

**VERBATIM DE LA REUNION PUBLIQUE
SUR LE PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE**

Vendredi 14 octobre 2011 – 18h30 – 22h00
Centre de ressources – Les ABYMES

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :

- Monsieur Jean-Claude DEGRAS, Président,
- Madame Myriam LUBINO BISSAINTE, Membre de la CPDP,
- Madame Marie-Laure BLONBOU, Membre de la CPDP,
- Monsieur Jacques PORTECOP, Membre de la CPDP,
- Monsieur Moïse FLESSEL, Membre de la CPDP.

MAITRISE D'OUVRAGE - PORT AUTONOME :

- Monsieur Laurent MARTENS, Directeur Général du PAG,
- Monsieur Olivier CARMES, Directeur de l'Aménagement, Chef du projet,
- Mme Viviane FRANÇOIS-JULIEN, Directeur du Cabinet Communication,
- Madame Sophie SAINT-CHARLES, Chef du service prospectives, Chargée de la partie économique du projet,
- Madame Sita NARAYANAN, Chef de projet environnement, chargé du programme de Développement durable.

La séance est ouverte à 18h35 sous la présidence de Monsieur PORTECOP, Membre de la CPDP.

[I/ INTRODUCTION :](#)

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

Bonsoir à tous, nous allons démarrer cette séance, je suis Jacques PORTECOP, ancien professeur d'université, je fais partie de Délégation de la Commission particulière du Débat Public et j'ai l'honneur de présider cette séance de ce soir qui se déroule dans la ville des Abymes.

Je voudrais saluer le représentant de Monsieur le Maire des Abymes et lui dire comment nous sommes très touchés de sa présence.

Je voudrais, également, saluer toute l'assistance et lui dire comment nous apprécions sa présence ici, et nous souhaitons sa participation.

Je voudrais, également, saluer les représentants du Port Autonome qui sont à la table à notre droite, et ici vous avez les représentants de la Commission Particulière du Débat Public.

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

Cette rencontre ce soir va se dérouler en trois étapes :

1. au cours de la première phase, je m'appliquerai à vous expliquer ce qu'est le débat public et dans quel cadre juridique il est organisé.
2. la seconde phase concernera la présentation du projet d'extension de port situé à Jarry, cette présentation sera faite par les membres de la direction du Port Autonome de la Guadeloupe, qui est le maître d'ouvrage, je voudrais saluer tout particulièrement M. MARTENS qui est le directeur du Port, ce qui n'enlève rien à la tâche de M. CARMES qui aura la lourde responsabilité de parler au nom du Port,
3. au cours de la troisième phase, vous aurez la parole et selon les modalités propres à l'organisation du débat public, vous pourrez poser toutes vos questions sur le projet d'extension à cette équipe qui va répondre avec le plus grand soin.

Le débat public est une étape officielle importante dans le processus d'élaboration de projet d'aménagement ou d'équipement du territoire. Ce débat public doit permettre à tous ceux qui le souhaitent de s'informer sur le projet, d'exprimer leurs observations et suggestions.

Le code de l'environnement, par la loi BARNIER du 02 Février 1995, complétée par celle du 27 Février 2002, impose que tous les projets d'équipement présentant de forts enjeux socioéconomiques ou ayant des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire, soient soumis à débat public. Ils entraînent dès lors la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui est une Autorité Administrative Indépendante (AAI).

C'est ainsi que le 23 mars 2011, la Commission Nationale du Débat Public est saisie du Projet d'extension du Port de la Guadeloupe par le Port Autonome de la Guadeloupe.

Le 06 avril 2011, la CNDP décide que ce projet fera l'objet d'un débat public qui sera organisé par une Commission Particulière du Débat Public (CPDP) que nous représentons ici ce soir, elle est indépendante du maître d'ouvrage.

II/ PRÉSENTATION DES MEMBRES DE LA CPDP :

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

Le 04 mai 2011, elle nomme le Président de la CPDP, Monsieur Jean-Claude DEGRAS et le 08 Juin 2011, elle désigne les 4 membres de la CPDP : Mme Marie-Laure BLONBOU, M. Moïse FLESSEL, Mme Myriam LUBINO-BISSAINTE, et moi-même.

Enfin, le 07 septembre 2011 la Commission Nationale du Débat Public valide le dossier de présentation du projet du maître d'ouvrage, le calendrier des réunions publiques et les modalités d'organisation du débat proposés par la Commission Particulière du Débat Public.

Avant de procéder à la présentation des modalités organisationnelles du débat je voudrais passer la parole à M. CARMES ou à M. MARTENS du Port Autonome de la Guadeloupe qui va se présenter et présenter son équipe.

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Merci Monsieur le Président.

III/ PRESENTATION DES MEMBRES DU PORT AUTONOME :

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Ce soir, comme d'habitude, pour le Port Autonome on sera cinq.

Je serai entouré par Mme Sita NARAYANAN qui est en charge du programme de Développement durable au niveau du port, Mme Sophie SAINT -CHARLES qui s'occupe de la partie économique du projet, Mme FRANÇOIS-JULIEN qui est Directeur de la Communication, et Olivier CARMES, en tant que Directeur de l'Aménagement et chef du projet, c'est lui qui a la vision globale et fera un certain nombre de présentations et m'aidera à répondre, et donc moi-même, Directeur général qui répondrai à un certain nombre de questions d'ordre général ou politique.

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

Je vous remercie Monsieur le Directeur.

IV/ MODALITES ET CONDITIONS JURIDIQUES DU DEBAT PUBLIC :

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

On va insister sur ces modalités car c'est elles qui vont nous permettre d'avoir un débat fructueux et d'avoir à l'issue de ce débat le maximum de contribution de votre part et que ce projet va grâce à vos contributions évoluer et peut-être conduire à des améliorations conséquentes.

La séance de ce soir est la 4ème des vingt séances ouvertes à tous pour le débat public. Le terme débat public est bien particulier et moi je vais essayer de préciser le terme de séance puisqu'il s'agit de plusieurs séances dans le cadre du débat public. 17 séances seront d'ordre général et 3 autres séances auront exclusivement pour thème l'environnement et l'économie. Une brochure précisant le calendrier des séances vous a été adressée par la Poste ou bien distribuée de façon à ce que vous soyez informés.

Dans notre mission d'organisateur et d'animateur du débat public, les membres de la CPDP, doivent respecter les quatre principes fondamentaux édictés par la loi du 27 Février 2001 relative à la démocratie de proximité :

- L'équivalence : la CPDP doit permettre à toute personne qui le souhaite de pouvoir s'exprimer à l'oral comme à l'écrit tout en respectant les autres. Pour les questions écrites vous avez une boîte à l'entrée.

Pour les questions orales, le débat étant enregistré, chaque intervenant devra tout d'abord décliner son identité et aura 3 minutes pour poser sa question, nous prendrons ces interventions par groupe de deux question.

- La transparence : la CPDP doit rendre claires et accessibles à tous les citoyens toutes les informations relatives au projet du Port Autonome.
- L'argumentation : la CPDP doit s'assurer que tous les intervenants s'inscrivent dans une démarche constructive.
- La neutralité : la CPDP ne doit ni se prononcer sur le fond du dossier ni prendre parti pour qui que ce soit.

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

Notre rôle est de favoriser l'expression de chacun sur le projet présenté par le maître d'ouvrage et pour ce faire un grand nombre de supports d'information sont à votre disposition, dans le cadre de la campagne de communication, par voie de presse, écrite, télévision, radio, et 6 expositions.

Tous les citoyens ont également la possibilité de contribuer à titre individuel ou institutionnel sur un sujet et un angle d'analyse dans « les cahiers d'acteurs » qui seront publiés par la CPDP.

Dans tous les lieux d'exposition, des bornes Bluetooth vous permettront de recevoir sur vos téléphones portables, et si vous le souhaitez, des informations sur les dates et le lieu des différentes séances.

Vous avez à l'écran les coordonnées postales et téléphoniques, l'adresse de la CPDP qui reçoit tous les jours aux heures d'ouvertures de 8h à 12h et de 14h à 17h. Les mercredis et vendredis de 8h à 13h.

Notre site internet contiendra toute l'actualité de nos séances, les réponses aux questions ainsi que les études scientifiques et techniques du Port Autonome.

Je vais donc maintenant passer la parole à M. le Directeur Général du Port Autonome de la Guadeloupe qui vous présentera :

- les objectifs du projet,
- ses caractéristiques,
- l'opportunité du projet,
- et il soulignera ses impacts économiques, sociaux et environnementaux.

V/ PRESENTATION DU FILM :

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Notre présentation dure à peu près une demi-heure, elle a deux parties, nous commençons par un film qui présentera globalement le projet et ensuite M. Olivier CARMES, rentrera plus dans le détail avec un diaporama qui présentera un peu plus certaines données. Il y a quelques redites mais c'est pour vous aider à bien comprendre et à bien connaître notre projet qui est compliqué et complexe. Commençons par le film.

VI/ PRESENTATION DU POWERPOINT :

M. OLIVIER CARMES, DIRECTEUR DE L'AMÉNAGEMENT DU PAG :

C'est une présentation de 20 minutes qui reprend les grandes orientations du projet. Tout d'abord sur le PAG, qui sommes-nous, les mutations de l'environnement maritime et portuaire, les caractéristiques du projet, l'intégration du projet dans son environnement, et la dernière partie l'aspect financier et l'impact socio-économique d'un tel projet.

Voilà donc à travers le film et ce Powerpoint les grandes lignes de ce projet d'aménagement.

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

Je remercie Messieurs CARMES et MARTENS pour tous les renseignements qui vous ont été donnés.

VII/ MODALITES :

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

Pour terminer mon intervention en tant que Président, je vais vous rappeler les modalités du débat public.

Nous allons prendre les interventions par groupe de deux personnes qui poseront des questions. Nous allons bien entendu fonctionner dans le respect de tous, le débat étant enregistré, chaque intervenant devra tout d'abord décliner son identité et aura trois minutes pour poser sa question.

Lorsque les différentes séances de CPDP seront terminées, vers le 31 janvier 2012, et dans un délai de deux mois, le Président de la CPDP, Monsieur Jean-Claude DEGRAS, élaborera un compte rendu et le Président de la CNDP en dressera un bilan. Ces deux documents seront rendus publics et communiqués au Port Autonome de la Guadeloupe.

Dans les trois mois suivant cet envoi, le Port Autonome de la Guadeloupe se prononcera sur le principe et les conditions de la poursuite du projet.

Donc je vous invite à véritablement participer, à véritablement dialoguer avec nous sur ce projet, ne pas hésiter à donner vos points de vue.

Je vous précise que nous devons quitter la salle prématurément et que la séance va se terminer à 21h15 au plus tard.

VIII/ DEBUT DU DEBAT :

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

Je vous remercie pour votre attention, je vais ouvrir le débat où vous pourrez poser vos questions, vous avez donc la parole, le Port et sa délégation se feront un plaisir de répondre à toutes vos questions.

M. GEORGES BOUCARD, DIRECTEUR DE CABINET DU DÉPUTÉ-MAIRE :

Eric JALTON, Député Maire des Abymes qui m'a demandé de le représenter. Je voudrais également en tant que puissance hébergeante aussi représenter l'ensemble des élus qui ont choisi de nous accompagner pour cette instance importante : Marie-Corinne LACASCADE, élue au Tourisme, Marie-Hélène JACOBY-KOALY élue aux Ressources humaines, Mme Solange LEBLANC, élue à l'Accessibilité et à la promotion des personnes à mobilité réduite. Nous avons également dans l'encadrement de la Ville Mme CETORK, responsable des Ressources humaines, M. Olivier ZAMI, directeur de l'Aménagement du territoire et de l'Urbanisme, Daniel RODRIGUEZ, directeur des projets, et Mme GAYDU, responsable de la Caisse des écoles. Vous voyez donc tout l'intérêt que nous portons à ce projet.

Je n'ai pas de questions, mais je voulais simplement d'un point de vue protocolaire remercier tous les élus et cadres de la Ville qui ont fait l'effort de venir à ce débat public.

Et simplement dire que la Ville des Abymes a déjà pris une position publique puisque nous avons reçu les représentants du Port Autonome à l'occasion d'un conseil municipal et c'est avec une large majorité que nous avons déjà approuvé le projet de Grand Port parce qu'il nous semble important de dire qu'il y a trois intérêts :

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

Un intérêt géopolitique majeur pour la Guadeloupe dû au fait que nous soyons à la croisée des grandes routes qui vont faire le transbordement et trafic maritime, et aussi parce que quelle que soit l'évolution géopolitique de la Guadeloupe cet équipement restera en Guadeloupe

Un intérêt économique très important puisque nous avons vu qu'avec le risque de feederisation c'est un coût de 50 millions d'euros en plus pour l'économie de la Guadeloupe, quand on sait que le budget de la ville des Abymes c'est 120 millions d'euros on voit tout de suite quel impact ça peut avoir sur l'économie

En termes d'aménagement du territoire c'est aussi un intérêt majeur pour la ville des Abymes parce que nous sommes l'arrière-port et que nous avons aussi des zones d'aménagement commercial, la ZAC de Dothémare où nous avons un pôle logistique que nous sommes en train de créer et qui sera aussi le support des activités de ce projet de Grand Port. Pour cela, avec le Président de la Communauté d'agglomération M. Jacques BANGOU et le Député-maire Eric JALTON, nous soutenons massivement et apportons notre concours à ce projet d'extension de Grand Port de la Guadeloupe.

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

Je vous remercie d'avoir respecté le temps qui vous a été imparti, vous pourrez reprendre la parole quand vous le souhaitez.

Je voudrais rappeler que vous devez vous présenter autant que possible, c'est une obligation car les débats sont enregistrés.

M. OLIVIER ZAMI, DIRECTEUR DE L'URBANISME ET DE L'AMÉNAGEMENT DE LA VILLE, ET AUSSI ADMINISTRÉ DE LA COMMUNE :

J'ai bien compris que l'intérêt majeur c'est que ça pourrait être un hub très important au niveau de la zone Caraïbe. Est-ce que d'autres villes se positionnent sur cette dynamique ? Est-ce qu'on est en concurrence avec d'autres îles voisines ?

M. ALEX MONPIERRE, EXPERT AUPRÈS DES NATIONS-UNIS POUR LES PROBLÈMES DE TRANSPORT :

J'ai passé quarante-deux ans de ma vie professionnelle sur le Port de Pointe-à-Pitre, donc c'est un projet qui m'intéresse et que je soutiens. Je ne vais pas faire l'étendue des activités que j'ai occupées sur ce port, mais j'ai commencé comme docker et j'ai terminé comme directeur de l'agence PETRELUZZI qui était le plus grand manutentionnaire de la place à cette époque.

Une question pour M. Martens à propos de la concurrence qui va exister entre nous et les autres. Il y a un opérateur, la CGM-CMA, qui a pris des dispositions pour s'installer en Jamaïque, en même temps il est intéressé pour être l'opérateur sur le Port de la Guadeloupe aussi. J'aimerais savoir si nous avons déjà questionné d'autres opérateurs, notamment en Asie qui a aussi de grandes compagnies maritimes ou ailleurs.

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Je ferai une seule réponse parce que les deux questions sont à peu près sur les mêmes sujets, ce sont deux questions particulièrement intéressantes sur la concurrence de notre projet.

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

Bien sûr nous sommes en concurrence avec de nombreuses autres îles, il existe déjà des hubs de transbordement dans la Caraïbe, d'importants en sortie du Canal de Panama, à Panama même, et depuis quelques années en Colombie, sur le port de Carthagène. Il existe des hubs historiques très importants sur la route vers les Etats-Unis, en Jamaïque à Kingston et aux Bahamas sur le port de Freetown. Ce sont aujourd'hui les quatre plus grands ports de la Caraïbe qui font déjà des opérations de transbordement. Ces ports-là vont continuer à se développer, très clairement, ils préparent le post-2015 après l'élargissement du Canal et verront sûrement dans leurs ports des bateaux bien plus importants que ceux qu'ils ont aujourd'hui. Moyennant quoi le marché va tellement se développer.

D'après les prévisions de l'ensemble des gens qui travaillent sur le domaine du conteneur, il devrait y avoir la place pour de nouveaux entrants et en particulier dans notre secteur de l'est de la Caraïbe, on n'est pas sur les routes principales. La route principale dans le secteur de la Caraïbe c'est sortie du Canal vers les Etats-Unis et là on est sur la route Jamaïque, on passe entre Haïti et Cuba et on passe au travers les Bahamas et ensuite on va desservir la côte Est des Etats-Unis. On est très éloigné de ce marché-là, on est beaucoup trop loin, on est à trois-quatre jours de mer de ce marché-là et en matière économique ces trois-quatre jours de mer c'est beaucoup trop loin, vous êtes hors du coup surtout pour une activité concurrentielle comme le transbordement qui peut se faire dans plusieurs places.

C'est un choix technique et politique qui amène un armateur à faire ses opérations logistiques dans un port ou dans tel autre ; donc sur ce gros marché vers les Etats-Unis on est mal placés, moyennant quoi, dans cette partie est de la Caraïbe il y a d'autres marchés, il y a le marché vers le Venezuela, le marché vers le nord Brésil, le marché inter de toutes les autres villes, le marché peut-être vers l'Afrique de l'Ouest, il y a pas mal de marchés et le marché vers l'Europe aussi qui passe pas très loin de nos eaux.

Donc sur ce contexte-là les ports concurrents dans notre zone sont le port de la République Dominicaine qui s'appelle Caucedo mais qui aujourd'hui est quasi plein et n'a pas envisagé de se développer. Il faut un choix politique et un choix économique pour développer des infrastructures portuaires qui sont très chères. Vous avez aussi des ports de transbordement sur des petits volumes à la Barbade, le port de Point Lisa est un port de transbordement aujourd'hui mais n'a pas prévu ou n'a pas la possibilité de s'agrandir. Tout le monde n'a pas un Petit-Cul-de-sac Marin où il y a la place et parfois vous avez des ports dans les villes qui ne peuvent pas s'agrandir et principalement le port des Barbade. J'y étais cette semaine et je pense qu'ils vont avoir d'énormes difficultés à pouvoir continuer à agrandir, ils ont peut-être d'ailleurs choisi une autre orientation économique que le transbordement, quand l'île est petite parfois il faut faire des choix, eux ont choisi le tourisme.

Donc dans cette partie-là de la Caraïbe nous avons aujourd'hui pas ou peu de concurrents mais sur un marché qui n'est pas non plus un marché gigantesque, on n'est pas sur le gros marché vers les Etats-Unis, on pense réellement qu'il y a d'autres îles, on ne sera jamais aussi grand que Kingston ou les ports de Panama qui comptent en millions de conteneurs mais nous, on aimerait compter en centaines de milliers, 200, 300, 400 000 conteneurs feraient largement notre bonheur et aideraient largement à un redémarrage de l'économie de la Guadeloupe et de l'économie maritime.

Sur la question concernant CMA-CGM qui est une question importante, normalement le Débat public ne vise pas à choisir l'opérateur qui va travailler avec nous parce qu'on est dans un partenariat public-privé, en ce sens que le Port construit les infrastructures et on souhaite qu'un opérateur privé construise des super structures et les opère avec nous pendant trente-cinq ans.

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

Donc effectivement une des clés de notre projet c'est de trouver un client, on fait un projet économique, un projet qui est rentable sur de nouvelles activités, un projet qui n'augmentera pas les droits de port et donc le coût de la vie en Guadeloupe, au contraire qui devrait le baisser et donc il nous faut l'opérateur privé pour démontrer qu'on est sur le marché. On a lancé un appel à projet, il s'est conclu il y a quinze jours, trois semaines, CMA-CGM a répondu, clairement, CMA-CGM est même la seule entreprise qui a répondu parce que le Port ne souhaitait pas trop communiquer pendant le débat sur ce sujet mais maintenant que c'est étalé dans la presse on peut vous en dire autant que ce que vous lisez. Mais il a répondu à notre appel d'offres en disant que comme en méditerranée ou comme dans certains secteurs stratégiques il pouvait ou il allait organiser ses activités sur plusieurs hubs. Ils nous ont clairement présentés un projet où il y avait des très très gros bateaux, très nombreux qui allaient à Kingston, et des bateaux moins nombreux et un plus petits qui pouvaient venir en Guadeloupe, donc un schéma pour l'entreprise CMA-CGM à deux ou trois hubs en Caraïbe est tout à fait viable et ils sont en train de s'organiser de cette façon-là. C'est une donnée et s'ils ont répondu à notre projet c'est parce qu'ils sont intéressés par organiser un hub de taille régionale dans cette partie est de la Caraïbe. Mais on n'a pas 1000 mètres de quais à leur offrir et on n'aura jamais un à deux millions de conteneurs en Guadeloupe, on est à un zéro de moins, mais aujourd'hui on en a 30 000, donc entre 30 000 et 2 000 000 on s'arrêterait bien à 200 ou 300 000, qui serait de notre point de vue la taille du marché actuel. On ne va pas s'étendre pour savoir pourquoi on n'a eu qu'une seule réponse, ce n'est pas un sujet lié au débat.

Est-ce qu'aujourd'hui le Port a recherché d'autres clients ? Oui.

Est-ce que le Port a intéressé d'autres clients ? Oui. Puisque nous avons reçu l'an dernier 18 lettres d'intention d'opérateurs mondiaux internationaux, asiatiques, européens, caribéens, qui sont des principaux secteurs. Un certain nombre de ces entreprises ont retiré le dossier, comme dans un appel d'offres quand vous retirez le dossier vous faites l'effort de le lire, le dossier faisait 150 pages, sur les huit qui ont retiré le dossier, quatre ou cinq ont réellement travaillé. Quand vous recevez un lundi matin une liste de 10 questions du chef de projet de l'entreprise X c'est qu'il a lu le dossier pendant le week-end, qu'il vous pose des questions parce qu'il compte y travailler. Donc quatre ou cinq entreprises, toutes les grandes compagnies mondiales sont représentées dans la Caraïbe et on a parfois tendance à oublier que le type de Mexico qui vous parle représente des intérêts asiatiques, on avait donc un opérateur asiatique parmi ces quatre ou cinq. Il se trouve que pour des raisons X ou Y un peu compliquées sur lesquelles on est en train de travailler on n'a eu qu'une offre. On va examiner cette offre du mieux possible, on va peut-être conclure avec CMA-CGM mais il est un peu tôt pour en parler. Le dossier a à peine été déposé, il est compliqué, donc il faut qu'on examine tout ça pour savoir qu'est-ce qu'on fait de cette offre.

On aurait préféré qu'il y en ait deux ou trois plutôt qu'une seule mais si elle est bonne on essaiera de conclure cette offre. Et si elle n'est pas bonne, il y a deux autres possibilités : on peut relancer un appel à projet puisqu'on a le retour d'expérience du premier qui nous permet de comprendre pourquoi les quatre ou cinq qui ont travaillé n'ont pas répondu, donc on peut améliorer notre projet ; et puis sinon eh bien on prendra d'autres dispositions.

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

Je vous remercie Monsieur MARTENS. Qui veut intervenir ?

M. CAPRESSE, JE SUIS UN SALARIÉ :

C'est vrai que ce projet est intéressant sur le plan économique, sur le plan infrastructures, mais je rappelle même si on le sait, que la Guadeloupe est un petit espace de 1 700 km² sauf erreur de ma part, mais mon souci premier ce n'est pas l'aspect économique, ce n'est pas l'aspect financier, c'est l'aspect environnemental. J'ai récemment entendu parler d'un accident qui est en train de polluer la Nouvelle-Zélande, c'est un porte-containers, donc il faut que les Guadeloupéens aient des garanties à ce niveau-là, et si on a un souci quelles sont les parades, quelles sont les préventions qu'on peut avoir ? Sinon ce projet est beau, magnifique, mais il ne faut pas à n'importe quel prix qu'on détruise la Guadeloupe.

M. VELAYOUDON DU CABINET ÉGALEMENT (MAIRIE DES ABYMES) :

Je voudrais connaître l'impact qu'il y aura au niveau du trafic et au niveau paysager sur la capacité touristique.

MME SITA NARAYANAN, CHEF DE PROJET ENVIRONNEMENT DU PAG :

Concernant la Nouvelle Zélande on ne connaît pas bien la configuration, on ne sait pas où c'est arrivé, les conditions de courants ne sont pas les mêmes que chez nous, ça s'est produit alors qu'une tempête n'était pas loin, il y a quand même un certain nombre de conditions catastrophe qui étaient réunies. On ne peut pas garantir non plus la sécurité du navire concerné, c'est un libérien, on ne sait pas trop quels types de contrôle ont été effectués dessus, etc.

Par contre, concernant notre projet, les navires plus modernes comportent de nombreuses règles de sécurité, notamment des navires qui doivent croiser dans des eaux européennes doivent répondre à certains critères. L'augmentation de la taille des navires s'accompagne aussi de mesures de sécurité supplémentaires, les contrôles sont plus fréquents et plus poussés.

Concernant le projet en lui-même nous avons pris un certain nombre d'engagements et de mesures très en amont pour sécuriser le trafic maritime. D'abord la Capitainerie qui dispose d'un service pour réguler le trafic, un système de pilotage systématique sera mis en place, tous les navires qui vont arriver seront systématiquement guidés. Ensuite le chenal d'accès va être modifié, du coup il sera beaucoup plus facile d'accès pour les navires et les manœuvres seront plus aisées et donc le risque d'accident bien moindre.

En cas d'avarie machine il y aura un système de remorquage adapté, donc en cas d'accident on sera prêts à réagir assez vite.

En tant que Français nous avons à disposition le système de secours et sauvetage des services de l'Etat qui est opérationnel en cas d'incident.

Concernant votre question sur le paysage, vous parlez du trafic maritime ?

M. VELAYOUDON MAIRIE DES ABYMES :

L'augmentation du trafic en fait je parlais de l'impact que cela aurait sur ... vous savez au niveau paysager un grand port ce n'est pas beau, il y a une certaine proximité qu'il y aura avec le port touristique, donc j'aurais aimé savoir l'impact que ça aura sur le trafic touristique.

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

Oui, donc juste une précision sur le nombre de navires qu'on aura, aujourd'hui on reçoit 22 escales par semaine. Dans nos prévisions il aura 6 navires de plus par semaine, donc un de plus par jour. Dans beaucoup d'autres pays de la Caraïbe on a de très grands terminaux qui sont juste en face de ports de croisière notamment à la Barbade ou à Miami, c'est quelque chose de très fréquent. Donc un navire de plus par jour, on a quelques photomontages qui seront disponibles d'ici la semaine prochaine sur le site internet du Débat, où on pourra visualiser plus complètement ce que ça va donner.

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Par rapport au risque d'échouage et à l'accident de la Nouvelle Zélande, manifestement il y a quelques dizaines de tonnes qui se sont échappées du bateau, c'est le soutage et donc ce qu'utilise le bateau pour fonctionner, il n'y aura pas de pétroliers dans notre projet, un container généralement ce n'est pas polluant, c'est propre mais effectivement dans les bateaux il y a ce qu'on appelle des soutes. Dans n'importe quel bateau, même lorsqu'on a un bateau de 10 mètres qui s'échoue la première chose qu'on fait c'est qu'on va vite pomper ce qu'il y a dans les soutes pour qu'il n'y ait pas de problème de pollution. Donc quelque part le risque pour un porte-containers est divisé par 1 000 par rapport à un pétrolier parce qu'il ne peut s'échapper que quelques dizaines de tonnes de fuel parce que c'est ce qu'on appelle le soutage, 1 litre c'est toujours une catastrophe mais l'avantage avec les porte-containers c'est que même en cas. Les Néozélandais parlent de pollutions mais honnêtement il est possible que dans quinze jours, trois semaines, ils aient tout nettoyé, tout pompé, et que ce soit vraiment une catastrophette à deux sous ; s'il y a un oiseau qui meurt c'est dommage, c'est très clair, mais le risque de catastrophe naturelle ou de pollution pour un porte-containers c'est vraiment très très faible et des conséquences vraiment ridicule.

Et pour le tourisme, votre appréciation d'un port à containers qui n'est pas beau, l'histoire montre que dans beaucoup de ports effectivement on n'arrive pas facilement à concilier croisière et conteneurs ; j'ai même l'expérience de certains ports où quand on interrogeait les gens qui étaient sur les plages, que ce soit à Marseille, à La Rochelle ou à Bordeaux, ils trouvaient le paysage d'un bateau qui passait finalement assez intéressant et que ça égayait un peu leur après-midi de plage parfois un peu tristounet.. Les sites touristiques de la Guadeloupe ne sont pas dans le Petit-Cul-de-Sac, ils sont un peu éloigné, un port à conteneurs c'est une usine propre, ça ne fait pas beaucoup de bruit, ça ne crée pas de pollution, donc je pense qu'on arrivera parfaitement, dans une petite île comme la nôtre, à concilier un port à conteneurs plus important et une activité touristique qui doit se développer.

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

Deux autres questions.

M. ALEX MONPIERRE, EXPERT AUPRÈS DES NATIONS-UNIS POUR LES PROBLÈMES DE TRANSPORT :

M. Martens, en Europe il y a un pays très axé sur le développement des ports, les Pays-Bas, il y a également d'îles dans nos régions, Curaçao, Bonaire et les autres, n'auraient-ils pas été intéressés par un hub aussi ?

MME MARIE-CORINNE LACASCADE, ÉLUE DÉLÉGUÉE AU TOURISME :

Ce soir, je voudrais parler en tant que citoyenne Abymienne. M. ZAMI a posé le problème de la concurrence. Le Directeur du Port Autonome a cité quelques ports, sur les ondes moi j'ai entendu que la Martinique se positionnait également pour avoir une amélioration de son port autonome, donc je pense qu'il y a quand même une concurrence de l'île sœur.

Ce port qui va évoluer, et donc il y aura beaucoup de containers, a-t-on pensé à l'impact sur le réseau routier quand tous ces containers seront déchargés, alors qu'on sait très bien que sans rien, à 18 heures il y a des embouteillages et même toute la journée.

Je n'ai pas entendu parler de la solution au niveau du chômage, avec ces nouveaux métiers aéroportuaires que va engendrer ce hub, quels sont ces nouveaux métiers en termes de quantité pour notre jeunesse parce que c'est ça aussi le problème. Ce projet est extraordinaire, je pense que personne n'est contre mais qu'est-ce qu'il va apporter, est-ce qu'il va donner des solutions au problème récurrent du chômage dans notre île ?

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Concernant les Pays-Bas et Curaçao, on est allés à Curaçao qui est une belle île, on est surtout allés à Curaçao parce qu'il y a une free zone, ils ont développé derrière leur petit terminal à conteneurs une zone d'importation et d'exportation et une zone de vente qui intéresse pas mal de secteurs de la Caraïbe, mais Curaçao c'est tout petit, ils n'ont pas vraiment la taille pour venir s'intéresser à notre projet, ils ont un service de remorquage très intéressant mais ils sont un peu loin aussi. Et concernant les opérateurs néerlandais à part en matière de dragage il n'y a pas d'armateurs néerlandais importants parce qu'ils se sont tous fait racheter par des opérateurs asiatiques, en particulier sur le port de Rotterdam.

Aujourd'hui les Hollandais qui ont le plus grand port européen qui n'est plus le plus grand port du monde puisque les deux plus grands ports du monde sont maintenant en Asie, et ils ne sont pas intéressés à notre projet parce qu'il n'existe quasiment plus de grands opérateurs. Les grands opérateurs sont des opérateurs européens, moyen-orientaux ou asiatiques. Les européens c'est Maersk le Danois, CMA-CGM le Français ou MSC l'Italo-suisse ou quelques groupes espagnols et italiens ; mais aujourd'hui ni les Belges ni les Hollandais ne sont dans la course dans cette opération.

Je n'avais pas abordé la question de la Martinique car j'attendais qu'on pose la question. Bien évidemment, dans notre secteur, il y a des collègues martiniquais qui ne sont pas très loin, qui ont un très beau terminal à conteneurs dans la Pointe des Grives.

D'ailleurs je vous signale que lors de mon séjour à Barbade la semaine dernière, la Martinique, il faut s'en féliciter, a gagné le prix du meilleur port à conteneurs pour l'année 2011, on a gagné des prix en Guadeloupe les années précédentes, ne vous inquiétez pas. On en a gagné, Quatre, ces dernières années et si c'est le tour de la Martinique, c'est très bien pour eux mais quelque part on reconnaît qu'on a en face, pas très loin d'ici, des gens qui ont un beau terminal et qui travaillent sur un projet. C'est tombé pendant le début du débat, la première approbation ministérielle sur leur dossier ; nous cette approbation ministérielle on l'a eue il y a trois ans ; donc aujourd'hui la Martinique a un projet mais elle est à la 1^{ère} étape de développement de son projet, donc laissons-la travailler et avancer et j'ai envie de dire, d'un point de vue égoïste, nous on a deux ou trois ans d'avance et on aura terminé les structures de notre projet et on aura terminé ou pas le grand projet de Port de la Guadeloupe avant que les Martiniquais aient pu beaucoup avancer. Si on aurait pu

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

être en concurrence au niveau du marché, temporellement nos amis sont beaucoup en retard, je n'ai pas bien vu comment ils allaient s'y prendre pour mener leur projet même s'ils ont passé une 1^{ère} étape, mais ils ont l'étape 2, l'étape 3, l'étape 4 avant d'arriver à un débat. Laissons-les travailler, d'autant plus que dès l'année prochaine ils vont avoir un gros sujet interne au niveau de la Martinique parce qu'aujourd'hui contrairement à ce que vous avez dit, ils ne sont pas un port autonome. Ils sont un port concédé avec un fonctionnement un peu compliqué, et l'an prochain ils vont avoir un grand chantier qui va être de totalement s'organiser pour se transformer dans un modèle de type port autonome.

Donc je ne suis pas très inquiet parce que eux sont en retard, et parce que nous on fait appel aux marchés, et soit l'appel aux marchés sera positif et on aura un client ; et quelque part si on a un client ça veut dire que la concurrence aura joué en faveur de la Guadeloupe. Et si on n'a pas de client on fera un autre type de projet, ça veut dire qu'on n'aura pas réussi, et je souhaiterais peut-être aux Martiniquais de réussir mais pour l'instant je ne sais pas exactement quel est le contenu de leur projet économique, ils ont un dossier, on l'a regardé, j'espère pour eux qu'ils vont réussir.

MME SITA NARAYANAN, CHEF DE PROJET ENVIRONNEMENT DU PAG :

Nous avons fait réaliser une étude de trafic routier. Le premier résultat est que 97% du trafic dans Jarry sont des véhicules légers, pas des camions. Les camions circulent en dehors des heures de pointe et sur des voies non congestionnées. Ensuite nous avons intégré les statistiques de Routes de Guadeloupe, les prévisions d'augmentation de trafic à l'horizon 2015 et 2017 au moment du chantier du projet et au moment de la phase d'exploitation, nous avons aussi intégré dans nos prévisions les travaux qui sont sûrs d'être réalisés à ces moments-là sur le réseau routier. Pour la phase d'exploitation il faut préciser que c'est du trafic de transbordement que l'on vise, c'est-à-dire que les containers qui arrivent restent sur le terminal, ils n'en sortent pas, ils sont déchargés et rechargés sur un autre navire, donc il n'y a pas d'augmentation supplémentaire.

Malgré tout, les créations qu'on espère avec le projet vont quand même générer une augmentation, et dans les prévisions, dans les statistiques que l'on a on estime cette augmentation de 1 à 2%.

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Il faut bien noter que pour le transbordement les containers restent sur le port, on a lu parfois qu'on allait être envahis de millions de conteneurs, non, d'abord ça sera des milliers ou des dizaines de milliers, et ils vont rester sur le port. Le transbordement c'est une opération technique qui fait que en sortie d'Asie, d'Europe, ou d'Amérique c'est des gros bateaux, des bateaux de 5 à 10 000 boîtes, qui font 350 mètres de long, c'est la massification, c'est l'économie moderne qui veut ça. Ces bateaux-là ne rentrent pas dans tous les ports, vous imaginez bien que pour desservir Saint-Martin, Saint-Barth, ou La Dominique, même dans certains ports de taille non négligeable ces bateaux-là ne rentrent pas, ils n'ont pas la taille pour rentrer et d'un point de vue économique c'est pas des omnibus. Dans la Caraïbe ces bateaux-là ne s'arrêtent qu'une seule fois, ils doivent aller très vite, on est dans une économie de la massification et du temps, donc ces gros bateaux qui ne rentrent pas partout rentrent dans certains ports qui sont des hubs de transbordement. Là, ils déposent des boîtes et un navire plus petit vient les rechercher, c'est ça l'opération de transbordement, un container qui passe d'un gros bateau à un bateau plus petit, et le navire plus petit fait l'omnibus pour aller desservir toutes les îles ou tous les ports qui ne sont pas dimensionnés pour recueillir ce type de bateau. L'opération de transbordement c'est ça, le

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

conteneur reste sur le port. L'activité transbordement pure à part les mouvements des 200 employés de plus qu'on prendra pour faire les opérations portuaires, ne va pas générer le moindre véhicule supplémentaire.

Ce qui pourrait générer des véhicules supplémentaires c'est si les opérations de transbordement tel qu'on l'imagine amènent la création de nouvelles activités, là effectivement il pourrait y avoir de la circulation routière en plus mais ce serait lié à des nouvelles activités donc on parlerait directement du sujet du chômage qui est l'autre sujet sur lequel on fait le lien.

MADAME SOPHIE SAINT-CHARLES, CHEF DU SERVICE PROSPECTIVES DU PAG:

Pour compléter ce que dit M. Martens, le projet peut générer trois types d'emplois différents.

Le premier c'est durant la phase chantier, on estime à peu près 800 emplois créés durant cette phase, essentiellement dans le secteur du BTP.

La deuxième partie d'emplois c'est l'activité de transbordement elle-même qui crée de l'emploi parce que pour manutentionner ces 250 000 EVP supplémentaires ou boîtes ou containers, il faut des opérateurs portuaires, il faut des transitaires supplémentaires, il faut des transporteurs routiers même dans l'enceinte du terminal etc., donc il faut de dockers en particulier.

Et puis il y a une troisième catégorie sur laquelle on a du mal aujourd'hui à donner un chiffre, vous allez comprendre pourquoi, ce sont les activités économiques induites qui pourraient être générées par le trafic de transbordement. Ce que nous espérons fortement avec ce projet c'est que cela crée un maillage de lignes, donc une ouverture sur le monde et grâce à cette ouverture sur le monde les entreprises guadeloupéennes qui aujourd'hui n'atteignent pas les seuils de capacité suffisante puisse espérer avec ces marchés les avoir pour pouvoir exporter. Là effectivement M. Carmes vous a décrit un certain nombre de filières dans lesquelles nous espérons des créations d'emplois. On ne peut pas vous donner de chiffres, je pense que ce sera travailler avec des socioprofessionnels dans les mois qui viennent.

Pour la phase chantier, sur les 850 emplois, le Port travaille avec Pôle Emploi et par la suite avec la Région qui a la compétence régionale en matière de formation.

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Ce dernier point est très important, le travail qu'on fait avec Pôle Emploi et la Fédération du BTP est pour nous majeur parce qu'on souhaite que quasiment 100% des emplois qu'on créera pendant la phase chantier et pendant la phase .. sont des emplois qui profitent aux Guadeloupéens et à la Guadeloupe. On est en train de prendre des dispositions et des engagements pour faire en sorte que ça se passe de cette façon-là, et ça se passe très bien, on va sûrement signer une convention avec Pôle Emploi. Et avec le BTP on y travaille, un exemple très clair : selon le type de quai qu'on va choisir, soit les entreprises de la Guadeloupe savent faire et répondront et auront toutes les chances de gagner, mais s'il nous prenait pour une raison X ou Y d'imposer un type de quai particulier parce que on aurait envie ou que les études auraient démontré que ce type de quai n'était pas tellement adapté à notre problématique portuaire, et que cette technique particulière de faire des quais soit seulement maîtrisée par quelques entreprises dans le monde comme il y a en Europe ou aux Etats-Unis, hop vous verriez arriver un opérateur espagnol ou un opérateur américain qui arriverait avec ses centaines d'employés, et quelque part on est en train de prendre des dispositions en matière technique pour faire en sorte que ce soit les entreprises de la Guadeloupe qui soient le plus favorisées pour répondre à nos appels d'offres, ce n'est pas du tout interdit par la loi, au contraire, le marché public permet ce genre de choses et un maître d'ouvrage intelligent préfère travailler avec l'économie locale qu'avec des gens qu'il ne connaît pas ou qui

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

n'apporteront rien en matière d'emplois. Et le port y travaille de façon très importante, on souhaite que 90, 95, voire si on pouvait 100% des emplois soient des emplois qui profitent aux Guadeloupéens parce qu'on est comme vous madame, parfaitement conscients du problème du chômage et on souhaite y apporter notre petite pierre et la faire la plus grande possible si on pouvait.

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

D'autres questions.

M. FRANÇOIS COZEMA, JE SUIS MEMBRE DE L'UCEG, L'UNION DES CHEFS D'ENTREPRISES DE LA GUADELOUPE,

J'interviens en tant que moi-même. En tant qu'entrepreneur j'ai eu l'occasion comme pas mal d'entre vous, comme le Directeur du Port, de sillonner la Caraïbe, j'ai une grande idée de comment ça se passe au niveau des ports, Barbade, Saint Domingue, Les Etats-Unis, New-York. Ce qui me gêne quand il y a un projet ici, pour avoir côtoyé des structures comme Miami et fonctionné dans ces pays-là ce qui me gêne quand il y a un projet en Guadeloupe c'est que je suis sûr et certain que cela ne va pas générer des emplois endogènes parce qu'on a une structure hiérarchique assez bizarre.

Pour les rares guadeloupéens qui parcourent les administrations de la Caraïbe quand on arrive en Guadeloupe on se dit que ce n'est pas pareil. Des fois on a l'impression que bon, pour ceux qui ont fait l'Afrique du sud comme on dit l'apartheid, on se dit qu'il y aura, surtout au niveau du port autonome, un certain nombre d'emplois réservés au Guadeloupéens, c'est-à-dire comme d'habitude les dockers, les manutentionnaires, les balayeurs et tout ça.

J'aurais voulu m'adresser au président du Port, je ne sais pas si il est là, pour pouvoir lui poser une question à savoir est-ce qu'au sein même du Port Autonome les jeunes guadeloupéens auront leur chance. Quels que soient la structure ou le poste qui pourrait se libérer ? Est-ce qu'il pourra mettre le holà sur les cabinets de recrutement secrets qui honorent en quelques sortes un certain nombre de postes à profils bizarres.

MME MARIE-HÉLÈNE JACOBY-KOALY, ÉLUE DÉLÉGUÉE AUX RESSOURCES HUMAINES (MAIRIE DES ABYMES),

et bien entendu en termes d'emplois je ne peux pas m'empêcher de réagir par rapport à certaines interventions qui s'inscrivent dans ma démarche réflexive. Je n'ai pas entendu parler des retombées possibles de nouveaux métiers dans la création de ce Port autonome, et si oui est-ce qu'il est prévu des formations initiales pour cela ?

Là, je parle en tant que citoyenne, on a assisté à un très beau film dans lequel il nous a été présenté un groupe de personnes participant à ce projet. Est-ce que c'est une simulation ?

Est-ce que ces personnes font partie du groupe de projet ? Et si oui je pense qu'il serait bien de montrer également l'ensemble de ceux qui constituent le Conseil d'administration du fonctionnement du Port Autonome.

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Il y a deux questions qui concernent le Port ou ses instances.

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

Monsieur, il n'y a pas d'emplois réservés au Port Autonome, honnêtement j'ai du mal à comprendre votre question. Il n'y a aucun emploi réservé, à chaque fois qu'il y a un emploi qui est ouvert on fait un appel d'offres interne, dans l'entreprise ; ensuite on fait un appel d'offres externe en Guadeloupe. On ne fait pas appel à des cabinets de recrutement métropolitains ; et il n'y a que par défaut quand il n'y a personne en interne et personne en Guadeloupe qu'on va chercher à l'extérieur.

Donc à la rigueur le choix de candidats métropolitains se fait sur éventuellement des candidats qui n'auraient pas donné satisfaction au niveau de la Guadeloupe. Bien évidemment nous on préfère recruter quelqu'un qui est déjà là, qui connaît comment fonctionne la Guadeloupe, qui est déjà installé, plutôt qu'éventuellement faire venir quelqu'un qui est à 7000 km, qui va s'expatrier avec femme et enfants, ça ne va pas forcément marcher.

Non seulement il n'y a pas d'emplois réservés, mais clairement le fonctionnement du Port où 95% des employés du Port sont des Guadeloupéens montre clairement qu'on est parfaitement ouverts au recrutement local, et le fait que ce Port fonctionne et ait de tels projets montre manifestement que non seulement on a recruté localement et en plus ça marche, et on a plein de gens compétents. Si vous avez l'image d'un Port des années 1970, il a beaucoup évolué, il s'est beaucoup ouvert à la Guadeloupe et aujourd'hui il fonctionne pour et avec les Guadeloupéens, donc là je pense que vous vous trompez un tout petit peu et le Président du Conseil d'Administration, M.THEMINE, aurait dit la même chose que moi, sachant qu'en plus le recrutement concerne le Directeur et pas le Conseil d'Administration.

Mme pose la question concernant le Conseil d'administration. Certains administrateurs du Port sont venus déjà à des réunions. Ce projet est présenté systématiquement à tous les Conseils d'administration, nos administrateurs qui sont 26, sont parfaitement au courant du projet. Ils ont approuvé toutes les procédures de saisine de la commission, du débat, du dossier, ils sont à 150% sur ce dossier, ils sont parfois là et parfois pas présents parce qu'ils ont d'autres obligations mais le Conseil d'administration du Port Autonome est parfaitement derrière l'équipe de direction, connaît et soutient le projet et quasiment tous les votes qui ont eu lieu ont été fait à la chaque fois à la quasi-unanimité, il y a parfois une abstention ou deux, mais très généralement ça se fait à l'unanimité. Donc le Conseil d'administration du Port Autonome est composé de 26 membres, des politiques, des élus, des représentants de l'Etat, des représentants du Personnel, il y a d'ailleurs des représentants du Personnel du Port ici, donc ils sont tous derrière le projet, ils soutiennent tous activement le projet. N'ayez pas de craintes par rapport à ça.

MME MARIE-HÉLÈNE JACOBY-KOALY, ÉLUE DÉLÉGUÉE AUX RESSOURCES HUMAINES (MAIRIE DES ABYMES) :

C'est pour cela que j'ai demandé si c'était une simulation ou est-ce que les personnes étaient vraiment du Port, et si c'est le cas pourquoi ne pas le faire pour les membres du Conseil d'administration ?

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Pour le film le groupe qu'on voit ce ne sont que des agents du Port Autonome, soit de l'équipe projet, soit des agents qui se sont déclarés volontaires pour faire figurants parce qu'on a passé une après-midi sur le terminal pour faire ce film, ça a resserré les équipes, c'était très sympa. Donc vous voyez principalement sur le film des gens de l'équipe projet ou des portiqueurs ou de gens de la

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

capitainerie parce qu'on était sur Jarry et on a profité de notre personnel présent sur Jarry, donc les figurants étaient des employés du Port.

MADAME SOPHIE SAINT-CHARLES, CHEF DU SERVICE PROSPECTIVES DU PAG :

Sur les nouveaux métiers il y aura les métiers traditionnels que l'on connaît au niveau portuaire et logistique, tout ce qui concerne les ouvriers dockers, pointeurs, caristes ; tous les métiers de la logistique, les déclarants en douane etc.

Ce que l'on connaît un petit peu moins c'est quels emplois vont être véritablement créés et quelles filières vont être créées.

Un nouveau métier s'est développé concernant les analystes sensoriels, je ne savais pas ce que c'était, je me suis renseignée. Si vous développez un nouveau produit par exemple en Guadeloupe, vous essayez de l'adapter au goût local, ça peut être de la viande, savoir ce qui est préférable, la couleur, le goût, savoir comment le présenter. Tous ces métiers peuvent être développés ici dans l'industrie de l'agroalimentaire, c'est une chose importante. Pas très loin de chez nous, il y a dans l'île sœur un certain nombre de BTS d'agroalimentaire, donc ce sont des choses que l'on apprend, de nouveaux métiers et de nouvelles filières, mais là encore ça va dépendre de ce que les socioprofessionnels décideront avec ce projet au niveau des nouvelles filières.

MME MARIE-HÉLÈNE JACOBY-KOALY, ÉLUE DÉLÉGUÉE AUX RESSOURCES HUMAINES (MAIRIE DES ABYMES) :

Vous aurez quand même une réponse avant la fin du projet pour nous répondre de façon plus précise ?

MADAME SOPHIE SAINT-CHARLES, CHEF DU SERVICE PROSPECTIVES DU PAG :

Bien sûr.

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Pourquoi est-ce qu'on a une demi-réponse ? C'est la meilleure qu'on puisse vous faire aujourd'hui, on a travaillé toute l'année dernière sur les autres retombées économiques de notre projet. On a commencé par faire une première étude qui visait à regarder ce qui c'était fait dans les pays, territoires voisins, et la réponse apportée par le cabinet était : derrière tout hub de transbordement il se passe des transformations économiques sur le territoire, en fait on sait que notre projet va sortir du Port. Tout à l'heure M. Boucard parlait des zones d'activité de Dothémare, bien évidemment il est possible que certaines activités puissent venir s'installer y compris jusqu'à Dothémare puisque Jarry est plein comme un œuf, pour développer des activités liées au hub, dans tous les pays ça s'est passé comme ça. Quelle forme ça prend exactement ? Ca dépend du pays, de l'économie, du client, de plein de choses. Et aujourd'hui il y a deux problèmes : on ne connaît pas encore le client même si tout à l'heure on a parlé d'un potentiel ; et le projet n'étant pas encore décidé, le débat public n'a pas eu lieu, le client n'a pas été trouvé. Le projet n'est pas encore décidé, les industriels avec qui ont travaillé, le monde socioéconomique, Guadeloupe Expansion, la Région, avancent au niveau des idées mais pas au niveau des projets pour la bonne est simple raison que le projet n'est pas encore décidé, donc vous n'allez pas arriver à motiver un industriel alors que le projet n'est pas encore décidé et qu'il va y avoir trois ans entre le moment où il va être décidé et le moment où il sera mis en service, donc ces trois ans seront largement suffisants pour qu'on ait le temps d'explorer et d'étudier toutes les filières que l'on a aujourd'hui identifiées comme étant des

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

filières des possibles. Si on réussit un ou deux des possibles et si on crée 200, 300 ou 500 emplois de plus on aura doublé l'intérêt économique du projet, et on aura parfaitement réussi notre mission.

MME VIVIANE FRANÇOIS-JULIEN, DIRECTEUR DU CABINET COMMUNICATION DU PAG :

Par rapport aux emplois réservés au Port auxquels Monsieur a fait allusion, de balayeurs. Je veux vous rassurer, je ne veux pas dire que nous sommes exemplaires mais au sein du Port Autonome sur les 153 employés vous avez une quarantaine de cadres locaux, 12 cadres supérieurs locaux, et nous respectons aussi la parité car il y a 6 femmes cadres supérieurs dont 3 directrices.

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

D'autres questions.

M. OLIVIER ZAMI, DIRECTEUR DE L'URBANISME ET DE L'AMÉNAGEMENT DE LA VILLE :

Comme à peu près toutes les régions du monde, la Guadeloupe connaît un développement avec un pôle urbain fort, même à l'échelle de notre territoire on est l'agglomération Pointoise avec les quatre communes, 100 000 habitants, 90% de l'activité. J'ai bien compris qu'on était sur un port dont l'intérêt pour nous c'est surtout l'activité de transbordement, donc une activité sur site qui n'a pas trop d'impact sur l'intérieur de l'île. Pourquoi le choix de Jarry ? Est-ce que ce n'était pas aussi l'occasion de développer cette activité ailleurs sur l'île ? Est-ce qu'on a pensé à cette question au niveau de l'équilibre du territoire ? Est-ce qu'on a pu envisager un autre positionnement que Jarry ?

M. FRANCK GUEROZO, JE SUIS FONCTIONNAIRE À LA VILLE DES ABYMES :

On dit souvent que les îles sont les réceptacles de l'import, est-ce qu'on a calculé l'impact sur le développement endogène ? Est-ce qu'on a un élément positif à nous donner par rapport à la production locale ?

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Pourquoi Jarry, et la production locale, c'est deux sujets majeurs de notre dossier.

Quand on fait un port, la première caractéristique c'est qu'il doit être dans des eaux protégées. Malheureusement ce qui fait que le port de Basse-Terre a beaucoup de mal à se développer c'est qu'il est certes en eaux profondes mais il est en eaux tellement profondes que les conditions de houle sont très difficiles et dès que vous avez un peu de mer si votre port n'est pas protégé il n'est pas exploitable, ça ne fonctionne pas. Donc première obligation quand vous créez un port : il faut une rade protégée. Des rades protégées en Guadeloupe il n'y en a que dans deux endroits, le Petit-Cul-de-sac et le Grand-Cul-de-sac, et aujourd'hui les analyses historiques dans le Grand-Cul-de-Sac Marin, on a de nombreux échecs de projets à cet endroit, montrent que la vocation écologique du Grand-Cul-de-Sac Marin devait être particulièrement protégée et qu'à ce titre-là même si un port à conteneurs doit être un port propre par rapport à un port pétrolier ou charbonnier, ce sont quand mêmes des infrastructures lourdes qui n'auraient pas forcément été compatibles ou même rejetées par la population du Grand-Cul-de-sac Marin ou même par l'ensemble du monde économique ou écologique parce que c'est quand même un site merveilleux.

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

L'autre avantage de Jarry c'est que toutes les infrastructures existent, les routes sont là, les bâtiments sont là, les structures administratives, techniques, sont là. Et notre projet coûte 200 millions d'euros, si on avait dû le faire à un autre endroit ex nihilo il aurait coûté le double, parce qu'aujourd'hui on n'a pas à faire de routes ou un certain nombre de choses. On ne fait qu'un certain nombre de terre-pleins parce qu'on profite de la zone industrielle de Jarry Baie-Mahault, donc effectivement le fait qu'on soit protégés dans le Petit-Cul-de-sac et à proximité de toutes les infrastructures de logistiques font qu'on peut sortir un projet à 120, 130, 140, 160 millions d'euros, qui est un projet relativement peu onéreux vu sa taille. C'était un peu la conjonction de plusieurs facteurs qui nous ont amenés à faire le projet en face du terminal de Jarry sachant que on n'a pas inventé grand-chose, on a retrouvé des plans des années 1970 à la création du port qui avait envisagé, pas tout à fait comme on l'a dessiné il y a beaucoup de choses qui ont changé, mais qui avait clairement envisagé un agrandissement du port sur ce site-là sachant qu'à l'époque ils avaient même envisagé d'aller sur l'îlet Cochons, ce qui est inenvisageable d'un point de vue écologique dans l'aménagement du territoire.

Alors pourquoi Jarry ? Parce qu'après l'analyse multicritères que l'on a menée on est arrivés à nous démontrer que c'était le meilleur site et le meilleur choix d'un point de vue écologique et financier.

MADAME SOPHIE SAINT-CHARLES, CHEF DU SERVICE PROSPECTIVES DU PAG :

Sur l'impact des importations sur la production locale, c'est un thème récurrent et important. On a regardé ce qu'était la production locale en Guadeloupe, une production locale c'est des produits non transformés, de l'agriculture, de l'élevage ; et des produits transformés, transformés en Guadeloupe, du moment que vous faites une activité de production en Guadeloupe il s'agit de production locale. C'est une donnée très importante.

Quand on a une production endogène on n'a pas de développement endogène sans ressources exogènes parce que pour faire de la transformation il faut bien que vous exportiez un certain nombre de choses. Les importations pour nous n'ont pas un aspect aussi négatif comme on l'entend assez souvent. C'est aussi très important pour nous.

La production locale, c'est vrai, est assez faiblement développée ici, c'est 18% de créations de richesses. Il y a à peu près un peu plus de 36 000 entreprises en Guadeloupe, c'est 8 800 entreprises qui sont vraiment consacrées à la production locale dont le BTP et c'est donc 18% de la richesse et 13% de l'emploi total. On est sur des chiffres assez faibles, mais malgré tout quand on a regardé notre richesse locale, je ne vais pas vous citer tous les produits, on en a énormément, on peut passer de Cap Créole aux différents condiments, le beurre rouge, le virapic, les tisanes, on vient d'inventer du vin de banane, il y a la pierre caribéenne de recyclage qui est faite à Anse Bertrand, vous prenez 80% de tuff, vous ajoutez du ciment c'est une pierre qui tient très bien à l'extérieur, donc il y a énormément de choses qui sont produites ici et l'importation peut servir à renforcer tout ce qui est transformation dans les filières agroalimentaires et nous aider à produire plus.

On est passé d'une stratégie de ce qu'on a appelé « l'import substitution » depuis vingt ans, on a importé pour substituer à la production locale, et maintenant il faudrait passer à l'étape supérieure.

Les marchés qui n'arrivent pas à se développer localement peuvent peut-être se développer à l'extérieur sur des marchés de niche, c'est quelque chose de tout à fait possible.

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Ça fait un an qu'on travaille sur ce sujet, le hub va créer des nouvelles possibilités d'exportation. Aujourd'hui on a trois ou quatre lignes qui touchent la Guadeloupe, demain on en aura dix. Aujourd'hui on a des lignes qu'on peut considérer comme étant trop chères, demain dans le cadre du projet et dans le cadre d'une ouverture de la concurrence des lignes, on pourrait avoir dix lignes et des lignes qui seraient moins chères qu'aujourd'hui. Donc ce projet peut permettre à une production locale qui se structurerait, et le changement d'échelle dont parlait Mme SAINT-CHARLES est très important, de réellement exporter ; parce qu'aujourd'hui quand on se compare par rapport aux îles voisines ou aux territoires voisins le niveau de la production locale de la Guadeloupe est faible mais il n'est pas ridicule. Parfois 20, 30% de la production locale est dédié à la production, ce qui est aujourd'hui ridicule en Guadeloupe c'est le niveau d'exportation, on n'exporte rien, et comme on est 400 000 habitants et une petite île on n'exporte rien, on travaille en vase clos au niveau de la production locale et on fait une production locale qui est faible, qui n'est pas efficace, qui n'est pas industrialisée, pas structurée et parfois trop chère. Notre projet peut vraiment permettre à une économie locale qui se structurerait de pouvoir enfin gagner des marchés à l'exportation et enfin arriver aux fameuses économies d'échelle qui font qu'un territoire comme La Réunion avec un million d'habitants va être un territoire qui est beaucoup plus structuré que le nôtre et qui font qu'avec nos petits 400 000 habitants on souffre. Donc dans une logique de gagnant-gagnant la production locale va se développer, peut gagner beaucoup avec notre projet.

Dans une logique d'une production locale qui resterait fermée sur elle-même les impacts seraient très faibles. Mais il faut vraiment que l'économie locale se prenne en main dans le cadre de notre projet. On n'arrête pas et on pense que le débat est un moment important pour ça, de dire qu'il faut que d'autres que nous portent cette parole pour que demain ça réussisse, c'est pour ça qu'on est très contents que vous ayez posé la question.

M. KEVIN SANCRIT, SALARIÉ DE LA GUADELOUPE :

Par rapport à l'exportation, est-ce que le projet aura des aides pour les entreprises guadeloupéennes pour pouvoir mieux exporter...

M. ALEX MONPIERRE, EXPERT AUPRÈS DES NATIONS-UNIS POUR LES PROBLÈMES DE TRANSPORT :

M. Martens, actuellement nous avons sur le port des magasins francs, envisagez-vous de transformer ces magasins en ports francs ?

MADAME SOPHIE SAINT-CHARLES, CHEF DU SERVICE PROSPECTIVES DU PAG :

Effectivement sur les aides financières possibles à l'exportation les dispositifs existent déjà et c'est notamment le Conseil régional qui les gère. Aujourd'hui il y a ce qu'on appelle l'aide au fret qui s'applique à tout ce qui est intrinsèque et qui sert dans un cycle de production. Pour les importations de biens qui vont servir à un cycle de production les entreprises reçoivent une aide au fret, et ceux qui exportent et qui ont fabriqué le produit vont aussi recevoir une aide au fret ; ce sont des choses qui existent déjà, la liste est consultable sur le site internet du Conseil régional de la Guadeloupe, il y a à peu près 2 millions d'aides qui ont déjà été dispensées depuis deux ou trois ans.

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

Il y a d'autres dispositifs possibles, les entreprises doivent se rapprocher des différents organismes pour les avoir, comme celles-ci sont spécifiques à l'exportation elles sont peut-être plus liées à du développement économique donc pour les aider lors de la production.

En ce qui concerne les zones d'entrepôts francs, nous avons déjà une zone d'entrepôts francs qui est entièrement clôturée, il y a trois entrepôt dont un frigorifique, le plus grand de la Caraïbe qui existe déjà sur la zone de Jarry.

Cette zone d'entrepôts francs dispose du statut suivant : les marchandises entrent franco de droits et taxes et elles ne paient des droits et taxes que lorsqu'elles sont mises à la consommation. L'autre particularité d'une zone franche et c'est ce à quoi elle devrait servir en Guadeloupe et malheureusement on a très peu d'entreprises qui s'en servent de cette façon, c'est que ces marchandises, ces intrants qui entrent qui sont franco de droits et taxes devraient servir à un cycle de production, donc être transformées pour produire un bien fini et ensuite être réexportées, et effectivement les entreprises auraient eu un avantage concurrentiel indéniable.

Pourquoi nos zones entrepôts francs ne fonctionnent pas correctement aujourd'hui ? Nous n'avons pas de lignes, il faut des lignes maritimes pour qu'il y ait des marchés, pour que les entreprises puissent exporter, si vous ne pouvez pas exporter, s'il n'y a pas de lignes maritimes, c'est ce qui se passe aujourd'hui, les marchandises rentrent, elles restent entre 30 et 60 jours sur la zone d'entrepôts francs et ensuite elles sont mises à la consommation, en fait notre zone d'entrepôts francs sert malheureusement de trésorerie aux entreprises et de zone de stockage. Mais tout le dispositif existe, c'est ce qui est très important.

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Pour rebondir là-dessus rapidement, une comparaison que j'aime bien, on est dans le sujet production locale, exportation et transport dans le cas de la poule et l'œuf. On va voir les responsables des lignes maritimes et on leur demande pourquoi il n'y a pas plus de lignes pour aller au Venezuela, à Trinidad, en République Dominicaine, sans passer par trois ports et sans dépenser des milliers d'euros, ils répondent il n'y a pas de lignes parce qu'il n'y a pas de marchandises, je ne peux pas mettre en place un bateau ou alors il faut m'aider pendant deux ans, on va être en déficit et on n'a pas le droit de faire ça.

On va voir les producteurs locaux et on leur demande pourquoi ils n'exportent pas. Ils répondent on n'exporte pas parce qu'il n'y a pas de lignes.

Donc on est dans le cadre de la poule et l'œuf. Et dans ce débat-là, le Port Autonome a la chance de résoudre ce problème en créant soit la poule soit l'œuf, vous choisirez, mais en créant les lignes. Aujourd'hui un hub de transbordement, le gros bateau qui arrive c'est une ligne et le petit bateau ou les plus petits bateaux qui repartent c'est autant de lignes qui repartent vers d'autres destinations. Donc aujourd'hui, dans ce schéma de la production locale et des lignes on fait un choix et on va créer des nouvelles lignes et donc on va résoudre le débat, donc il y aura des nouvelles lignes et elles auront des capacités résiduelles d'import-export que la Guadeloupe pourra utiliser. Donc on va enfin trancher ce débat et enfin clairement dire aux producteurs locaux maintenant les lignes sont là, messieurs allez-y, retrouvez-vous les manches, produisez parce que vous allez arriver à vendre, parce qu'il n'y a pas de raisons qu'on soit un des rares pays mondiaux à n'avoir que 2% d'exportations alors qu'on est un pays développé qui produit et qui a plein de richesses, donc si on crée des lignes on va arriver à exporter.

M. VELAYOUDON MAIRIE DES ABYMES :

Avec l'arrivée de ces nouveaux bateaux de plus en plus gros donc de moins en moins manœuvrables, on n'aura pas de problèmes comme on entend souvent en Bretagne avec les pêcheurs ou d'accidents comme là-bas.

M. GEORGES BOUCARD, DIRECTEUR DE CABINET DU DÉPUTÉ-MAIRE (MAIRIE DES ABYMES):

Pourquoi on ne présente plus la deuxième phase ? Il y avait aussi dans le projet une deuxième phase.

La grandeur d'un pays c'est aussi la capacité de voir un peu grand et d'avoir de grandes ambitions, on est un peu liés à l'opérateur CGM-CMA, j'ai l'impression qu'on a une vision un peu euro-centrée, le port du Pirée par exemple est géré par des Chinois, aujourd'hui on est dans une situation géopolitique qui font que la Guadeloupe a certains atouts qu'on peut vendre, une stabilité politique évidente, une ingénierie et un personnel formé, une stabilité, donc pourquoi avoir complètement réduit la voilure sur la première phase et on n'en parle pas, alors que si on passe à la deuxième phase on sera obligé de refaire des études, de remobiliser tout le système politique et économique de la Guadeloupe sur un projet qui pourrait voir le jour dès.. Pourquoi ne pas aller à la deuxième phase directement, qui permettrait d'avoir un projet qui pourrait être non pas à 300 000 mais 600 000 et on pourrait jouer dans la cour des grands comme Kingston.

On parle aussi de 400 000 habitants mais je pense qu'il faut désormais raisonner en Bassin Caraïbe, moi je ne considère pas les Martiniquais comme des concurrents mais comme des complémentaires à nos projets, les deux projets ne sont pas opposés mais sont complémentaires, il faut raisonner en grand marché antillais, avec une possibilité de 800 000 habitants dans des échanges qui permettraient aussi d'accélérer et de voir un peu plus grand.

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Effectivement on l'a dit, Olivier en a parlé, une des forces de notre projet c'est qu'on peut l'agrandir et on l'a conçu pour qu'il puisse être un jour doublé, c'est très clair et très important et on a pris des dispositions qui coûtent beaucoup d'argent, notamment en matière de dragage pour dire qu'on fondera les quais à 17 mètres de profondeur, à la taille maximale des bateaux qui croiseront dans la Caraïbe et sûrement pour l'éternité puisque ça fait un siècle que le Canal du Panama existe, peut-être qu'en 2150 il y aura un 4^{ème} jeu d'écluses qui fera passer des bateaux de 25 000 boîtes mais on ne sait pas, donc on est au moins partis pour un siècle par rapport à ça. Ce ne sont pas les dispositions qui ont été prises par nos prédécesseurs puisque malheureusement nos quais auraient pu être fondés à 13 ou 14 mètres et on n'aurait pas forcément le même projet qu'aujourd'hui. On a vu un peu petit par le passé au Port Autonome, aujourd'hui on va grand et on prévoit l'avenir quitte à dépenser 10 millions d'euros de plus en disant 10 millions d'euros maintenant c'est 100 millions d'économisés dans vingt ans ; donc quelque part notre projet on le voit grand dans sa conception mais on le réalise plus petit dans son phasage car il y a deux raisons principales :

Les études de marché et les contacts avec les opérateurs nous ont montrés que la phase 1 était quand même largement suffisante pour répondre à leurs besoins, et personnes parmi les vingt clients qu'on est allés voir nous ont demandé de faire plus gros que la phase 1, quitte à ce que si

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

c'est un succès la phase 2 se fasse dans dix, quinze ou vingt ans, mais aujourd'hui on pense vraiment qu'on en a pour dix, quinze ans sans le moindre risque.

C'est une question de surface financière, le PAG aussi riche et puissant soit-il n'a pas la capacité financière à investir aujourd'hui plus de 200 millions d'euros, sachant que phase 1 + phase 2 ça coûtait au Port plus de 300 millions d'euros, on n'a pas cet argent-là, et l'Etat notre actionnaire ne nous autoriserait pas à emprunter une telle somme. On est une entreprise, on peut construire un bâtiment de dix étages, pas un bâtiment de vingt.

Donc même si on avait les clients aujourd'hui on n'aurait pas les moyens pour construire aussi gros. On a fait des simulations, on sait qu'au bout de dix ou quinze ans d'un projet réussi on retrouverait la capacité à faire une phase 2. Aujourd'hui le marché et nos capacités financières montrent qu'on n'a pas les moyens de faire plus gros que ça et on n'est pas sur les gros marchés. Moyennant quoi on a pris des dispositions, et ça c'est très clair, le jour où on aura à faire la phase 2 tout aura été bien étudié pour que cette phase 2 soit le plus facile et le plus simple possible.

Concernant le marché unique, j'aimerais pouvoir dire comme vous qu'aujourd'hui on travaille Martinique et Guadeloupe main dans la main. On serait beaucoup plus forts et beaucoup plus puissants si on travaillait à deux ports ensemble et à 800 000 habitants, c'est très clair, il y a du chemin à faire sur le plan politique, des populations, parce que les îles sœurs ou les îles ennemies, on est un peu hypocrites là-dedans. Moi, je suis guadeloupéen, comme vous, j'aurais bien voulu qu'on soit sœurs mais on est des sœurs chipies, mais c'est vrai que l'avenir économique de la Guadeloupe passe avec celui de la Martinique, c'est très clair aujourd'hui, et quand il y aura des milliers de personnes qui le diront on s'en sortira mieux.

Il va y avoir une évolution importante, tout à l'heure on a parlé des problèmes de la Martinique, demain la Martinique va devenir un port comme nous, en fait on s'appellera tous des grands ports maritimes, il y aura Grand Port Maritime Guadeloupe, Grand Port Maritime Martinique, en 2012. L'avantage de ce changement-là c'est qu'en redevenant des ports d'Etat, l'Etat a prévu et il est possible que M. Mariani le ministre des Transports vienne l'annoncer dès le mois de janvier 2012 en Guadeloupe, l'Etat a prévu de créer dès la constitution du nouveau port de la Martinique en Port Autonome une instance de coopération Martinique/Guadeloupe, on sera deux directeurs si c'est encore moi qui suis confirmé sur ce poste et le directeur de la Martinique, on dépend du même ministre qui va nous convoquer dans son bureau et nous dire vous avez six mois pour vous entendre ou vous prenez la porte, donc on va discuter, on va s'entendre, on va monter des projets, on va aller voir nos élus pour leur dire il faut qu'on travaille ensemble, il y a énormément de bonnes idées à mettre en œuvre.

Donc le marché unique antillais c'est vraiment pour moi une des voies d'avenir de notre économie et je pense que ça pourrait même débiter par les ports, si on fait ports et aéroports à mon avis on aura déjà tiré pas mal de choses.

MME SITA NARAYANAN, CHEF DE PROJET ENVIRONNEMENT DU PAG :

Vous avez commencé par parler de l'augmentation de la taille des bateaux. Cette augmentation s'accompagne de mesures de contrôles supplémentaires, d'un service de trafic maritime de la Capitainerie performant avec le pilotage systématique des bateaux, l'interdiction de croisement dans le chenal des navires, et un système de remorquage adapté en cas d'accident. Ils sont peut-être plus gros mais en tout cas tout est mis en place pour qu'il n'y ait pas de risques accrus d'accidents.

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

Concernant la cohabitation avec la pêche, on s'attend à avoir un navire de plus par jour, l'augmentation reste quand même limitée. Aujourd'hui la cohabitation se passe bien, les navires arrivent et repartent à des horaires qui ne sont pas forcément compatibles avec ceux des pêcheurs, ça se passe bien, la pêche est interdite et ne se pratique pas à proximité immédiate du terminal, donc il n'y a pas de souci majeur.

M. VELAYOUDON MAIRIE DES ABYMES :

Si je peux recentrer un peu ma question je parlais en terme de manœuvrabilité des bateaux plus gros, c'est-à-dire que pour un bateau plus gros la manœuvrabilité est plus difficile Je compare avec la situation en Bretagne où les bateaux de pêche sont des chalutiers de taille conséquente par rapport à nos saintoises.

MME SITA NARAYANAN, CHEF DE PROJET ENVIRONNEMENT DU PAG :

Le projet c'est d'une part la création du nouveau terminal mais il y a également l'élargissement du chenal d'accès et de la passe d'entrée, l'agrandissement du cercle d'évitage qui va permettre aux bateaux de plus grande taille de manœuvrer de façon sûre.

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Aujourd'hui on n'a quasiment pas de conflits d'usage sur le plan d'eau, pourtant le chenal, la Marina, les pêcheurs, Lauricisque, la marina de Gosier, tous utilisent le même chenal, on n'a quasiment pas d'incidents, on n'a quasiment pas de rapports de commandants faisant état de soucis donc aujourd'hui ça se gère bien. Demain même avec une marina un peu plus importante, plus de pêcheurs, un bateau de plus par jour, on n'a que trois ou quatre bateaux qui rentrent par jour, le matin très tôt ou le soir assez tard, donc ce ne sont pas non plus les yachts, aujourd'hui il n'y a pas de conflit, on n'a pas ce type de problème. Les gros bateaux sont peut-être un peu moins manoeuvrants que les petits les bateaux de commerce. Dans le chenal ne sont pas manoeuvrants, dans le chenal le bateau est à 10 mètres du bord d'un côté et de l'autre, il ne manoeuvre pas, il est prioritaire et les pêcheurs savent très bien qu'un bateau de commerce de 200 m de long est non seulement prioritaire mais en plus il ne peut pas tourner, ils sont parfaitement au courant de ce genre de choses, ils savent gérer ce sujet et on n'a pas de conflits d'usage et je pense que demain on n'en n'aura pas non plus.

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

Deux autres questions.

M. FRANCK GUEROZO, JE SUIS FONCTIONNAIRE À LA VILLE DES ABYMES :

Je vois Port Autonome de la Guadeloupe et je vois Port de la Guadeloupe, je sais qu'un Port Autonome c'est une entreprise publique doté de personnalité morale et gérant une zone portuaire. Pourquoi aujourd'hui je lis Port de la Guadeloupe ? Est-ce qu'il y a un élément argumentaire qui permet de vendre Port de la Guadeloupe et non pas Port Autonome de la Guadeloupe ?

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

M. CAPRESSE, JE SUIS UN SALARIÉ :

Est-ce qu'il y a un impact s'agissant de la douane ? Il me semble que la douane effectue un travail sur le Port, dans le cadre de la RGPP, la politique des réductions des moyens ça veut dire qu'a priori il n'y aura pas de douaniers supplémentaire, ça n'a pas d'impact ?

Par rapport au Pirée, M. Boucard a oublié de dire que les Chinois ont viré tout le monde sur le port.

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Je pourrais vous donner mon avis sur le Pirée, on n'est pas la Grèce et j'espère qu'on ne deviendra pas comme la Grèce.

Port Autonome/Port de Guadeloupe. Ce qui est visé dans le mot Autonome et c'est parfois ce qui est mal compris dans les territoires comme ici. C'est l'autonomie financière, nous sommes établissement public qui avons la pleine autonomie de fonctionnement, la pleine autonomie financière et nous ne recevons pas un euro de l'Etat pour notre fonctionnement, nous recevons parfois des subventions. Port Autonome veut dire autonomie financière.

Ce mot Port Autonome il n'y a que les Français qui l'utilisent, et de plus en plus pour la commercialisation on fait sauter ce mot parce que ça ne veut strictement rien dire. Si d'un point de vue administratif nous sommes un Port Autonome de Guadeloupe, et d'ailleurs il n'y a plus qu'un seul port autonome en France c'est nous, et demain nous allons devenir Grand Port Maritime de Guadeloupe ; dans la commercialisation le terme Port de Guadeloupe me semblerait, comme Port de Paris ou Port de l'Atlantique ou Port de la Seine, une marque commerciale qu'on pourrait développer pour se vendre. Aujourd'hui notre vrai nom c'est bien le Port Autonome de Guadeloupe, et c'est une autonomie financière.

MADAME SOPHIE SAINT-CHARLES, CHEF DU SERVICE PROSPECTIVES DU PAG :

On a parlé d'une activité supplémentaire importante. La douane depuis dix-quinze ans a une politique de réduction d'effectifs tournés vers cette activité portuaire. Mais parallèlement elle a développé avec un acteur privé qui est CEIBA sur le Port un système d'accélération informatisé du dédouanement des marchandises, cela permet de dédouaner une marchandise en moins de 24 heures.

Les armateurs ont un manifeste sur lequel sont enregistrés les marchandises et numéros de conteneurs, c'est mis sur un serveur informatique et mis ensuite à la disposition des transitaires qui valident au fur et à mesure et font la demande à la douane. Donc tout est informatisé, les douanes n'ont plus cette masse, liasse de documentation à éplucher, et d'ailleurs ça sert à l'environnement puisqu'il y a une dématérialisation qui est très importante. La douane a anticipé l'augmentation des activités portuaires dans le monde, pas seulement en Guadeloupe, en France métropolitaine aussi.

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

D'autres questions.

MME SOLANGE LEBLANC, ADJOINTE AU MAIRE DE LA VILLE DES ABYMES, mais citoyenne guadeloupéenne donc je vais poser une question.

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

Ça me gêne un peu, c'est vrai que vous nous présentez un très beau projet mais quand on écoute la radio, quand on va sur internet, on nous parle toute la journée de crise financière, crise mondiale, on ne peut plus rien faire, on ne peut plus construire, il y a du chômage partout, et là vous nous présentez un très beau projet, je veux bien y croire mais est-ce qu'après il y aura vraiment du travail, il y aura vraiment de l'argent pour donner du travail aux gens ?

Pourquoi ne développez-vous pas un peu plus le port de Basse-Terre qui est quand même pauvre alors que c'est un si beau projet ?

MME MARIE-CORINNE LACASCADE, ÉLUE DÉLÉGUÉE AU TOURISME :

Je voulais revenir sur l'appellation : « Projet d'extension du Port de la Guadeloupe ». Durant le reportage nous avons entendu Le Port de Jarry Baie-Mahault, à plusieurs reprises. Vous faites un débat public parce que vous voulez une adhésion forte de la population guadeloupéenne, alors je pense que c'est mieux de dire Le Port de Jarry, ou Le Port de la Guadeloupe, surtout que c'est marqué Projet d'extension du Port de la Guadeloupe.

Question concernant les lignes maritimes. Est-ce que c'est le Port Autonome qui développe les lignes maritimes ou bien ce sont des armateurs privés ?

Pour revenir aux métiers aéroportuaires, je pense qu'il faut aussi que les jeunes s'orientent vers les métiers de la marine marchande, l'ingénierie en logistique etc.

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Sur la crise financière, oui on est concernés, une des raisons qui a fait que de 18 entreprises, à 8, à 4, on est arrivés à 1 c'est qu'on s'est retrouvé face à des partenaires qui nous ont dit malheureusement vous lancez votre appel à projet à un moment où les chiffres sont plutôt à la baisse qu'à la hausse. La crise financière on l'a sentie dans notre appel d'offres international parce qu'on a eu en face de nous des gens qui étaient plus frileux au mois de septembre qu'au moins de juin, et quelque part si notre appel à projet n'est pas un succès c'est aussi à cause de la crise financière. Et notre projet, crise ou pas crise, ne se fera que si on arrive à motiver un opérateur privé, on est dans un partenariat public-privé, le Port Autonome ne sera pas autorisé, et n'a pas les moyens d'organiser le projet tout seul ; donc si la crise continue ou s'amplifie il est possible qu'on doive mettre le projet en stand-by parce qu'il n'y aura pas d'opérateur privé susceptible de prendre le risque avec nous. Sur notre partie infrastructure nous pensons que nous avons les moyens de financer le projet avec un client, s'il n'y a pas de client on devra faire autrement, donc la crise financière on y est et notre projet pourrait ne pas se faire à cause de la crise financière.

Les retombées locales on en a parlé, je ne sais pas si vous étiez là au début mais je peux répéter. On a beaucoup travaillé avec le Pôle Emploi et le BTP pour faire en sorte que tous les emplois soient des emplois locaux. Au Port Autonome 95% de la valeur ajoutée qu'on crée est de la valeur ajoutée qui reste en Guadeloupe, nous sommes à ce titre-là, on le pense et on le démontre, une entreprise exemplaire qui fait vraiment fonctionner l'économie locale. Le projet n'aura quasiment que des retombées locales et c'est un de nos objectifs de faire en sorte de maximiser les retombées locales du projet parce qu'on est entreprise publique et à ce titre-là on est entreprise citoyenne et c'est parmi les missions que nous donne le gouvernement sur ce sujet.

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

Le port de Basse-Terre est avec une petite ville économique, 20 ou 30 000 habitants, c'est un port avec problèmes techniques parce que les conditions de houle sont très mauvaises. C'est un port qui a du mal à attirer des croisiéristes parce que les petites villes comme ça attireraient en théorie des croisières de luxe mais les petits ports comme celui de Basse-Terre attire des petites unités et en matière de croisière plus le bateau est petit plus vous êtes dans le grand luxe ; et aujourd'hui autant Pointe-à-Pitre n'est pas organisée pour accueillir des bateaux normaux, de luxe moyen, autant Basse-Terre qui est dans un état urbain meilleur que Pointe-à-Pitre, mais sans que ce soit non plus Saint-Barth ou Felixburg près de Saint-Martin qui est magnifique pour les touristes, Basse-Terre n'attire pas la croisière de luxe. On y travaille, on travaille à développer un projet d'interface ville-port sur Basse-Terre. Evidemment on a un projet magnifique, qui va coûter 6 millions d'euros, où on va améliorer tout le centre-ville autour du port. Quand on va dans les salons on commercialise tous les sites de la Guadeloupe, Pointe-à-Pitre, Basse-Terre, la baie de Deshaies, Les Saintes, Marie-Galante, et on parle de tous les secteurs, même ceux sur lesquels le Port ne touchera pas un euro, on se sent quelque part obligé de vendre la destination Guadeloupe.

Pour l'instant les compagnies ne viennent pas à Basse-Terre parce que la Soufrière est fermée, parce que les chutes du Carbet sont fermées, il n'y a pas de produits à vendre, dans la ville de Basse-Terre vous avez, et on en parle souvent avec Mme le Maire, pas beaucoup de boutiques de luxe qui attireraient ces éléments-là et pourquoi ? Parce qu'il n'y a pas de marché non plus. On est sur des sujets compliqués, on aimerait bien développer le Port de Basse-Terre mais c'est un port un peu du passé avec un arrière-pays tout petit, avec un marché économique tout petit et aujourd'hui 30 000 passagers et 50 000 tonnes il est peut-être à son niveau actuel, on voudrait bien qu'il y ait vingt escales de croisière par an, ce qui manque aujourd'hui c'est les vingt escales qu'on a eues dans les meilleures années et qu'on va essayer de retrouver, mais on n'y est pas encore.

Le titre c'est un sujet qu'on a eu avec la Commission, Le Grand Projet de Port, Le Port de Jarry, Le Port de Guadeloupe, Le Port Autonome, on s'est un peu cherché, ça fait trois ans qu'on cherche. Parfois il y a des gens qui vendent un produit et qui trouvent un nom miraculeux. Grand Projet de Port ce n'est pas non plus un nom miraculeux, on n'est pas super fiers de notre titre, et d'ailleurs la Commission nous a dit qu'il valait mieux l'appeler Extension du Port de la Guadeloupe parce que ça parlerait mieux à la population, donc je suis d'accord avec vous pour dire qu'effectivement ce serait mieux pour nous si on vendait le Port de la Guadeloupe plutôt que de vendre le Port de Jarry ou le Port de Pointe-à-Pitre, d'ailleurs tout le monde s'emmêle les pinceaux, alors que si on parlait du Port de la Guadeloupe ou des Ports de la Guadeloupe ce serait beaucoup plus simple.

C'est l'armateur qui crée les lignes aujourd'hui. Nous on peut créer des conditions pour que des lignes arrivent ; mais c'est vraiment l'armateur aujourd'hui qui décide de créer des lignes ou pas. On a appris la semaine dernière que notre armateur préféré, CMA-CGM, va ouvrir une nouvelle ligne, il l'a annoncé et on verra réellement si les bateaux arrivent, mais de 4 lignes par semaine on pourrait passer dès le mois prochain à 5 lignes. C'est une très grande nouvelle pour nous, elle est liée au fait qu'on travaille bien, que les portiqueurs et les dockers travaillent bien, on a des bonnes cadences, et aujourd'hui, même dans un marché en crise CMA-CGM va ouvrir une nouvelle ligne ou va desservir la Guadeloupe avec une ligne de plus que jusqu'à présent, ce qui est intéressant c'est que c'est une ligne qui va vers la République Dominicaine et je crois les Etats-Unis, on n'avait quasiment pas de ligne directe avec les Etats-Unis et on l'aura dès le mois prochain. Ca va permettre de changer un certain nombre de choses aussi, donc c'est bien l'armateur qui décide mais si le port n'est pas bon il n'y a pas de ligne. Si on arrive à avoir une ligne de plus c'est parce que ça fait vraiment longtemps qu'on fait des efforts, CMA-CGM nous a demandé de travailler d'une certaine

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

façon, M. Gaulier ici présent le sait, ça fait trois mois qu'on discute avec nos employés pour travailler de cette façon-là, on est arrivés à un consensus technique et organisationnel pour travailler mieux avec les dockers et les portiqueurs et le résultat de tout ça c'est qu'on va avoir une ligne de plus donc c'est bien pour la Guadeloupe, c'est bien pour l'économie guadeloupéenne et c'est bien pour l'économie portuaire parce que ça va peut-être créer quelques emplois.

Aujourd'hui on a trois armateurs qui desservent la Guadeloupe : CMA-CGM c'est 80% du marché, Marfret fait 15% du marché et on a Seatrade qui est un armateur nord-européen qui est venu depuis l'an dernier, avant on avait la Horn, qui nous dessert depuis le nord de l'Europe. On n'a que trois lignes principales nous desservant depuis le nord de l'Europe. Il y a quelques petites lignes internes, quelques feeders au niveau de la Caraïbe, Surinam, peut-être une quatrième ligne mais c'est une ligne de CMA-CGM.

Donc c'est l'armateur qui décide selon son organisation de choisir tel ou tel port.

Et ensuite on a un armateur local pour aller vers la Martinique. Mais il n'y a pas beaucoup d'armateurs locaux, les seuls qu'on a c'est pour aller vers Marie Galante, il y a toutes les petites barges qui permettent de desservir très correctement Marie Galante.

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

On peut également poser des questions écrites.

MME MARIE-CORINNE LACASCADE, ÉLUE DÉLÉGUÉE AU TOURISME :

Ce projet est censé développer l'économie de la Guadeloupe, vous parliez tout à l'heure du développement des produits locaux, j'ai donc pensé aux armateurs locaux qui pourraient créer, ce sont très certainement de gros coûts financiers mais il faut quand même que ça apporte quelque chose à l'île, donc développement économique, solutions au niveau du chômage, retombées en termes de créations d'emplois, d'innovations.

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Les armateurs c'est un gigantisme auquel l'économie guadeloupéenne n'a pas accès. Par contre les services portuaires, remontage, pilotage, lamanage.. aujourd'hui on a un remorqueur qui est une entreprise guadeloupéenne, qui travaille beaucoup au niveau du Port Autonome pour garder cette entreprise qui a parfois des situations difficiles, on cherche à la renforcer parce qu'au titre du Grand Projet de Port il faudra acheter un deuxième remorqueur, il y aura un deuxième équipage ou même un troisième. On met tout en œuvre pour maximiser les retombées du projet. Le soutage, l'eau des navires, les pilotes, remorqueurs, lamaners, si aujourd'hui il y a 50 personnes, demain il y en aura 70. En fait il y a trois pilotes, il peut y en avoir quatre ou il pourra même y en avoir cinq avec le Grand Projet de Port. Il y a aussi dix marins, celui qui entretient la pilotine, il doit y avoir une douzaine d'employés qui vont passer à quinze avec le Grand Projet de Port, ça va faire trois emplois de plus, ce n'est pas grand chose, trois pilotes, deux lamaners, dix remorqueurs, ça fait de suite quinze emplois.

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

Il faudrait peut-être bien préciser la notion d'armateur. Madame, il n'y a pas de confusion ?

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

L'armateur c'est le propriétaire d'un bateau, gros ou petit.

Il y a une entreprise guadeloupéenne qui est celle de la famille Ramaille qui fait du cabotage et qui a acheté récemment un deuxième bateau, ils profitent de l'activité portuaire de la Guadeloupe pour développer un petit armateur familial.

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

Une question écrite : quelles garanties aurons-nous en cas de crise ou de concurrence imprévue de ne pas se retrouver avec un grand port sous exploité ?

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

C'est une excellente question. Savez-vous quelle est la première personne qui nous l'a posée ? C'est notre ministre, Mme Penchard qui l'a posée dès 2009, elle m'a dit démontrez-moi M. le Directeur qu'en cas de crise vous savez vous retourner. Bien sûr c'est des scénarios qu'on a étudiés, une étude spécifique très longue qu'on a réalisée et diffusée à nos tutelles qui démontre qu'en cas de crise le Port pourrait fonctionner sans clients pendant deux ans, c'est le scénario le pire, si le type s'en va et nous laisse sans activité, on a financièrement au Port Autonome la surface pour se retourner pendant deux ans, c'est le temps suffisant pour retrouver un nouveau client. Si vous croyez que le client va se barrer tout de suite et qu'on n'en retrouvera jamais un autre il ne faut pas décider le projet, il faut arrêter tout, tout de suite, et on n'est pas arrivé à cette conclusion-là, mais plutôt que les enjeux étaient importants et qu'il fallait y aller.

On a la surface financière pour se retourner sans augmenter les tarifs, c'est interdit, on sait gérer un accident pendant deux ans sans le moindre dommage.

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

Une 2^{ème} question écrite : quelle est la durée d'amortissement du projet ? Au cas où le projet soit finalisé et qu'un opérateur se positionne quelles garanties a-t-on qu'il ne se désiste pas alors que le projet existe, qui paie ?

C'est une question de Michel.

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Il y a des règles financières très compliquées pour l'amortissement ; par contre ce qui est clair c'est qu'on signera un contrat de 35 ans. Aujourd'hui le contrat qui serait signé avec l'opérateur c'est des contrats de plus longues durées qui sont encadrées par des réglementations européennes, un quai est amorti sur 25 ans, un bâtiment sur 10-15 ans, ce sont les normes IFRS, on amortit sur des durées de 20 à 30 ans et on signe un contrat de 35 ans.

Quelles garanties on a si l'opérateur qui a signé le contrat ne vient pas ? Dans le contrat on a mis des pénalités très très lourdes en cas de non réalisation des travaux par l'opérateur, on parle de sommes très importantes, il me semble que c'était au moins 15 à 20 millions d'euros de pénalités en cas d'opérateur qui signe le contrat, de port qui fait les travaux, et d'opérateur qui ne commence même pas les siens. Un des autres scénarios du pire qu'on a étudiés, autre question posée par Mme Penchard à l'époque, on a étudié ça et c'est cette clause-là qui nous a amené à mettre le montant de la pénalité, c'est en ayant fait l'étude qu'on s'est rendu compte que si on mettait une pénalité de

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

tel niveau ça nous protégerait bien ; donc dans le cadre du contrat qui n'est pas signé mais qu'on signerait avec l'opérateur il y a des mesures de pénalités si l'opérateur partait avant de faire les travaux, parce qu'effectivement si l'opérateur part avant de faire les travaux vous avez, vous, fait vos travaux et vous avez un port qui n'est pas exploitable donc c'est pour vous la pire des situations, et donc à ce moment-là il est obligé de payer une pénalité qui permet au port de se retourner pendant quelques années pour retrouver de nouveau un client qui pourrait venir opérer le projet, donc c'est un cas qu'on a étudié et qu'on a, on pense, bien prévu.

M. GEORGES BOUCARD, DIRECTEUR DE CABINET DU DÉPUTÉ-MAIRE :

Un point de vue : nous sommes dans une économie mondialisée où les choses vont vite, la Guadeloupe n'est pas le nombril du monde et les opérateurs ne nous attendent pas, il faut aussi que la population guadeloupéenne prenne bien conscience de cela. On a la possibilité d'avoir un équipement structurant, qui va structurer l'économie de la Guadeloupe, si nous laissons passer cette occasion il n'y aura pas de doublement du Canal de Panama dans cinq ans, ce sont des opérations sur des siècles ou des décennies donc il est important de se positionner maintenant parce que le Panama ils finissent en 2015 et vont même plus vite que ce qui est prévu. Il faut vraiment qu'à l'issue de ce débat public nous mettions les bouchées doubles pour réaliser cette opération. Il faut qu'on revienne sur cet élément car on n'en a peut-être pas bien compris l'ampleur, c'est le problème de la feederisation et des impacts induits sur le prix des produits que nous allons consommer, c'est fondamental, 50 millions d'euros, les calculs ont été faits mais je pense que c'est un calcul qui est une hypothèse basse, vu la crise financière dans laquelle on est ces chiffres-là se révisent chaque jour parce que les coûts sont en train d'exploser. Donc il y a nécessité pour les Guadeloupéens de se saisir de ce projet et d'y aller puisque nous sommes vraiment dans une économie qui est de plus en plus concurrentielle et nous ne sommes pas une économie protégée contrairement à ce qu'on a voulu dire, notamment un interlocuteur l'autre jour qui disait que Papa la France sera toujours là pour nous donner et nous soutenir. Non, il faut vraiment arrêter ce type de comportement, nous sommes responsables, nous avons la volonté de développer notre pays, pas à n'importe quel prix sur le plan écologique, nous sommes bien d'accord sur ça, mais il faut y aller.

Il faut aussi arrêter les caricatures, les Chinois ont peut-être virés les gens du port du Pirée mais je rappelle que dans la Caraïbe les investissements chinois directs à l'étranger sont massifs, demandez à Sainte-Lucie ce qu'ils auraient pu faire sans investissements chinois sur l'amélioration de leurs aéroport et port ; donc il est important aussi de réaliser que nous sommes dans une économie mondialisée où les choses vont vite et que ce sont les meilleurs qui gagnent.

M. CAPRESSE, SALARIÉ :

Toujours sur l'aspect dédouanement, les douaniers ont anticipé l'activité portuaire mais l'activité de contrôle des marchandises c'était les douaniers aussi qui l'effectuait ? Ce n'est pas le système informatique qui va faire ce contrôle, qui va le faire ?

M. Boucard je suis d'accord avec vous, mais encore une fois j'insiste aussi sur les garanties sur l'environnement de la Guadeloupe parce que ça va nous coûter plus cher, aussi.

M. OLIVIER CARMES, DIRECTEUR DE L'AMÉNAGEMENT DU PAG :

A propos de la feederisation, pour donner des détails sur les 50 millions d'euros de conséquence pour la collectivité guadeloupéenne, en réalité à partir du moment où la marchandise va aller sur

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

une autre zone portuaire on va avoir un double coût de la manutention qui a été estimé à 92 euros par unité transbordée. Le deuxième élément est le coût du transport complémentaire puisqu'on n'aura dans ce cas-là pas de ligne maritime directe, on va être obligé de décharger la marchandise, de la recharger sur un navire de plus petite dimension qui va pouvoir être connecté avec la Guadeloupe, et ce coût de transport complémentaire est de 192 euros par unité conteneur vingt pieds. Donc on arrive à 280 ou 300 euros à multiplier par les 160 000 EVP, c'est comme ça qu'on arrive à ces 48 ou 50 millions d'euros de conséquence pour la collectivité guadeloupéenne. C'est une fourchette basse qui a été calculée au moment du dossier de prise en considération préalable, en 2009, si on recalculait ces éléments ça pourrait être de manière plus importante.

MADAME SOPHIE SAINT-CHARLES, CHEF DE SERVICES PROSPECTIFS :

Pour la douane, étant donné que du temps a été dégagé grâce à la dématérialisation, les douaniers ont pu se recentrer sur d'autres activités et probablement effectivement sur le contrôle.

De mémoire, mais à confirmer, je crois que les contrôles concernaient 5% d'une activité portuaire. Donc du temps dégagé et probablement des emplois nouveaux ou des reconversions à la douane.

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Les douaniers ne vont pas se concentrer sur les boîtes de transbordement, l'activité douanière ne va pas être multipliée par deux en Guadeloupe, bien sûr je pense qu'ils ont le droit de contrôler un container qui est en transbordement en Guadeloupe parce qu'il est sur le territoire national, bien évidemment ils ont plutôt intérêt à regarder ce qui rentre, qui va sur notre territoire, plutôt que de regarder ce qui va aller dans un territoire voisin.

C'est là aussi un sujet non négligeable. Après les attentats de 2001, les USA avaient demandé à ce que 100% des conteneurs qui entrent sur leur territoire soit scanné, d'ailleurs le 100% scanning devait être mis en œuvre au 1^{er} janvier 2012, je peux vous dire que ce ne sera pas mis en œuvre, à l'époque c'était Bush, maintenant c'est Obama et c'est plus facile pour lui de revenir en arrière, les techniciens se sont rendu compte que le 100% scanning allait multiplier le coût du passage portuaire par deux ou par trois, et en plus certains pays allaient pouvoir le réaliser, ceux qui avaient les moyens d'investir, et d'autres n'allaient pas pouvoir le réaliser, donc on allait créer une discordance concurrentielle au niveau mondiale qui allait sûrement être dangereuse pour tout le monde. Aujourd'hui ils sont revenus aux bonnes vieilles méthodes, on fait 5% ou 10% de scanning dans les ports intéressants et surtout on fait des analyses techniques par rapport aux données informatiques pour regarder si le conteneur vient d'un territoire sensible, s'il est maîtrisé par une entreprise normale ou un peu moins normale, et à partir de ce premier tri informatique les douaniers arrivent à savoir sur un bateau quelles sont les cinq boîtes qu'il faut aller voir et où elles sont, je peux vous dire que maintenant ils y vont tout de suite et parfois ils trouvent des choses. Ce n'est pas le Grand Projet de Port qui va bouleverser le travail de la douane en Guadeloupe.

M. COZEMA, ENTREPRENEUR :

Par rapport aux autres pays de la Caraïbe, quand on regarde l'ingénierie française dispensée en Guadeloupe, en Martinique et en Guyane, sur le marché caribéen on se rend compte qu'on a plutôt échoué ; on a échoué dans le tourisme par rapport à des pays qui n'étaient même pas dans le tourisme, qui nous ont rattrapé et qui nous dépassent largement, je parle de Sainte-Lucie, de La Dominique et bien d'autres dans la Caraïbe.

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

Il y a aussi l'ingénierie au niveau de l'aéroport, auparavant il y avait Air Canada, des pavillons internationaux, la Lufthansa et d'autres, American Airlines. On a dit on va faire un aéroport international pour être le hub de la Caraïbe, ça me fait sourire parce que quand je suis dans un avion dans la caraïbe je peux changer aller à La Barbade ou ailleurs, je constate que VC Bird Airport fonctionne comme un hub alors que VC Bird est en dimension nettement plus petit que l'aéroport du Raizet et c'est incontestablement le hub des petites Antilles. Tandis que, on a agrandi l'aéroport et on n'a que des pavillons français à part la Liat et American Eagle.

Pour en revenir à la question, est-ce qu'en cas de crise au aura des bateaux, je me demande si même sans crise en tant que port international on ne va pas se retrouver comme l'aéroport international.

Est-ce que même sans crise on va pouvoir exploiter ce port international ?

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

Bien, Une autre question ?

M. ALEX MONPIERRE, EXPERT AUPRÈS DES NATIONS-UNIS POUR LES PROBLÈMES DE TRANSPORT :

Ce n'est pas une question. Je voudrais simplement que Mr Martens précise que le Conseil d'administration du Port de la Guadeloupe est composé de représentants guadeloupéens.

MME VIVIANE FRANÇOIS-JULIEN, DIRECTEUR DU CABINET COMMUNICATION :

Le Conseil d'administration est composé de 26 membres, 4 représentants de l'Etat, des représentants de la Chambre d'Agriculture, des représentants des Chambres de Commerce des îles de Guadeloupe, des représentants des collectivités, Conseil Régional, Conseil Général, des représentants des villes, Baie Mahault, Pointe-à-Pitre, et 5 personnalités élues du monde socioéconomique, 5 représentants du personnel dont un docker. Sur ces 26 membres, hormis les 4 représentants de l'Etats ce ne sont que des Guadeloupéens.

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Sur l'ingénierie, je suis d'accord avec vous sur le tourisme, il suffit de voir les îles voisines pour se rendre compte qu'on a peut-être raté quelque chose, je suis d'accord avec vous.

Je suis un peu moins d'accord au sujet de l'aéroport, on a peut-être un capitalisme national développé ou peut-être un manque d'ouverture sur le reste de la Caraïbe, ça semble plus facile pour changer d'île quand on n'est pas dans une île française que quand on est dans une île française, et d'ailleurs nous qui voyageons, à partir de Guadeloupe dès qu'on doit aller quelque part on rame un peu, c'est un peu long, un peu compliqué. On a peut-être raté quelque chose moyennant quoi on ne peut pas dire que l'aéroport Pôle Caraïbes soit mal conçu, on ne peut pas dire qu'il ne fonctionne pas, il y a plus d'un million de voyageurs, les gens sont toujours très étonnés quand on leur dit qu'il y a 5 destinations par jour vers l'Europe et vers la France parce que peu d'aéroport ont une telle desserte vers l'Europe, on préfèrerait que ce soit un vol vers Rome, deux à Paris et un à Londres et un à Francfort, mais ils vont tous à Paris, peut-être que demain à partir de Roissy...

Je serais un peu moins critique que vous sur la gestion de l'aéroport, on n'a pas à rougir de nos installations aéroportuaires, on le sait très bien, car quand on travaille avec la Chambre de

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

Commerce, aujourd'hui on accueille ce qu'on appelle des croisières basées parce qu'on a une gestion port/aéroport qui fonctionne très bien en Guadeloupe. Contrairement à un certain nombre de nos concurrents dans la Caraïbe qui n'ont pas un binôme qui fonctionne aussi bien. Je ne parlerais pas de Barbade, c'est l'exemple à suivre, mais à part Barbade il n'y a pas de binômes port/aéroport dans le coin qui sont aussi complets au niveau international que ceux de Guadeloupe et/ou de Martinique, mais en Martinique ils sont un peu plus éloignés et il y a plus de bouchons.

Concernant l'ingénierie ce n'est pas le Port qui va opérer ce projet, c'est un opérateur privé, donc l'ingénierie française, si vous nous mettez là-dedans, qu'on soit bon ou mauvais, de toute façon soit on a un client pour opérer le projet et le projet s'opérera et sera exploité, soit il n'y a pas de client et il n'y aura pas de projet. Donc là pour le coup, le risque que vous avez l'air d'envisager ne pourra pas arriver puisque soit il y a un client privé et là on n'est pas dans l'ingénierie française, on est dans une entreprise privée qui marche. Parce qu'une entreprise privée soit elle marche soit elle crève, soit elle meurt, donc on a un opérateur privé et il exploite le port, s'il n'y a pas d'opérateur il n'y a pas de projet ; donc le risque que vous évoquez par construction de notre projet ne peut pas exister. Mais l'ingénierie française n'a pas forcément été mauvaise partout, je pense en faire partie, on essaie de vendre notre projet du mieux qu'on peut, on a des vraies compétences pour vendre notre projet, et ce qu'on vend aujourd'hui c'est un positionnement géographique et un savoir-faire et un montage de projet. Le positionnement géographique c'est celui de la Guadeloupe. Le savoir-faire c'est celui d'un Port qui n'a plus eu de grève depuis sept ans, et c'est un Port qui a des cadences et un fonctionnement de haut niveau par rapport à la Caraïbe.

L'ingénierie montage de projet c'est l'équipe qui est autour de cette table et la quinzaine de personnes qui sont aujourd'hui au Port Autonome depuis trois ans travaillent sur ce projet pour le vendre dans le monde entier, et nous ne sommes pas loin d'avoir réussi.

M. VELAYOUDON MAIRIE DES ABYMES :

On a beaucoup parlé de la capacité en EVP mais on n'a pas parlé de nouvelles activités qui vont se développer, notamment les pétroliers, les vraquiers, il y a du nouveau prévu à ce niveau-là ?

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Non, on n'a pas prévu de devenir pétroliers du tout, ce n'est pas dans notre segment, il y a des hubs pétroliers dans la Caraïbe mais ce n'est pas un sujet qui nous a paru intéressant.

On développe les activités pétrolières en fonction de la consommation locale, et la consommation locale a d'ailleurs plutôt tendance à baisser qu'à se développer, donc ni la SARA ni autre opérateur concerné par le pétrole aujourd'hui n'ont de projet d'extension ou n'ont envie de faire venir des bateaux plus gros, donc là-dessus il n'y a pas beaucoup de changement vers les dix prochaines années par rapport aux dix dernières.

En matière de vrac ce n'est pas tout à fait le cas puisque on avait dans nos cartons un projet de terminal Multivrac, on pense que la réception des vraquiers ou des bateaux de vrac en Guadeloupe se fait dans des conditions qui sont assez mauvaises, il y a de plus en plus de bateaux en rade pour la bonne est simple raison qu'avec la Centrale EDF il y a un peu plus de besoin, que la Centrale du Moule a un peu plus de besoin de charbon, et aujourd'hui on a un seul poste à quai, donc on avait envisagé de faire un terminal de vrac mais ce n'est pas l'objet du débat, par contre si le projet de terminal à conteneurs se fait, sur le terminal de Jarry on regagnerait un peu de place pour être capables un jour d'accueillir des activités nouvelles sur les activités qui seraient libérées par le conteneur, parce qu'en doublant la capacité du terminal de Jarry, en mettant une zone de capacité

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

en face on peut récupérer quelques hectares et peut-être un poste à quai, on est en train de discuter avec la CTM pour éventuellement voir avec eux dans quelles conditions ils ne pourraient pas utiliser ce bout de Jarry dans trois à cinq ans pour accueillir des bateaux de charbon un peu plus importants et laisser des espaces sur ce qu'on appelle le quai 9, des espaces qui sont aujourd'hui saturés pour les désaturer.

Je pense qu'un jour la Guadeloupe aura besoin d'un terminal de vrac, c'est un autre dossier qu'on a prévu plutôt pour la prochaine décennie que pour celle-là.

M. ALEX MONPIERRE, EXPERT AUPRÈS DES NATIONS-UNIS POUR LES PROBLÈMES DE TRANSPORT :

M. Martens, pourquoi on parle d'Equivalent Vingt Pieds alors qu'il existe aussi des Quarante Pieds ?

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

C'est une unité, on a choisi de compter en Vingt Pieds plutôt qu'en Quarante Pieds, il y a sûrement un Anglais ou un Américain à l'époque qui a choisi le Vingt Pieds. Au départ il n'y avait que des Vingt Pieds il y a une trentaine d'années, aujourd'hui pour faire la différence entre le Vingt et le Quarante Pieds, le Quarante c'est deux fois Vingt Pieds donc on a choisi l'unité la plus petite, sûrement pour ne pas avoir de virgules. C'est un choix d'unité qui est devenu la référence, donc EVP, boîte, conteneur, le Vingt Pieds c'est le petit conteneur, il y a le petit et le gros et on prend comme unité le petit. Aujourd'hui c'est normalisé, il n'y a plus que le Vingt Pieds et le Quarante Pieds dans le maritime.

MME MARIE-HÉLÈNE JACOBY-KOALY, ÉLUE DÉLÉGUÉE AUX RESSOURCES HUMAINES :

Quand je suis arrivée, la séance avait déjà commencée, sans doute vous êtes-vous présentés, mais il y a deux femmes à la table, Mme BLONBOU et Mme LUBINO-BISSAINTE, je n'ai pas entendu leur voix et j'aimerais savoir quel est leur rôle dans la Commission.

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

Il y a le président et nous qui sommes membres de la Commission, cette Commission est d'une neutralité à nulle autre pareille, on n'a pas le droit de l'entendre, elle est là pour organiser, pour donner la parole, et nous présidons à tour de rôle..

MME MARIE-HÉLÈNE JACOBY-KOALY, ÉLUE DÉLÉGUÉE AUX RESSOURCES HUMAINES :

J'ai posé la question parce que j'aimerais aussi entendre le Président et M. FLESSEL

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

Pour ce soir, ils n'auront pas la parole.

MME MARIE-HÉLÈNE JACOBY-KOALY, ÉLUE DÉLÉGUÉE AUX RESSOURCES HUMAINES :

Je croyais que vous faisiez une différence en termes de parité..

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :

Mme LUBINO-BISSAINTE a présidé mercredi.

M. JACQUES PORTECOP, MEMBRE DE LA CPDP :

Oui, voilà. Nous sommes très heureux de donner la parole au peuple, c'est notre seule vocation.

Il me reste à vous remercier parce que le débat a été de très haute tenue, remercier le Port qui a répondu aux questions avec la rigueur et le sérieux qu'il faut. Et nous-mêmes sommes très heureux de vous dire encore mille fois merci d'avoir participé à ce débat.

La prochaine réunion a lieu à Basse-Terre mercredi. Nous sillonnons toute la Guadeloupe pour entendre la parole du peuple. Et le débat public c'est quand même une première, merci.