. Là ce sera très difficile de pouvoir répondre puisque les éléments aujourd'hui sont confidentiels puisque c'est en cours, et d'ailleurs l'analyse même sera réalisée après le débat public pour éviter que cet aspect puisse perturber les discussions.

Au niveau des tutelles les résultats nous permettent de maintenir le débat public puisque les tutelles nous avaient imposé de réaliser cet appel à projet avant le débat public, donc à partir du moment où aujourd'hui on a été autorisés à poursuivre c'est qu'il y a des offres.

Pour revenir à l'opérateur historique, oui il est en situation de monopole, oui il est vrai que la situation de créer un nouveau terminal nous apporte la possibilité avec cet environnement Canal Panama etc. d'ouvrir à la concurrence. C'est une opportunité exceptionnelle sur laquelle on espère que notre opérateur historique va se défendre et faire une belle proposition, mais on peut à travers ce type de démarche ouvrir à la concurrence et avoir peut-être deux opérateurs à un moment donné, comme l'opérateur historique à un moment donné peut l'emporter et rester comme seul opérateur sur le terminal. Mais on a une démarche d'appel à projet tout à fait officielle qui a été lancée et sur lequel tout opérateur pouvait répondre sur un modèle assez standardisé au niveau des ports maritimes.

M. Degras :

Je vous remercie M. Carmes, nous allons passer à une autre série de questions.

Si des personnes souhaitent poser des questions par écrit les hôtesse sont à votre disposition pour vous donner des papiers, ces questions nous seront remises et traitées par la suite, vous aurez la réponse sur le site internet.

Félix Lurel, environnement, pour des questions liées à ce thème ainsi que dans votre excellente présentation, il est fait état de différents enjeux liés à ce projet. Le projet prévoit notamment des dragages.

A-t-on une idée de la qualité ou de la nature des sédiments qui seront dragués et du sort qui leur sera réservé, eu égard bien sûr à leur qualité physicochimique.

Toujours en lien avec le chenal et des conséquences attendues du trafic, est-ce qu'on a pu étudier ou mettre en évidence un lien, bien entendu par rapport au projet, avec le Grand Cul-de-sac Marin ? Puisqu'il y aura des dragages, est-ce qu'il y aura des modifications au niveau de l'hydraulique ?

Bruno Moulin, psychosociologue :

Vous avez évoqué l'idée que les foyers guadeloupéens auront à supporter 500 euros de perte, de déficit en cas de feederisation, dans le cas où vous auriez à faire face à une contre-argumentation, pourriez-vous donner des précisions concernant ces 500 euros, sur quoi reposent vos calculs, et j'imagine que des acteurs et des partenaires sociaux vont porter la contradiction sur ces questions et vraisemblablement faire une démonstration inverse.

Ça m'intéresserait de savoir quels sont vos calculs pour l'affirmer, M. Martens a parlé de scénario catastrophe, pouvez-vous apporter des précisions sur ce point ?

Rex Rozel, acteur de la communauté portuaire :

Dans l'hypothèse où le projet n'arrive pas à son terme, ce qui ne peut pas être exclu, avez-vous déjà prévu un plan B, notamment pour éliminer le spectre de la feederisation qui apparemment semble avoir marqué les esprits ?

M. Bataille :

Concernant la première question qui soulève la partie nature des sédiments dragués et leurs qualités physicochimiques.

Premièrement on doit draguer ces sédiments dans la baie pour permettre l'accès des grands navires. Aujourd'hui les données existantes montrent qu'ils ne sont pas pollués, on a des analyses qui remontent à 2006 et 2001, il est prévu de compléter ces mesures prochainement. La campagne est prévue sur la fin de l'année, afin de mettre à jour ces données. Aujourd'hui il n'y a pas de craintes à avoir dans la zone du projet, ce n'est pas le cas dans d'autres secteurs de la baie mais dans la zone du projet les sédiments ne sont pas pollués.

Sur le devenir il faut savoir qu'en gros on parle de 5 millions de m³ de matériaux, le port va en valoriser une part importante donc 2 millions pour les ouvrages, pour la construction, pour créer le nouveau terminal, ces matériaux deviennent des fournitures dans le cadre du futur chantier. Les 3 millions restants, du fait de leur qualité, peuvent être gérés en mer dans le cadre de la réglementation sur l'eau, donc là-dessus c'est un enjeu très important pour nous. Il s'agit de définir le site d'immersion, c'est-à-dire où est-ce que je vais mettre ces matériaux en mer, à quel endroit.

Votre question soulève beaucoup d'autres points, c'est vrai qu'il faut choisir cette position, aujourd'hui c'est dans le Petit Cul-de-sac Marin qu'historiquement on a géré nos matériaux de dragage, on pense à la côte de Goyave, à la zone de Petit Bourg, effectivement on a beaucoup d'enjeux

au niveau des cayes, des coraux, des herbiers, il y a une grosse activité de pêche ; donc effectivement il faut choisir un site qui soit suffisamment éloigné des côtes pour qu'il n'y ait pas de retour de ces matériaux parce que concrètement le bateau va aspirer les matériaux, se remplir, vous avez un mélange d'eau et de vase, ça part au large, il y a des clapets qui s'ouvrent, et effectivement c'est repris par le milieu et par des courants. Donc l'enjeu est de définir une bonne position pour être suffisamment éloigné des côtes. Une fois qu'on est suffisamment éloigné ce n'est pas la peine d'aller plus loin car c'est le coût des travaux qui explose, donc il y a une position intelligente à trouver. Là-dessus on a lancé un grand programme d'étude, notamment de connaissance du milieu, certains d'entre vous qui font peut-être du bateau ont remarqué au large de l'épave Ismini pas loin de l'îlet Fortune ou en face de la rivière Goyave il y a deux bouées instrumentées qui ont été mises en place début septembre, ce sont de grosses bouées qui ont la forme d'un DCP (dispositif de concentration de poisson) avec des panneaux solaires dessus, ce sont des bouées qui permettent d'acquérir des données sur la qualité des eaux, sur les courants et donc qui vont nous permettre de comprendre le fonctionnement de la zone. Nous avons mis en place ces éléments en partenariat avec les services de l'Etat et des scientifiques notamment l'Ifremer, afin de connaître le milieu. Cette connaissance nous permettra de choisir objectivement la meilleure position pour le site d'immersion, et ceci est également adossé notamment à nos dragages d'entretien qui vont avoir lieu à la fin de l'année et à une opération test, on va faire également énormément de mesures autour du bateau pour comprendre le fonctionnement, le devenir de ces sédiments, donc afin de faire un choix objectif et pertinent.

Deuxième point : la question de la modification hydraulique. Je pense que votre question soulevait le transfert entre le Petit Cul-de-sac Marin et le Grand Cul-de-sac Marin, il se fait au niveau de la Rivière Salée, dans la partie nord de la baie, c'est un point très important pour nous effectivement dans le cadre du projet.

Le but est de connaître le courant du milieu, on a mis en place 4 courantomètres, c'est un appareil qui mesure la vitesse et la direction du courant. On en a mis au large dans le Petit Cul-de-sac Marin, quasiment au niveau des dernières bouées du chenal, il y en a un en entrée de baie, un juste à l'entrée de la Rivière Salée, et un de l'autre côté dans le Grand Cul-de-sac Marin. Il y a eu deux périodes de mesure, janvier et juin, deux fois un mois, qui nous ont permis d'acquérir beaucoup de données sur le fonctionnement hydraulique, et à partir de là on est à même de développer un modèle numérique, une maquette numérique de la baie et de son fonctionnement, et de reproduire l'hydraulique existante et après d'y insérer le projet et de faire des comparatifs avec et sans projet, donc de voir

effectivement est-ce que j'ai un effet sur les courants. Les mesures qui ont été effectuées sur l'ensemble des courantomètres, excepté celui installé en entrée de Rivière Salée, on a des courants très faibles de l'ordre de 0,3 mètre/seconde, on arrive jusqu'à des valeurs de 0,6 mètre/seconde dans l'engainement de la Rivière Salée mais qui restent toutefois des valeurs faibles. Les premiers résultats de la modélisation qu'on a eue la semaine dernière montrent que sur une situation usuelle, sur des conditions climatiques classiques il n'y a pas de modifications dans la partie nord de la baie. Il y a des légères accélérations, légères augmentations du courant, de quelques centimètres/secondes, c'est à la limite du perceptible au niveau de la presqu'île à Mont-Roux, l'endroit où on a élargi un peu la passe là il se passe des choses, par contre dans la partie nord de la baie il n'y a pas de modification induite par le projet lorsqu'on fait un comparatif entre maintenant et plus tard avec le projet.

Il y avait une deuxième question sur la feederisation, à savoir comment on avait le détail de calcul de ces 50 millions d'euros. Tout simplement à partir du moment où le navire va décharger sur un autre terminal il y a une double manutention, on l'avait chiffrée, aux dires d'experts, à 92 euros la manutention par conteneur et après on a le transport maritime sur le second navire pour rejoindre, du hub de transbordement la destination finale, j'avais les chiffres et il faut que je vérifie ces éléments, on était à 191 euros du conteneur ce qui nous amenait sur 283 euros, conséquence de cette feederisation par conteneur. On était partis sur un nombre de conteneurs de 160 000 EVP, ce qui nous amène à peu près à 50 millions d'euros, donc le chiffre est assez mathématique, à partir du moment où un navire ne peut plus venir directement il est obligé de passer par un nouveau pour décharger la marchandise, d'où manutention, d'où transport maritime et donc voilà le détail des chiffres.

Pour ce qui est du plan B, aujourd'hui ce qu'on est en train de regarder de manière très, très précise, c'est les quais du terminal actuel et notamment les quais 12 et 13, pour regarder au niveau des fondations, je vous ai annoncé sur l'ensemble des quais tout à l'heure 12 mètres de fondation, on peut effectivement peut-être légèrement gagner jusqu'à 50 cm en draguant sur ces zones pour peut-être gagner quelques années, sachant que par rapport à ça il faut vérifier également par rapport à la catégorie de navires, si on arrive à des catégories de navires plus importants quelle est la résistance des quais, il y a également des études qui sont en train de s'ajuster par rapport à ça. Il est vrai que cette solution de plan B c'est uniquement de gagner quelques années pour relancer de nouveau ce projet. La seule différence qu'on a aujourd'hui sur cette situation c'est que malheureusement le Canal de Panama et l'opportunité que représente cette

ouverture de 3^{ème} jeu d'écluse va se présenter à nous une seule fois, et si on se représente une deuxième fois dans dix ans je ne suis pas persuadé qu'on n'arrive pas un peu trop tard.

M. Degras :

On va passer à une autre série de questions.

Je suis Henri Yoyotte. Comme le docteur Lozio vous l'a dit, nous sommes venus pour acquérir un peu des informations pour pouvoir les formuler à nos auditeurs et à nos amis. Nous sommes accompagnés de nos collaboratrices Marie-Claire Joblon et Josiane Manikan.

On comprend bien qu'il y aura un impact sur l'écosystème, personne ne dit le contraire, on dit qu'il faut moderniser parce qu'il y aura des complications dans l'acheminement des containers par rapport aux bateaux qui vont s'agrandir. Or je suis en train de me poser la question : est-ce que le jeu en vaut la chandelle compte tenu de la petitesse de notre pays et de la fragilité de notre environnement. Je n'ai pas assez d'informations aujourd'hui sur ces critères d'impact sur l'environnement, dans les dossiers que vous avez donnés d'ailleurs on les a eus très tard, on n'a pas encore pu les consulter, mais je pense que sur ce domaine compte tenu de la petitesse de notre archipel la décision qui a été prise est un peu dangereuse ; et puis nous sommes un département région, on nous fait des menaces comme quoi on n'aura pas à manger, les bateaux ne vont pas venir, tout ça, moi je crois qu'on doit être confiant puisqu'on appartient à une grande puissance qui doit nous donner à manger, qui doit faire venir les containers, on ne peut pas mettre en péril notre écosystème, notre vie, parce que on nous dit que si on ne se met pas aux normes les bateaux vont faire des détours, ou ne pas faire ceci, je pense que c'est léger. Il y a ceux qui vont tirer leur épingle du jeu mais je pense que notre archipel va changer. Et puis on va transformer la vie du pays alors que dans le pays lui-même a beaucoup de difficultés qui ne sont pas encore réglées, problèmes d'électricité, problèmes d'eau, qui découlent là aussi des moyens financiers. On n'a pas encore vu le montant exact de la participation de la région, d'ailleurs on regrette que l'on débâte d'un sujet, un projet qui est à l'étude depuis trois ans si ce n'est pas plus, on nous dit que la région va apporter dans un pot commun Etat+région+Europe un montant qui sera de 30%, à peu près 48 millions, dites-nous combien la région a décidé de mettre dans ce pot commun, parce que si on se précipite à apporter des sommes qu'on n'a peut-être pas puisqu'on me dit qu'il n'y a pas d'argent, on nous fait des augmentations de taxes, des augmentations de tout, on nous dit qu'il n'y a pas d'argent dans la région et puis pour le port autonome on nous dit que, combien de millions ça va faire pour la région ? On attend depuis dix ans de consolider nos bâtiments publics, on n'a pas d'argent pour arranger les tuyauteries d'eau à Port-Louis. Je ne comprends pas, il y a quelque chose qui ne va pas, alors je dis que nous les citoyens nous avons le droit de nous inquiéter un petit peu de l'avenir parce que

ce que beaucoup les containers vont circuler, on sera le hub le ceci, le gros port d'éclatement et tout, mais si à l'intérieur du pays on a utilisé l'argent pour faire fonctionner les containers alors que la France aurait dû se servir de la collectivité territoriale pour faire venir les containers pour nous donner à manger si on en avait besoin, alors je dis attention on est en train de jouer avec le feu.

Bruno Moulin :

Ma question est simple et assez technique, de base, est-ce que j'ai bien compris que sur la nouvelle plateforme les bateaux n'accosteront que sur le quai du nord, et qu'à l'est et au sud il n'y aura rien ? Est-ce que c'est bien ça ?

Eric Kalsi, représentant le Centre commercial et Galeries de Houelbourg :

Est-ce que hormis le côté transbordement vous avez pensé dans le côté économique à une éventualité à l'instar de la zone de Colón au Panama où grâce aux flux des bateaux, puisqu'ils ont un flux plus important que le nôtre mais ils ont pu développer tout autour de ce Canal une zone franche qui a développé énormément de commerces, qui a généré beaucoup d'influx financiers, et aussi développé un aspect touristique puisque la zone étant franche elle a attiré beaucoup de croisiéristes et pourtant, pour ceux qui connaissent le Panama, il n'y a pas de belles plages comme chez nous, donc ça pourrait être une alternative. Est-ce qu'à part l'aspect uniquement hub, dans nos têtes pour l'instant on a l'impression que des gros bateaux viendront juste échanger les containers pour repartir vers l'Europe, parce que ce qui a été fait à Colón c'est vraiment un développement sur la zone, puisque je vois qu'on a la ZCI chez nous qui est une zone franche mais qui est très petite, on rentre et on sort un peu sans contrôle mais enfin ça c'est un aspect, avez-vous pensé à ce volet ?

M. Carmes :

Sur la partie impact du projet sur la Guadeloupe, sur les trois aspects, le port ne va pas solutionner tous les problèmes, on essaie d'apporter des solutions de développement économique et c'est vrai qu'on a toujours entendu les problématiques qu'on rencontre tous, effectivement le coût de la vie, problèmes de prix, les problèmes d'emplois qui sont toujours cités, le fort taux de chômage, et puis cette forte dépendance de la Guadeloupe par rapport à la métropole. Je pense qu'aujourd'hui ne serait-ce que sur ces trois aspects on essaie d'apporter des solutions. Je ne dis pas qu'elles sont miraculeuses mais à partir du moment où on essaie d'apporter des possibilités de baisser déjà le coût de transport à l'unité transportée en termes de conteneurs ça peut être une solution intéressante, à partir du moment où on va créer de l'activité, créer de l'emploi, je pense que c'est quelque chose d'intéressant, ou dès que l'on offre la possibilité demain de faire de l'exportation et donner des opportunités aux entreprises pour créer des nouvelles activités et créer de l'emploi, nous estimons que c'est quelque

chose d'aussi intéressant, maintenant il est vrai qu'il y a bon nombre d'autres problèmes. Le port ne peut pas se positionner sur l'ensemble des problématiques. En ce qui concerne le financement je précise que pour l'instant ce ne sont que des simulations, c'est aussi la raison pour laquelle il faut aller en débat public avec un projet qui n'est pas encore ficelé, il y a encore bon nombre d'incertitudes. Il y a encore bon nombre d'adaptions qui peuvent être réalisées, et notamment sur le financement aujourd'hui, on commence notamment à travailler, on a eu plutôt des intentions de la région qui finançait le projet. Mais si le projet se passe dans trois ans est-ce que les fonds seront là, ce n'est absolument pas une certitude donc tout dépend effectivement aussi du fait que nous ayons ou pas du retard. Il y a beaucoup d'éléments qu'on n'a pas aujourd'hui notamment qui garantisse ce type de financement. M. Martens nous a annoncé dernièrement que l'Etat annonçait que pour sa part, logiquement il devrait l'assurer. Aujourd'hui on travaille de manière plus précise sur les fonds européens avec également une difficulté aujourd'hui puisque notre projet est à cheval sur deux programmes, mais on arrivera de toute façon en fin de programme et aujourd'hui il n'a pas été inscrit de manière officielle. On serait plutôt sur le nouveau programme sur lequel on ne connaît pas encore la détermination des fonds. Donc c'est clair qu'il y a encore beaucoup d'incertitudes, sur le modèle financier. Je peux vous dire que nos tutelles l'ont fait tourner pour voir les pires simulations. On a aussi rayé la phase 2 d'un tel projet et qu'on est en train de réfléchir à descendre un peu le projet, c'est tout le travail du service ingénierie aujourd'hui, on va descendre la surface terre-plein pour arriver plutôt sur un projet de 110, 120 millions.

Mme Sita Narayanan :

Juste un petit point sur le déroulé du projet. Normalement après le débat public, si on décide de poursuivre le projet il y aura une étude d'impact en bonne et due forme, très poussée, c'est la procédure normale, ceci dit nous avons vraiment pris les devants avec les techniciens de l'environnement, les nombreuses études sur le cadre de vie, nous avons une étude en cours sur la connaissance des biocénoses de la côte de Goyave, sur l'évaluation des biocénoses précise au niveau de l'îlet Cochons, donc nous avons quand même pris les devants concernant l'étude d'impact pour apporter le plus d'éléments pour le débat.

Concernant le projet, les deux zones directement impactées sont les herbiers au niveau du Banc Provençal où devrait se situer le nouveau terminal et une part de récifs sous-marins au niveau de l'îlet Cochons qui devront être cassés pour élargir la passe d'entrée.

On attend beaucoup du débat notamment sur les propositions de mesures compensatoires qui vont être validées pendant l'étude d'impact par les scientifiques, par les services de l'Etat qui vont instruire le dossier.

Notre ambition c'est d'avoir des mesures de réduction et de compensation fortes, le but c'est d'aller même au-delà de la compensation un pour un, c'est travailler sur des mesures de compensations innovantes et efficaces surtout. Donc on peut déjà penser à des déplacements de récifs ou d'herbiers, des nurseries donc du bouturage et de l'élevage d'herbiers et de coraux également et puis enfin sur des programmes d'innovation, on peut citer par exemple le projet pilote de récifs artificiels sur lequel on travaille déjà avec le Comité des pêches et EDF.

M. Carmes :

En ce qui concerne l'organisation du terminal, l'appel à projet, un nouveau terminal plus le quai 14, votre question est qu'est-ce qu'on va faire des quais 12 et 13. Sur cet aspect ça va dépendre de l'appel à projet, ça va dépendre des réponses, soit on a demain une concurrence au niveau de l'exploitation des terminaux et là on se retrouve soit avec un nouvel opérateur soit l'opérateur historique ou on se retrouve avec deux opérateurs qui se répartissent l'un sur un nouveau terminal avec le quai 14 et avec notre opérateur sur le quai actuel, donc là évidemment se pose la question comment les deux opérateurs vont tenir la concurrence. Un opérateur qui aura un courant d'eau plus important et l'autre qui aura un tirant d'eau moins important mais qui aura peut-être moins investi, il y a toutes ces discussions par rapport à ces éléments. Si on se retrouve avec l'opérateur historique qui emporte l'appel à projet, peut se poser la question à un moment donné est-ce que les quais 12 et 13 seront totalement utilisés. Il est clair que lorsqu'on avait commencé à travailler sur ce projet de terminal à conteneurs on travaillait également sur un terminal à conteneurs multi vrac parce que vous savez que de toute façon de manière générale, nous avons des problèmes d'espace sur Jarry et dans la circonscription du port. Ce projet de terminal multi vrac a été reporté parce qu'on ne pouvait pas de toute façon mener de front financièrement les deux projets et surtout on a eu des mauvaises surprises sur un projet qu'on avait initialement chiffré à 50 millions d'euros qui s'est retrouvé déjà à 70 millions d'euros compte tenu des problématiques de sol, et aujourd'hui pour compenser le retrait ou en tout cas le report d'un éventuel terminal multi vrac c'est aujourd'hui d'utiliser un linéaire de quai pour notamment faire de l'activité vrac qui est aujourd'hui réalisé sur Bergevin, notamment l'activité ferraille qui va passer sur Jarry. On travaille notamment avec la CTM et aujourd'hui avec l'extension du Moule ils ont doublé l'import de charbon, et la question se pose est-ce que leurs structures sont suffisantes ou est-ce qu'il ne serait pas bon d'avoir peut-être une manutention sur un

autre principe et notamment sur le terminal actuel de Jarry, donc on n'a pas d'inquiétude logiquement sur l'utilisation de l'ensemble des quais.

Autre intervenant :

Pour ce qui est de la question relative à la zone franche, comme vous le dites si bien Colón s'est bien développé avec sa zone franche. Il faut savoir que la zone franche c'est un outil de développement à l'échelle du territoire et ça permet donc la création d'activité et d'emplois, que ce soit des emplois directs ou des emplois indirects. Ce qu'il est nécessaire d'avoir pour qu'une zone franche puisse fonctionner de façon optimale c'est un maillage de liaisons maritimes, la ZCI dont vous avez parlé et qui existe depuis une vingtaine d'années n'a pas fonctionné comme on l'aurait souhaité au départ, quelques raisons peuvent l'expliquer : le niveau d'exportation de nos produits est insuffisant compte tenu du petit marché qui est le nôtre, ça ne nous permet pas de faire des économies d'échelles donc produire plus à moindre coût. C'est un inconvénient et un frein qui a bloqué le développement de la ZCI. Il faut savoir aussi que de la même façon que les liaisons maritimes sont importantes on ne les a pas aujourd'hui. Elles ne sont quasiment qu'avec l'Europe, quelques liaisons avec les pays de la Caraïbe, très peu, mais pour pouvoir réexporter nos produits vers d'autres marchés nouveaux on n'a pas cette possibilité aujourd'hui.

M. Degras :

Une autre série de questions.

Hugues de Grandmaison, je suis gérant de société dans le domaine nautique :

Dans votre présentation M. Carmes vous avez parlé de projet de marina ou de pôle nautique sur le Morne Savon et la Pointe à Donne, qu'est-ce qu'il en est, et quelle part avez-vous prévu de laisser à l'initiative privée au niveau de ces marinas, comment se positionner, qui rencontrer, comment ça se passe ? Ce sont des projets qui peuvent peut-être aller beaucoup plus vite que le gros port et qui sont à taille humaine pour l'instant.

Philippe Verdol, je suis économiste à l'UAG :

J'aimerais avoir quelques précisions. Vous avez dit qu'un tel projet permet d'éviter un scénario catastrophe du fait de la feederisation par exemple, éviter que la feederisation intervienne, mais en positif, mais si on n'évoque pas le coût qu'on aurait à payer en cas de feederisation en positif quel serait le gain potentiel pour le consommateur ? Est-ce que vous avez des études là-dessus ? J'ai vu qu'il y avait quelques références à des études économiques.

Quelles marges pour les importateurs et commerçants ? Toujours en positif.

Et je n'ai pas compris la réponse pour la Martinique. Vous avez évacué la question un peu rapidement. Vous avez dit la Martinique a 14 mètres de tirant

d'eau, nous avons 12 mètres de tirant d'eau, elle n'est pas dans la même configuration que nous aujourd'hui, mais encore ?

Autre interlocuteur :

Je voudrais apporter quelques précisions, j'étais comptable du Port Autonome lorsqu'à la fin des années 70 s'est posée la question de la containerisation de banane, et on retrouve à peu près aujourd'hui les mêmes questions, par exemple le problème de la houle, pourquoi avoir fait la containerisation de la banane à Pointe-à-Pitre et pas à Basse-Terre qui était le port duquel partaient les bananes, parce que la houle est gênante, et elle est gênante parce que quand un portiqueur doit descendre un portique dans un bateau il a un très faible espace, il faut donc que le bateau ne bouge pas, c'est pour ça que le site de Pointe-à-Pitre est le seul qui convient en Guadeloupe, et à l'époque le problème de la containerisation nous avait été imposé par la CGM qui avait changé ses bateaux et il fallait donc absolument containeriser. Aujourd'hui nous ne sommes plus dans la même problématique, c'est-à-dire que ça ne nous est pas rendu obligatoire, mais sur les questions d'environnement tous les problèmes qui se sont posés à la fin des années 70 se reposent, ils ont été résolus, tout s'est bien passé et il me semble qu'il est absolument indispensable que le port autonome avance, simplement qu'il se modernise peut-être en limitant les dépenses le plus possible parce qu'il y aura besoin aussi des fonds européens pour d'autres activités en Guadeloupe. Et enfin je voudrais poser une question sur le problème de l'opérateur. Vous indiquez dans votre document que l'opérateur va s'occuper de l'outillage, or le problème des entrées au port est excessivement important d'un côté social, est-ce que l'opérateur aura la mainmise sur les portiques ? Est-ce qu'il y aura donc risque de conflit avec les portiqueurs actuels du Port Autonome parce que là se situe une possibilité, on l'a déjà vu, ça s'est déjà produit, de bloquer complètement la Guadeloupe par une grève de 4 ou 5 personnes.

M. Carmes :

Concernant la question sur le projet nautique sur Morne à Savon, c'est un projet où il y a deux cales de mise à l'eau, une cale qui sera destinée au grand public pour les petites embarcations et par contre il y aura un appel à projet qui sera réalisé pour la gestion de ce site puisque le port réalisera les accès terrestres, la mise aux normes d'une cale qui existe notamment pour la mise à l'eau, une cale suffisamment large pour qu'on puisse faire ce type de manutention avec la plus grande sécurité. Par contre ce qui peut intéresser les professionnels après c'est qu'on va avoir à peu près 2 hectares qu'on va mettre à disposition sur un site qui a déjà été quelque peu aménagé et sur lequel on va amener des accès terrestres, on va amener les réseaux et faire un petit lotissement, il faut qu'on regarde quelles sont les surfaces qui sont nécessaires pour que les opérateurs puissent s'implanter, on est en train de consulter une maîtrise d'œuvre. Cet appel à projet est

réalisable, d'ici neuf mois. On avait fait une réunion au port avec les professionnels du nautisme, on n'avait pas dû informer l'ensemble de la filière mais on a vu pas mal de monde et de toute façon on fera une présentation avant l'appel à projet pour redéfinir les conditions pour se positionner notamment au niveau du lotissement ce qui à mon avis vous concernera davantage.

Concernant le projet Pointe à Donne aujourd'hui on a des anneaux pour des navires déjà positionnés. Il y a un projet d'un opérateur privé qui souhaiterait continuer et développer ce type d'activité avec à peu près 200 anneaux, cet opérateur privé aurait en plus des surfaces terrestres dont il est propriétaire derrière pour faire des aménagements complémentaires, par contre le plan d'eau c'est chez nous. Donc pour l'instant on lui a demandé par rapport à ses activités qui existent de nous donner son projet de développement avec évidemment toutes les contraintes de respect des normes environnementales et réglementaires qu'il se doit de respecter. Evidemment par rapport à ça il y aura des investissements qui seront réalisés par un opérateur privé. Par contre sur Morne à Savon c'est d'abord le port qui va initier ces investissements mais on va mettre à disposition une surface pour que les opérateurs privés puissent construire leurs projets.

Sur l'impact socioéconomique, les impacts sur la feederisation, c'est également des choses que nos tutelles nous ont fortement demandé puisque pour l'impact de feederisation on vous a dit tout à l'heure qu'on avait un taux de rentabilité socioéconomique qui a été calculé en 2009 de 23,4-23,9%, la feederisation joue à peu près pour la moitié, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, il y a eu beaucoup de discussions par rapport à ça. Si vous enlevez la feederisation vous vous retrouvez déjà avec un impact socioéconomique on ne peut pas dire moins intéressant mais qui reste quand même à 13%. Si je dois faire le lien avec la Martinique, elle motive son projet avec un impact socioéconomique de 13%. Donc nous en enlevant la feederisation on les a déjà et on estime aujourd'hui que réellement on n'a pas intégré le véritable impact du projet, on a parlé de cet aspect exportation sur lequel on n'a pas encore de données assez fiables, et c'est aussi à l'issue du débat public que peut ressortir les idées et vos commentaires par rapport à ça. Mais sur l'impact socioéconomique à la fois vous enlevez la feederisation et vous arrivez quand même à un taux intéressant sur lequel on pourra vous donner des informations sur le mode de calcul. Il n'y a absolument aucun secret par rapport à ça, et d'un autre côté on est certains qu'il y a des éléments qu'on n'avait pas intégrés aujourd'hui par rapport à ces filières liées à l'exportation qui peuvent avoir un impact extrêmement important. Pour la Martinique il nous est aujourd'hui très difficile de vous répondre, il y a des discussions politiques d'un projet par rapport à l'autre, et nous

aujourd'hui on essaie d'avancer le plus professionnellement possible. Ça fait deux ans et demi qu'on mène des études les plus sérieuses, ça fait deux ans qu'on a commencé cette consultation avec différentes associations, sur deux ans on a dû rencontrer 600 personnes, 50 entités, on a fait 20 réunions durant lesquelles on a débattu, on a présenté notre projet, on a ouvert nos études, on s'est laissé critiqué, évidemment pour essayer de les adapter, de voir ce qui manquait. Monsieur tout à l'heure parlait d'argent et c'est vrai qu'il faut faire attention lorsqu'on sort des chiffres, ça peut parfois choquer mais c'est pour vous dire la hauteur de l'investissement du port, on a investi 2 millions d'euros au niveau des études qui sont des études tout ce qu'il y a de plus réglementaire.

Aujourd'hui la Martinique sort un projet, je ne sais pas comment ils l'ont chiffré. M. Bataille lorsqu'il a établi ses critères pris sur notre projet ça a été vite fait, on a regardé, on n'arrivait non plus sur un projet de 57 millions et déjà on arrivait à 90 millions d'euros, on s'est dit comment on est arrivé avec un projet de 57 millions donc on a l'impression qu'il y a beaucoup d'effets d'annonce mais après comment effectivement critiquer qu'une île souhaite se positionner sur un tel projet c'est assez difficile.

Par contre ce qu'il faut savoir pour l'avenir, c'est qu'aujourd'hui on a des fonctionnements différents entre les ports, nous sommes un établissement public, on a des coopérations importantes avec les autres établissements publics, demain la Martinique sera également un établissement public puisqu'ils vont changer de statut, ça veut dire que les directeurs auront les mêmes tutelles et à partir de là des mêmes directives pour peut-être travailler de manière commune sur des projets de développement communs, et je pense qu'effectivement on arrivera peut-être moins à ce type de concurrence de projet qui ne font pas avancer. Comme vous dites effectivement il faut faire attention aux dépenses qui peuvent parfois être inutiles mais par contre on ne peut pas reprocher la modernisation des installations. Ce que souhaite également faire la Martinique, mais ils n'ont pas cette urgence qui est la nôtre par rapport au tirant d'eau.

Sur l'outillage, que ce soit la manutention horizontale, verticale, il y a eu déjà pas mal de discussions, que ce soit avec notre personnel au niveau des portiqueurs ou le personnel docker, on a toujours mis les choses au plus clair possible. Aujourd'hui l'opérateur qui exploitera sur le nouveau terminal va investir dans son propre outillage et donc va recruter ses propres portiqueurs. Mais ce qu'il faut savoir aussi c'est qu'aujourd'hui dans le cadre de la réforme des ports on est concernés, nous, aujourd'hui par la réforme de la gouvernance, ce qui ne va pas changer grand-chose au niveau du Port Autonome parce qu'on est déjà un établissement public, on va devenir un grand port maritime, on ne va plus avoir un conseil d'administration, on va avoir un conseil de surveillance, un directoire et un

comité de développement. Par contre pour des entités comme la Martinique ce ne sera plus sous gestion Chambre de Commerce donc ça peut être une certaine révolution, un impact extrêmement important. Peut-être que dans les prochaines années on pourrait avoir aussi ce qu'on connait les ports de métropole, c'est-à-dire la réforme de la manutention, les choses ne concernent pas aujourd'hui la réforme mais il est tout à fait probable et on a déjà discuté avec les portiques sur ce sujet, c'est quelque chose qui pourrait se faire à un moment donné, avec quand même un gros avantage c'est que la réforme a été assez compliquée à mettre en place en métropole, il y a eu quand même près de deux ans de négociations. Il y a quand même déjà une feuille de route qu'il faut évidemment adapter par rapport au contexte de la Guadeloupe mais il y a quand même des choses qui ont fortement avancé et ce sera dans la discussion. Donc il est possible aussi qu'à terme à un moment donné les portiques seront sous gestion, dans l'intérêt de tous, c'est cette recherche de productivité entre avoir un commandement unique, entre la manutention verticale et la manutention horizontale.

M. Degras :

Une autre série de trois questions.

M. Yoyotte :

C'est assez important, dans la salle il y a des gens qui ont des intérêts présumés ou des intérêts tout court donc chacun défend ses intérêts, nous on veut connaître par rapport à notre archipel l'intérêt pour le citoyen, pour le commun des mortels, ça se pose à un autre niveau, je comprends, ce n'est pas très technique ni très financier, mais c'est aussi une survie puisqu'on est dans cet archipel.

A quel moment on aura toutes les informations pour pouvoir se faire une idée réelle pour que l'on puisse partager le projet avec vous.

Quelqu'un vous a demandé l'impact sur les prix, vous n'avez pas répondu.

Donnez-nous quelques informations et la date à laquelle on aura tous ces documents.

Mme Micheline Atchi

Simplement pour compléter puisque la liste concernant les études a été posée, mais c'est vrai qu'il y a une liste d'études à la fin du document que vous nous avez donné, j'aimerais savoir comment on peut accéder à celles qui sont déjà terminées et comment on aura accès à celles qui sont en cours puisque vous avez parlé d'anticipation, vous avez anticipé sur un certain nombre de choses.

A quel moment, par rapport au débat public, aurons-nous accès à ces documents ?

Vous avez dit plusieurs fois que le port de Martinique va changer de statut, deviendra un établissement public d'Etat comme celui de la Guadeloupe, à quelle période cela va-t-il se produire ?

A plusieurs reprises nous avons parlé de cette concurrence probable entre Martinique et Guadeloupe, ce n'est pas seulement une vision de l'esprit puisque pour ceux qui suivent un peu l'actualité nous avons cru comprendre que le député de la Martinique M. Marie-Jeanne lors des Questions au gouvernement a posé une question au ministre Mme Marie-Luce Penchard laissant un peu insinuer qu'elle voulait plus soutenir, aider le projet de Guadeloupe que celui de Martinique, donc effectivement il y a des réponses courtoises comme celle qui a été faite par M. Letchimi sur une radio mais c'est réel, il y a quelque chose qui se passe et il faudrait quand même que l'on ait, peut-être pas par vous mais par d'autres des réponses sur le fond de la question.

Michèle Montantin, présidente du directoire et directeur général de la CEIBA, qui gère le Cargo Community System sur le port de la Guadeloupe et qui a plusieurs initiatives au niveau caribéen dans le domaine du cabotage et du standard de la supply chain sur les ports.

Effectivement les questions politiques on ne peut pas les éluder, moi je voudrais apporter vraiment une vision que je porte depuis plusieurs années et que j'essaie de partager avec des entrepreneurs de la Martinique, la Chambre de Commerce de la Martinique, le port de la Guadeloupe et aussi des entrepreneurs de la Guadeloupe. Je pense que dans quelques années, et tout de suite en fait, nous avons une urgence, c'est d'avoir une autre vision de la collaboration, de l'alliance, de la stratégie d'alliance entre nos deux ports. Certes, un certain nombre d'élus martiniquais à un certain moment il y a quelques jours ont eu des positionnements agressifs dans la peur d'être considérés comme n'ayant pas droit eux aussi à un projet portuaire. Quoi qu'il en soit, si nous voulons vraiment exister par rapport à la Caraïbe non seulement au niveau d'une forme de leadership mais au niveau de la surface économique et du potentiel de développement de nos ports, non seulement à l'import-export mais aussi dans une stratégie de développement endogène à travers nos zones franches etc., cette stratégie d'alliance doit être conclue. Nous y travaillons, nous sommes un certain nombre d'entrepreneurs guadeloupéens, martiniquais, nous allons véritablement travailler pour que cette alliance se fasse, dans vingt ans, dans trente ans, je pense que si nous réussissons ça sera le hub Guadeloupe-Martinique qui s'appuiera sur cet hinterland qui est Sainte-Lucie, Dominique etc. qui prendra du poids, bien sûr nous resterons concurrents mais cette concurrence jouera sur la capacité des partenaires du port, des salariés du port, et dans les projets évidemment des opérateurs qui viendront ou qui ne viendront pas mais ils viendront parce que nous n'auront pas des grèves sans arrêt, ils viendront parce que nous aurons chacun une vision en commun, moi je milite pour ça et je pense qu'on va très rapidement étant donné la dureté de ce qui est train de se passer au niveau de la crise mondiale et planétaire, cette stratégie d'alliance est vitale pour nous et c'est vers là que nous devons aller.

M. Carmes :

Sur la liste des études, si on était venus avec des certitudes et des choses complètement figées vous auriez dit ce n'est pas la peine de nous consulter c'est déjà trop tard. Aujourd'hui oui effectivement on a encore beaucoup de choses à modifier, à adapter. C'est clair que quand vous lancez ce type de projet vous faites à chaque fois des hypothèses et au fur et à mesure que vous avancez vous enlevez des coefficients d'incertitude. Aujourd'hui on a encore des coefficients d'incertitude, on en aura même le jour où l'opérateur s'installera sur le site, aura investi sur le site, aura investi dans ses grues, dans ses portiques etc... On lui aura demandé de faire 250 000 EVP la première année, quelle sera la situation économique à ce moment-là, moi je ne sais pas, je ne sais pas si vous vous la connaissez à l'horizon 2018, on a prévu 8 millions d'EVP au niveau de la Caraïbe, est-ce que ça sera 8, est-ce que ça sera 10, est-ce que ça sera 6, est-ce qu'une nouvelle crise sera passée entre deux ? Mais par contre je suis d'accord avec vous ça fait beaucoup d'études mais on essaie par ces études à chaque fois d'enlever ce degré d'incertitude pour arriver de plus en plus sur des niveaux de certitude. Car à un moment donné il y a un niveau de prise de risque que prend le Port, et que ça soit dans le domaine financier, les clés de financement ne sont pas bouclées, quel sera le taux d'intérêt de l'emprunt, on va prendre peut-être 90, 100 millions d'euros d'emprunt et quel sera le taux d'intérêt à ce moment-là lorsqu'on lancera l'appel à candidature pour nous faire des propositions dans ce domaine, et là encore il y aura bien évidemment des incertitudes là-dessus.

Sur l'aspect répercussion immédiates des économies d'échelle qui pourront être faites sur le coût de transport logistique, là aussi il peut y avoir des incertitudes. Tout d'abord on vous a parlé de 6 000 EVP, est-ce que ce sera 5 000, 7 000, il peut y avoir des incertitudes là-dessus. Et l'élément qui est aussi compliqué c'est quelle sera la répercussion de l'opérateur, si l'opérateur fait des économies d'échelle est-ce qu'il va les répercuter à 100% ? Je suis d'accord avec vous que là-dessus il y a un niveau d'incertitude sur lequel il faudra être vigilant, là on sort du domaine de compétence du Port parce qu'on ne peut pas se mêler de fonctionnement complètement privé, est-ce qu'il peut y avoir des moyens de contrôle par rapport à ça je ne sais pas et c'est un niveau d'incertitude qui est extrêmement important parce que tout ce qui serait fait pourrait être annihilé par un opérateur qui profiterait plutôt pour augmenter sa marge, c'est un des risques.

Les études ont les a mises sur le site internet pour celles qui existent, une fois le débat public terminé je ne vois pas d'inconvénient à vous transmettre des éléments d'étude sur demande, à partir du moment où elles non pas un rôle, pas de confidentialité, mais lié à l'entreprise, bien évidemment s'il y a des éléments financiers ou d'études de marché qui ont une influence par

rapport aux opérateurs d'un appel à projet ça sera difficile mais depuis le départ on a joué dans ce créneau qui est de ne rien cacher donc..

Excusez-nous pour l'état initial de l'environnement, on l'a mis mais un peu tardivement sur le site, on s'en est aperçu récemment mais on va vous donner les éléments.

Sur la Martinique pour rebondir sur ce que disait Mme Montantin aujourd'hui on est sur des déclarations politiques, on a eu la même déclaration mais écrite pour pouvoir poursuivre, mais de manière officielle de notre ministre de l'Outre-mer, soutenant le projet, nous autorisant à saisir la commission nationale débat public et nous autorisant à lancer l'appel à projet, considérant que c'était un projet de développement économique majeur pour la Guadeloupe, mais évidemment qu'il faudrait à l'avenir une collaboration beaucoup plus importante des projets, je suis persuadé que dans le cadre de l'évolution des statuts ça va être beaucoup plus facile.

M. Degras :

Une autre série de questions.

Gabriel Joyeux, je suis officier de Marine marchande :

Ma question serait plus d'ordre technique, j'ai vu qu'il y avait trois critères proposés, sur quel base ce critère sera-t-il effectué ?

Au niveau du chenal extérieur, est-ce que ce sera le chenal existant qui sera dragué ou est-ce qu'il y aura un nouveau chenal qui sera mis en place ?

M....

Sur l'aspect écologique, je rappelle que dans l'histoire le bras de sable qui existe entre l'îlet Boissard et l'îlet Cochons n'existait pas il y a trente-cinq ans, c'est certainement dû aux évolutions du port de Jarry, sur les effets de flux, de marées, je ne suis pas un scientifique mais cette zone-là ne sera-t-elle pas fragilisée demain matin principalement en cas de houle cyclonique, vous dites que c'est un attrait qui va protéger le port de Jarry mais je suis perplexe.

Concernant le chenal il va y avoir une ouverture donc fracture de la barrière de récifs actuelle. Dans les recherches biologiques ne pourrait-on pas imaginer de développer plus cette barrière de récifs derrière l'îlet Cochons qui est déjà une zone relativement protégée où il n'y a pas de circulation de bateaux hormis des pêcheurs, et d'en faire un vivier de recherche pour protéger toute la zone y compris jusqu'à Arnouville et Jarry derrière.

Mme Micheline Atchi

Pour continuer sur l'îlet Cochons le constat que j'ai fait personnellement c'est que l'îlet est en train de se dégrader sur sa partie est, et lors des travaux de

dragage, Mme Narayanan est-ce qu'il a été prévu techniquement d'installer des espèces de barrières de contention de manière à ce qu'il n'y ait pas une dégradation trop rapide de l'îlet et des contours mêmes du territoire physique de la Guadeloupe parce que lors de la marée qu'on le veuille ou pas les marées ne sont pas importantes mais il y a quand même une incidence de la mer et aussi des houles, même si les houles ne sont pas fortes, les clapots ça agresse et inévitablement il y a des risques de dégradation tant pour la flore que la faune.

M. Carmes :

Sur la première question qui soulève la question des variantes et du chenal extérieur, il y avait une première solution de base qui était proposée avec 350 mètres de quai et 25 hectares, quand on regarde la darse, page 41, il y a déjà une certaine ouverture de l'angle de quai. Après sur les autres variantes possibles on peut se dire celle-là. Un monsieur disait tout à l'heure qu'il faut penser à l'avenir et à ceux qui viendront après nous dans trente ans, quarante ans, cinquante ans, qui vont peut-être prolonger ces quais, dans l'état actuel on peut aller jusqu'à 700 mètres de quai mais on peut se dire que nous dans l'avenir on a envie d'aller sur des profondeurs de quai plus longues d'où la variante avec une ouverture de quai maximale qui est la variante 1 qui permet d'aller jusqu'à 900 mètres de quai, on remarque qu'elle remonte un peu également sur la pointe de Jarry donc elle permet d'économiser un peu de remblais en mer par contre elle s'ouvre donc elle se rapproche également des îlets ceinturant la baie. C'est celle qui permet d'avoir le plus grand linéaire de quai en continu.

L'autre variante c'est une darse en U plus resserrée qui permet de bénéficier au maximum du haut-fond, du band Provençal, qui permet du coup de limiter le banc en remblais car c'est sur la partie nord où vous avez le quai qu'il y a actuellement 1 mètre à 2 mètres d'eau, par contre en partie sud du projet vous avez jusqu'à 7 mètres d'eau donc ça permet de limiter les remblais. Par contre en terme d'extension de quai on est beaucoup plus limité parce qu'assez rapidement vous allez buter contre les accès nautiques, donc vous pourrez étendre au maximum en gros 450 mètres de quai en linéaire en continu. Vous avez éventuellement une possibilité d'extension en double face, vous pourriez avoir un quai au sud et au nord, donc on voit que ce sont des variantes techniques autour du projet initial. Après il y a à la fois les volumes de dragages, les volumes de remblais pour exonder le terrain et aussi se positionner par rapport aux enjeux au sud de la baie, notamment les îlets avec herbiers, coraux, et l'extension du quai qu'on voudrait avoir pour l'avenir.

Sur la partie chenal extérieur, aujourd'hui le chenal tel qu'il est dessiné ne permettra pas de faire rentrer les futurs navires donc il est envisagé un chenal extérieur plus au sud. Quand on regarde les cartes marines il y a

vraiment une marche au niveau du plateau insulaire, vous avez en gros entre 10 et 20 mètres d'eau, il y a une veine où vous avez quasiment 30 mètres d'eau voire 40 mètres d'eau, c'est près de l'épave Ismini et la caye à Dupont donc là il y a une veine qu'on peut prendre et on peut bénéficier aujourd'hui de ses fortes profondeurs pour faire accéder les navires. Il y a une étude qui est conduite actuellement, ce sont des études de trajectographie, c'est par des simulations numériques aujourd'hui et ce sera confirmé après par des simulateurs notamment à Nantes où ils disposent de ça. Vous avez la possibilité de naviguer plus au sud et de vous présenter dans le chenal, effectivement ce sera un chenal sud, la partie balisage des deux chenaux n'est pas encore étudiée pour les bateaux actuels et pour les bateaux plus importants prenant le chenal sud.

Mme Narayanan :

Le petit îlet qui s'est formé entre l'îlet Boissard et l'îlet Cochon s'appelle l'îlet Coquillage, il a été créé après des travaux de dragage dans les années 80, ce sont des matériaux de dragage accumulés là et qui ont été complètement recolonisés, on y trouve de très beaux filaos etc.

Dans l'histoire géologique de la Guadeloupe les îlets se font et se défont, on connaît le même phénomène aujourd'hui à Carette, l'influence humaine a tendance à accentuer la dégradation des îlets.

Concernant la dégradation de l'îlet Cochons les travaux de dragage ne concernent que la partie sous-marine, donc il n'y a pas d'impact sur la partie visuelle, la partie terrestre de l'îlet Cochons.

Concernant la houle cyclonique, il faut savoir que la rade de Pointe-à-Pitre est une zone naturellement protégée contre les houles cycloniques. Aujourd'hui la passe d'entrée est large d'environ 150 mètres, le projet prévoit un élargissement d'environ 90 mètres, on a recréé virtuellement les conditions de passage du cyclone Hugo avec une deuxième simulation avec un passage au sud donc a priori plus défavorable que ce qui est arrivé pendant Hugo. Dans nos simulations la houle a tendance à entrer un peu plus au niveau de la marina mais le nouveau terminal offrirait une protection supplémentaire à l'ouest, du coup il y a très peu d'influence dans la baie, pas de risque supplémentaire d'exposition aux houles avec le projet.

M. Carmes :

Dans la ville de Pointe-à-Pitre il y a un passage entre les deux îlets, vous l'avez soulevé et Sita en a parlé, le futur terminal offrira une protection et un rempart donc c'est vraiment lui qui encaissera une éventuelle houle cyclonique, et si on regarde les niveaux d'eaux c'est clair qu'ils seront moindres, la ville de Pointe-à-Pitre est protégée par le terminal, c'est ce que montrent les simulations effectuées récemment.

Mme Narayanan :

Il y avait une dernière question sur le développement des récifs coralliens. C'est exactement le type de mesure compensatoire qu'on souhaite mettre en place. On a deux études qui sont en cours, elles consistent en des plongées pour bien identifier les zones, la qualité des biocénoses au niveau de l'îlet Cochons et sur toute la Côte de Goyave, c'est vraiment très large, on part de Bananiers et on remonte jusqu'à Petit Havre pour bien identifier sur quelles zones potentiellement on pourrait développer ce genre de projet.

M. Degras :

Une dernière série de questions.

Philippe Verdol, UAG :

Donc le thème du débat de ce soir c'est faut-il ou non construire une plateforme portuaire à Jarry.

Quelques réflexions en forme de questions :

Comment la population peut-elle donner son aval au projet si manifestement il ne lui offre aucune garantie politique qu'elle aura une part du gâteau ?

S'agit-il pour nous de donner notre aval pour que d'autres se régalent ?

Est-ce qu'il n'y aurait pas une forme de nécessité d'une convention entre apporteurs de fonds publics parce qu'en définitive nous payons et les opérateurs divers auront une part du gâteau ?

Sylvie K. je fais partie de l'ACED, l'association qui travaille sur l'environnement à la Guadeloupe, mais ma question n'est pas environnementale, elle est plutôt politique.

Je me demandais, compte tenu du déficit en importation qu'il y a en Guadeloupe par rapport à l'exportation, quel était l'objectif global de ce port, pourquoi est-ce qu'on a voulu au départ créer ce port, quelles demandes y répondaient fondamentalement en terme politique ? Quelle est la vision, pourquoi est-ce que cette envie a été développée ?

Et en terme environnemental je ne doute pas qu'il va y avoir des impacts écologiques très importants mais sachant que vous êtes extrêmement intelligents vu que vous pensez à répondre à énormément de questions, je fais confiance à toutes les mesures que vous allez mettre en place pour bien gérer l'impact écologique qu'il va y avoir notamment en terme de pollution parce que les bateaux relâchent également beaucoup de pollution, donc je pense qu'il va y avoir des solutions et aménagements de nettoyage, pour nettoyer l'eau de mer, pour remettre une flore marine qui sera détruite, reconstruire au fur et à mesure que les choses seront détruites.

Ma question est vraiment sur la politique globale, l'objectif de ce port réellement.

M. Suédois, citoyen lambda, je ne représente que moi-même.

Je suis tout à fait prêt à entendre et j'entends que qui n'avance pas recule. Je suis tout à fait en harmonie avec le fait que qui ne risque rien n'a rien. Malgré tout, ma question va être par rapport aux différents projets, j'ai cru comprendre, entendre, qu'il y a un projet d'introduire le lamantin, je ne sais pas si cela est viable quant à ce projet mais même si j'ai écouté avec attention ce qui a été dit, sur le flux de l'eau et la liaison entre le Petit et le Grand Cul-de-sac, j'aimerais savoir si des études peuvent montrer si ces deux projets sont compatibles, c'est-à-dire le projet du port et en même temps le projet d'introduction du lamantin. Est-ce que les lamantins vont être parqués là-haut avec interdiction d'entrer dans le port ? Comment ça va se dérouler ?

M. Carmes :

De ce que j'ai compris la première question revient toujours sur l'aspect des prévisions et de l'absence de certitudes et de garanties par rapport à la population guadeloupéenne. La seule chose dont on est à peu près sûr c'est que si on ne fait rien on sera feederisé et si on ne fait rien d'autres le feront, c'est à mon avis une chose quasiment sûre.

Pour les impacts directs au niveau économique, on est sur des hypothèses encore, c'est difficile mais moi quand j'écoute les prévisions des économistes je vous avoue que c'est pareil, on est toujours sur des prévisions sur lesquelles on essaie de réduire l'incertitude au fur et à mesure qu'on avance, donc ce n'est pas toujours évident d'apporter les réponses d'autant plus que le Port intervient à un certain niveau, à partir du moment où vous avez un opérateur privé qui intervient de l'autre côté on ne peut pas nous reprocher de dire que c'est un investissement colossal pour la collectivité. On essaie de répartir, d'avoir un partenariat et de diviser les risques avec un opérateur privé, vous avez un autre opérateur qui vient dans le système, et comme je vous disais est-ce que l'opérateur va plutôt se spécialiser sur la côte Est des Etats-Unis, est-ce qu'il va plutôt se spécialiser sur l'Amérique du Sud ? En fonction de ça les lignes maritimes qui pourraient être créées seront plutôt liées à ça donc on a encore pas mal d'incertitudes.

Pour la deuxième question j'ai cru comprendre est-ce que on a des garanties par rapport à l'engagement de l'opérateur, notamment de son investissement et de l'avenir ?

M. Yoyotte :

Ça sort de votre champ de compétence mais par contre c'est un élément qui intéresse fondamentalement la population et qui aurait nécessité une autre implication politique associée au projet, pour dire que collectivement on a un

investissement important qui va nous coûter tant et qui va rapporter à la collectivité tant.

M. Carmes :

C'est évidemment le sens et le pourquoi aussi de ce débat public, lorsqu'il a été lancé et initié c'était aussi une des motivations de dire qu'il y avait une potentialité d'impact pour la Guadeloupe qui était importante.

Aujourd'hui pour partager un tel projet et notamment pour réaliser ces opportunités liées à l'export ce qu'on souhaite c'est que le monde économique puisse prendre le relais là-dessus. Si aujourd'hui on lance l'idée par rapport à ça et s'il n'y a pas de relais pour que les entreprises créent des filières et se lancent à l'exportation il est clair que l'impact socioéconomique du projet va uniquement se limiter à la zone portuaire, c'est toujours de l'emploi portuaire mais l'objectif d'un tel projet c'est de sortir de l'environnement portuaire et d'avoir un impact beaucoup plus général pour la Guadeloupe tout entière.

Mme Narayanan :

Concernant la réintroduction du lamantin, c'est un projet qui est porté par la Parc national de la Guadeloupe, selon les informations que l'on a, la zone de réintroduction sera dans un premier temps cantonnée, il y aura des filets pour empêcher les animaux de passer dans le cœur de parc au niveau de l'îlet Christophe, ce sont les dernières informations que l'on a.

Ce sont des animaux qui vive dans une eau à la salinité particulière, ils ont une préférence pour les eaux saumâtres, a priori ils ne recherchent pas des eaux moins troubles. En termes de calendrier le projet de réintroduction du lamantin n'a pas de planning précis au niveau du parc. Il est prouvé que la cohabitation la plus délicate est plutôt au niveau de la plaisance et de la pêche que de la navigation marchande. Nous avons été informés que le Parc national a organisé une visite avec le Comité des pêches à Porto Rico pour voir comment se passait la cohabitation avec les pêcheurs.

M. Bataille :

Pour répondre à la question sur la qualité des eaux et les techniques de dragage il y a plusieurs techniques de dragage qui vont être utilisées, on a parlé de l'îlet Cochon, une grosse partie du dragage c'est dans le chenal, avec les vases, donc des éléments fins qui vont être dragués à de très grands volumes, avec des dragues aspiratrices en marche, en gros un gros bateau avec un tuyau qui est trainé au fond, c'est le principe du Commandant Mortenol qui a été longtemps stationné chez nous, qui vient aspirer les sédiments, vous avez une très forte aspiration, vous aspirez en gros 80% d'eau et 20% de vase, donc il y a peu ou pas de remise en suspension au niveau de l'aspiration.

Les techniques qui peuvent générer des éléments fins c'est lorsqu'on vient draguer des éléments durs, en général on utilise le terme dérocter, et là vous avez une tête qui vient désagréger par rotation les éléments durs qui sont ensuite aspirés en parallèle, donc là effectivement il y a des remises en suspension possibles, le déroctage aujourd'hui identifié c'est au niveau de la passe en pied d'ouvrage, c'est fait avec des dragues stationnaires qui se déplacent très lentement, ce n'est pas le cas de la drague aspiratrice qui peut naviguer très rapidement, donc là il est tout à fait possible d'entourer les dragues avec des écrans anti-turbidité et également possible de protéger les écosystèmes à proximité, ce sont des choses qui sont possibles et notamment les mesures de courant dans la baie qui montrent que les courants sont faibles, notamment de 0,3 mètre/seconde, on est tout à fait dans les gammes d'utilisation de ce genre de technique.

Donc effectivement un enjeu du chantier sera cette maîtrise des éléments fins mais de par l'utilisation de bonnes pratiques de dragages et en intégrant ça, par contre ça a un coût, c'est vrai qu'il faut l'intégrer en amont dans l'appel d'offres avant de choisir l'entreprise de travaux. Donc c'est clair que ce sera intégré, et ça sera maîtrisé, des suivis sont exigés par l'Etat et seront faits par le Port pour permettre de bien contrôler cette chose-là. Mais ce qui est important c'est que la majorité des dragages ne vont pas poser de problèmes, la majorité des volumes aspirés ne poseront pas de problèmes par rapport à la remise en suspension.

M. Degras :

Nous allons clôturer ce débat et demander à M. Carmes ce qu'il a ressenti par rapport aux questions posées par le public.

M. Carmes :

On a eu trente questions, je trouve que les questions étaient réellement intéressantes.

Il y a un élément qui ressort, ce n'est pas évident de répondre sur ce sujet, on revient sur de degré d'incertitude, l'ambiguïté d'un tel débat c'est qu'on nous a dit à la fois faites attention, ne venez pas avec des projets trop avancés parce qu'on va vous reprocher de mobiliser et un débat public ça coûte cher, c'est beaucoup de réunions, c'est la mobilisation pour que tout le monde puisse participer au maximum. Donc c'est à la fois ne pas venir avec des projets et des idées trop avancés et de l'autre côté je vois qu'il y a pas mal de reproches disant revenez nous voir lorsque vous serez sûrs. Mais l'objectif d'un tel débat c'est d'adapter le projet, et donc si on veut l'adapter il ne faut pas qu'on soit à un seuil de niveau qu'on appelle techniquement niveau projet parce qu'il sera beaucoup trop tard mais c'est de revenir à un moment où on peut encore le modifier, on peut encore l'adapter, on peut le bonifier par rapport à tous les éléments et vos

remarques. C'est toute l'ambiguïté et la difficulté qu'on peut avoir sur un débat public mais en tout cas c'est fort intéressant.

M. Degras :

On peut poser la même question au public où quelques personnes peuvent nous dire ce qu'elles ont ressenti par rapport aux réponses apportées par le maître d'ouvrage.

M. BEGARAIN avait commencé...

M. BEGARAIN :

Vous savez quelle est la force que je porte sur le projet portuaire et le développement économique de la Guadeloupe en productivité. Ce que je ressens en tant que professionnel connaissant le terrain c'est qu'il manque une certaine adaptation d'harmonisation dans ce projet. Si vous éliminez la partie du vrac, il faut qu'on ait une zone de vrac important pour accompagner ce projet sinon ça fait un schéma container pour container, donc le plus c'est harmoniser la partie vrac et s'il fallait mettre des opérateurs privés et publics pourquoi ne pas harmoniser le projet comme ça, ce qui permettrait que les 2,5 millions restant au lieu de les envoyer à la mer....

M. Degras :

Je vous remercie M. BEGARAIN

On va arrêter le débat, je vous remercie M. Carmes et j'invite le public à continuer la discussion à côté où un cocktail vous est offert, je vous remercie et bonne soirée.