

Projet d'extension du Port de la Guadeloupe
Réunion publique du mercredi 14 décembre 2011
Réunion thématique
Amphithéâtre Mérault – UAG Fouillole

M. Jacques Portecop :

Mesdames, mesdemoiselles, messieurs, chers collègues, mesdames, messieurs les représentants du Port Autonome de la Guadeloupe, je suis très heureux au nom de la Commission Particulière du Débat public de présider ce soir cette quinzième séance du débat public correspondant à la troisième séance thématique consacrée à l'incidence du projet d'extension du Port Autonome de la Guadeloupe sur l'environnement des secteurs du Petit et du Grand-Cul-de-Sac Marin ainsi que des aspects économiques qu'il engendrera pour la Guadeloupe.

Cette séance sera donc légèrement différente des séances traditionnelles que nous avons eues dans un certain nombre de communes auparavant car elle sera focalisée sur deux thèmes, l'environnement et l'économie. Des spécialistes ont été sollicités par la Commission du débat public ainsi que par le Port Autonome afin de vous apporter un éclairage supplémentaire qui je l'espère enrichira le débat.

Je me permettrais de vous rappeler les modalités opérationnelles du débat public qui se déroulera en quatre parties :

- Le débat public et son organisation juridique,
- la présentation du dossier par le maître d'ouvrage à savoir le Port Autonome et ses différents représentants,
- l'intervention des spécialistes invités,
- et nous aurons le débat où vous aurez la parole pour vous exprimer sur ce projet.

Le débat public et son organisation juridique :

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

Le Code de l'Environnement, par la loi Barnier du 2 février 1995, complétée par la loi 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 un débat public. Ils entraînent dès lors la saisine de la

CNDP qui est une autorité administrative indépendante. 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 6 avril 2011, cette CNDP décide que ce projet fera l'objet d'un débat public qui sera organisé et animé par une Commission Particulière du Débat Public qui est la CPDP, indépendante du maître d'ouvrage, donc une commission locale en quelque sorte qui est ici installée à cette table.

Le 4 mai 2011 elle nomme le président de la CPDP, M. Jean-Claude Degras, et le 8 juin 2011, elle désigne les quatre membres de la CPDP, Mme Marie-Laure Blombou, Mme Lubino-Bissainte Myriam, M. Moïse Flessel et moi-même.

Enfin, le 7 septembre 2011, la CNDP 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 CPDP.

Avant d'aller plus loin je vais donc donner la parole à M. Martens, le directeur du Port Autonome afin qu'il présente son équipe.

M. Martens :

Merci Président.

Ce soir nous sommes un peu plus nombreux côté Port Autonome pour cette double thématique économie et environnement.

Je serai entouré à ma droite par Mme Saint Charles qui travaille sur les aspects économiques, à ma gauche Mme Narayanan, au bout Benjamin Biggaré, ici Tristan Bataille et Olivier Pierrot au bout.

Ce soir nous allons nous concentrer sur deux sujets, en accord avec la Commission. Nous présenterons le film et la présentation générale et ensuite c'est M. Maurin qui nous fera une illustration économique sur les enjeux du projet et de la production locale qui nous semble un des aspects importants.

Il n'y a pas de présentation spécifique sur l'environnement mais nous avons toutes les données, tous les éléments pour approfondir les questions environnementales puisque c'est un des objets de la séance de ce soir.

M. Portecop :

Merci M. Martens.

Quelles sont les modalités organisationnelles et juridiques du débat public ? Mesdames, messieurs, la séance de ce soir est donc la quinzième des vingt séances ouvertes à tous les citoyens. Elles ont commencé le 5 octobre 2011 et se termineront le 31 janvier 2012 avec à chaque fois un président de séance différent parmi les membres de notre Commission, et ce soir évidemment ayant un peu d'affinités avec l'université mes collègues m'ont demandé de présenter la séance de ce soir.

Dans sa mission d'organisateur et d'animateur du débat public, la CPDP devra 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 des interventions par groupe de 2 questions.**
- La transparence : la CPDP doit rendre claires et accessibles à tous les citoyens toutes les informations relatives au projet.**
- 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.**

Son 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 la cadre de la campagne de communication par voie de presse, écrite, télévision, radio et six expositions. Tous les citoyens ont également la possibilité de contribuer à titre individuel ou institutionnel sur un sujet ou 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 les lieux des différentes séances.

Vous avez à l'écran nos coordonnées postales, téléphoniques, l'adresse internet de notre Commission qui reçoit tous les jours de 8h à 12h et de 14h à 17h, les mercredis et les vendredis de 8h à 13h.

Par ailleurs le site Internet qui contient tout l'actualité des réunions publiques, des réponses aux questions ainsi que des études scientifiques et techniques du maître d'ouvrage.

Dans un deuxième temps nous avons la présentation du dossier par le maître d'ouvrage et je vais donc passer la parole au directeur du Port qui se fera un plaisir de vous présenter les objectifs du projet, ses caractéristiques, l'opportunité du projet et soulignera ses impacts économiques, sociaux et environnementaux.

Et évidemment dans un troisième temps nous aurons l'intervention des spécialistes, nous allons donc passer la parole à M. Martens qui vous présente le projet.

M. Martens :

Merci président.

Comme pour les séances nous avons un film qui dure 10 minutes et ensuite M. Pierrot fera une présentation un peu plus technique avec une trentaine de diapositives pour entrer un peu plus dans le détail du projet.

M. Maurin interviendra ensuite.

Tout d'abord le film d'une dizaine de minutes.

M. Martens :

Voilà pour cette première présentation qui vous fait appréhender les enjeux du projet, maintenant nous allons approfondir un peu avec une présentation plus technique que va mener M. Pierrot.

M. Portecop :

Je vous remercie.

Je tiens à souligner la présence de M. Julien Mérion, M. Flower, directeur du Conservatoire botanique, M. Berry qui est l'ancien directeur du Conservatoire du littoral, qui interviendront également dans ce débat.

M. Mérion fera une intervention au nom de la CPDP.

Je laisse la parole à M. Maurin.

M. Alain Maurin:

Bonsoir, je suis Alain Maurin de l'université Antilles-Guyane, économiste, membre du laboratoire d'économie appliquée au développement.

Je dois vous faire une présentation qui porte sur la production locale, un zoom pour découvrir de quoi il s'agit.

Lorsque l'on parle de production locale en Guadeloupe, de manière quasi systématique il nous vient en tête des images qui sont issues et qui portent sur trois secteurs principaux, c'est-à-dire l'agriculture, l'élevage et la pêche. J'avoue que moi-même j'avais cette vision un peu biaisée de la production locale avant de débiter cette étude.

J'ai été agréablement surpris de découvrir toute l'étendue de cette production locale et avant de vous présenter quelques éléments pour illustrer ce propos je dois dire que cette production locale se caractérise par une très grande diversité qui se situe au moins à deux niveaux : il y a d'abord un tissu d'activités très larges avec des filières nombreuses et une très grande variété de métier, par exemple la production locale existe dans des filières telles que l'industrie pharmaceutique, les matériaux de construction, la menuiserie industrielle. C'est important de dire aussi qu'il existe un panel très riche de produits, ce sont des dizaines et des dizaines de produits fabriqués dans nos entreprises localisées sur tous les territoires de l'archipel. On va le découvrir en mettant l'accent sur la notion de

production locale. On va mettre des visages sur ces produits parce que c'est important de visualiser. Ensuite les échanges extérieurs, le potentiel à l'export, et s'interroger ensuite sur les liens avec le Grand projet de port du Port Autonome.

Définition et poids économique. Il faut bien s'entendre sur ce qu'on entend par production locale, il s'agit de l'ensemble des produits locaux qui sont élaborés par les établissements productifs exerçant leurs activités au sein de l'archipel guadeloupéen.

Nous avons deux types de produits locaux : ceux qui sont fabriqués sans transformation, qui relèvent par exemple de l'élevage, l'agriculture etc. et des produits issus d'une transformation en faisant intervenir un pourcentage d'intrants importés

Cette production locale est reconnue à différents niveaux par des labels, par exemple le label RUP qui certifie la qualité de cette production, reconnu par les experts de la Communauté européenne.

Nous avons aussi des logos, des estampilles pour certifier cette qualité, comme IGUAVIE.

La production locale fait appel à des importations dans des proportions variables d'une filière à l'autre. Il s'agit d'un tissu productif qui pèse pour près de 20% de la valeur ajoutée totale. La valeur ajoutée totale de la Guadeloupe est de l'ordre de 8 milliards d'euros. Ce dispositif occupe 13% de l'emploi total et 24% de l'ensemble des établissements. De manière générale il s'agit d'établissements de petite taille, et en grande majorité dans le secteur de la construction.

Diversité, par exemple la filière canne sucre rhum, à partir de la canne on fabrique du rhum, sirop, sirop de batterie, sucre. La filière banane est actuellement en difficulté, avant la crise de 2005 elle pesait très lourd dans la production locale, aujourd'hui elle affiche une configuration qui montre les images de la modernité, en dehors du fruit banane on a la production de chips de banane, farine de banane, semoule de banane.

La pomme patate, qui est une première mondiale qui a été réalisée dans les laboratoires de l'INRA en Guadeloupe.

On a Kanasao, première mondiale, processus de stabilisation du jus de canne.

Il y a la farine de dictame qui peut faire l'objet d'une forte valorisation. Il existe beaucoup d'autres exemples.

La filière viande est en train de se restructurer. On note la présence d'une forte importation, et le défi de nos importateurs est de gagner des parts de marché, par exemple sur la volaille, les œufs, porcs, bovins, il y a possibilité de gagner des parts de marché au niveau domestique, au niveau DFA, c'est tout un ensemble d'activités, de métiers avec un potentiel de développement relativement fort.

La filière agroalimentaire est la plus importante en Guadeloupe, elle est très diversifiée, on a une offre de produits, condiments et assaisonnements très très large, des produits issus de la transformation de produits de la pêche avec des fleurons comme Cap Créole. Un très large éventail de produits dérivés, qui va de la transformation du secteur des condiments et assaisonnements, par exemple les piments, l'huile de roucou. Cette filière est très très riche aussi pour ce qui concerne la partie sucrée, avec des produits novateurs comme les pâtes de mangue et autres pâtes de fruits, gelée de goyave, blanc-manger coco, des activités de fabrication de biscuits et des nouveaux produits, plus récents, liqueur, fruits confits haut de gamme.

La filière boisson est très large aussi, elle repose par exemple sur le secteur de l'eau avec des acteurs que vous connaissez bien, il y a aussi la fabrication de boissons rafraîchissantes.

D'autres segments apparaissent, sont en émergence.

La Guadeloupe a vu récemment l'arrivée d'un produit alcoolisé à partir de la banane, le moelleux de banane.

La bière locale fabriquée en Guadeloupe, enfin « locale » il y aurait beaucoup de choses à dire là-dessus.

La filière pharmaceutique, on a bien entendu récemment que l'entreprise Phytobocaz a fait l'objet de l'actualité et a été primée pour la qualité de ses produits.

Donc présence d'une gamme de produits de type compléments alimentaires, produits de beauté et cosmétiques.

Pour ce qui relève des industries un peu plus traditionnelles, les biens d'équipement, la métallurgie, menuiserie industriels avec une diversité de produits élaborés sur place.

Matériaux de construction tels que le ciment.

En Guadeloupe on élabore avec La Seigneurie la peinture qui a une très très grande qualité et affiche des performances reconnues au niveau international.

Transformation et valorisation du tuff Anse Bertrand pour produire des matériaux intervenant dans la construction de piscines, maisons, façades, etc.

Filière énergie, traitement des déchets en émergence, qui se structure, s'élargie.

Une très grande diversité de métiers d'art, on y trouve plus de 200 métiers avec un panel très riche de produits élaborés sur place.

Pour résumer on a une palette d'activités très large pour un si petit territoire. Nos activités se situent entre des métiers traditionnels et des filières teintées de technologie moderne et avancée.

La production locale face aux échanges extérieurs : volet importations/exportations.

Sur les importations, il est très fréquent d'entendre dans les discours de la population, de nos politiques, que la Guadeloupe importe énormément et qu'on ne produit rien on importe tout, donc c'est important de faire quelques comparaisons.

Si on prend le taux d'importation et qu'on le compare avec une très grande diversité de pays, des pays développés, des pays en développement, des pays situés en Afrique, en Amérique latine, on constate finalement que le taux d'importation de la Guadeloupe représente la moitié du taux enregistré par certains pays caribéens comme la Barbade, la Dominique. Globalement ce chiffre n'autorise pas à conclure que la Guadeloupe importe de manière excessive, mais il faut souligner que de manière sectorielle il y a des constats inquiétants comme on l'a vu avec la filière viande.

Il faut retenir qu'il n'y a pas un taux d'importation excessif, de manière globale.

S'agissant des exportations, c'est là où le bât blesse, comparée à d'autres économies, la Guadeloupe présente des performances qui sont totalement anormales. Si on calcule le taux d'exportation, c'est-à-dire le total des exportations sur le PIB nous avons des performances qui sont très faibles.

Justement concernant les potentiels à l'export c'est principalement la filière des boissons, la filière de la diversification de la pêche, de l'industrie pharmaceutique locale, des déchets recyclables avec la transformation du verre, l'aluminium, le plastique etc., la filière des énergies renouvelable, de l'horticulture, les métiers du bâtiment, les métiers d'art.

Pour terminer mes propos, et sur la question est-ce que le Grand Projet de Port peut représenter une menace pour la production locale ou au contraire une opportunité ?

S'agissant des avis qui sont parfois avancés pour souligner la menace on peut penser à la baisse des parts de marché des produits locaux, on peut penser au renforcement du tout import de la part de la grande distribution. On sait très bien qu'en Guadeloupe nous avons une production de jus de mangue par exemple, on sait très bien qu'en Guadeloupe nous avons un

potentiel dans ces filières qui est très très important mais qui n'est pas optimisé. Par exemple durant la période de mars, avril, mai, juin on observe dans nos campagnes des fruits gaspillés pour la mangue par exemple, vous les voyez par terre, et dans le même temps dans nos supermarchés on trouve du jus de mangue importés des quatre coins du monde, en provenance par exemple d'Afrique du Sud, c'est quand même paradoxal.

S'agissant du Grand Projet de Port comme opportunité extraordinaire pour le développement local cela peut être une voie d'acheminement des produits locaux vers d'autres marchés, tel que le Canada par exemple. Nous avons de plus en plus d'affinités avec la destination Canada, beaucoup d'étudiants grâce au concours de nos collectivités partent y étudier, et en sens inverse il y a beaucoup de Canadiens qui viennent dans nos hôtels. Parallèlement il est peut-être possible de découvrir d'autres créneaux sur ce marché canadien, dans les boutiques du Canada, les SAQ nous avons une présence de rhums qui viennent de la Caraïbe mais pas de rhum guadeloupéen.

Le Grand Projet de Port peut être un facteur d'abaissement des coûts de transport puisque des produits qui apparaissent comme des intrants sont importés, donc avec ce projet il est possible de faire baisser le coût des intrants et évidemment avec le développement de l'exportation ce sont des emplois qui pourront émerger pour notre territoire qui est en crise d'emplois.

Comment faire pour concilier ce Grand Projet de Port et le développement de la production locale ?

Il est important de dire qu'il faudrait véritablement édifier un statut pour la production locale, on en parle beaucoup, récemment on a eu le Congrès en Guadeloupe. Depuis 2009, nous sommes dans une dynamique d'échange, de rédaction de rapports et cette thématique de production locale est au centre des interrogations, mais il faut souligner que cette production locale on ne la voit pas comme un projet, comme un objectif majeur et qu'il faut élaborer un statut pour la production locale, faire en sorte qu'il y ait une vision, une cohérence dans nos politiques publiques pour développer cette production locale.

Il faut organiser l'observation statistique de la production locale, c'est vraiment incontournable de mettre en place une activité de suivi de la production locale dans toutes ses filières, dans tous ses métiers, faire le lien avec la formation, faire le lien avec toute l'activité à l'export.

Il faut optimiser la compétitivité et l'attractivité de cette production et de façon plus large du territoire Guadeloupe.

Pour terminer il faut comprendre que la production locale peut émerger et peut profiter de cette opportunité de voir arriver de nouvelles routes maritimes. Par exemple nous avons des conteneurs qui arrivent de Chine ou du Japon pour nous amener des voitures et d'autres biens, en retour il est possible d'envisager que des produits puissent sortir de Guadeloupe et acheminés vers de nouvelles destinations telles que la Chine, le Brésil etc.

Voilà pour cette présentation très rapide, nous aurons l'occasion de revenir là-dessus avec des questions.

M. Portecop :

Je vous remercie.

Je voudrais, avant de passer la parole au public, demander à M. Mériion s'il préfère intervenir maintenant ou bien au cours du débat.

M. Mériion :

Mon propos va porter essentiellement sur la géopolitique de la zone, dans le mesure où vous imaginez bien qu'un tel projet n'est pas dans un espace neutre, c'est un espace où il y a un certain nombre d'enjeux politiques, qu'il convient de bien maîtriser pour bien comprendre aussi quelle pourrait être la place de la Guadeloupe et plus généralement des départements français d'Amérique dans cette nouvelle répartition des rôles.

Je pars d'une idée qui est celle que la mer caraïbe est un enjeu variable. En effet, ce dont il est question ici se situe dans un espace qui est bien délimité politiquement, qui est la Grande Caraïbe, ce que l'on appelle aujourd'hui la Grande Caraïbe avec 40 états et territoire et qui bien évidemment est le lieu où va se dérouler la scène de la transformation du trafic maritime.

Trois idées rapidement. La première c'est que cette zone a été pendant longtemps mise sous tutelle, en effet si à l'origine de la colonisation la mer caraïbe c'est un espace de conflits, progressivement cette mer caraïbe va devenir un espace approprié, approprié principalement par les Etats-Unis d'Amérique et à partir de la première moitié du 19^{ème} siècle avec la fameuse doctrine Monroe que chacun ici connaît. Cette doctrine Monroe aura pour conséquence de réduire l'Europe à un rôle relativement limité, conférant bien évidemment aux Etats-Unis un leadership incontestable sur la zone. C'est dans cette perspective d'ailleurs qu'entre 1904 et 1914 va se trouver creusée la première étape du Canal de Panama après l'échec du projet français initié par Ferdinand de Lesseps. Donc le Canal de Panama devient un enjeu stratégique important, maîtrisé par les Etats-Unis entièrement jusqu'au fameux accord Torrijos-Carter qui va mettre fin à la souveraineté américaine sur ce Canal de Panama. A telle enseigne qu'au début du 20^{ème} siècle on n'hésite pas à parler de « méditerranée américaine », le concept vaut ce qu'il vaut, récemment lors d'un colloque on a abondamment discuté

de cette question, est-ce qu'on peut encore parler de méditerranée américaine avec toute la connotation que je vous laisse deviner qui entoure ce concept-là, il n'en reste pas moins qu'il a été au cœur des politiques. Alors cette mise sous tutelle, ce leadership américain prend la forme de ce qu'on va appeler l'unilatéralisme, en réalité il y a un seul partenaire qui dicte sa loi et aujourd'hui, c'est la deuxième idée que je développe, c'est le passage de l'unilatéralisme au multilatéralisme, ce passage tient dans la fin de ce qu'on peut appeler l'appropriation américaine de la zone. Cette fin on en trouve l'origine dans la fin de la Guerre Froide à partir de 1989 et la Chute du Mur de Berlin bien évidemment les enjeux ne sont plus les mêmes et d'autre part avec la montée en puissance du terrorisme et en particulier à partir du 11-Septembre l'intérêt américain est surtout « Moyen-Orienté » ça veut dire essentiellement vers le Moyen-Orient, l'Afghanistan, l'Irak, c'est là que se dirige la politique extérieure américaine ; dès lors la Caraïbe n'est plus un enjeu essentiel, certes il y a encore le problème cubain. L'embargo cubain mais en termes de menace aujourd'hui ce n'est plus la situation qui prévalait en 1962 au moment de la fameuse Guerre des Fusées que nous avons connu. Donc il y a un retrait relatif des Etats-Unis de la zone qui va aboutir à un certain désinvestissement des Etats-Unis, et ce retrait américain est compensé par bien évidemment l'émergence de puissances régionales, et c'est là la nouveauté, de puissances régionales qui entendent affirmer le leadership dans la zone. Il ne s'agit plus d'une ou deux puissances, aujourd'hui plusieurs essaient d'avoir le beau rôle. Il y a d'abord le Venezuela avec la politique menée par Hugo Chavez et notamment la fameuse ALBA, l'Alternative Bolivarienne pour les Amériques et qui s'appuyait en particulier sur le projet Petro Caribe, cela a permis au Venezuela d'avoir un certain nombre de points forts dans la zone. L'autre puissance qui peut-être fait moins parler d'elle mais qui a certainement un poids beaucoup plus important c'est le Brésil. Le Brésil est de plus en plus présent, on l'a remarqué au moment du séisme en Haïti où ce sont les Brésiliens qui ont pris la tête de la reconstruction et ce renouveau et cette place du Brésil on l'a vu il y a quinze jours avec la création de la CELAC, c'est-à-dire la Communauté des Etats latino-américains et caribéens. Cette CELAC qui en réalité veut remplacer l'OEA englobe aujourd'hui 33 Etats, y compris Cuba mais exclut ou en tous les cas n'a pas jugé bon d'intégrer dans un premier temps ni le Canada ni les Etats-Unis. Donc c'est fort de cette CELAC qu'il y a aujourd'hui une stratégie très offensive du Brésil, aidé en cela par le Mexique en vue de s'assurer une certaine prééminence dans la zone. D'autant plus que les promesses faites par l'actuel président américain en avril 2009 au sommet des Amériques à Trinidad n'ont pas été suivies d'effet, non-ingérence, aide etc., on peut dire que la même politique se poursuit.

Dans tout cela et c'est la troisième et dernière idée que je vais développer, comment situer la Guadeloupe et les DFA ?

Aujourd'hui il faut voir les choses de façon très objective, nous sommes dans un relatif isolement dans la zone caraïbe et à l'écart des grandes logiques d'intégration. Cela signifie que nous devons être en position de conquête, on n'est pas dans une situation où nous sommes assis à la table. Le deuxième élément, je ne vais pas être long là-dessus, Alain Maurin l'a montré, c'est le faible niveau d'échanges. Il l'a montré au niveau des exportations en quelques chiffres, vous savez très bien qu'on est aux alentours de 4% d'échanges avec la Caraïbe, bien sûr entre eux-mêmes les pays caribéens ne sont pas particulièrement échangeant puisque selon les dernières statistiques il n'y a pas plus de 17% d'échanges intra-caribéens à l'intérieur de la CARICOM, ce qui signifie bien qu'en réalité on est placé dans une logique qui est une logique Nord/Sud et pas une logique Sud/Sud, ce qui signifie que la grande majorité des échanges se font du Nord vers le Sud et non entre les pays du Sud. Face à cela comment positionner la Guadeloupe ? Je crois qu'il y a un premier problème, ce sont les freins psychologiques, ils sont réels aujourd'hui pour pouvoir se placer dans cette logique de conquête. Le deuxième élément me semble-t-il c'est la question de l'agressivité économique dont font preuve les pays de la zone, il y va de leur survie ils n'ont pas de subsides, ils n'ont pas les moyens d'assurer par une pompe émanant d'un Etat qui fut providence, les moyens de satisfaire un certain nombre de besoins donc ils doivent se battre et cela donne une agressivité économique extrêmement importante donc la Jamaïque en particulier, Trinidad aujourd'hui sont extrêmement agressifs sur le marché. Enfin, la dernière question, qui à mon avis entoure ce projet, avons-nous une vocation caribéenne ? La question de la vocation caribéenne à mon sens est importante et essentielle notamment par rapport à la production locale, oui d'accord la production locale, il faut s'interroger sur cette problématique, il faut savoir si on peut avoir un port tourné sur la Caraïbe et une société qui donne le dos à la Caraïbe, voilà la question qui se pose.

M. Portecop :

Je remercie M. Mérion, je pense que maintenant nous allons rentrer dans le débat, alors s'agissant de nos deux spécialistes de l'environnement je leur demanderai de pouvoir intervenir au cours du débat s'ils le souhaitent de façon à ce que je puisse donner maintenant la parole à nos invités.

Je voudrais préciser que pour le moment il s'agit d'un projet sur lequel portera le débat, ce projet est toujours à l'étude et il peut être modifié en fonction des contributions recueillies au cours du débat public, le cas échéant le Port peut même renoncer.

Vous avez maintenant la parole pour pouvoir donner vos points de vue dans les deux domaines concernant d'une part l'environnement et d'autre part l'économie.

Nous prendrons les questions par groupe de deux, en vous demandant de vous signaler et vous nommer car le débat est enregistré.

André Bon, directeur de l'environnement au Conseil régional de Guadeloupe :

Je vais me placer directement dans le cas où on fait le projet d'extension du port de la Guadeloupe, si tant de spécialistes disent qu'il faut le faire j'ai tendance à faire confiance et je dis ok plaçons-nous dans le cas où on le fait. Par contre je connais mal le projet, je ne l'ai pas étudié de près donc sur les questions d'amélioration je n'ai pas d'avis sur la question ni de questions particulières. Par contre ce qui caractérise la Guadeloupe c'est quand même son environnement aujourd'hui donc dès qu'on fait quelque chose il y a un impact qui est évident sur l'environnement, et moi je plaide toujours quand on fait des choses en Guadeloupe sur l'importance, vu la complexité et la fragilité de notre milieu, sur l'importance des mesures compensatoires. Or dans la présentation des mesures environnementales telle qu'elle est faite là on a beaucoup de mal à distinguer ce qui relève du simple respect des obligations réglementaires du Port, ce qui relève de ce qu'on peut attendre en ce début de 21^{ème} siècle d'une entreprise de l'importance qui est celle du Port aujourd'hui. Donc en termes de respect, d'engagement dans le management environnemental, de responsabilité sociétale et ce qui relève effectivement des mesures compensatoires, on voit mal, les chiffres ça paraît important comme ça mais en fait les chiffres ça ne veut rien dire, donc je pense que ça aurait gagné à être comparé par rapport à des projets d'importance comparable, qu'il y ait des ratios en matière de mesures compensatoires, qu'on puisse comparer par rapport à d'autres projets pour voir jusqu'où le Port va effectivement en termes de mesures compensatoires. C'est quelque chose qui pour moi semble particulièrement important.

David Julius :

Ce n'est pas une question mais plutôt une remarque. Avant d'entrer plus avant dans le sujet je m'interroge sur la forme que prend cette rencontre qui s'apparente plus à une séance d'information qu'à un véritable débat, pour moi un débat c'est un échange d'idées entre personnes dont les avis divergent. Je trouve qu'aujourd'hui il manque un contradicteur au débat. On a des experts qui sont représentés par le Port, qui maîtrisent le dossier parce qu'ils ont travaillé depuis de nombreux mois voire des années, et à la table de discussion on n'a pas de contradicteurs qui pourraient, arguments à l'appui, montrer un autre visage, présenter le projet sous un autre angle. C'est la première remarque, et qui à mon avis mettrait en cause l'un des principes fondamentaux président que vous avez présentés qui est celui de l'équivalence.

Il y a une autre remarque que je voudrais faire, c'est la prise en compte de l'avis de la population que vous avez mis en avant. Aujourd'hui par rapport aux différents commentaires, différentes interviews qu'on a pu entendre par voie de presse, j'ai l'impression que l'avis de la population n'est pas un critère fondamental aujourd'hui dans le choix des décisions, on fait plutôt référence à l'absence d'un partenaire financier mais pas à l'avis de la population. Pour illustrer mon propos je m'appuie aussi sur la lettre préaffranchie qui a été remise et qui fait état de questions, est-ce que vous souhaitez poser une question et non pas est-ce que vous souhaitez émettre un avis. C'est la deuxième interrogation qui mettrait également en cause un autre des principes fondamentaux que vous avez évoqués, celui de l'équivalence.

Et enfin, pour avoir assisté déjà à une première rencontre, au cours des rencontres, comme l'a dit le précédent participant, la population guadeloupéenne n'est pas toujours très bien informée. Certains au cours des discussions vont poser des questions, vont s'interroger, ne vont pas nécessairement émettre un avis mais à travers ces questions vont traduire une inquiétude.

Alors je souhaiterais savoir comment la Commission compte traduire ces inquiétudes, il y aura des réponses apportées par le Port bien entendu, mais est-ce que la réponse qui aura été apportée à la question va permettre d'apaiser ces inquiétudes ? Et ça remet aussi en cause un des principes fondamentaux qui est celui de la neutralité.

M. Portecop :

S'agissant de l'information, effectivement ces réunions dans les différentes communes, organisées par la CPDP ont pour objectif dans un premier temps d'informer sur le projet, et donc qui peut mieux informer sur le projet que le Port qui conduit ce projet.

La contradiction se trouve dans la salle, purement et simplement, et nous la CPDP sommes ici pour vous donner la parole, donner vos points de vue, dire que vous n'êtes pas d'accord, que vous êtes d'accord de la façon dont ça se passe. Et tout est enregistré et le rapport terminal qui sera réalisé par le président de la Commission devra faire part de toutes ces positions, c'est une synthèse très détaillée des réunions.

Nous n'avons pas la possibilité de pouvoir offrir des contradicteurs parce que là aussi on pourrait nous dire vous avez choisi des contradicteurs alors que les contradicteurs doivent venir eux-mêmes, ils sont responsables pour s'informer et pour dire qu'ils ne sont pas d'accord.

Vous me direz qu'on aurait dû donner l'information sur d'autres moyens, sur les médias, enfin bref de ce point de vue je crois que nous pourrons donner la parole au Port pour s'expliquer. Bref, notre Commission est là pour donner la parole au peuple comme on dit, et il faut qu'il se déplace, il faut qu'il s'informe, il faut qu'il vienne dire ce qu'il pense, voilà ce que je peux dire s'agissant du rôle de notre Commission.

Et les intervenants à qui nous avons demandé de venir apportent leurs points de vue, des informations, et peuvent aussi apporter de la contradiction.

Je passe la parole à M. Martens qui vous apportera des réponses.

M. Martens :

Effectivement comme l'a souligné le président, des contradicteurs on en a rencontré dans les débats, un certain nombre, et des contradictions parfois fortes, il y a des gens qui sont opposés, qui l'ont dit, qu'on a cherché à convaincre, je pense qu'on ne les a pas forcément tous convaincus donc on a eu de nombreux contradicteurs dans les débats, on a eu de nombreux soutiens aussi. Le débat public de ce que j'en ai compris l'esprit de la loi ce n'est pas un vote, c'est un débat d'idées, justement on doit pouvoir débattre sur le sujet, apporter des réponses, rassurer, donc de ce point de vue-là je pense que les débats ont eu lieu, ils ont été riches, équilibrés depuis la quinzaine de séances.

L'avis de la population, vous avez dit que de votre point de vue il n'était pas pris en compte. Depuis trois ans le Port autonome tient un seul et même discours. Pour que le projet se fasse il y a trois conditions, on a toujours mis ces trois conditions sur le même plan et s'il y en avait une qui ne marchait pas le projet ne se faisait pas :

1/il faut l'accord des tutelles du Port, donc du gouvernement français. Aujourd'hui nous avons un accord du gouvernement français mais sous réserve des deux autres conditions bien évidemment puisque le gouvernement partage l'avis du Port sur cette trilogie ;

2/l'avis de la population et le passage par le débat public qui est réglementaire et obligatoire, et après les débats publics il y a des projets qui sont abandonnés, ça arrive encore régulièrement en Métropole, ce n'est pas encore arrivé en Guadeloupe puisque nous avons la chance de faire le premier débat public national, donc l'avis de la population est une des trois conditions nécessaires au projet ;

3/la réponse du marché, trouver un opérateur puisque nous sommes dans un partenariat public-privé.

Nous avons toujours dit que ces trois conditions sont d'égale importance parce qu'elles sont vitales ou mortelles pour l'avenir du projet, et on a eu de cesse de communiquer d'égale façon sur ces sujets-là.

Nous sommes aujourd'hui dans la deuxième étape, nous ne savons pas encore si nous allons la passer ou pas ça dépendra des suites réglementaires données au dossier et nous avons mené en parallèle la consultation pour trouver un opérateur mais ce n'est pas l'objet du débat de ce soir.

Vous avez parlé des inquiétudes, oui j'en ai entendu dans les débats, on en connaît, notre projet n'est pas parfait, il a des faiblesses, M. Bon en a parlé

aussi. Faire un projet de 25 hectares dans l'eau ce n'est pas aussi facile que ça, ça ne se fait pas sans la moindre incidence donc des inquiétudes il y en a. Ce qu'on devra faire après le débat c'est le relevé de toutes ces inquiétudes et le Port devra prendre et prendra des engagements, je l'ai toujours dit et je le répète ce soir que le port prendre de nombreux engagements et respectera ces engagements et sera prêt à ce que toutes les instances de contrôle puissent vérifier que ce qu'on aura dit après le débat sera bien réalisé dans le cadre de notre projet. Le débat sert à ça, à entendre les inquiétudes, les imperfections du projet, le maître d'ouvrage ne vient pas au débat public pour dire on espère abandonner le projet. En tout cas le Port Autonome dit notre projet n'est sûrement pas complètement compris par tout le monde, il n'est peut-être pas complètement parfait et nous espérons qu'après le débat il puisse être amélioré et mieux compris, c'est l'approche modeste que l'on a et on la respectera, on prendra de engagements et on respectera tous nos engagements.

Pour répondre à la première question sur la nature des mesures compensatoires, bien sûr qu'on y a réfléchi depuis deux ou trois ans. Si on veut être un acteur du développement durable c'est qu'on veut que notre projet soit exemplaire, et si depuis maintenant trois ans on investit sur ce domaine-là c'est pour bien comprendre, bien assimilé quelles seront les meilleures mesures compensatoires de notre point de vue. On n'a pas aujourd'hui déballé le catalogue de ces mesures-là parce que par pudeur et par modestie on espère encore, on a déjà eu des éléments de réponses, comprendre qu'est-ce que la population guadeloupéenne attend comme mesures compensatoires, on a aussi quelques pistes et quelques éléments là-dessus. On a pensé à plein de mesures compensatoires directes ou indirectes, on pourra les développer et s'engager sur un certain nombre d'entre elles. Par contre pour l'instant on n'est pas entré dans une logique comptable, on n'a pas dit les mesures compensatoires c'est 500 000 euros, 1 million d'euros, 2 million d'euros, 3 millions d'euros, pour nous on n'est pas rentré dans cette logique-là. Il y a un moment où il faudra retomber sur les logiques de projet, les logiques d'investissement, les logiques de comptabilité, mais aujourd'hui ce n'est pas ce qui guide notre approche. Si une mesure compensatoire phare coûte trop cher, eh bien on décidera quand même de la financer, mais je ne peux pas m'engager aujourd'hui à dire qu'on va dépenser 10 millions d'euros dans le cadre du projet.

Vous parlez de comparaison, le port du Havre a réalisé des mesures compensatoires qui ont pesé de l'ordre de 2 à 3% du coût du projet quand ils ont fait Port 2000 qui est un projet relativement important, mais le port du Havre a réalisé Port 2000 dans une vasière écologique qui était d'une grande, grande valeur économique et la principale mesure compensatoire qu'ils ont dû réaliser c'est qu'ils ont dû construire une nouvelle île dans

l'estuaire pour pouvoir continuer à assurer une certaine nidification au niveau des oiseaux. Donc quelque part ils ont détruit un milieu naturel remarquable, on leur a demandé de reconstruire, ça ne marchait pas trop mal et je crois qu'il y a eu pour 40 millions d'euros de reconstruction pour une île naturelle dans l'estuaire de la Seine pour que la vie avicole ou en tout cas la richesse écologique de ce secteur puisse continuer à trouver un espace de vie. On a vu que les impacts écologiques sans être négligeables ne sont pas très importants en tout cas sur l'emplacement direct du projet ; par contre on a clairement identifié, et Mme Narayanan va y revenir, deux sujets sur lesquels on a des impacts, des incidences non négligeables, la barrière de corail au niveau de l'îlet Cochons car on est obligé d'élargir notre chenal à cet endroit-là et il y a là une barrière de corail de qualité qu'il va falloir que l'on détruise. Le simple mot détruire une barrière de corail déjà ça me hérise le poil mais si on ne détruit pas cette barrière de corail on n'élargit pas le chenal et on ne fait pas le projet. On va parler bien sûr des mesures compensatoires directes et indirectes liées à la barrière de corail, on est parfaitement conscients et le cabinet de Mme Kosciusko Morizet aussi, le gouvernement depuis quelques années a pris des engagements assez forts sur le rôle et l'importance des barrières de corail donc on va être un acteur qui va contribuer à faire perdre quelques dizaines de m² à cette richesse écologique, il faut qu'on en parle.

Le deuxième sujet c'est les sédiments de dragage, notre projet techniquement porte sur le fait de devoir bouger plusieurs millions de m³ de dragage de sédiments, ces sédiments sont non pollués donc la loi nous autorise à les rejeter en mer, moyennant quoi rejeter d'aussi importants volumes de sédiments en mer ça ne se fait pas aussi facilement que ça. Ça nécessite qu'on aille vérifier que le rejet de ces sédiments se fasse dans des conditions le plus neutre possible vis-à-vis de l'environnement, sachant que c'est bien l'objectif que l'on vise donc on est parfaitement conscients de ces deux faiblesses, de ces deux problématiques, on y a beaucoup travaillé et on peut commencer à établir un catalogue de mesures compensatoires. On va sûrement établir après le débat un catalogue de cinq à dix mesures compensatoires, il y aura à un moment une logique comptable où on devra s'arrêter à la septième ou à la huitième mais pour moi le plus important c'est d'essayer d'établir cette liste, d'essayer de les prioriser et de pouvoir en financer un maximum.

Mme Narayanan :

Quelques précisions, les mesures compensatoires ce n'est pas que le Port qui en décide. A l'issue du débat on aura un projet définitif sur lequel va porter l'étude d'impact. A l'issue de l'étude d'impact on va donc proposer un certain nombre de mesures compensatoires qui seront acceptées et

validées par les scientifiques, la communauté scientifique guadeloupéenne et également les services de l'Etat, donc on sera quand même contrôlés.

Les évolutions réglementaires dans le cadre de la loi Grenelle 2 vont nous obliger à appliquer ces mesures compensatoires, un service de police de l'Environnement va être mis en place en Guadeloupe et nos mesures compensatoires seront contrôlées donc on a l'assurance que ces mesures seront réellement appliquées.

Plus généralement déconnecté du projet on a depuis 2009 un programme de développement durable, donc là c'est vraiment notre engagement en matière d'environnement et de développement durable.

On mène un certain nombre d'actions comme des soutiens à des associations, des mises en valeur de nos zones encore naturelles de Jarry, 13% de notre circonscription dans Jarry a été gelée, ne sera plus aménagée et va être préservée et mise en valeur, on travaille notamment avec l'ONF et le Conservatoire du Littoral sur ces mesures-là. On a aussi une démarche de certification ISO 14001 qui est en cours au Port Autonome qui sera effective d'ici 2012 normalement.

C'est vrai que les mesures compensatoires ne sont pas proportionnelles au montant du projet mais sont vraiment proportionnelles aux impacts sur l'environnement et là ces montants sont aussi contrôlés par les services de l'Etat.

M. Portecop :

Je signale malgré tout que les contributions peuvent être également écrites et que les études sur le site peuvent être consultées.

Je signale également à monsieur qu'il peut à nouveau poser des questions s'il n'est pas d'accord, il peut et doit poser des questions et faire connaître son désaccord par rapport au projet.

D'autres questions.

David Julius :

J'ai bien entendu les réponses apportées à mes questions, mais je maintiens mes positions, je pense qu'il faudrait des contradicteurs qui ne soient pas dans la salle mais assis à la table, ça n'a pas la même valeur, un contradicteur qui connaît et maîtrise le dossier est en mesure d'apporter des éléments que le porteur de projet ou à un point de vue différent. Ce n'est pas pareil que quelqu'un qui pose une question dans la salle.

M. Portecop :

Le débat public qui est mené ici respecte les procédures des débats publics français, et effectivement dans le débat public justement on ne peut pas se permettre de mettre à côté des contradicteurs, les contradicteurs sont dans la salle, on doit apporter à la salle, au public, tous les moyens d'information

pour qu'il puisse se faire une idée qu'elle soit positive ou négative, mais déjà nous ne sommes pas à la mettre table que le Port et nous sommes indépendants du Port, nous donnons la parole au peuple, nous avons rencontré dans les différentes séances du débat des gens qui ont fait part de leur opposition, qui nous ont dit qu'ils n'étaient pas d'accord, qui ont argumenté, qui ont posé des questions au Port. On ne peut pas faire mieux que ça monsieur, c'est une vision que vous avez, nous sommes ouverts à vos questions et aux autres personnes qui veulent poser des questions concernant ce projet de port.

D'autres questions.

Nicolas Diaz pour le Comité régional des pêches :

La question que je vais poser porte sur quelque chose qui n'a pas beaucoup été approfondi ce soir et qui n'apparaît pas dans les présentations. C'est les déchets d'un tel projet, on vient d'en parler c'est ces fameux sédiments de dragage principalement dans le cas présent. On ne découvre pas le sujet et je tiens à préciser qu'au niveau du Comité des pêches depuis déjà un certain temps on est en interlocution et en collaboration avec le Port Autonome sur le sujet des déchets parce que évidemment il préoccupe fortement les pêcheurs. On m'a dit qu'a priori il faudrait extraire pour arriver à la sonde et accueillir ces bateaux environ 5 millions de m³ de sédiments dans la baie de Pointe-à-Pitre donc 2 seraient recyclables pour faire du remblai de terre-plein, mais cette partie recyclable c'est les sédiments les plus grossiers et puis que les particules les plus fines il faut s'en débarrasser. C'est bien un défaut du projet et ça représente 3 millions de m³, 3 millions de m³ c'est tellement gros que ça en devient abstrait, c'est en tout cas il me semble quelque chose d'inédit dans l'Outremer en termes de volumes, on n'a jamais eu à manipuler de tels volumes. Evidemment la solution puisqu'on n'en a pas tellement d'autre c'est de rejeter ces 3 millions de m³ en mer pour faire ce qu'on appelle des clapages, et là effectivement on n'a aucun recul parce que ça n'a jamais été fait en milieu tropical.

Donc évidemment une inquiétude des pêcheurs en se disant si on nous rejette ça sur nos zones de pêche c'est encore des altérations considérables du milieu et donc en conséquence l'effondrement des captures, d'où les préoccupations assez anciennes des pêcheurs, d'où le travail qu'on a pu mener avec le Port Autonome ou les interrogations qu'on a eues à l'égard du Port Autonome.

Evidemment pour des raisons économiques on imagine que c'est très difficile d'aller rejeter ces sédiments très très loin, là où on serait sûr d'une innocuité totale donc sur les abysses à grande distance de toute côte et de tout récif corallien notamment. Et donc évidemment pour des raisons économiques on essaie de ne pas aller jeter ça trop loin. Mais pas trop loin c'est trop près, 3 millions de m³ qu'est-ce que ça veut dire ? Ça veut dire qu'on enfouirait tout Pointe-à-Pitre sous m³ de vase, ou la moitié de la Grande Terre sous 1 cm de

vase et on voit bien que c'est déjà un impact physique considérable, ça veut dire que tout ce qui se retrouverait sous cette vase évidemment a peu de chances de survivre, notamment le corail qui est particulièrement sensible à ce qu'on appelle l'hyper sédimentation, donc c'est déjà un impact physique.

Deuxième type d'impact du rejet de ces sédiments qui serait tout ce qu'on va pouvoir remettre en suspension ou en dispersion de microorganismes divers.

Est-on aujourd'hui sûr de l'innocuité environnementale, notamment pour les récifs coralliens et donc pour la pêche, les options choisies pour le relargage, on est un peu obligé d'être pédagogique aussi, on sait que c'est des points qui ne sont pas très lointains, on choisit les points de relargage pour des entretiens ordinaires, des dragages d'entretien qui sont des tout petits volumes comparés. C'est des volumes qui sont deux cents à trois cents fois inférieurs à ce qu'on se propose de relarguer, alors est-on sûr de ce qu'on aura validé comme innocuité dans le cadre de ces clapages d'entretien, et valides à une échelle aussi démesurément plus grande ?

Et si on n'a pas ces certitudes d'innocuité ne faut-il pas mieux aller vers un principe de précaution pur et dur et se garantir par un éloignement plus radical ?

Victor Alamkan :

Je ne connais pas les gens qui sont là du Port Autonome mais je n'ai pas l'impression qu'il y a des représentants du Conseil d'administration, je crois qu'il n'y a que des salariés du Port Autonome, je regrette qu'il n'y ait pas de représentants du Conseil d'administration.

Ma question fait suite à ce qu'a dit monsieur tout à l'heure à propos du dragage de la passe, il s'agira d'approfondir et d'élargir, ça me fait craindre deux dangers, la prolifération de la ciguatera dans la zone et la transformation de la courantologie pouvant avoir un effet jusque dans le Grand-Cul-de-Sac Marin.

M. Martens :

Je confirme tous les éléments dits par M. Diaz sur les volumes, c'est un million de m³ environ, ça peut bouger un peu à la baisse, ce sont des gros volumes, le principe est de pouvoir en recycler un maximum, on réutilisera tous ceux qu'on pourra parce que c'est bon pour l'environnement, c'est bon pour le développement durable, c'est bon pour l'économie du projet, donc c'est bon pour la préservation des autres matériaux parce que tout volume qu'on pourra réutilisé sera un volume qu'on ne prendra pas dans une carrière mais il restera plusieurs millions de sédiments de dragage. Vous appelez ça des déchets, je tiens à signaler qu'ils sont non pollués, vous pouvez les qualifier de déchets mais nous on les appelle sédiments non pollués mais ça peut s'apparenter à une forme de déchets, sur la rhétorique ce n'est pas très important mais enfin je tiens à signaler qu'ils sont non pollués au titre de la réglementation française et que donc à ce titre-là on peut les immerger dans l'eau, à partir du moment où des sédiments ont un

certain niveau de pollution on n'a plus l'autorisation de les rejeter dans l'eau, il faut les rejeter à terre et les traiter comme un déchet à ce moment-là, c'est pour ça qu'il y a une légère distinction.

Je confirme aussi ce qu'a dit M. Diaz sur le fait qu'il y a aussi derrière ça des enjeux économiques non négligeables, à partir du moment où on va s'éloigner d'un kilomètre ça va nous coûter entre 1 et 1,5 million d'euros de plus au niveau du projet. L'engagement que j'ai déjà pris est qu'on ira le rejeter à l'endroit le plus loin mais le plus près là où il n'y aura pas d'impact écologique, ou alors là où les impacts écologiques auront été jugés comme acceptables ou négligeables. On aura un débat sur ce sujet-là, M. Bataille va vous expliquer par rapport à ça, moyennant quoi quand quelqu'un me dit il y a une zone, c'est une première historique en Guadeloupe de mener de tels dragage dans un contexte législatif moderne, parce qu'on a déjà bougé des volumes importants au niveau du Port Autonome mais c'était il y a quinze ou vingt ans, ce n'était pas les mêmes autorisations, pas les mêmes réglementations, en gros à l'époque on rejetait un peu où on voulait comme on voulait et on ne se posait pas trop de questions. Ça a beaucoup changé, tant mieux pour l'écologie et aujourd'hui on se pose beaucoup de questions.

Moi je suis gestionnaire de l'argent public, on est établissement public de l'Etat, on a l'autonomie financière mais l'argent du Port Autonome c'est de l'argent public, je ne suis pas d'accord au départ pour dire je vais aller 5 km plus loin dépenser 7 millions d'euros de plus dans le cadre du projet sans savoir quelle est la justification de ces 5 km plus loin. Donc on ira le plus loin possible mais le plus près possible lorsqu'on aura réalisé l'étude qu'on est en train de réaliser, c'est à ce titre-là que M. Bataille va vous expliquer tout le lourd processus qu'on est en train de mettre en œuvre puisque nous allons commencer à faire mi-janvier si l'Etat nous y autorise, l'autorisation est en cours de signature, un premier test de dragage pour commencer à mesurer ces éléments-là.

Donc on est d'accord sur le plan écologie et développement durable, s'il faut dépenser 10 millions d'euros de plus on les dépensera mais on saura pourquoi on les dépense, et on saura qu'on les dépense pour préserver un récif corallien, une richesse piscicole ou autre diversité écologique.

Mais au départ me dire M. le directeur allez 10 km plus loin je dis non parce qu'il faut expliquer que dans le principe de précaution de l'argent public je gère l'argent comme si c'était le mien et je ne le dépense pas, je ne jette pas 10 millions d'euros dans l'eau. Si c'est une nécessité on le dépensera et s'il faut trouver plus d'argent eh bien on trouvera plus d'argent, on est un peu dans les mesures compensatoires, on n'est pas dans une logique comptable au départ, à un moment il faudra bien compter, c'est sûr le projet il faudra bien le financer mais ce n'est pas notre approche, et M. Bataille va préciser.

M. Bataille :

Effectivement, l'enjeu là-dessus sachant que les sédiments ne sont pas pollués on pourrait parler de sédiments naturels ou portuaires remobilisés, c'est de trouver l'endroit où on va les replacer dans le Petit-Cul-de-Sac Marin comme ça a été indiqué. Il y a un site historique ici qui se situe à 5-6 miles nautiques du Port, aujourd'hui le but c'est de déterminer la position de ce site par rapport aux enjeux présents, la pêche, les coraux, les deux étant intimement liés et se situent très fortement sur le plateau insulaire, il y a une frange le long de la côte où se concentrent beaucoup d'activités, notre but est de positionner ce site suffisamment éloigné des enjeux et la question c'est que les courants portent vers la côte donc très clairement le dragage c'est le bateau qui va aspirer les sédiments avec un mélange d'eau et de sédiments qui sont grosso modo de la vase et du sable pour moitié.

Là les sites d'immersion aujourd'hui qui sont intégrés à un programme de tests en rouge, et le site historique.

Donc pour le dragage vous aspirez les sédiments, 80% d'eau et 20% de sédiments, le bateau part au large, il y a des clapets au fond du bateau, c'est une grande piscine, vous avez des bateaux qui transportent plusieurs milliers de m³ de matériaux, il y a une vidange du puits de la drague, ces éléments ont une vitesse de chute et c'est poussé par les courants en même temps, poussé vers la côte. On a cherché à définir un programme d'étude pour connaître le milieu dans lequel on s'insère, parce que très souvent ces études sont conduites à partir de données d'autres études qui parfois proviennent d'autres régions, d'autres pays donc on n'a pas de valeurs spécifiques. Le but là-dessus a été de générer de la connaissance pour choisir la bonne position du site donc suffisamment éloignée des enjeux qui se situent principalement à la côte, le programme d'étude a été construit à l'aide de scientifiques notamment l'Ifremer, les services de l'Etat, la DEAL et la Direction de la Mer. On est sur une démarche partenariale, innovante, l'approche classique c'est à partir de maquettes numériques ou de modèles numériques, vous allez simuler le projet, globalement votre bateau fait plusieurs voyages par jour, on va avoir prochainement des dragages d'entretien, par exemple la drague va faire 6 voyages par jour en travaillant 12 heures par jour, sur les grands travaux en général ils travaillent 20h/24 donc ils font parfois plus de voyages. Aujourd'hui on est capable de modéliser les courants, de les représenter sur une maquette numérique en intégrant le vent, les phénomènes de marée, de houle, ces matériaux s'insèrent dans ces éléments de courants qui poussent globalement vers la côte. A partir de là vous vous retrouver à injecter un mélange d'eau et de vase, beaucoup de paramètres doivent être intégrés dans ces modèles notamment à quelle vitesse chute le matériau, comment se comporte ce mélange, comment il descend dans la masse d'eau, le but c'est

qu'il soit descendu suffisamment tôt pour ne pas atteindre le plateau insulaire. L'approche qui a été retenue est s'il plonge par grande profondeur avant d'atteindre le plateau on aura un impact qu'on peut considérer nul ou négligeable à la côte.

Donc aujourd'hui il y a une démarche de génération de connaissances, on a lancé un programme d'acquisitions de données, sur la carte vous voyez deux points rouges où il y a marqué station sud et station DCE. Ce sont des zones qui ont été instrumentées avec des stations de mesures en continu de la qualité des eaux, c'est une première en Guadeloupe, ça permet d'acquérir des séries temporelles longues sur des paramètres de qualité des eaux, notamment la charge particulaire, c'est-à-dire la quantité de vase qu'il y a dans l'eau parce que quand le bateau va ouvrir ses clapets c'est de la vase donc ça trouble l'eau et donc c'est ce paramètre qu'on mesure également à la côte. Il y a eu des mesures sur septembre-octobre pendant un mois et demi sur ces deux stations avec deux niveaux : une mesure près du fond notamment avec les coraux, et une mesure au niveau de la surface, ce qui permet de générer de la donnée. On a également la mesure des courants. Donc le but était de connaître le milieu dans lequel on s'insère, d'essayer de capter ces variations naturelles.

En complément on va valoriser nos dragages d'entretien, travaux à partir de mi-janvier, pour faire des mesures autour du bateau et bien comprendre localement le comportement de ce qui sort du bateau, on appelle ça un panache, ça se déplace en trois dimensions, ça chute donc il va y avoir des mesures notamment sur la vitesse de chute, sur le comportement, la dispersion, il y a 3 panaches sur l'ensemble des 60 des travaux qui vont faire l'objet d'un suivi poussé. On flirte avec la recherche et développement, les techniques de mesure ont été développées pour certaines en 2005, 2006, 2007 dans une thèse à l'Ifremer et après avoir été expérimentées à Lorient elles vont être mises en œuvre ici, ceci va permettre de comprendre le fonctionnement physique de notre environnement, c'est un programme de mesures très lourd et l'ensemble de ces données, j'insiste ce sont des données Guadeloupe générées pour notre projet, spécifiques, on n'est pas sur un public des années 80 ou sur une valeur qui va venir de la baie de San Francisco, qui vont permettre de fiabiliser la maquette numérique et donc de simuler et de réduire très fortement les incertitudes, et donc ça permet de tester une multitude de sites. Par exemple à Miami où ils ont une configuration qui nous ressemble, vous avez le Port, une barrière, ça plonge profondément, eux ils ont une logique par rapport au courant, ils ont choisi de claper plus près mais de s'arrêter quand le courant montait, ils mesurent le courant en continu et s'arrêtent, on peut imaginer qu'en période d'alizées on clape plus loin alors que pendant la période où on n'a pas les alizées on peut claper plus près. Ce genre de modèle permet de réfléchir à des

stratégies de clapage et permet de choisir le site de manière la plus objective possible et donc scientifiquement.

Il faut savoir que ce sont des montants extrêmement lourds, c'est une première, j'insiste là-dessus, on est sur des choses au niveau technologie, métrologie, extrêmement poussées, les travaux de dragage d'entretien c'est 400 000 euros. Les suivis c'est grosso modo 450 000 euros et on n'a même pas commencé la modélisation qui devrait coûter 200 000 euros ; donc c'est en rapport avec les enjeux financiers indiqués par le directeur, les enjeux d'études et j'insiste sur la génération de connaissances, c'est-à-dire qu'il y a des grandes séries de données là-dessus.

Aujourd'hui on est partis dans une logique d'opérations tests avec les services de l'Etat et les scientifiques, et dire on va claper sur ces différents sites, on va mesurer des données, ça sera intégré au modèle parce qu'il y a une phase qui est très délicate dans les modèles c'est ce qu'on appelle le calage, c'est-à-dire est-ce mon modèle reproduit bien la réalité. Est-ce que je ne suis pas en train de lui faire dire n'importe quoi, donc c'est vrai qu'on va pouvoir comparer avec ces clapages qui sont suivis et le caler, le régler précisément comme si vous régliez proprement le turbo de votre voiture. Donc ça va permettre de faire ces réglages précis, et comme les services de l'Etat sont très vigilants là-dessus, notamment le site qui est marqué station DCE est un site très riche au niveau corail donc on a intégré un système d'alerte pour ces travaux tests. On va être capable de modifier en temps réel les travaux en fonction des variations du milieu, c'est-à-dire que sur les panaches s'il y avait un retour à la côte on ira plus loin, ça c'est aussi une première, ça a été pratiqué en Métropole mais c'est quand même assez rare et donc on sera capables d'adapter nos travaux fonction du milieu. Donc on prend le maximum de précautions sur cette phase test pour générer les données dans un cadre environnemental maîtrisé, la phase de mesures initiale va nous permettre de définir un seuil d'alerte travaux, ceci est construit en partenariat avec le service instructeur, je vous le garantis il nous suit de très, très près là-dessus, on prend toutes les précautions et on génère le maximum de données pour fiabiliser cette modélisation, à partir de là on sera capable de choisir un site d'immersion...

M. Portecop :

S'il vous plaît pourriez-vous être moins long, il y a des gens qui se plaignent des explications alors qu'ils sont venus là pour entendre des explications mais...

M. Bataille :

Pour terminer cette démarche va être intégrée ensuite au dossier Loi sur l'Eau et à l'étude d'impact et va nous permettre d'avoir des données fiables et prédictives.

M. Martens :

Comme ce soir c'est aussi la thématique environnementale, c'est un sujet sur lequel on travaille depuis dix-huit mois, c'est un sujet sur lequel on est collectivement exemplaires, on n'est qu'à la moitié du chemin sur l'espace test, il ne faut pas non plus dire qu'on a réussi puisqu'on va lancer les tests à partir du mois de janvier.

Il y avait une question qui portait sur la ciguatera et la courantologie donc je vais passer la parole à mes collaborateurs là-dessus.

Mme Narayanan :

La ciguatera est une maladie qui est transmise à l'homme et qui a pour origine une toxine qui prolifère dans les coraux morts. Le lien éventuel avec notre projet serait que le projet notamment dans le cadre dragage entraîne une certaine mortalité corallienne, le but pour nous c'est d'éviter à tout prix cela.

Trois aspects principaux pour éviter ce type d'effet :

- Le tracé du chenal qui a été optimisé afin de draguer au minimum les récifs, dans le chenal extérieur il n'y aura aucun dragage.
- Ensuite pendant les phases de dragage c'est la mise en œuvre de mesures compensatoires efficaces qui empêchent la dispersion de sédiments notamment des écrans géotextiles.
- Et troisième chose dans les mesures compensatoires on réfléchit à comment on pourrait déplacer avant le dragage les coraux qui seront potentiellement impactés.

Ce sont des mesures compensatoires qui fonctionnent très bien ailleurs, par exemple au Yémen ou en Jamaïque, donc ce seront des choses qui seront mises en œuvre pour éviter toute mortalité corallienne.

M. Biggaré :

On a étudié globalement la courantologie de la zone incluant le Petit-Cul-de-Sac Marin, la Baie de Pointe-à-Pitre et le Grand-Cul-de-Sac Marin, on a donc posé 4 courantomètres dans ces endroits et on a fait tourner des modèles numériques. Tristan Bataille a déjà présenté le principe, ce que l'on observe sur la base des mesures et sur la base des modélisations c'est que les courants dans la zone sont faibles, de l'ordre de 20 à 30 cm/seconde au maximum dans l'entrée du chenal et une dizaine de cm/seconde dans la rade, ça accélère un peu dans la Rivière Salée mais ça reste toujours inférieur à 50-60 cm/seconde. Les impacts qui ont été modélisés sont très faibles, ce sont des variations de quelques cm/seconde, donc on diminue en fait la vitesse des courants de quelques centimètres/seconde dans le chenal.

M. Martens :

Un dernier mot, il s'est trouvé que lors des cyclones les vagues qui pourraient rentrer dans le Petit-Cul-de-Sac Marin ont deux points d'entrée possible : l'espace qui est situé entre les îlets PETRELLUZZI et l'îlet Cochons mais cet espace-là est un espace majeur où les vagues peuvent aujourd'hui se propager et aller atteindre les rivages de Pointe-à-Pitre, cette zone-là on va la fermer avec les digues du projet, on va devoir renforcer les digues pour prendre en compte cette donnée-là mais le positionnement du projet qui ferme le Petit-Cul-de-Sac Marin sans modifier la courantologie et notamment les échanges entre le Petit-Cul-de-Sac et le Grand-Cul-de-Sac vont encore mieux protéger Pointe-à-Pitre. Et on s'est rendu compte qu'effectivement notre projet va être comme une sorte de digue géante qui protégera mieux Pointe-à-Pitre en cas de houle cyclonique, c'est un effet positif que l'on a mesuré dans les études, on ne l'a pas fait pour ça du tout mais quand il y a des effets positifs il faut le signaler, il y aura moins d'eau et moins de vagues en cas de houle cyclonique sur Pointe-à-Pitre. Et d'ailleurs j'ai signalé au maire de Pointe-à-Pitre et au préfet que ça pouvait amener à changer un certain nombre de contraintes d'aménagement d'urbanisme sur la ville de Pointe-à-Pitre parce que aujourd'hui il y a un PPR houle cyclonique dont le projet, s'il se fait, va manifestement modifier un certain nombre de données.

Il y avait un administrateur, M. Mirre qui est vice-président du Port, il était au fond de la salle, il a dû nous quitter sûrement pour d'autres réunions de travail. Ce n'est pas qu'on ne veut pas faire venir les administrateurs mais les professionnels du projet ce sont les employés du Port, les administrateurs connaissent bien le projet, le président, le vice-président, le secrétaire, sont bien au courant du sujet. Le conseil d'administration a soutenu le projet à 100%, on n'a que des votes à l'unanimité sur le dossier depuis maintenant trois ans, certains administrateurs sont parfois présents dans la salle et en particulier M. Mirre a été présent dans nos séances.

Et je vois que M. Manne qui est administrateur est présent, donc vous voyez qu'il y a un administrateur représentant du personnel qui est présent, il pourra prendre la parole et vous dire ce qu'il pense du projet.

M. Portecop :

Jean-Marie Flower, je suis écologue au Conservatoire botanique et également comptable carbone :

C'est à ce dernier titre que j'aimerais avoir quelques informations. Il a été cité dans la présentation que le Port Autonome avait réalisé un bilan carbone en 2010, d'abord j'aurais aimé savoir sur quel type de périmètre il a été réalisé, et surtout quel est le plan de réduction des émissions qui est associé normalement à

ce plan carbone et comment le projet permettra-t-il réellement au Port Autonome de jouer sa part, la part que nous tous aussi nous devons jouer, dans la réduction des émissions de nos gaz à effet de serre, et ce d'autant plus qu'on a vu avec Durban il n'y a pas longtemps qu'il faut vraiment prendre ce problème à bras le corps quel que soit le niveau de responsabilités y compris au niveau local.

M. Diaz :

Je voudrais apporter quelques petits compléments sur ces réponses qui ont été très très longues et très techniques, on était déjà tenus informés de tout ça et je remercie le Port Autonome, on voit que beaucoup de précautions ont pu être prises, expérimentales et innovantes d'ailleurs, pour se prévenir mais en l'occurrence de l'impact physique de ces boues de dragage. Il y en avait d'autres que je n'ai pas pu évoquer dans la question qui était aussi les impacts chimiques. Il a été bien précisé qu'effectivement les sédiments à draguer sont conformes chimiquement et autorisent le relargage en mer. Maintenant ça pose tout un champ de questions justement sur notamment pour des métaux lourds, la dynamique de bioaccumulation de ces métaux lourds, l'exemple qu'on a c'est celui de la chlordécone où on a des poissons qui font frappés d'interdiction de commercialisation parce que dans la chair de ces poissons on retrouve une concentration de ce pesticide, énorme, alors qu'effectivement les injections par l'eau marine où la présence du pesticide dans les sédiments est tout à fait minimale ; donc il y a toute cette dimension aussi qu'il faut pouvoir appréhender, avoir la certitude que l'épandage en quelque sorte de sédiments conformes avec des taux de plomb, zinc, cuivre etc. en dessous de la norme n'aboutira pas à terme quand même à des dépassements de seuil dans la chair des poissons, et là aussi il faudrait avoir la capacité à déployer les investigations nécessaires.

Là on nous a décliné tout l'expérimental et je le salue, au stade où nous débattons nous n'avons pas les éléments de réponse, donc la pêche maintient ses inquiétudes jusqu'à ce qu'on ait des éléments qui nous rassurent.

Mme Narayanan :

Le premier bilan carbone qu'on a mené sur l'année 2009 a été réalisé en 2010 parce qu'il nous fallait un certain nombre de données complètes sur une année. C'était la première fois qu'on se lançait dans une telle démarche, on a pris un périmètre sur lequel on avait des leviers d'action parce que l'objectif final pour nous c'était vraiment d'avoir des mesures de réduction qu'on pourrait appliquer. Dans le domaine portuaire il y a un certain nombre d'intervenants, on a choisi un périmètre où on avait vraiment des actions directes qu'on pourrait mettre en place, donc du coup on s'est vraiment cantonné pour cette première fois à nos installations strictes sur nos cinq sites donc Basse-Terre, Pointe-à-Pitre, Jarry, Folle-Anse. Donc quatre sites parce qu'on n'a pas considéré la Marina car elle est en concession et on n'a pas de marge de manœuvre. Les mesures prises sont

assez classiques, lors du remplacement des équipements comme la climatisation ou l'éclairage faire en sorte d'avoir du matériel basse consommation, l'allumage automatique des climatisations, avoir un réglage intelligent, et lors des nouveaux aménagements notamment sur Folle-Anse où on a un programme de restructuration en cours, le nouveau bâtiment sera équipé d'une ventilation naturelle ; c'est ce genre d'efforts que l'on s'est engagé à mettre en place.

En revanche sur le nouveau programme qui a été voté dernièrement par le conseil d'administration on va se lancer sur un bilan carbone un peu plus large sur le terminal de Jarry, c'est beaucoup plus compliqué mais on a l'expérience du premier qui nous permet d'avoir plus de bouteille pour se lancer dans une telle démarche.

Dans le cadre du projet le bilan carbone qu'on a effectué ce n'était pas directement lié au projet, dans deux ou trois ans si on en refait un il faudra qu'on prenne en compte toutes les dépenses énergétiques liées au projet, il va sûrement nous être demandé, pareil dans le cadre de la loi Grenelle 2 de diriger un bilan carbone spécifique du chantier du projet, et là aussi nous aurons une petite expérience qui va nous permettre de mener cette étude à bien correctement.

M. Biggaré :

Sur la question soulevée par le Comité des pêches effectivement les sédiments dans la zone, ce n'est pas la même zone, dans la zone du dragage d'entretien effectivement on a localement des problèmes de pollution, par contre dans la zone du projet les sédiments sont naturels et non pollués et donc effectivement il y a les métaux lourds qui ont été mentionnés qui sont inférieurs aux seuils réglementaires. Il y a deux seuils réglementaires qui s'appliquent sur l'ensemble du territoire, il y a N1 et N2, on est inférieur au seuil N1 sur les métaux. On est inférieur au seuil de détection sur les hydrocarbures donc il n'y en a pas, on n'a pas de PCB qui sont les pyralènes dont on a beaucoup parlé notamment pour le Rhône, on n'en a pas donc c'est également une chance, on est donc exempts de ce type de pollution et donc à partir de là on est sur une problématique de gestion de sédiments naturels.

L'impact sanitaire des dragages est un sujet discuté au sein des services techniques de l'Etat, il y a des groupes de travail là-dessus depuis plusieurs années. C'est un champ qui n'est pas intégré directement dans réglementation. Nous on est sur des quantités négligeables, sur des seuils faibles, les métaux ont également un fond géochimique qu'il faut intégrer ; donc effectivement il y a de la présence de métaux, les sols en ont

naturellement aussi, donc on est en-dessous des seuils réglementaires qui impliquent des études poussées sur ces thématiques-là.

M. Martens :

On a bien noté l'inquiétude du secteur de la pêche qui est légitime tant qu'on n'a pas réussi ce qu'on a projeté de faire. Je suis complètement d'accord là-dessus, et on n'est pas certains de pouvoir dire aujourd'hui qu'il n'y aura pas d'impacts, on ne l'a pas encore démontré mais on est en cours de démonstration, donc c'est légitime et je partage cette inquiétude.

M. Portecop :

D'autres questions.

David Julius :

Ma question s'adresse aux universitaires. L'ONF a un projet de réintégration du Lamentin en Guadeloupe, récemment il y a un ouvrage qui est sorti concernant la biodiversité et qui classe la Guadeloupe parmi l'une des 34^{ème} zones les plus riches en terme de biodiversité. Cette année l'UNESCO a déclaré l'année 2011 comme année des forêts, est-ce que la richesse de la Guadeloupe, son patrimoine environnemental, culturel et architectural ne faut-il pas les préserver plutôt que d'investir dans des projets qui ont un impact environnemental fort ? Est-ce que c'est en cohérence avec une politique de protection de notre patrimoine ?

J'ai une question sur les aspects économiques et création d'emplois. Le Port annonce des créations d'emplois importantes, moi j'ai un doute sur le nombre de créations, je pense plutôt que ce projet risque de détruire des emplois notamment au niveau de la production locale en important des produits à bas coût qui vont concurrencer de manière extraordinaire la production locale aujourd'hui. Et également le problème de la production locale est-ce que ce n'est pas un problème de consommation ? C'est-à-dire qu'avant d'exporter on va d'abord penser à consommer. Est-ce que véritablement ce projet va nous permettre d'exporter ? J'ai un doute aussi là-dessus.

Et puis je tiens à rappeler qu'en 1994 a été inauguré le CWTC et pour rappel le CWTC était destiné à être le centre nerveux du CECA, et le CECA c'est le Centre EuroCaribéen d'Activités, et de faire de la Guadeloupe une plateforme logistique des produits de la Guadeloupe vers l'Europe ou la Caraïbe, l'idée était de faire venir des intrants pour les transformer et pour les vendre avec une valeur ajoutée, tout le monde sait aujourd'hui que le WTC n'a pas cette vocation et que c'est principalement un ouvrage qui organise des réceptions, des manifestations, donc j'ai l'impression aussi qu'on a les yeux un peu plus gros que le ventre, c'est-à-dire qu'on a des grands projets mais qui finalement sont démesurés par rapport à l'étroitesse de notre pays, il faudrait qu'on ait des ambitions beaucoup plus raisonnables ...

M. Portecop :

Je vais demander aux universitaires qui travaillent dans l'Environnement de répondre à votre première question ou bien à Mme Narayanan

Jean-Marie Flower :

J'ai été universitaire, sur « l'opposition » entre allouer des moyens financiers qui sont limités à la préservation ou bien alors développer quitte justement à provoquer des dégâts environnementaux, je pense que cette question-là ce n'est pas la première fois et ce n'est pas la dernière fois non plus qu'elle va se poser, et je ne suis pas sûr que ces deux notions soient forcément contradictoires, en particulier pour ce projet on a vu par exemple que dans l'emprise immédiate du projet tant au niveau marin qu'au niveau terrestre le projet s'efforce d'éviter justement les zones les plus sensibles, excepté effectivement l'entrée de la passe où il y a des récifs coralliens qui ont plusieurs milliers d'années et qui donc ne pourraient être compensés qu'au bout là aussi de plusieurs milliers d'années. Bon, ceci dit, il ne faut pas non plus seulement regarder ce projet de port, il y en a bien d'autres, il y en a eu au cours de ces dernières décennies et il y en faudra certainement encore qui nous obligeront à la fois collectivement mais aussi individuellement à nous interroger sur est-ce que nous prenons réellement la mesure de la valeur et de ce patrimoine de point chaud de biodiversité que nous avons ici. Et évidemment la réponse ne serait pas forcément très satisfaisante mais je pense que ce projet est justement une opportunité d'intégrer cette dimension-là dès le départ le plus en amont possible et par son exemplarité ensuite de dire que quel que soit le projet qui va se construire, que ça soit une maison que ça soit une rocade que ça soit une zone d'activité, eh bien qu'elle soit aussi précautionneuse par rapport au patrimoine, moi c'est comme ça que je le vois.

M. Carmes :

Sur le développement durable il y a trois socles : le sociétal, l'écologique et le développement économique, donc il faut qu'on arrive à trouver un équilibre par rapport à ça. Nous on veut faire un projet exemplaire et on n'aurait pas fait un projet dans le Grand-Cul-de-Sac, le Port s'est fait retoquer plusieurs fois sur des projets de développement de terminaux dans le Grand-Cul-de-Sac. Je pense que moi en tant que directeur je n'aurais pas proposé de tels projets et je trouve que le monde écologique et politique de la Guadeloupe a eu raison à cette époque-là de dire non effectivement pour protéger l'écologie du Grand-Cul-de-Sac qui est quelque chose de complètement merveilleux.

Il faut bien faire du développement économique à certains endroits, l'écologie du Petit-Cul-de-Sac sans être négligeable a l'avantage d'être aujourd'hui moyenne, modeste, mais qualifier les niveaux écologiques ce

n'est pas non plus toujours très intelligent, mais enfin il faut bien arriver à ce niveau-là.

Le projet peut créer des centaines voire des milliers d'emplois, on va vous le préciser, et moi j'aimerais bien qu'on me parle aujourd'hui des autres projets qui vont créer des emplois. J'aimerais bien échanger avec les autres maîtres d'ouvrage qui vont nous aider à dire que le chômage des jeunes qui est aujourd'hui de 30 à 40% va pouvoir baisser dans les dix prochaines années et qu'on pourra chacun d'entre nous avoir apporté notre petite pierre sur l'écologie, sur la production locale, et sur des marchés qui peuvent être aussi importants que la croisière, le nautisme et le transbordement.

L'ensemble des îles de la Caraïbe développent leurs économies maritimes sur ces types d'activités, et aujourd'hui en Guadeloupe sur ces types d'activités on est très faible. Demain quand les transferts sociaux et financiers depuis la Métropole vont continuer à baisser dans les dix-quinze prochaines années il va bien falloir qu'on arrive à développer une économie locale qui soit guadeloupéenne. Et je suis désolé de le répéter mais moi il me semble que un port c'est de la production locale, les travailleurs sur le port sont des travailleurs guadeloupéens, si le port réussit à travailler c'est parce qu'il a un savoir-faire guadeloupéen. Le Port Autonome est une entreprise métropolitaine si vous voulez mais c'est une entreprise locale, 95% de nos richesses restent sur le territoire et si on arrive à être une plateforme de transbordement c'est parce qu'on saura se placer dans la géostratégie mondiale. On n'est pas bien placés en sortie du Canal mais on est bien placés pour des flux Nord-Sud qui passent pas loin de nos eaux. Si la conjonction d'une géostratégie mondiale et d'un savoir-faire local ce n'est pas de la production locale il faut m'expliquer ce que c'est que la production locale. Donc moi j'ai envie de dire nous on crée 200 ou 300 emplois qui sont des emplois locaux, donc s'il faut entrer dans la pesée des emplois on peut en parler et j'aimerais bien qu'il n'y ait pas qu'un seul projet comme celui du Port Autonome mais qu'il y en ait dix ou quinze en Guadeloupe.

Donc la définition de la production locale ce n'est peut-être pas que la culture d'ignames, il y a peut-être d'autres niveaux de production locale et d'ailleurs M. Maurin a parlé de la diversité de cette production. Quand on s'aperçoit que le secteur portuaire pèse 540 millions d'euros de valeur ajoutée et représente 7% des emplois de la Guadeloupe, autant que le secteur du BTP. J'ai envie de dire on a créé au niveau du Port Autonome, au niveau de la place portuaire un véritable pan de l'économie de la Guadeloupe, ce port-là on ne peut pas s'asseoir dessus en disant il n'existe plus et on ne veut pas le développer et on regarde passer les bateaux qui vont s'arrêter dans les îles voisines et qui ne s'arrêteront pas en Guadeloupe. Non je suis d'accord avec vous, il faut faire un projet

correctement dimensionné, un projet écologiquement acceptable, et c'est tout l'intérêt du débat public d'échanger sur ces sujets-là.

Et d'ailleurs après le premier appel à projet sur lequel on a travaillé avec des clients, on est plutôt en train de réduire un tout petit peu le projet que de l'agrandir parce qu'on s'est rendu compte que le marché nous demandait d'être un tout petit peu moins important que ce qu'on avait dessiné, moyennant quoi ça ne change pas beaucoup mais là aussi on est réactifs et on sera capables d'adapter notre projet à la demande du marché et cela ce sera sûrement de faire un projet un peu moins cher, un peu plus petit, sachant quand même que 300 mètres de quais, 15-20 hectares de terre-plein pour un projet portuaire c'est un tout petit projet portuaire. On ne peut pas faire beaucoup plus petit que 15 hectares et un poste à quai sinon ça n'existe pas, les grands projets c'est ce qui se fait en Colombie, au Panama, aux Bahamas, c'est 1000 mètres de quais et 100 hectares de terre-plein ; donc nous par rapport à cela on est sur un petit projet.

La Guadeloupe appartient à la Grande Caraïbe effectivement, la Grande Caraïbe va se développer dans les dix prochaines années au niveau de l'économie maritime. Il faut être capable de présenter le minimum pour être acceptable parce que si vous présentez 100 mètres de quais et 5 hectares de terre-plein vous n'attirez aucun client, vous n'existez pas ; donc trop petit, trop grand, trop cher, pas assez cher, il y a presque autant d'avis que d'éléments.

Pour les emplois on peut préciser à l'infini, on a travaillé aussi précisément la nature des emplois que les aspects écologiques, on sait que pour faire tourner un terminal à conteneurs de 200 ou 350 000 EVP il faut un certain nombre d'employés portuaires, on sait combien il faut d'équipes, on sait combien d'heures par semaine le terminal va tourner, vous multipliez le nombre de bateaux par le nombre d'équipes et vous avez 200 dockers. S'il y a 300 000 conteneurs il y aura 200 dockers de plus, c'est évident. S'il y a 200 dockers de plus vous avez un global de 300 emplois sur la place portuaire et 500 emplois directs et indirects. Ce sont les études qui s'appliquent en Guadeloupe qui le démontrent. Donc maintenant s'il n'y a pas 300 000 conteneurs il n'y aura pas 200 emplois directs et donc il y en aura un peu moins, tout ça ce sont des éléments qui sont mécaniques. Un terminal à conteneurs c'est une usine, quelqu'un qui a une usine de sucre il sait que pour produire une tonne il lui faut tant d'employés, nous on sait que pour manutentionner 300 000 conteneurs il faut un certain nombre d'employés et c'est ce qui nous fait arriver à dire qu'il faut et qu'il y aura 200 emplois portuaires. Pendant les travaux c'est pareil, les ratios sont très précis et on sait qu'on aura environ 750 emplois qui seront créés pendant les deux ans du chantier et ça aussi c'est quasiment incontestable. On est en train de prendre des mesures avec le Pôle emploi, on va signer une

convention sur la clause sociale et avec le BTP pour faire le meilleur choix dans l'allotissement de nos marchés transporteurs et choix techniques pour faire en sorte que sur les 160 millions d'euros du projet un plus grand pourcentage puisse être pris par les entreprises locales et capter par l'économie locale. Bien évidemment nous mettons en œuvre toutes ces procédures pour faire en sorte que ce soit l'emploi local qui profite de notre projet et pas le contraire.

M. Portecop :

D'autres questions.

M. Bregmestre, docker sur le port de Pointe-à-Pitre-Jarry :

A la fin du mois d'octobre, dans un comité d'entreprise élargi M. Ouzard nous avait exposé le projet, mais il faut qu'on soit logiques, dans l'exposé on parlait de 24 hectares, aujourd'hui on parle de 10 hectares, mon inquiétude dans l'histoire c'est qu'il y a du flux, au départ il y avait appel à candidature j'avais posé la question à Morne-A-L'eau à M. Carmes qui m'avait répondu qu'il y avait au départ 44 demandes et qu'à la fin il ne restait que la CMA-CGM. Je voudrais savoir s'il n'y a pas eu des pressions par rapport à l'hégémonie de la CMA-CGM sur les Antilles parce qu'avec un projet pareil il n'y a personne qui contredit, donc pour moi c'est un peu faussé dès le départ.

Est-ce que ce projet n'était pas trop cher ?

Est-ce que par derrière il n'y a pas eu une certaine pression dans l'histoire ?

Victor Alamkan :

Je voudrais que vous nous précisiez comment se situe le projet du Port Autonome de la Guadeloupe par rapport à la concurrence des autres territoires de la Caraïbe.

Et j'aimerais que vous nous expliquiez comment le simple fait de pouvoir accueillir les 6 500 boîtes ici va nous protéger totalement de la feederisation.

M. Martens :

Sur la question de M. Bregmestre on a dit plusieurs fois qu'on ne communiquait pas sur l'appel à projet pendant le débat public, on n'est pas aujourd'hui en train de déterminer qui sera le futur opérateur de ce projet-là, on veut définir si ce projet-là il faut le faire ou ne pas le faire, sachant que clairement s'il n'y a pas d'opérateur il n'y a pas de projet, on est sur des procédures parallèles.

Je ne parlerai pas du projet de CMA-CGM, il s'agit pour nous de secrets commerciaux, sachant que s'il y a un opérateur il y a un projet, s'il n'y a pas d'opérateur il n'y a pas de projet.

M. Ouzard il dit tout ce qu'il veut mais le maître d'ouvrage du projet c'est le Port Autonome mais si on doit signer un projet avec CMA-CGM on fera

un projet en commun. Si on doit signer un projet avec quelqu'un d'autre on le fera avec un autre opérateur, ce n'est pas le choix du Port, c'est la réglementation européenne qui oblige à faire un appel à projet. L'appel à projet c'est comme le marché public c'est le meilleur qui gagne, et nous n'avons aucun état d'âme pour un opérateur français ou international. Je tiens quand même à souligner qu'on est quand même conscients que l'opérateur CMA-CGM est présent depuis 150 ans, on est conscients que c'est un opérateur national et nous avons en permanence depuis le début donné la primauté et la priorité et la plus grande précision à l'opérateur national pour répondre à cet appel à projet. Donc quelque part certains concurrents pourraient même nous targuer de démarche anticoncurrentielle à l'envers, donc qu'on ne vienne pas me dire qu'on n'a pas favorisé ou qu'on a des frilosités vis-à-vis de l'opérateur national, aucun sujet par rapport à ça.

L'appel à projet c'est un autre dossier, l'appel à projet n°1 est en cours, il n'est pas terminé, nous n'avons pas dit si nous avons conclu ou pas conclu, et nous donnerons cette information après le débat public.

Et maintenant projet trop grand, trop cher, trop petit, des pressions, pas de pressions, le Port n'a subi aucune pression, le Port a fait le projet qu'il comptait faire, le meilleur projet qu'il espérait pour la Guadeloupe. Pour le marché ce que j'ai dit c'est que le premier appel à projet qu'on avait fait cet été nous a permis de voir que les clients demandaient un tout petit peu plus petit que ce que l'on avait dessiné, mais comme on n'est pas rentré dans le détail et qu'au bout du compte on n'a eu qu'une seule offre mais on a eu des échanges en amont avant d'avoir cette offre-là on n'a pas pu aller au bout parce qu'il y a plusieurs variantes et il y a plusieurs tailles de projets.

Le projet fera entre 330 mètres et 350 mètres de quais mais je n'ai pas l'impression que ce soit super important vis-à-vis du public, quand vous connaissez le coût du mètre de quai nous on ne fera pas 20 mètres de plus pour le plaisir de faire 20 mètres de plus, là aussi le client va nous dire s'il va mettre des bateaux de 4 000 boîtes, de 5 000 boîtes, 6 000 boîtes. Parce que ça sera sa logistique principalement, et s'il nous dit qu'il a besoin de bateaux de 6 000 boîtes il faudra qu'on creuse à 14,80 mètres, s'il nous dit qu'il amène des bateau de 5 000 boîtes il faudra qu'on creuse à 14,20 mètres, effectivement quand on voit le coût du dragage on ne va aller draguer à 16 mètres si le client nous amène des bateaux de 14 mètres, on ira draguer à 14,50 mètres, donc là aussi il y a une frange de projet qui sera totalement déterminée lorsqu'on aura trouvé l'opérateur, si on le trouve.

C'est un processus normal de décisions, il y a eu de longs débats il y a deux ans avec le gouvernement et avec les tutelles du Port : on fait le débat public avant l'appel à projet, on fait l'appel à projet après le débat public, vous avez autant de gens qui vous disent qu'il faut le faire dans un sens ou dans

l'autre. Et en fait on a choisi pour des raisons de calendrier et de pression du marché parce que le Canal du Panama ouvre début 2015, et si vous avez un projet en 2016 ou 2017 vous avez une chance de trouver un client, si vous avez un projet en 2018 c'est terminé, les bateaux sont passés, les places vont être prises et vous n'êtes pas présent sur le marché, c'est pour ça qu'on a décidé de tout faire en même temps parce que le projet est urgent et pressé et que si on perd trop de temps en route eh bien on ratera le projet, c'est pour ça qu'aujourd'hui on mélange les deux procédures. De notre point de vue au Port Autonome on voulait faire d'abord le débat public et ensuite l'appel à projet mais on nous a obligés à mélanger les procédures.

Les projets concurrents c'est une excellente question, la place de la Guadeloupe dans ce grand marché, de la géostratégie comme nous l'a fait tout à l'heure l'intervenant.

De notre point de vue il y a trois marchés sur le transbordement post-Canal, il y a le marché des ports qui sont directement en sortie du Canal de Panama et qui donc sont bien positionnés pour tous les flux, il y a des flux qui vont aller vers le Golfe du Mexique, d'autres qui vont aller vers la Côte Est des Etats-Unis et d'autres vers l'Europe et d'autres vers l'Amérique du Sud. Donc les bateaux en sortie du Canal de Panama ont des lignes maritimes et vous avez une chance de pouvoir faire du transbordement si vous croisez une ou deux lignes maritimes, si vous êtes très éloigné des lignes maritimes évidemment vous n'êtes pas dans le marché. Donc premier marché les ports qui vont gagner les volumes les plus importants, les ports de Panama, de Colombie et de Costa Rica.

Ensuite les flux principaux sont les flux qui vont vers le Golfe du Mexique et la Côte Est des Etats-Unis puisque à ce jour ce gigantesque territoire de consommation est desservi principalement par la Côte Est et le système ferroviaire américain et/ou par de petits bateaux sur des volumes moins importants. Mais avec l'ouverture du Canal du Panama les gros bateaux vont pouvoir desservir la Côte Est des Etats-Unis, ils se trouvent que tous les ports américains n'auront pas la faculté d'ici les cinq à dix prochaines années de pouvoir accueillir ces gros bateaux parce qu'ils ont de problèmes écologiques majeurs, ce sont des ports qui sont souvent des ports de rivière, ce sont des ports qui sont en ville et ce sont des ports qui ont des problèmes de tirant d'eau et de tirant d'air, et ils ont en plus des ponts dans leurs rades donc il y a déjà un certain nombre de villes ou de ports qui ont déjà dit qu'ils ne pourront pas accueillir des bateaux au-delà d'une certaine taille. Donc il y aura du transbordement en amont pour desservir les USA et les bateaux qui seront bien placés pour desservir les USA seront sur l'axe Jamaïque, le Canal qui est entre Haïti et Cuba et ensuite on traverse les Bahamas, donc aujourd'hui vous avez des projets importants de développements portuaires en Jamaïque, et d'ailleurs CMA-CGM a signé

un précontrat sur ce sujet-là et c'est une très bonne nouvelle pour l'international et pour la Guadeloupe, il faut s'en réjouir, et MSC, le numéro 2 mondial travaille sur les Bahamas. Il y aura un jour des projets à Haïti et à Cuba mais pour l'instant ces territoires ne sont pas encore prêts pour des raisons sociales ou politiques à accueillir ce type d'équipements, ça viendra mais d'ici dix à quinze ans. Donc ça c'est le second marché.

On n'est pas présent sur le premier marché, on n'est pas présent sur le second marché, mais il y a un troisième marché, qui est la partie Est de la Caraïbes pour desservir une partie des navires qui iront vers l'Europe et surtout les navires qui iront vers l'Amérique du Sud et au croisement des flux Nord-Sud Amérique du Nord-Amérique du Sud qui se développent et dans cette partie-là vous avez La Dominique, Barbade, Trinidad, les Antilles françaises. Il y a des petits projets susceptibles de se développer et nous on considère que dans notre secteur on est porteur d'un petit projet adapté au marché de cette partie Est de la Caraïbe. Et à ce jour des petits projets il n'y en a à peu près qu'un puisque la République Dominicaine n'a pas prévu de faire d'extension portuaire, la Barbade non plus, Trinidad à d'autres priorités, et seules les Antilles françaises puisque la Martinique a aussi un projet je vous en dirai quelques mots, sont présentes sur des projets neufs de taille non négligeable. Mais ce n'est pas parce que vous êtes le seul marché potentiel que vous gagnez automatiquement le marché, l'économie maritime peut se détourner d'un ou deux jours de mer sans trop de difficultés, un bateau en deux jours de mer fait 500 km, donc on connaît la concurrence, on sait que le volume de cette partie-là de la Caraïbe repose sur à terme un à deux millions de conteneurs à transborder d'ici 2020, on n'est pas sur les dix-douze millions qu'on avait évoqués, les dix-douze millions sont sur les terminaux post-Canal et sur la route vers les USA. Sur cette partie-là de la Caraïbe on est sur des volumes moins importants, un à deux millions a priori de conteneurs à transborder sur lesquels la Guadeloupe voudrait en prendre 200, 300, 400 000 donc un petit 15%, et prendre un petit 15% du marché quand vous avez un projet cohérent c'est possible.

Comment est-ce qu'on évite la feederisation ? L'opérateur qui fait du transbordement est capable aussi de mélanger domestique et transbordement et donc effectivement à ce moment-là une partie des flux domestiques de la Guadeloupe seront sur ces bateaux de transbordement et donc à ce moment-là nous ne serons pas feederisés, c'est une simple équation économique. Sur un bateau de 4 000 boîtes de transbordement l'opérateur en rajoutera 2 000 à 3 000 pour les marchés domestiques et ce sera un bateau de 8 000 boîtes qui viendra desservir la Guadeloupe et les déposera. Les boîtes domestiques sont aujourd'hui soit en provenance d'Europe soit en provenance d'Asie via l'Europe mais peut-être que demain

on aura des boîtes qui viendront directement depuis l'Asie sans passer par le port du Havre qui est aujourd'hui notre grande base logistique. Donc en offrant un quai pour des gros bateaux on offrira la possibilité qu'une partie de nos boîtes domestiques soient sur ces gros bateaux et donc on ne sera pas feederisés. Je pense même qu'on aura des boîtes directes d'Asie qui pourront être beaucoup plus rapides et beaucoup moins cher qu'à ce jour. Mais là on est sur des choix maritimes et on les connaîtra mieux quand on aura l'opérateur mais comme on n'a pas d'opérateur pour l'instant on est un peu sur des supputations ; par contre ce qui est certain c'est que si on ne fait pas de projet on va être feederisé dans pas tellement longtemps.

M. Portecop :

D'autres questions.

M. Bregmestre, docker au port de Pointe-à-Pitre-Jarry :

Sur la concurrence, connaissant le lobby martiniquais, surtout que le projet c'est la moitié du nôtre 75 à 80 millions d'euros et que le nôtre fait 160, vu le plan d'austérité dont on entend parler par notre gouvernement, la crise en Europe , je suis un gars assez sceptique, je n'ai pas dit qu'il ne faut rien faire ici, il vaut mieux avoir quelque chose quand même, mais connaissant les Martiniquais, à ce niveau-là ils savent se défendre, peut-être qu'ils ont pris du retard sur ce projet-là mais lorsqu'ils veulent prendre une part du marché ils l'auront, parce que leur projet c'est juste une extension par rapport au nôtre, le nôtre il faut rénover carrément, refaire un port, construire un quai, eux c'est une extension, et c'est par rapport au plan financier que ma crainte est assez vive.

M. Martens :

Ceux qui ont suivi l'actualité portuaire auront suivi que la semaine dernière en Guyane les trois présidents de région et les trois présidents de port ont signé un vrai pacte de non-agression voire même un projet de coopération entre la Martinique, la Guadeloupe et la Guyane au niveau portuaire. Je vais vous dire le discours officiel post cet accord. Je souhaite que la Martinique puisse avoir un projet, puisse avoir un opérateur, et puisse faire du développement économique comme la Guadeloupe, voilà le discours porté par l'ensemble de ce projet-là. On espère qu'il y a de la place pour tout le monde et on veut du développement économique pour tout le monde, et le Port Autonome s'est engagé à aider les collègues martiniquais à faire leur projet, pour vous dire jusqu'à va notre coopération.

Maintenant si je prends ma casquette Guadeloupe et si on ferme les portes je peux vous dire qu'effectivement ils ont beaucoup de retard et qu'on a la possibilité de réussir ou de rater avant qu'ils aient fini d'étudier leur projet. Tous les chiffres que vous dites, c'est du pipeau et des mensonges. Le projet de la Martinique ne coûte pas 60 millions d'euros et le projet du Port ne

coûtera pas 160 millions d'euros, tout ça c'est que du pipeau et des mensonges.

Je souhaite que la Martinique réussisse mais on aura le temps de rater ou de réussir avant qu'ils aient terminé leurs études, donc ils ne nous embêteront pas et comme on a signé un pacte de non-agression on s'embêtera encore moins et on va réellement les aider à réussir leur projet parce que finalement si la Guadeloupe rate son projet et que la Martinique le réussit eh bien ça ne sera quand même pas trop mal pour les Antilles françaises, même si je sais que cette parole personnelle-là n'est pas forcément partagée par tout le monde. En tout cas on s'est engagés de cette façon-là et à partir du moment où on signe un engagement on va essayer de le respecter. Et si nos collègues martiniquais ne respectent pas le contrat dès la semaine prochaine on en reparlera aussi, on rentre dans une salle avec prudence en se disant que avant on se mettait des coups de poignards maintenant on ne va pas tout de suite s'embrasser mais on va commencer à se faire des sourires. Mais il faut souhaiter aux Martiniquais de réussir leur projet, il y peut-être de la place d'avoir un petit projet en Martinique et un projet un peu plus important en Guadeloupe, pourquoi pas, moi je signe tout de suite pour que les deux projets réussissent et qu'on arrête d'essayer de dire qu'on va réussir notre projet en tuant celui du voisin, c'est un peu le sens de l'accord politique qui a été signé et les trois présidents de région on paraphés cet accord.

Pascal Poulet :

Une question concernant le lieu, pourquoi avoir choisi forcément le site de Jarry, surtout si on regarde le problème de la profondeur, par exemple Basse-Terre ça aurait pu être un site intéressant où il n'y a pas besoin de draguer, je pense que vous avez certainement pris en compte ce problème et j'aurais voulu que vous le développiez un peu.

Gérard Berry, retraité, écologue en son temps et ancien directeur du Conservatoire du Littoral :

Je me félicite de ce genre de rencontre, c'est la deuxième à laquelle j'assiste et c'est vrai que c'est une première en Guadeloupe, on donne la parole à la population pour pouvoir donner son avis, discuter, dire éventuellement sa désapprobation ou dire qu'on est d'accord à condition qu'on réalise un certain nombre de précautions. En ce qui me concerne c'est dans cette voie-là que je me positionne, il faut trouver le juste équilibre c'est vrai entre le développement économique qui est nécessaire à notre pays et la protection des milieux naturels qui sont le support de ce développement économique, il faut vraiment réussir cette équation. Je pense que depuis quelque temps nous commençons à prendre l'habitude de travailler dans cette direction et l'exemple de l'extension du Port Autonome de la Guadeloupe est là pour démontrer que tous les partenaires quels

qu'ils soient ont cette volonté de se réunir, de discuter et de trouver le meilleur projet pour la Guadeloupe.

Par rapport à la réalisation des travaux j'ai un souci par rapport à la courantologie liée au déplacement et à l'épandage de la vase et des matériaux qu'on va prélever lors du dragage, notamment par rapport à la côte de Goyave, nous avons l'exemple de l'îlet Fortune qui est démantelé par les courants depuis pas mal d'années, on n'a pas toujours su donner des explications cohérentes parce que ça change. Il y a eu des dragages à une époque effectivement, c'était tout à fait officiel et autorisé, mais qui ont eu des impacts qu'on n'a pas toujours bien su mesurer. Je me demande si avec l'extension, notamment le couloir qui se formera entre les nouveaux terrains du Port Autonome et la barrière des îlets Petrelezzi et compagnie il ne risque pas d'y avoir un couloir entraînant une augmentation de la force du courant et une déviation de la direction pouvant éventuellement entraîner des déboires ailleurs, donc c'est une question que je me pose.

Dans le même esprit, à l'inverse, pour ne pas bien connaître la géométrie du projet, enfin il n'est pas bien formalisé dans ma tête, je ne suis pas certain de l'impact qu'il peut y avoir sur la Rivière Salée et notamment du côté de Lauricisque où il y a déjà une sédimentation forte, pour faire un peu de bateau je sais qu'on touche facilement avec la moindre petite coque de voilier donc c'est là mon souci.

M. Martens :

Pourquoi ce site-là et pourquoi pas Basse-Terre, c'est aussi une très bonne question. Déjà pour faire un port à conteneurs il faut une rade fermée, un terminal à conteneurs est exploité 365 jours par an, les bateaux à conteneurs sont des espèces d'omnibus qui ne peuvent pas attendre, c'est une économie à flux tendu donc si vous avez un port qui est en rade ouverte et qui n'est pas exploitable pour des conditions de houle un certain nombre de jours trop importants dans l'année vous avez un vrai problème de conception. A ce titre-là principalement ce qui empêche le port de Basse-Terre d'être un hub de transbordement mais il y a plein d'autres raisons c'est les conceptions nautiques du port de Basse-Terre certes en eaux profondes mais avec des problèmes de houle très importants qui feraient qu'on ne pourrait pas accueillir des porte-conteneurs dans des conditions de sécurité acceptables, et construire une digue devant le port de Basse-Terre vu les profondeurs qu'il y a ce n'est même pas la peine, on n'a jamais envisagé de faire ce genre de travaux, et donc aujourd'hui le port de Basse-Terre n'est pas un site envisageable pour faire un hub de transbordement. Alors pourquoi ce site-là, il faut une rade fermée et dans ce cas il y a le Petit-Cul-de-Sac et le Grand-Cul-de-Sac, le Grand-Cul-de-Sac on n'a pas regardé bien longtemps car on partage la vocation 100% écologique ou 99% écologique de ce site-là et un terminal à conteneurs même si c'est une usine

propre c'est quand même quelque chose qui prend de la place, qui nécessite aussi des infrastructures. Si on avait dû faire un projet dans le Grand-Cul-de-Sac il aurait fallu faire des infrastructures nouvelles alors qu'aujourd'hui on peut profiter de toute la zone industrielle de Jarry et du terminal à conteneurs actuel, et le projet n'aurait pas coûté 150 millions d'euros mais sûrement le double.

A Jarry on a le courant, à Jarry on a les routes, on a toutes les infrastructures, on a une capitainerie, les clients sont déjà présents et c'était manifestement là en conjonction avec le terminal actuel qu'il fallait faire le hub de transbordement d'autant plus que dans le monde maritime transbordement et trafic domestique sont intimement liés. Donc ce n'était pas non plus très intelligent pour la Guadeloupe qui est sur des petits flux de séparer ces deux activités et donc il était logique d'essayer de les rapprocher et parmi les questions qui nous ont été posées par les clients il y avait le fait de rapprocher les deux terminaux le plus possible pour être capable de traiter l'ensemble des flux de la façon la plus efficace possible.

Donc l'économie nécessite de la concentration, et le site du Petit-Cul-de-Sac Marin est un excellent site au niveau de ces capacités nautiques et c'est à ce titre-là qu'il a été retenu, d'ailleurs ce n'est pas nous qui l'avons retenu puisque nous avons retrouvé récemment dans les archives du Port des plans qui dataient des années 1960, 1970, et effectivement d'ores et déjà il avait été dès la création du Port envisagé de faire le site actuel de Jarry et d'en faire une extension sur le site actuel du Banc des Couillons, entre le terminal actuel et l'îlet Cochons. Il était même dessiné un jour d'envahir l'îlet Cochons mais bon ce genre de chose on y a renoncé depuis bien longtemps, mais c'est bien à ce titre-là que le Petit-Cul-de-Sac avait été dimensionné pour accueillir plusieurs darses et pour faire un grand projet portuaire. Aujourd'hui on fera peut-être le deuxième morceau et bien sûr on n'ira pas plus loin.

M. Biggaré :

En effet la courantologie va être légèrement modifiée entre les îlets Coquillage, Boissard et le nouveau terminal, en fait on canalise un peu plus les courants, on les réoriente préférentiellement dans une sorte de chenal. On est dans une zone qui est très peu profonde avec des courants dominés par les vents. La modélisation qu'on a faite ce n'est pas simplement une vitesse moyenne sur toute la tranche d'eau qui a été soit mesurée soit modélisée. On a donc mesuré des vitesses et des directions de courant sur toute la colonne d'eau en distinguant des cellules en fonction de la profondeur, on a pu modéliser en 3D donc les vitesses en surface, à mi-profondeur et au fond, on a également calculé des vitesses de frottement, c'est cette vitesse-là qui est intéressante quand on parle de transport sédimentaire, actuellement les vitesses de frottement c'est-à-dire les vitesses

auxquelles les sédiments sont susceptibles d'être remis en suspension, généralement supérieures à la vitesse des courants que l'on a donc en gros on a très peu de mouvements sédimentaires dans cette zone. Sur la Rivière Salée et le fond de baie le projet n'entraîne pas de modifications du régime hydro-sédimentaire, le fonctionnement n'est pas remis en question, on reste dans les mêmes gammes avec des vitesses qui augmentent ou qui diminuent mais toujours avec des variations de quelques cm/seconde, sur ces aspects hydro-sédimentaires on n'a pas de modifications importantes mises en évidence par les études.

M. Portecop :

Une dernière question.

M. Bregmestre, docker au Port Autonome de Pointe-à-Pitre-Jarry :

Au sujet de l'emploi on entend pas mal de trucs assez dérisoires sur les ondes, ce projet sera créateur de 200 voire 500 emplois, faut pas faire rêver les gens, moi je suis un docker et pas plus tard que ce matin j'étais dans une réunion dont l'instigateur était encore M. Ouzard, vous êtes au courant M. Martens du fameux projet Arema d'il y a un an et demi, c'est à la baisse qu'ils veulent venir avec nous. La dernière fois que je l'avais dit Mme Saint Charles m'avait répondu, au Lamentin vous avez parlé de 500 emplois indirects et de 500 emplois de caristes, les études je ne sais pas sur quoi vous vous êtes basés mais pour l'instant ma convention est à 100 dockers et le fameux projet Arema il voulait le mettre à la baisse à 95, moi je ne suis pas Madame Soleil, l'avenir .. Je tiens à maintenir ma convention à 100 parce qu'il faut qu'on soit logiques, le peuple, la population vu la crise du chômage et qu'ils entendent parler de ça ils sont pour à 2000% mais il faut parler de la réalité, la convention ils veulent plus ou moins la bousiller et la mettre à 95, alors lorsque vous parlez de création d'emplois je ne pense pas.

M. Martens :

Mme Saint Charles pourra préciser. Le Port n'est pas directement concerné par les affaires qui concernent Arema ou les opérateurs de manutention en Guadeloupe, 95, 100 personnes, je ne suis pas membre de ce groupement, je ne suis pas directement concerné, ce qui est certain c'est que si on a une activité de 200 ou 300 000 containers de plus il y aura des dizaines voire beaucoup plus d'emplois dockers nécessaires pour faire ce projet. C'est une activité nouvelle, il y a aujourd'hui 100 dockers, 95, 100, 105, pour vous c'est important, ce n'est pas mon domaine de prédilection, ma manutention est donnée à des opérateurs privés qui ne concernent pas le Port Autonome qui doit seulement agréer les entreprises de manutention, et ensuite ce sont ces entreprises qui font leurs activités donc ce que je vous dis c'est que si on capte 200 à 300 000 conteneurs de transbordement qui devront faire l'objet d'une double manutention il y aura des dizaines, voire

ce qu'on a écrit, je l'assume, pour faire fonctionner un terminal traitera 200 à 250 000 containers il y aura 200 dockers de plus, c'est mécanique. M. Bregmestre vous pensez qu'aujourd'hui vous pourriez traiter 100 000 containers de plus en restant 100 dockers ? Vous allez me dire oui, il y a votre patron qui est dans la salle il va être content, donc clairement aujourd'hui on considère que vous êtes dimensionné à 100 personnes pour faire 150 000 boîtes de domestique et nous on a calculé que pour traiter 300 000 boîtes de transbordement il fallait environ 200 dockers, il y en aura peut-être 150 au début mais on parle clairement d'un enjeu de plus que doubler la population dockers locale. Est-ce que ce sera 150, 160, 200 ou 210, on verra bien et en plus ce ne sera pas moi qui vais les embaucher ce sera l'opérateur mais clairement l'ordre de grandeur pour faire tourner un terminal de cette taille-là c'est 100 à 200 dockers et c'est plus près de 200 que de 100 d'ailleurs, et c'est des emplois nouveaux, donc si vous m'expliquez comment on fait tourner un terminal de transbordement de 300 000 boîtes à 100 dockers venez dans mon bureau, je suis preneur, et s'il y a 200 emplois directs on vous a expliqué qu'il y avait 500 emplois induits et indirects, il faut calculer l'emploi global, vous avez les emplois directs, après les emplois indirects et après les emplois induits, donc 200 emplois de dockers ou de caristes et des portiqueurs, pour moi ce sont des emplois portuaires qui seront créés vont créer 500 emplois en tout en Guadeloupe. Ce sont les calculs socioéconomiques qui démontrent ce genre de choses. Maintenant si au lieu d'avoir 300 000 boîtes il n'y en a que 150 000 eh bien il n'y aura que 250 emplois mais ce sera parce que l'économie maritime aura démontré qu'on n'arrive à capter que cette part-là du trafic. Nous on a dimensionné un projet pour faire 300 à 400 000 boîtes et donc l'enjeu c'est d'environ 200 emplois portuaires et donc 500 emplois directs, indirects et induits, c'est de la pure mécanique, on peut vous faire voir les chiffres. Autant certaines études sont un peu stratégiques parce qu'il y a des secrets commerciaux mais autant vous expliquer qu'on a pris des équipes avec je ne sais pas combien de dockers, c'est le même nombre qu'il y a aujourd'hui et ces équipes-là travaillent, il y a le Code du travail et la réglementation européenne, et il faut x équipes de y dockers qui travaillent 365 jours/an et ça fait 200, avec une cadence de tant de mouvements qui est une cadence normale. On n'a pas dit qu'il fallait faire 50 mouvements/heure ou 10 mouvements/heure, on a dit qu'on allait faire entre 25 et 30 mouvements/heure qui est le fonctionnement normal d'un terminal. C'est de la basse arithmétique mais malheureusement cette basse arithmétique découle sur la vraie création d'emploi. Et je répète ce que j'ai déjà dit, nous n'avons dans nos hypothèses pas fait de dumping social, on sait combien coûte un ouvrier portuaire en Guadeloupe, on a modélisé dans nos équations le coût d'un ouvrier guadeloupéen normal, on n'a pas pris le quart, la moitié ou deux fois, on a pris le coût normal d'un ouvrier

guadeloupéen, on a même demandé aux manutentionnaires combien ça coûtait.

M. Diaz :

Une question sur l'intensification du trafic maritime que va engendrer le projet, peut-être pas tant de bateaux à l'arriver puisque je suppose que des 6 000 boîtes il ne va pas en arriver trois par jour mais plutôt l'intensification du cabotage d'éclatement et ce que ça peut avoir comme conséquences sur la sécurité, et plus pragmatiquement pour les marins. On sait que passer les chenaux d'accès ces bateaux de moyenne contenance naviguent un peu en eau libre comme ils le désirent et ils coupent beaucoup d'engins de pêche se faisant, est-ce que pour des raisons de sécurité et accessoirement pour préserver les engins de pêche de pêcheurs des couloirs ou des rails de navigation sont envisagés ?

Avant la réponse, une remarque puisque je vois qu'on est vers la fin, c'est le premier débat auquel je participe, je constate que la participation est quand même très très réduite, je constate aussi, je sais qu'il y a eu des appels au peuple qui ont été lancés mais je ne sais pas si on peut considérer que l'échantillon dans la salle est le peuple guadeloupéen. Je ne le crois pas, donc il y a un vrai souci d'adhésion à ce débat, je dois dire aussi qu'on a essayé dans le secteur de la pêche de l'encourager mais que réellement le format choisi, convenez-en, est très intimidant, ici en plus le lieu, la fac, l'amphithéâtre, cette espèce de jury en face de nous, la haute technicité des réponses et des intervenants, nos marins sont très très intimidés, néanmoins il y a une réunion à Capesterre donc dans la zone sous impact des sédiments. Il y aura la participation de marins du cru après-demain mais peut-être y a-t-il là une des raisons du manque de participation en plus de l'aspect très innovant de cette démocratie participative, il faut bien qu'on l'intègre et qu'on apprenne.

M. Portecop :

Concernant le débat puisque nous sommes à la quinzième séance, ce sont des séances où nous avons rencontré de tout, nous avons rencontré des pêcheurs au Gosier qui étaient très techniques, qui étaient très pugnaces, à Sainte-Rose également, et à Basse-Terre nous avons rencontré des Basse-Terriens qui ont posé des questions, donc lorsqu'on fait le bilan et on le fera, on aura quand même balayé un ensemble de populations qui, ne vous en faites pas, par ses questions, aura su balayer également toutes les inquiétudes que cette population avait. L'intimidation par rapport à l'université c'est un bien grand mot dans la mesure où justement nous avons souhaité rencontrer les étudiants, rencontrer des gens, des collègues qui auraient pu aussi poser des questions puisque eux sont des spécialistes, mais nous ne pouvons pas aller les chercher, les traîner par la main, ça fait partie des aléas de ce genre de chose. Nous avons voulu également faire deux tables séparées pour montrer notre indépendance par rapport au Port.

Au Lamentin nous étions assis sur des petits fauteuils, c'était moins intimidant, ce sont les circonstances qui ont fait que nous sommes un peu magistraux sur cette estrade, mais ça n'a pas empêché qu'on ait posé des questions.

M. Martens :

On s'excuse si vous avez trouvé ça trop technique mais nous on est professionnels et les questions que vous posez sont des questions qui sont très sérieuses, des questions qu'on s'est déjà posées pour la plupart il y a quelques mois ou quelques années et elles font l'objet de notre travail au quotidien. Ça nécessite des réponses précises et le respect qu'on doit au débat c'est d'être aussi précis et aussi justes que ce qu'on peut l'être, et cela nécessite parfois sur des secteurs qui sont proches de la recherche des réponses très précises.

Sur les navires, un terminal à conteneurs tel qu'on l'a dimensionné c'est environ entre 6 et 8 navires par semaine, donc ça fait un mouvement de plus par jour, aujourd'hui nous avons en moyenne 3 à 4 mouvements sur le port et donc passer de 3 à 4 à 4 ou 5 ça ne va pas bouleverser le fonctionnement de la rade sachant qu'aujourd'hui il y a très peu de conflits d'usage au niveau du chenal. Il y a très peu d'interdictions, très peu de mesures de police, on arrive manifestement à vivre en communauté entre les bateaux de plaisance, les bateaux de pêche et les bateaux de commerce. Il y a peut-être quelques coups de corne de brume de temps en temps mais c'est vraiment un ou deux par semaine et pas très lourd.

Aujourd'hui on n'a pas de conflits d'usage.

Demain avec le projet et un navire de plus on en aura peut-être un peu plus mais on réfléchit, aujourd'hui il y a un chenal qui est indiqué, un qui est libre d'accès que les bateaux plus petits peuvent utiliser, demain on va essayer de mieux légiférer ce système-là. Il y en a un qui aujourd'hui est peut-être un peu trop libre effectivement et peut donner lieu à plus de conflits d'usage même s'il n'y en a pas beaucoup que ce qu'on pourrait réellement faire, donc on va essayer au titre du projet d'être un peu plus réglementaires pour les navires de commerce et peut-être les obliger à rentrer dans un certain nombre de lignes de circulation ce qui va d'ailleurs pouvoir vous libérer quelques espaces de pêche parce qu'il y a aussi l'usage de la pêche avec des casiers et là aussi on va essayer d'être un peu plus directifs et de faire en sorte que la circulation après, même avec un navire de plus par jour, soit meilleure pour les conflits d'usage, on y travaille, avec vous d'ailleurs pour essayer de libérer quelques zones de pêche.

Aujourd'hui on n'est pas écrasés par le nombre d'entrées et de sorties, au contraire, quand on en voit un dans la semaine c'est qu'on a de la chance,

en plus ils rentrent le matin tôt et sortent le soir tard, donc on ne les voit pas forcément.

M. Bregmestre, docker sur le Port de Pointe-à-Pitre :

Mon opinion personnelle est que lorsque l'on parle du Port on a toujours mis le docker un peu à l'écart, donc les gens sont sceptiques et se disent à quoi bon venir dans des débats, ils ont toujours caricaturés le docker comme quelqu'un qui emmerdait les gens, enfin c'est mon opinion personnelle. Mais il faut dire aussi et M. Martens ne va pas me démentir, depuis trois ou quatre ans il faut qu'il dise qu'au Port de Pointe-à-Pitre les dockers ont fait beaucoup d'efforts, on a eu pas mal de palmes de félicitation et ça les gens ne le savent pas. Lorsqu'il s'agit de dénigrer le docker c'est fort mais lorsqu'on recueille des félicitations on n'en entend pas parler, la presse n'en parle pas ; alors d'un autre côté par rapport à ce dénigrement les gens ne s'intéressent pas trop à ce débat parce que ces gens-là gagnent soi-disant de l'argent, non, si on gagne de l'argent c'est par rapport à un travail produit, je voulais faire cette petite conclusion.

M. Portecop :

Je vais vous indiquer avant de lever la séance la procédure qui va être mise en œuvre après le 31 janvier 2012 et dans un délai de deux mois, le président de la CPDP M. Degras Jean-Claude élaborera un compte rendu et le président de la CNDP en dressera le bilan sur la base du rapport de notre président. 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 de son projet, c'est la procédure, pour le moment nous n'en sommes qu'aux discussions jusqu'à la fin de ce débat public.

Il me reste maintenant à vous remercier et vous dire que c'est un débat qui a été très constructif même si nous regrettons qu'il n'y ait pas eu plus de personnes, nous vous souhaitons de rentrer chez vous dans les meilleures conditions et nous vous remercions.