

**Projet d'extension du Port de la Guadeloupe  
Réunion publique du mercredi 19 octobre 2011  
Auditorium – Basse Terre**

**MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIÈRE DU DÉBAT PUBLIC :**

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

**MAITRISE D'OUVRAGE - PORT AUTONOME :**

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

***La séance est ouverte à 18h30 sous la présidence de Monsieur DEGRAS, Président de la CPDP.***

**I/ INTRODUCTION :**

**M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

Je voudrais saluer les représentants de la Mairie de Basse-Terre sachant que Mme le Maire n'est pas présente ce soir, et je voudrais qu'ils puissent transmettre à Mme Michaux-Chevy nos salutations, et qu'ils puissent également lui dire combien nous la remercions pour l'accueil qu'elle nous réserve ce soir dans sa ville de Basse-Terre, je dois avouer qu'elle a d'ailleurs été la première à recevoir la Commission Particulière du débat public au mois de Juin lorsque nous avons déjà préparé ce débat. Je voudrais également saluer la présence de M. MIRRE représentant le Conseil Régional et également les personnalités ici présentes.

Notre réunion va se dérouler en trois étapes :

1. la première est destinée à dresser le cadre juridique et à vous présenter les modalités techniques du débat,
2. la seconde sera réservée à la présentation du dossier par le maître d'ouvrage, le Port Autonome de Guadeloupe,

3. et la troisième partie sera consacrée au débat.

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

Dans sa séance du 6 avril 2011, et au vu des dispositions légales et réglementaires, la Commission Nationale du Débat Public a rendu une décision positive considérant que le projet visant à réaliser un hub de transbordement de containers pour maintenir le Port Autonome de la Guadeloupe au rang des ports de premier ordre dans la région Caraïbes, revêtait un caractère d'intérêt national ; deuxièmement, que les enjeux socio-économiques du projet étaient importants, en raison de l'augmentation de l'activité portuaire, que les impacts du projet sur l'environnement, notamment sur le milieu marin, étaient significatifs.

## **II/ PRÉSENTATION DES MEMBRES DE LA CPDP**

La Commission Nationale du Débat Public en tant qu'Autorité Administrative Indépendante a nommé en date du 4 mai et du 8 juin 2011 le Président et les membres de la Commission particulière.

Cette Commission est composée de cinq membres : Mme Marie-Laure BLONBOU, M. Jacques PORTECOP, Moïse FLESSEL, et moi-même, Jean-Claude DEGRAS, Président de la Commission.

Mme LUBINO-BISSAINTE Myriam qui devait être là ce soir est absente pour des raisons indépendantes de sa volonté, elle vous prie de bien vouloir l'en excuser.

Je vais maintenant laisser la parole à M. MARTENS, Directeur du Port Autonome afin qu'il se présente et nous présente son équipe.

### **M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :**

Merci Président.

## **III/ PRÉSENTATION DES MEMBRES DU PORT AUTONOME**

### **M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :**

Ce soir l'équipe du Port Autonome qui sera là pour présenter le dossier et répondre à vos questions est constituée comme d'habitude de cinq personnes.

Viviane FRANÇOIS-JULIEN qui est Directeur de Cabinet et Directeur de la Communication, Sita NARAYANAN qui est responsable des thématiques environnements sur le dossier, Mme SAINT-CHARLES qui est responsable des thématiques économiques, et à ma gauche, qui vous présentera le dossier, Olivier CARMES, qui est Directeur de l'Aménagement et chef du projet.

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

Merci M. MARTENS.

## IV/ MODALITÉS ET CONDITIONS JURIDIQUES DU DÉBAT PUBLIC

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

Nous allons maintenant vous exposer les conditions juridiques et les modalités techniques du débat, qui est le premier débat public en Guadeloupe.

Ce débat qui va s'engager ce soir est le 5<sup>ème</sup> des vingt débats publics ouverts à tous les citoyens.

Débat qui s'étale sur quatre mois, allant du 5 octobre 2011 jusqu'au 31 janvier 2012. Sur ces 20 débats ouverts à tous, 17 sont d'ordre général et 3 autres auront exclusivement pour thème l'Environnement et l'Economie. Ils reposent tous sur une éthique, celle mise en perspective par la loi du 27 Février 2002 relative à la démocratie de proximité :

- L'équivalence : qui garantit à toute personne la possibilité de s'exprimer en toute liberté dans le respect de l'autre,
- La transparence : qui implique une information claire, compréhensible et accessible à tous,
- L'argumentation : qui conduit les membres de la Commission à veiller à ce que l'ensemble des positions exprimées soient explicitées et argumentées en toute transparence,
- La neutralité : les membres de la Commission sont totalement indépendants du maître d'ouvrage, de l'Etat, des collectivités locales, des associations ou de tout groupe de pression.

Je vous précise que la Commission ne se prononce pas sur le fond du dossier et n'a pas d'avis à donner. Elle permet simplement de favoriser l'expression de chacun sur le projet présenté.

Je vous rappelle que le débat porte sur la question suivante : « Faut-il oui ou non construire une plateforme portuaire de transbordement à Jarry ? Si non, pourquoi ? Si oui, dans quelles conditions ? »

Le maître d'ouvrage présentera à cet effet les objectifs du projet, ses caractéristiques, donnera son avis sur l'opportunité du projet, et soulignera ses impacts économiques, sociaux, environnementaux, pour mieux faire comprendre les raisons et les enjeux de son choix. Chacun peut prendre la parole selon un ordre facile pour tous, qui sera géré par le président de séance.

Je vous signale qu'avant le lancement du débat la Commission Nationale a validé les modalités du débat public, à savoir les documents du débat, le calendrier des réunions, la liste des communes.

Un grand nombre de supports d'information sont à votre disposition dans le cadre de la campagne de communication mise en place par la Commission particulière, en particulier le dossier du maître d'ouvrage, et les cahiers d'acteurs. A cet égard je vous rappelle que vous avez la possibilité de contribuer à titre individuel ou institutionnel sur un sujet et un angle d'analyse qui vous est propre par rapport au projet du maître d'ouvrage. Cette réflexion que l'on appelle «cahiers d'acteurs» est publiée et prise en charge financièrement par la Commission Particulière. Des bornes Bluetooth dans les lieux d'expositions, vous permettent

également, sur vos portables respectifs, de recevoir si vous le voulez des informations sur les dates et le lieu des réunions.

Nous vous invitons également à visiter et consulter notre site internet dont vous avez à l'écran les coordonnées destinées à recueillir vos avis et commentaires. Il contient toute l'actualité des réunions publiques ainsi que les études scientifiques et techniques du maître d'ouvrage.

Vous avez donc les coordonnées postales, téléphoniques, l'adresse internet de la Commission particulière.

### **VI/ MODALITÉS**

#### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

Je vous signale que tout le débat est enregistré afin de ne permettre aucune ambiguïté. Après les quatre mois de débat, deux étapes importantes :

- le compte rendu qui sera réalisé et publié par la Commission Particulière dans les deux mois qui suivront la fin des débats,
- le bilan que le Président de la Commission Nationale établira et transmettra au maître d'ouvrage, présentant les éléments essentiels du Débat Public dont vous êtes les acteurs.

Dans les trois mois suivant réception du bilan, le Port Autonome de la Guadeloupe rendra publique sa décision, qui sera soit de poursuivre le projet tel qu'il a été annoncé et présenté, soit le modifier en tenant compte des observations présentées par le public, soit y renoncer. Ces quatre mois de débat, parce qu'ils sont en amont de la décision finale du maître d'ouvrage, sont l'occasion pour vous de vous exprimer le plus largement possible sur les enjeux économiques, sociaux, environnementaux.

Il s'agit bien d'apprécier les impacts et les retombées de ce projet sur l'environnement et le tissu socioéconomique de la Guadeloupe, et de voir s'il répond également aux enjeux du territoire en développement, y compris en matière de coopération caribéenne.

Je vous ai fixé les modalités du débat. Y aurait-il des questions dans la salle sur ce sujet en particulier ? S'il n'y en a pas, je passe la parole à M. Martens pour la suite de la soirée.

### **VI/ PRÉSENTATION DU FILM**

#### **M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :**

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

Commençons par le film.

Après ce film, nous allons passer à la projection des diapositives, un peu plus techniques, avec plus d'informations, mais c'est le niveau minimum nécessaire pour qu'on puisse avoir des débats intéressants par la suite.

## VII/ PRÉSENTATION DU POWERPOINT

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

C'est une présentation de 20 minutes qui reprend les grandes phases du dossier maître d'ouvrage, à savoir le PAG, qui sommes-nous, les mutations de l'environnement maritime et portuaire, les grandes lignes du projet, quelle est l'intégration du projet dans son environnement, et l'aspect financier et l'impact socioéconomique.

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

## VIII/ DÉBUT DU DÉBAT

### M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :

Je vous remercie MM. MARTENS et CARMES pour ces deux présentations qui fixent le cadre et la plateforme du débat.

Nous allons maintenant entrer dans la troisième et dernière partie, le vif du sujet, les questions que vous êtes amenés à poser le seront par séries de deux, pour fluidifier les réponses du maître d'ouvrage, chaque question sera limitée à 3 minutes. Mme Blonbou sera chargée d'être un peu le sablier ce soir du temps de parole des personnes.

Le décompte du temps est à portée de vue pour vous permettre de gérer votre temps de parole.

Si une question est similaire à une autre, complétez la précédente ou enrichissez-la.

Les personnes qui souhaitent poser des questions écrites peuvent le faire, elles ont à leur disposition des papiers remis à l'entrée ou qui le seront, les hôtesse les ramasseront et le maître d'ouvrage y apportera une réponse automatique.

Je vous demanderais également, compte tenu du fait que tout est enregistré, de bien vouloir décliner votre identité lorsque vous posez une question. Je vous remercie.

La première question ?

### DANIEL DOLLIN, ÉLU DE LA COMMUNE DE BAILLIF, AGRO-ÉCONOMISTE ÉGALEMENT :

J'ai été véritablement surpris lorsque j'ai entendu que si ce projet ne se réalisait pas l'économie de la Guadeloupe serait en péril. Je voudrais là-dessus un peu plus de précisions, dans la mesure où le SAR a promis qu'il y aurait une amélioration des zones portuaires, que ce soit à Pointe-à-Pitre ou à Basse-Terre en particulier notamment pour la croisière.

J'aurais souhaité avoir une vision globale du positionnement des différents armateurs dans la zone Caraïbe parce que si on parle de réduction de coûts il me semble que il y ait un certain nombre d'approches qui restent véritablement à définir. Guadeloupe/hub ça peut être quelque chose de très intéressant mais il faut tenir compte aussi de ce que font les autres traditionnellement. Lorsqu'on regarde la configuration de la Caraïbe on se rend compte que Porto Rico constitue déjà un hub naturel pour tous les pays hispanophones de la zone. Il y a déjà cet aspect à prendre en considération.

Sur le volume qu'on aurait effectivement à transborder j'aurais voulu savoir quelles peuvent être les conséquences en matière de groupage et de dégroupage dans la mesure où je crois qu'avec tous les systèmes informatiques qui existent au niveau de la traçabilité des containers aujourd'hui, si un container est sorti d'Asie à une destination bien précise, il doit pouvoir sans groupage/dégroupage pouvoir être transbordé autre part.

## **PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE**

Dernière question, elle est d'importance, vous avez dit dans vos interventions que nous avons un quai de 300 mètres qui va résister aux conditions sismiques les plus difficiles. Je crois que vous avez pensé au port, aux quais, mais vous n'avez pas pensé à l'arrière-pays, parce que l'arrière-pays c'est un Petit-Cul-de-Sac Marin, de Petit-Bourg, Goyave, qui sont effectivement dans une zone fragile dans la mesure où, vous le savez comme moi-même, que Jarry est constitué de remblais, et lorsque vous rentrez sous la coupe géologique de la Grande Terre, eh bien la Grande Terre c'est un verre à vin.

### **M. LAURENT FARRUGIA**

D'abord une question très très simple, qui montre mon peu de compétences en matière technique. J'ai vu que parmi les avantages il y avait un risque de feederisation, je ne comprends pas ce mot feederisation, et je ne comprends pas comment un avantage pourrait être un risque.

M. Martens vous avez dit ce soir on ne parle pas de vous, on parle de l'autre côté, mais pourtant vous avez parlé de nous et vous avez montré que pour nous, quand je dis nous c'est la ville de Basse-Terre, il était prévu 6 millions d'euros pour que notre ville débouche sur le port. Ma question est très simple, de ces 6 millions d'euros prévus, qu'en a-t-il été fait ?

### **M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :**

Pour le positionnement des armateurs, concurrence de la Caraïbe, bien évidemment c'est un sujet qui nous préoccupe, nous avons, de notre point de vue parfaitement étudié, nous avons tout fait pour bien connaître le positionnement des clients, des armateurs et des marchés au niveau de la grande Caraïbe, ce marché nous l'avons de notre point de vue segmenté en trois parties.

La première partie ce sont les pays qui sont directement en sortie du Canal de Panama, en particulier Costa Rica, Panama, Colombie. Ces pays-là sont parfaitement bien placés sur tous les marchés pour faire du transbordement. On a expliqué dans le film le transbordement des navires qui viennent d'Asie, ou des navires qui viennent d'Europe et qui vont en Asie ou qui vont aux USA, donc les trois grandes destinations. Ils ne peuvent pas s'arrêter dans tous les ports, ne peuvent pas rentrer dans tous les ports, à cause de leur taille très importante, les porte-conteneurs ont multiplié leur taille par 10 en quarante ans, il n'y a pas ou peu d'activités industrielles qui ont subi de telles mutations, nos voitures il y a quarante ans faisaient 2,50 m et maintenant elles font 3 m, elles n'ont pas été multipliées par 10, la même chose pour les avions, ils ont bien été multipliés par 2 ou 3 mais pas par cette taille. Le marché du conteneur est un marché du gigantisme et aujourd'hui soit on est capables d'adapter nos installations pour ce marché-là soit on n'y arrive pas, d'où ce problème de gérer du transbordement, qui fait que les bateaux ne peuvent pas s'arrêter partout et doivent donc s'arrêter dans un certain nombre de ports. Donc ceux qui sont en sortie du Canal de Panama sont bien placés pour toutes les directions, Amérique, Europe, Amérique du Sud ou Afrique de l'Ouest. Ensuite le gros marché c'est la desserte de la côte Est des Etats-Unis, et sur ce marché-là nous Guadeloupe nous ne sommes pas placés, parce que pour desservir la côte Est des Etats-Unis et passer par la Guadeloupe il faut se détourner de plusieurs zones de navigation et c'est absolument pas rentable, donc sur ce marché-là qui est un second marché, en taille nous ne sommes pas placés et nous laissons la place, bien évidemment à Kingston, à Freetown aux Bahamas et un jour à Haïti et à Cuba, ces gens-là sont bien placés, ce sont des gros marchés, on espère qu'ils vont créer des centaines d'emplois dans leurs pays sur ces marchés-là. Il reste maintenant la partie Est de la Caraïbes,

## PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

on a parlé de Porto-Rico, Barbade, Trinidad, République Dominicaine, Antilles Françaises, les grands secteurs portuaires, sur cette partie-là les marchés intéressés sont les marchés vers l'Europe, et il y aura des marchés Nord de l'Asie, Europe, qui concurrenceront l'actuel qui passe par le Canal de Suez et il y aura le marché qui est aujourd'hui en fort développement : Asie et Europe qui voudront aller vers l'Amérique du Sud ; sur ce marché-là qui n'est pas le plus important, c'est le 3<sup>ème</sup> marché, on y est au cœur, on est bien placés sur ce marché qui concerne l'Est de la Caraïbe, on est à un jour ou deux de mer des principales lignes, et sur ce marché-là, contrairement à ce que vous avez dit, Porto Rico n'a pas de projet et n'a pas prévu de se développer sur ce projet-là, c'est leur problème. La République Dominicaine qui a un port quasiment saturé n'a pas prévu de l'étendre. Trinidad n'a pas prévu non plus d'étendre, n'a pas de projet. Donc les seuls pays qui parlent d'avoir des projets sont les Antilles françaises puisque la Guadeloupe a un projet et vous nous parlerez sûrement tout à l'heure de la concurrence avec la Martinique. Donc il ne faut pas qu'on conclue tout de suite on va gagner, on est les plus forts parce qu'on est un peu les seuls à exister sur ce marché-là, mais sur ce 3<sup>ème</sup> marché aujourd'hui, seule la Guadeloupe a un projet conséquent, 300 ou 400 000 EVP. Kingston c'est 2 millions de boîtes qu'ils veulent traiter, nous c'est un zéro de moins, mais on se contente parfaitement d'un zéro de moins sachant qu'aujourd'hui on en a 30 000 et on voudrait en avoir 200 ou 300 000 à l'horizon de dix ans, donc multiplier par 10 nos capacités de traitement sur ce sujet-là, c'est ça notre projet qui fait 500 emplois, ce n'est pas de multiplier par 100. Donc on parle bien d'un 3<sup>ème</sup> marché sur lequel il y a environ 1,5 million de containers transbordables dans ce secteur-là sur lequel on voudrait bien capter 10, 15 ou 20%, on reste raisonnables, c'est pour ça qu'on fait un projet de 300 m de quais et non pas de 1 000 m de quais ou de 2 000 m de quais comme il peut y avoir dans certains autres ports, donc on a bien étudié le marché et si on l'a bien étudié d'ailleurs on trouvera un client, parce que vous comprenez bien qu'aujourd'hui notre projet ne se fera que si on trouve un client qui partagera le risque avec nous et qui voudra bien exploiter notre projet pendant trente-cinq ans.

Voilà pour les aspects armature, concurrence, positionnement.

Vous avez parlé de groupage, dégroupage, et de volumes.

Le volume c'est 200, 250 000, 300 000 conteneurs, ils ne sont pas groupés/dégroupés. Dans un cadre de transbordement le conteneur arrive dans un gros bateau, il est déposé sur les quais du port et il est repris sans la moindre modification pour le mettre sur un bateau plus petit. Ce sont les opérations de transbordement classique.

Après, derrière, il peut y avoir d'autres nouveaux métiers, nouvelles filières, qui seraient des aspects de groupage/dégroupage en particulier si on voulait importer ou exporter différemment par rapport à la façon dont on le fait aujourd'hui. Aujourd'hui, un des problèmes de la Guadeloupe c'est que on ne peut pas beaucoup exporter parce que nos lignes de transport sont peu nombreuses et chères, demain avec le hub de transbordement elles seront plus nombreuses et moins chères, c'est à ce titre-là qu'on parle d'éventuelles opérations de groupage/dégroupage.

Je suis bien conscient que les risques sismiques ne concernant pas que les sites du Port Autonome, moyennant quoi nous en tant que Port Autonome et moi en tant que directeur du Port Autonome je ne suis habilité à ne faire de travaux que dans ma circonscription et aujourd'hui je ne suis habilité à ne faire des travaux pour ne renforcer que les quais. C'est déjà bien à ce titre-là qu'on a prévu de dépenser dix millions d'euros de plus pour faire en

## **PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE**

sorte qu'en cas de séisme majeur de type Haïti 2010, notre quai, dès le lendemain du séisme il est opérationnel, il n'a pas bougé, c'est une bonne chose parce que les pauvres Haïtiens ont ramé pendant six mois parce qu'ils n'avaient plus de port. Si on est bien conscients qu'en cas de séisme majeur il y aura sûrement des dégâts en Guadeloupe, ailleurs, mais ce n'est pas ma responsabilité, c'est un fait, d'autres personnes ont cette responsabilité notamment les communes et l'Etat. Ce qui est clair c'est que dès le lendemain du séisme majeur les premiers secours peuvent venir à Jarry sur le quai puisque le quai n'aura pas bougé. Et donc c'est quand même important, si nous on n'est pas habilités à protéger toute la Guadeloupe on est quand même habilités à protéger nos installations, et nos installations sont la porte d'entrée pour d'éventuelles opérations de secours en cas de séisme majeur, donc si vous commencez à protéger la porte d'entrée vous irez plus vite pour réparer, reconstruire et faire tout ce qu'il faut faire derrière, donc c'est à ce titre-là que notre projet on le considère comme étant très important sur les aspects sismiques.

### **MME SOPHIE SAINT-CHARLES, CHEF DU SERVICE PROSPECTIVES DU PAG :**

Le terme feederisation est anglais qui veut dire alimenter. L'idée, en fait, de la feederisation est qu'on serait nourris au départ de notre port. On a une capacité d'accueil des navires et un tirant d'eau maximal de 11,6 m. Aujourd'hui, avec les prévisions, les carnets de commande de navires etc., on constate qu'il y a 67% de la flotte de navires qui est au-delà des navires de 3 000 EVP, c'est-à-dire que 67% des navires aujourd'hui dans le monde ne peuvent pas entrer au port de la Guadeloupe. Donc quel est l'enjeu pour nous aujourd'hui ? Avec cette infrastructure il ne s'agit pas de construire un avenir à court terme, on est sur du très long terme, sur vingt, trente ans, c'est d'offrir un avenir à la Guadeloupe pour que demain matin des navires de grande taille puissent venir de façon directe en Guadeloupe, que ce soit d'Asie, des Etats-Unis, de l'Europe. Si nous ne faisons pas ce projet, que ce passe-t-il ? Un navire de 3 000 EVP par exemple peut venir à la Jamaïque, décharger les containers qui sont à destination de la Guadeloupe et les recharger sur un plus petit navire pour venir chez nous. En fait comme nous n'avons pas la capacité d'accueillir ces 3 000 EVP nous aurons de beaucoup plus petits navires. Qu'est-ce que ça signifie et c'est un peu là la notion de péril de l'économie qui a été évoqué avec la feederisation c'est que tout ceci a un coût. Lorsque vous faites venir une marchandise et que vous la transbordez dans un autre port, il y a d'abord le coût du déchargement dans ce port, ensuite le coût du rechargement dans ce port sur un plus petit navire, et puis le tronçon maritime qui est en plus. Tout ceci a été chiffré à 500 euros par foyer et par an, c'est un calcul un peu mathématique fait sur la base d'un coût de container.

Le projet du Port Autonome est inscrit au SAR et totalement validé. Effectivement il y a un certain nombre de projets portuaires et autres prévus dans d'autres communes du département, par contre ce grand projet d'extension est totalement prévu au SAR.

### **M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :**

Mais malheureusement ce n'est pas parce qu'il est inscrit au SAR et qu'il est possible dans le SAR qu'il va se réaliser, on est dans projet économique, on n'est pas sur un projet 100% public qu'on paierait sans faire appel au marché.

Sur la question posée qu'en est-il des dossiers interface ville/port et des 6 millions d'euros du dossier.

## **PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE**

On nous fait souvent des critiques directes ou indirectes sur le fait que soi-disant on ne s'occuperait pas de ce port, on est là chez vous aujourd'hui, il faut qu'on en parle. Le Port Autonome de la Guadeloupe investit sur le port de Basse-Terre de façon très importante, nous avons investi en 2005 3 millions d'euros sur un poste roulier, nous avons investi en 2009 2 millions d'euros sur le bâtiment d'exploitation, le bâtiment voisin d'à côté. Nous allons investir sur 2011, 2012, 2013 6 millions d'euros dans le cadre du dossier interface ville/port, c'est un dossier qui est passé en conseil municipal, qui a été voté à l'unanimité et dont les premières démolitions vont démarrer peut-être à la fin de l'année ou un tout petit peu plus tard début 2012. Ce chantier risque de durer un tout petit peu parce que c'est un chantier assez complexe, on vous passera sûrement une diapositive sur ce sujet, mais plus de 10 millions d'euros d'investissement en moins de dix ans sur le Port de Basse-Terre, le Port Autonome de Guadeloupe investit de façon importante. Je rappellerais juste que l'activité actuelle du port de Basse-Terre représente 2% de notre activité. Quelques chiffres : on investit 15 millions d'euros par an au Port Autonome de Guadeloupe, 2% de 15% ça fait 300 000 euros par an. Je viens de vous expliquer qu'on a investi plus d'un million d'euros par an sur une période moins de dix ans, donc on investit trois fois plus sur le Port de Basse-Terre que sur les autres sites du Port Autonome de la Guadeloupe, donc soyez rassuré, le Port Autonome investit beaucoup sur le site du port de Basse-Terre et cherche à chaque fois qu'il en a l'occasion à permettre à ce site et à ce port de redécoller. La conclusion de ça c'est que ce n'est pas l'investissement qui fait venir le trafic, c'est plus compliqué que ça, s'il suffit juste de mettre 1 million d'euros pour que les marchandises reviennent, ce n'est pas aussi simple que ça, ce n'est pas de mettre 200 millions d'euros sur Jarry qui va faire venir les clients, soit le client vient et il met de l'argent et le projet se fait, soit il n'y a pas de client et ça ne sert à rien de mettre de l'argent. Au jour d'aujourd'hui, sur le port de Basse-Terre la recherche qu'on fera dans les années qui viennent, mais au port autonome il y a 150 personnes, on n'est pas 300, on ne peut pas s'occuper de vingt-cinq projets en même temps, ce sera d'essayer effectivement, d'aller mieux vendre le port de Basse-Terre de ce qu'on le fait aujourd'hui. On a bien prévu de réaliser ce type de projet, mais modernisons-le, améliorons-le tel qu'il est prévu dans le dossier interface du port, et après ce sera encore plus facile, moins difficile, excusez-moi, d'aller vendre le port de Basse-Terre parce qu'on est dans un monde hyper concurrentiel, et quand on va vendre le port de Basse-Terre, il y a plein de gens qui passent à côté.

Donc n'ayez crainte, le Port Autonome investit beaucoup d'argent sur le port de Basse-Terre et ne cessera jamais de le faire.

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

La deuxième série de questions.

### **M. ANDRÉ ATALLAH, CONSEILLER RÉGIONAL :**

Tout d'abord je voudrais vous féliciter pour la qualité de l'aspect pédagogique même si je ne suis pas un spécialiste pour tout ce qui est Port Autonome, il y a une belle clarté dans l'exposé.

On voit bien à travers le projet que vous nous présentez l'importance de la partie transbordement pour accueillir ces gros porte-containers et après une partie de la cargaison serait transbordée vers d'autres ports de la Caraïbe. Le problème c'est que si d'autres partenaires se mettent aussi à vouloir jouer cette carte, et se dire nous aussi on aimerait être un port qui accueillerait des bateaux, des navires mères pour assurer ce

transbordement, est-ce qu'on ne risque pas de se trouver en concurrence, il faut peut-être se positionner rapidement. Vous avez parlé de la Martinique qui actuellement est peut-être considérée comme un port intermédiaire puisqu'ils ont des portiques tout neufs et ils peuvent accueillir si j'ai bien compris des bateaux qui peuvent aller jusqu'à 14 mètres de tirant d'eau. Comment on se positionne par rapport à la Martinique mais ceci dit on peut avoir une position sans avoir à se positionner par rapport à d'autres.

En parlant de transbordement et en parlant de Basse-Terre puisque je suis Basse-Terrien, est-ce que indirectement Basse-Terre pourrait aussi bénéficier de ces transbordements ? Je m'explique : un gros porte-containers arrive sur Pointe-à-Pitre, est-ce qu'éventuellement pour des marchandises qui sont prévues sur le secteur de Basse-Terre on peut envisager du transbordement vers d'autres pays de la Caraïbe ?

Concernant l'aspect financier, est-ce que dans le cadre des programmes opérationnels et les fonds européens vous avez la garantie que les fonds disponibles dans le cadre des PO permettraient d'avoir cette participation de l'Europe dans le montage financier que vous avez prévu ?

### **MME ADÉLAÏDE ALEX.**

Je vous remercie de la qualité du reportage mais j'aimerais quand même savoir, on parle du port de la Guadeloupe donc c'est quand même un projet régional, on a l'impression dans ce que vous dites, même au niveau sismique, qu'il y a le Port, et la Guadeloupe. On ne ressent pas l'impact du gros investissement qui est fait sur le port et comme l'expliquait M. Aulain sur l'environnement, peut-être que je n'ai pas saisi les impacts environnementaux autour de ce projet d'extension. Une question à été posée dans le sens : est-ce que vous avez prévu dans le projet d'extension que Basse-Terre serve de structure relais ? Est-ce que dans le cas où il y aurait un abondement de containers est-ce qu'il y a une installation prévue à Basse-Terre pour servir de structure relais, ou dans le cas contraire, qu'auriez-vous prévu ?

### **M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :**

Il y avait en premier lieu au moins quatre questions, mais ce n'est pas grave, donc concurrence, contrat, timing. C'est clair que notre projet a des concurrents, on l'a dit. Le marché du transbordement est un marché volatile, une plateforme de transbordement il y en a aujourd'hui cinq ou six dans la Caraïbe, il y en aura dix demain, si vous n'êtes pas bon vous disparaîsez de la carte, c'est un marché exigeant sur lequel, il faut être particulièrement, ce n'est pas un marché captif du tout.

Le coût d'un transbordement c'est entre 100 et 150 dollars la boîte, le double mouvement, c'est le prix du marché dans la Caraïbes, les moins chers comme en Jamaïque sont à 100 dollars, les plus chers, comme nous puisque nous sommes dans la fourchette haute du marché et les Bahamas aussi, c'est 140-150 dollars, et en plus nous avec la parité euro/dollar parfois ça ne nous arrange pas forcément très bien. Donc c'est un marché hyper concurrentiel, les armateurs sont volatiles. Alors nous comment on se protège, on se protège en faisant un partenariat public-privé donc en l'obligeant à investir 70 millions d'euros, 80 millions d'euros pour pouvoir opérer les gros bateaux, donc on partage des risques entre le public et le privé, ce qui fait qu'un opérateur qui a mis 70 millions d'euros en Guadeloupe il ne peut pas les reprendre les portiques, il est quasiment obligé pour la durée du contrat puisque on signe un contrat de trente-cinq ans avec lui, d'opérer les opérations ; et notre contrat a des clauses de pénalité, de bonus, de malus, c'est un contrat assez

protecteur pour l'établissement public, d'ailleurs les clients qui l'ont regardé l'ont trouvé un peu dur ; mais on en est là.

Donc au jour d'aujourd'hui, c'est clair que c'est un marché concurrent, il faut se protéger et notre actionnaire principal qui est le ministère des Finances, Bercy, et le ministère des transports, nous a mis des clauses très très dures pour protéger les intérêts du port, bien évidemment les intérêts du port sont à protéger en premier.

Pour le timing vous avez raison, il faut aller vite, les changements vont se faire entre 2015 et 2020, ceux qui seront prêts dans cette période-là auront beaucoup de chance de gagner, ceux qui seront prêts après ne seront plus que sur, l'évolution marginale, donc oui il y aura d'autres évolutions après 2020 mais les gros bouleversements vont se faire dans les cinq prochaines années et pas après.

Parlons de nos amis Martiniquais, nous n'avons que des discours positifs par rapport aux autres dossiers, nous ne sommes pas là pour essayer de savonner la planche des gens qui travaillent en Martinique, ils ont droit comme nous de vouloir se développer sur ce sujet-là, nous leur souhaitons le plus grand bonheur et le plus grand succès, moyennant quoi je constate que nous avons deux à trois ans d'avance et nous espérons pouvoir terminer nos procédures avant qu'ils ne soient au milieu du gué. D'une façon égoïste on leur souhaite de réussir et de trouver un client et de créer quelques centaines d'emplois en Martinique, ils ont les mêmes problèmes que nous, mais nous on a de l'avance et on va continuer à garder cette avance et en tant que Guadeloupéens on veut boucler notre projet avant qu'ils aient le temps de nous embêter si tel est leur souhait. Mais comme on a de l'avance on se concentre sur notre projet, et on se concentre sur les autres concurrents mais pas forcément sur ceux qui ont deux ou trois ans de retard et qui ne sont pas aujourd'hui pour nous une menace parce que soit vous êtes prêt soit vous n'êtes pas prêt. Aujourd'hui ils en sont à l'étape qu'on a franchie en 2009, donc on a bien deux-trois ans d'avance, et je peux vous dire qu'en 2009 et fin 2011 on n'a pas traîné du tout, on a beaucoup avancé. Voilà pour la partie martiniquaise.

Basse-Terre ! Voilà ! Est-ce que Basse-Terre peut profiter du hub de transbordement ? Malheureusement, non ! Malheureusement, non, je vais vous expliquer pourquoi ? Votre idée, je conçois l'idée que vous dites. Un gros bateau arrive à Jarry, il dépose des boîtes et un plus petit vient les reprendre à Basse-Terre, le coût du transport routier entre Basse-Terre et Jarry aujourd'hui est à 400 euros, on est sur un marché qui vaut 150 euros le double mouvement et on viendrait rajouter 400 euros de transport routier entre Basse-Terre et Pointe-à-Pitre, c'est une aberration économique de vouloir faire un hub comme ça, de vouloir faire profiter Basse-Terre de ce marché hyper concurrentiel. Donc, le port de Basse-Terre et je le regrette mais, je ne veux pas vous raconter de bêtises, ne profitera pas de ce projet de transbordement, la Guadeloupe en général va en profiter, tous les Guadeloupéens peuvent en profiter, mais ce n'est pas avec ce projet-là qu'on va faire redécoller l'activité économique du port de Basse-Terre. On pourra parler d'éventuelles idées qu'il peut y avoir après, euh, un projet, parce qu'il faut qu'on travaille sur les projets de développement du port de Basse-Terre mais ce n'est pas avec le hub de transbordement qu'on va faire redécoller ça, ce serait une bêtise économique et on perdrait tout.

FEDER, alors, oui, je sais que vous êtes spécialistes de ce sujet-là. Notre difficulté sur le dossier FEDER, c'est que, le plan actuel 2007-2013, on est en fin de plan, voilà, malheureusement, on est sur un projet qui va durer trois ans, 2013, 2014, 2015, on est en fin de plan. Bon, comme on est en fin de plan et en plus comme on a commencé réellement à s'inscrire, que le PO FEDER 2007-2013, on a commencé à exister en 2008-2009, il était déjà écrit.

Donc au jour d'aujourd'hui, notre projet n'est pas inscrit noir sur blanc en tant que tel dans le PO 2007-2013, moyennant quoi il est fortement soutenu par l'Etat, la Région, le Département, et toutes les collectivités, donc ce qu'on a toujours convenu, c'est que si les travaux devaient démarrer en 2013, ce qui n'est pas encore une certitude mais c'est notre objectif, il est fort possible que les quelques dizaines de millions parce que on a quand même demandé 10% de subventions FEDER, ça ne fait que 16 millions d'euros, hein, donc euh, même si on démarrait, quelques millions d'euros de subventions FEDER, vu le taux d'avancement de ce plan, je ne suis pas certain que ça devienne une impossibilité.

Voilà, et puis, sur le plan suivant, on ne sait pas trop ce qu'il y a dedans mais on pense qu'il y en aura un autre et donc par contre, là, on demandera à inscrire nos 16 millions d'euros minimum puisque on a aujourd'hui un dossier d'instruction avec l'Europe, qui s'appelle le Grand Projet Européen, dès que vous avez plus de 50 millions d'investissement auprès de l'Europe vous devez monter un dossier particulier, on a trouvé l'opérateur qui est aujourd'hui en train de monter le dossier d'ailleurs, pour l'instant on a mis 10% dans nos simulations, pour nous c'était un minimum et on pense que la réalité sera entre 10 et 20%, dans le cadre des projets économiques, ce n'est pas une décision politique, ce n'est pas l'Etat ou la Région qui dit c'est 12%, c'est l'instruction du dossier qui va dire c'est 13,72 et ça nous donnera un certain nombre de millions d'euros, sachant qu'effectivement, qu'on a pris une fourchette basse dans le montage du dossier pour ne pas nous défavoriser par la suite. Je pense avoir répondu à toutes les questions, on a aussi répondu à la question de la dame sur Basse-Terre relais, mais vous avez posé une question sur les aspects environnementaux et je vais laisser la parole à Mme NARAYANAN.

### **MME SITA NARAYANAN, CHEF DE PROJET ENVIRONNEMENT DU PAG :**

Pour les impacts environnementaux du projet : il y en a deux principaux. D'abord au niveau de l'implantation du terminal, à l'endroit où va se situer le nouveau terminal, on va devoir remblayer ; donc là, on va donc avoir un impact et puis au niveau du passage de l'îlet Cochons, là il va falloir qu'on drague un petit peu, qu'on creuse un petit peu pour permettre l'accès aux nouveaux navires. Dans ce cadre-là, évidemment, on a essayé d'aborder, d'éviter au maximum les impacts, déjà pour le tracé du chenal en évitant au maximum les récifs coralliens. De les réduire, euh, voilà, les impacts qui n'ont pas pu être évités, on va les réduire au maximum, notamment avec des bonnes pratiques sur le chantier. Et puis enfin, on a prévu des mesures compensatoires fortes, donc elles seront précisément définies et arrêtées à l'issue de l'étude d'impact qui doit se dérouler en 2012 mais nous avons déjà quelques idées notamment de la transplantation de corail, du déplacement, du bouturage, des nurseries ou encore des récifs artificiels ; sur ce dernier point on travaille déjà en collaboration avec le Comité des pêches et EDF sur un programme pilote.

**M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :**

On pense avoir fait le tour de ces six questions, donc, si vous avez noté des points sur lesquels on n'a pas répondu il faut nous le dire.

**M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

**Non ! Je pense qu'on a répondu, on va passer à la troisième série de deux questions. Il y avait une dame qui est à côté de Mme ISAÏE, qui avait levé la main tout à l'heure, en priorité. Voilà, Madame, à vous la parole.**

**SOS BASSE-TERRE ENVIRONNEMENT ASSOCIATION :**

Oui, bonsoir. Je vous félicite pour ce projet-là. Vous avez dit que votre euh, votre euh, il est important pour ...

**INTERVENTION DE M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

S'il vous plaît Madame, votre nom, votre nom !

**SOS BASSE-TERRE ENVIRONNEMENT ASSOCIATION :**

Oui, alors, vous parlez de l'économie, c'est sur cela que vous débattiez, seulement il n'y a pas que l'économie. Je vous félicite de la présentation, de l'étude qui a été faite, cependant il ne faut pas oublier que nous sommes un archipel, petit, morcelé, fragile, déjà agressé par notre agriculture et nos industries, avec toutes les pollutions, vous en avez parlé c'est vrai, mais il faut penser aussi que lorsque votre but premier est d'accroître la croisière, votre intérêt premier c'est la croisière, ensuite vous avez dit que vous voulez la création de ce port de transbordement et si on ne fait rien c'est scénario catastrophe, vous dites aussi qu'il faut multiplier les arrivées, ensuite vous dites que le projet est long, on aura une première partie, on va devoir s'adapter au Canal de Panama ; vous dites aussi sur les mesures compensatoires on va creuser un petit peu, madame a dit un petit peu, votre petit peu me dérange, il faut être plus précis que ça car on ne sait jamais sur place ce qu'on fait. Vous avez dit 15,5, vous allez creuser à 15,5 ? Je suis désolée et il va falloir recommencer pour faire plus profond pour s'adapter d'ici 2020 avec le Canal de Panama. Je suis quand même désolée, c'est un beau projet mais n'oublions pas que nous sommes petits, nous avons de petits pieds, nous n'avons pas de grandes ambitions, notre but c'est de développer l'activité qui se fait déjà.

Vous dites que vous augmentez aussi les emplois locaux, mais ce n'est que 700, notre population est de 400, nous n'avons pas besoin de tout ça, pardon de le dire, et à l'heure du changement climatique, dites-moi, bien heureux celui qui peut se projeter dans trente ans, nous sommes une île, vous avez dit les menaces sont moindres, l'impact sur Jarry est moindre puisque c'est déjà un endroit qui est industrialisé, mais nous avons déjà détruit la mangrove, quel est le but de la mangrove ? On en a besoin. Vous parlez si peu du corail, on va réétudier le récif corallien mais le récif corallien nous protège de la houle meurtrière, si la mangrove est détruite, vous draguez, vous faites ce que vous avez à faire, vous allez travailler d'ici 2014 jusqu'en 2020, dites-moi l'impact sur l'environnement, ma voisine en a parlé, l'impact sur l'air, le cadre de vie, pour quelque 700 emplois ou peut-être 1 000, à mon avis ce n'est pas suffisant.

Et puis vous avez trouvé une solution pour les déchets inertes, en tout cas ça ne me satisfait pas, désolée, merci à vous d'y avoir pensé. Je pense que ce ne serait pas déshonorant de dire non à ce projet, je suis directe, je suis écologiste.

**M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

S'il vous plaît madame, est-ce que vous avez une question précise ou est-ce simplement un commentaire ? Alors, on va passer à la deuxième personne. Votre nom, s'il vous plaît !

**M. MONTROSE RENÉ-CLAUDE, CONSEILLER MUNICIPAL DE LA VILLE DE BASSE-TERRE :**

Pour ce qu'il s'agit du projet global du Port Autonome, je crois que bon, ça a été clairement expliqué, mais je voudrais évidemment revenir sur le port de Basse-Terre. Je sais Monsieur le Directeur, je constate qu'il a un langage honnête et clair s'agissant de parler du port de Basse-Terre. Je vois que le port de Basse-Terre est destiné simplement pour le fret et la croisière. Et je voudrais simplement savoir, la question est simple, mais, donc je pense que la réponse le sera aussi. Comment il voit le développement de Basse-Terre par le fret et le tourisme ? Est-ce-que, enfin pour moi, que bon, la Mairie de Basse-Terre n'est pas au Conseil d'Administration du port donc c'est pour ça que je suis un peu ignorant dans ça. Mais j'aurais voulu qu'il m'explique un peu, comment il voit lui, comment faire, pour faire du port de Basse-Terre un développement autour du fret et du tourisme.

**M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :**

Alors, la première question, c'est vrai, Monsieur le Président, j'ai considéré que c'était plus un commentaire sur l'environnement global. Je ne partage pas votre approche mais on a tous le droit d'avoir des approches différentes, moi je considère qu'avec 30 à 40% de chômeurs et des milliers de jeunes qui n'ont pas d'emploi on ne peut pas dire 500 emplois ça ne m'intéresse pas ou alors dites-nous comment on crée 500 emplois ailleurs parce que là-dessus, je ne peux pas être d'accord sur ce type de sujet, on doit vraiment s'occuper, nous c'est notre mission, notre mission c'est le développement économique, on l'élargit au développement durable parce que, on est parfaitement conscient que sur une île en développement économique, il faut faire du développement durable, économie, environnement et social, et on est vraiment sur cette logique-là, hein, donc, euh, on développe de la richesse, on crée de l'emploi et pour nous, on préserve l'environnement, parce que, on n'est peut-être pas entré dans le détail mais on ne touche pas 1m<sup>2</sup> de mangrove, on protège la mangrove, voilà. Nous, aujourd'hui, nous avons pris des engagements dans le cadre du projet, de protéger des surfaces de mangrove, qui à ce jour n'étaient pas protégées. Effectivement, nous faisons du dragage, mais nous avons investi beaucoup d'argent pour simuler, et nous serons contrôlés par les service de l'Etat là-dessus, pour savoir où est-ce que nous allons rejeter nos eaux de dragage et où est l'endroit le plus approprié qui n'aura aucun impact sur l'écologie, d'ailleurs nous allons prendre une grande partie de ces résidus pour les mettre dans nos casiers, hein, ce qu'on appelle des déchets inertes, c'est tout à fait possible aujourd'hui de prendre des déchets inertes et de les mettre dans des casiers, ça ne pose aucun problème écologique, on parle de mesures anti-turbidité. Alors, c'est vrai, il y a des gens qui m'ont dit vous mettez un pied dans l'eau, je suis contre votre projet ; bon, je ne peux rien dire de plus, à ce moment-là on arrête de vivre, on arrête de se développer et je ne suis pas certain que le développement durable ce soit réellement ça, je, j'entends beaucoup parler d'écologistes, qui parlent effectivement, comme nous, de l'économie, du social et de l'écologie, et nous on est vraiment sur ce débat là et sur ce débat là on pense que notre projet est plutôt exemplaire même si on doit entendre des critiques et on doit faire en sorte pour que il y en ait le moins possible, et qu'elles soient... et qu'on puisse répondre à toutes vos questions.

## PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

Ça, c'est sur ce premier commentaire, un peu politique, je m'en excuse, mais je suis obligé de donner la position du Port Autonome là-dessus.

La question sur le développement du Port de Basse-Terre, oui je savais qu'elle serait posée même si ce n'est pas notre sujet mais vous êtes là, c'est votre ville, c'est votre port, c'est le nôtre, donc il faut qu'on en parle.

Donc, au jour d'aujourd'hui, le port de Basse-Terre a trois activités : une activité passagers assez peu importante notamment entre Les Saintes et Basse-Terre, cette activité ne va pas beaucoup se développer, parce que..., c'est pas pour ça qu'il ne faut pas la traiter, d'ailleurs dans notre projet nous allons créer une vraie halle passagers couverte, pour offrir à ces usagers de la ligne Basse-Terre-Les Saintes enfin des vraies conditions de services comparables à ce qui se passe dans tous les ports, donc nous allons investir pas mal d'argent là-dessus, nous allons d'ailleurs doubler les postes à quai au niveau des vedettes passagers parce qu'il y a deux lignes qui font ça, elles ont toujours envie d'arriver à la même heure, hein, donc, bon ben... on peut mettre deux postes à quai donc pourquoi pas mettre deux postes à quai, c'est un peu du surinvestissement, on a essayé d'expliquer aux compagnies que si elles arrivaient avec un quart d'heure d'écart, c'était peut-être pas la peine de mettre de l'argent, mais bon ils ont préféré de pouvoir arriver en même temps, donc on doublera les postes à quai, c'est pas compliqué.

Alors après, il reste les deux autres activités : le commerce et la croisière.

Alors parlons de la croisière, jusqu'à, il y a un an ou deux, il y avait entre 10 et 15 escales de croisières de petits bateaux qui venaient à Basse-Terre et c'était un ticket d'entrée intéressant et on aurait bien voulu qu'il se développe.

La croisière, hein, que ce soit à Basse-Terre ou à Pointe-à-Pitre, tout ce que je peux vous dire sur Basse-Terre et je le dirais différemment sur Pointe-à-Pitre, si vous voulez, le cas est un peu différent. Au jour d'aujourd'hui, faire venir des petits bateaux, parce que je dirais le port de Basse-Terre ne peut accepter que des petits bateaux, je pourrais vous expliquer, par ailleurs, pourquoi ce serait impossible pour nous de faire venir des gros bateaux à Basse-Terre, à cause des conditions nautiques et des conditions de houle de ce site. Faire venir des petits bateaux, le port est dimensionné ça, en matière de croisière les petits bateaux c'est ce que l'on appelle la croisière de Luxe. Déjà, la croisière c'est, c'est pas les pauvres, c'est quand même déjà, des gens qui sont un peu plus riches que la moyenne mais les petits bateaux, en matière de croisière plus les bateaux sont petits plus c'est luxueux, donc il y a dans la Caraïbe, des croisières de luxe de petites unités, vous avez vu le Club Med souvent d'ailleurs qui est venu à Basse-Terre, c'est la croisière de Luxe. Ces gens-là, ils veulent des services et des excursions très haut de gamme, voilà, et au jour d'aujourd'hui, en matière d'excursions haut de gamme, on n'a pas ça en Guadeloupe et en matière de services aux passagers sur la ville de Basse-Terre, bien que la ville de Basse-Terre soit dans un état de propreté, de salubrité, d'intérêt bien supérieur à celle de Pointe-à-Pitre vous n'êtes pas positionné ou bien positionné sur ce type-là. Moyennant quoi, c'est pas une critique, ça veut dire qu'aujourd'hui la barre à sauter pour accueillir les croisières de Luxe, elle est très haute, le challenge est très important, il est très compliqué, on n'est pas en train de dire les Basse-Terriens sont mauvais, on est en train de dire, pour arriver à sauter à 2 mètres de haut, il faut y aller, s'entraîner, il faut vraiment faire des efforts, moyennant quoi si les croisières de luxe s'arrêtent à Antigua ou peuvent parfois s'arrêter à Sainte-Lucie ; pourquoi elles ne s'arrêteraient pas à Basse-Terre ? Moi je considère qu'on n'est jamais plus couillons que les

autres, je pense même qu'étant dans un pays plus développé, qu'étant au sein d'une France qui est aujourd'hui, assez riche culturellement, assez variée et qui a beaucoup d'idées, on devrait même arriver à s'en sortir mieux que les voisins, hein, sur le plan intellectuel. Mais pour l'instant ce n'est pas le cas.

Par exemple et même si je pense que ça va faire rigoler, ça va faire hurler un certain nombre de personnes, moi pour faire venir certaines personnes, un projet de téléphérique ça ne me choque pas. Voilà, maintenant, je ne suis pas maître d'ouvrage, je serais pour que le projet soit fait le mieux possible mais ne pas pouvoir aller aux chutes du Carbet ça me choque. Ne pas pouvoir offrir un des bijoux écologique, mais non, on ne va pas y aller en cassant tout, il faut y aller d'une façon préservée. Mais ne pas être capable de présenter des excursions de qualité, ça veut dire qu'on n'a aucune chance de faire venir le touriste. Alors si on ne veut pas le faire venir, on n'aménage rien et puis on n'a pas de croisiéristes et puis, et puis, c'est pas grave mais quelque part, ce n'est pas avec ça qu'on va faire..., qu'on va donner de l'emploi à nos jeunes, donc ça c'est pour la partie croisière. Et le Port Autonome vend le port de Basse-Terre, le Port Autonome vend la Guadeloupe, donc les escales de Luxe vont à Deshaies et elles vont aux Saintes mais elles vont plus à Basse-Terre, ça veut quand même dire aussi que dans la baie Deshaies ou dans la baie des Saintes, on est arrivé à leur proposer un certain nombre de choses qu'on n'est pas arrivé à proposer ni à Basse-Terre, ni à Pointe-à-Pitre, je peux vous dire que Pointe-à-Pitre c'est encore pire sur ce sujet-là. La croisière qui se développe aujourd'hui, en Guadeloupe et à Pointe-à-Pitre, c'est la croisière basée, on vend aux compagnies américaines et européennes le binôme port-aéroport de grande qualité en Guadeloupe et au jour d'aujourd'hui les compagnies européennes cherchent des infrastructures de qualité pour démarrer leurs croisières, mais sur ce sujet de la croisière basée, on est bon en Guadeloupe parce qu'on a un bon port et un bon aéroport, ils sont très proches les uns des autres et il n'y a pas de bouchons pour aller de l'un à l'autre. Et la Chambre de Commerce et le Port Autonome sont main dans la main pour développer cette activité et ça se développe. Pour la croisière de transit on n'est pas bons, à Basse-Terre et à Pointe-à-Pitre, à la rigueur, au départ de Pointe-à-Pitre il y a peut-être un peu plus d'activités et d'excursions proposées qu'au départ de Basse-Terre mais elles ne sont pas non plus excellentes et puis, je me permets de dire et je le dis au Maire de Pointe-à-Pitre, que l'état urbain de la ville de Pointe-à-Pitre n'est pas du tout au niveau pour accueillir des croisières, et on ne parle pas de croisières de luxe, mais des croisières normales. Sur ce sujet de la croisière, la Guadeloupe on a un problème collectif et en travaillant sur l'interface du port, en travaillant sur le commerce, en travaillant sur les excursions, on a peut-être une chance à l'horizon de cinq ans à dix ans de pouvoir attirer de nouveau peut-être un jour 50 000 croisiéristes à Basse-Terre et peut-être un jour 300 ou 400 000 à Pointe-à-Pitre. Sachant qu'un croisiériste laisse 100 euros à chaque fois qu'il fait une bonne escale, vous imaginez ce que ça veut dire pour la production locale, ça veut dire pour l'emploi local, ça veut dire pour le commerce local ? Alors, toujours pareil soit on doit se développer soit je ne sais pas ce qu'on fait mais on ne se développe pas.

La partie commerce ce n'est pas la partie la plus simple parce que c'est vrai que, le port de Jarry absorbe avec ses activités industrielles et ses grosses installations beaucoup, beaucoup, je dirais, d'activités, moyennant quoi on pense que le port de Basse-Terre doit pouvoir se développer sur un certain nombre de niches, et le conseil d'administration du port avait déjà délibéré, il y a trois ou quatre ans là-dessus, mais faute de temps on n'avait pas beaucoup avancé, j'avancerai sur ce projet quand on aura réalisé le projet d'interface du port, qui va

## **PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE**

pouvoir permettre de beaucoup mieux positionner le port. Derrière on a envie de louer le port, à un opérateur privé de Basse-Terre sur trente-cinq ans pour que lui puisse développer ses propres activités. On connaît un ou deux opérateurs qui sont déjà pour partie présents ici, qui sont intéressés par ce projet-là. Et nous on est prêts à le louer à bas coût parce qu'on ne va pas beaucoup investir, on a déjà investi, donc euh, on fera dans les années qui viennent les démarches marketing pour trouver ce petit client, qui dit petit port, dit petit client, ce n'est pas CMA-CGM et ce n'est pas Maersk qui va venir, faire des centaines de milliers de boîtes, par rapport à ça ; mais on pense qu'on peut trouver un petit client qui développera des activités non négligeables, et l'activité actuelle qui fait 30 , 40 000 tonnes pourrait doubler, voilà, l'objectif c'est de faire 60, 70, 80 000 tonnes, après je n'y crois pas, c'est pareil, si un jour on trouve 50 000 croisiéristes et si un jour on fait 80 000 tonnes de marchandises ; et ben, on aura peut-être créé 50 ou 100 emplois sur le port ou sur le port et son environnement et on aura réussi notre mission.

Voilà ce que je voulais dire sur le port de Basse-Terre. Je vois qu'il y a beaucoup de réactions et c'est normal, puisque, pareil, c'est un discours de vérité, mais c'est un discours de vérité positif sur lequel, nous on est prêts à travailler. On a cinq sites, on met toute notre énergie, notre activité pour le développement et la réussite de nos cinq sites. Ça faisait des années que le port n'avait pas mis 1 euro à Marie-Galante, nous allons mettre deux millions d'euros pour moderniser le port de Marie-Galante parce que c'était une honte dans la façon était, aujourd'hui, aménagé ce port. Donc, on remet ça aux normes parce qu'il faut le faire.

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

Voilà ! Monsieur, Monsieur votre nom s'il vous plaît ?

### **PANTIER PIERRE, ANCIEN ENSEIGNANT :**

Euh ! Voilà, un regret, évidemment la place réservée à Basse-Terre, surtout que moi, je perçois ça dans une perspective plus globale sur le plan écologique puisque on parle souvent d'empreinte Carbone et là, dans votre projet il semble bien que le maximum soit dirigé vers le transport routier. Et on connaît déjà les difficultés de ce transport routier dans les deux îles principales de l'archipel. Ensuite, une question, cette question euh ..., elle, elle est très directe : « quelles sont vos relations, à vous Port Autonome de la Guadeloupe avec apparemment celui qui est le seul armateur intéressé par le projet, c'est-à-dire, la CMA-CGM ? Voilà, j'en ai terminé.

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

Euh, Monsieur ! Deuxième personne.

### **CHRISTIAN BÉLÉNUS :**

Euh, en fait, moi, je voudrais vous féliciter pour ce projet, je pense que c'est une grande opportunité pour la Guadeloupe, je le dis surtout en matière d'emplois, contrairement à ce que certains pensent, il y a une vingtaine d'années une compagnie américaine, une raffinerie américaine qui s'appelait la Black Diamond avait un projet de s'installer à Port Louis pour pouvoir donc, monter une raffinerie, il y aurait donc eu une activité pétrolière autour, une activité de pétroliers qui seraient venus. Et la finalité, en fait, était de raffiner et en même temps de créer de l'emploi. Il était prévu pratiquement 3 000 emplois directs pour ce projet. Alors au nom de la Sainte Environnement, je répète Sainte Environnement, je parle

## PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

d'environnement parce que tout le monde s'en fout en Guadeloupe, il n'y a qu'à regarder l'état des routes, l'état des plages, hein, on raconte que, ouais, qu'on ne veut pas de projet mais 200 emplois, comme vous l'avez précisé, avec la situation économique de la Guadeloupe ce sont des choses sur lesquelles on ne crache pas.

Deuxième chose, comme a dit M. PANTIER, je voudrais aussi vous demander quelles sont, euh..., quelles craintes que vous avez notamment par rapport à l'armateur CMA-CGM ? Je pose la question parce qu'on véhicule beaucoup de choses, il y a eu des journaux qui sont sortis là-dessus, il y a eu des informations disant que CMA-CGM, par le simple fait qu'ils allaient se positionner sur la Jamaïque, ne serait pas vraiment intéressé de pouvoir faire des investissements en Guadeloupe. Donc, je voudrais savoir, donc déjà votre positionnement par rapport à CMA-CGM, est-ce qu'il y aurait d'autres opérateurs qui seraient intéressés ? Est-ce que CMA-CGM puisque, c'est une chasse gardée pour elle, de pouvoir garder, donc, son trafic sur la Guadeloupe. Est-ce que CMA-CGM ne serait pas dans la logique d'éliminer les autres comme elle l'a fait pour Basse-Terre à l'époque ? C'est-à-dire que, elle s'est alliée avec Maerks pour pouvoir soi-disant faire des activités sur le port, ensuite elle a fait dégager Maerks de la Guadeloupe. La compagnie Seatrade qui vient à Jarry depuis quelques mois avait pour projet de venir à Basse-Terre, ces messieurs sont allés voir les représentants qui je crois sont à Londres et ont passé des accords pour pouvoir charger leurs containers, et donc la Seatrade que vous connaissez puisque vous êtes des professionnels, circule dans toute la Caraïbe anglaise, touche même la Martinique. La Seatrade du jour au lendemain, après avoir fait la visite du port de Basse-Terre et qui l'on trouvé super, ont décidé de ne plus venir. Donc ça c'est déjà, c'est déjà un aspect.

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

Vous pourriez peut être reposé la question par la suite, on va s'arrêter, vous la reposerez, hein ! Monsieur le Directeur, j'ai retenu en fait la même question sur CMA-CGM. Et puis une de M. PANTIER sur le transport routier.

### **M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :**

On reparlera du transport routier et l'empreinte carbone, Mme NARAYANAN fera une réponse là-dessus.

Sur le transport, avant de parler du gros sujet, CMA-CGM, le transbordement ne crée pas de transport routier, les boîtes ne sortent pas du terminal, certains croient qu'on va recevoir 300 000 conteneurs et qu'il va y avoir 300 000 mouvements de transport routier, la boîte est déchargée par nos portiques électriques, elle est déposée sur le terminal et elle ne sort pas du terminal. Donc le projet ne crée pas de transport routier ; en dehors des mouvements des nouveaux employés si on crée 300 emplois, soit parce qu'on développe des gros transports collectifs intéressants sur Jarry, ce qui n'existe pas aujourd'hui, ce qui est un problème, mais un problème global. Aujourd'hui, on ne crée pas de transport routier par rapport à ça. Mais Mme NARAYANAN le précisera par rapport au sujet d'empreinte Carbone et de toute cette problématique des transports.

Le sujet CMA-CGM c'est un vrai sujet, il est d'actualité et donc c'est un sujet compliqué, la CMA-CGM est notre client principal. C'est elle qui nous dessert depuis 150 ans au moins, il y a eu plusieurs noms, la Compagnie Transatlantique, la CGM, maintenant la CMA-CGM, pareil, on ne crache pas sur son principal client, sur celui qui nous dessert, et donc quelque part la

CMA-CGM on a travaillé avec eux, on les respecte, on les aime, parce qu'ils sont là et ils nous ont bien servi pendant de très nombreuses années. Maintenant, on peut aussi leur reprocher de ne pas forcément nous rendre tout ce qu'on leur a donné, si je parle clairement et en particulier peut-on accepter que la CMA-CGM fasse actuellement des transbordements à Trinidad ou en République Dominicaine et en face quasiment pas en Martinique et un tout petit peu en Guadeloupe, est-ce que c'est normal ? Comme cette entreprise a aussi un comportement un peu parfois égoïste, pourquoi nous la Guadeloupe on n'aurait pas aussi un comportement égoïste et pas forcément nationaliste sur le plan économique en favorisant notre compagnie ? Donc, au jour d'aujourd'hui, nous avons fait une démarche qui vise à trouver un nouveau client et nous n'avons favorisé ni les nouveaux clients, ni la CMA-CGM qui a été traitée comme les autres. Voilà dans la démarche, pour la bonne et simple raison, d'abord ce sont les lois européennes qui nous obligent à travailler de cette façon-là, on ne fait pas de discrimination entre l'ensemble des clients, et puis, donc c'est pour ça qu'on est allé voir des nouveaux clients, on a vu de très nombreux clients. 18 entreprises mondiales, régionales ou internationales ont répondu, ont manifesté un intérêt à notre projet. Quand on a fait l'appel d'offres entre le 15 juillet et le 15 septembre, huit entreprises ont retiré le dossier, et nous avons au cours de l'été discuté avec trois, quatre, cinq entreprises dont la CMA-CGM. Il se trouve que pour des raisons un peu compliquées, au bout du compte on n'a qu'une offre, celle de CMA-CGM et puisque ces messieurs sont venus la semaine dernière en Guadeloupe expliquer que leur offre est magnifique, moi je peux vous dire que pour l'instant officiellement le Port Autonome de la Guadeloupe étudie l'offre de CMA-CGM et ne la commente pas. Voilà ! Maintenant, s'ils n'étaient pas venus vendre leur soupe je ne serais pas amené à faire des commentaires, maintenant, le Port Autonome considère l'offre de CMA-CGM comme mauvaise, pas bonne, pas satisfaisante, maintenant on n'en sait pas plus.

Il y a deux possibilités qui s'offrent à nous : soit le fait qu'elle soit mauvaise ne nous empêche pas de rentrer en discussion avec eux pour essayer de l'améliorer et puis on essaie de signer avec cette offre parce que c'est la seule qu'on a, mais, le Port Autonome ne signera une offre que si c'est une bonne offre, donc il va falloir que la CMA-CGM fasse un long chemin entre sa mauvaise proposition et un éventuel bon contrat et vous savez très bien que dans le cadre d'une négociation demander à son partenaire de faire un long chemin ce n'est pas forcément un gage de succès d'une négociation. Voilà, donc, on ne sait pas si on va entrer en négociation mais au jour d'aujourd'hui, on a cette possibilité de le faire. Ou alors, on ne négocie pas, on considère que l'offre n'est pas bonne, on déclare un appel d'offres infructueux, ça se fait, et dans ce cas-là je proposerais au gouvernement qui devra se positionner puisque je rappelle que nous sommes établissement public de l'Etat et que sur des sujets de cette importance ça ne se passe pas dans mon bureau, les décisions sont prises dans les ministères à Paris, moi je proposerai au gouvernement de relancer un appel d'offres pour faire en sorte que les huit qui ont répondu ne se retrouve pas un seul qui dépose un dossier, et on sait pour avoir discuté avec tous ces gens-là comment faire en sorte que l'on ait dans un 2<sup>ème</sup> appel à projet plusieurs offres. Hein, vous savez, la première fois vous ne savez pas et si vous êtes un peu intelligent vous apprenez pourquoi vous avez pris un coup de pied aux fesses et vous arrivez à faire en sorte que la fois d'après ça ce passe mieux. Voilà ! Donc au jour d'aujourd'hui, on a cette possibilité, donc, on respecte la CMA-CGM mais surtout ce qu'on veut c'est que notre projet se fasse à notre niveau, crée réellement 500 emplois et amène réellement 200 000 boîtes de plus pour notre richesse, et c'est nous qui décidons, la Guadeloupe, on est établissement public de l'Etat, mais les collectivités sont

## **PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE**

fortement présentes par rapport à ça, l'avis de la Région co-financeur sera demandé et sera important sur ce sujet-là, la ministre de l'Outremer Madame Penchard suit le dossier de très très près, donc effectivement la position politique de la Guadeloupe sera prise pour maximiser les intérêts locaux ; parce que nous localement les intérêts financiers de la CMA-CGM c'est pas notre problème. Moi en tout cas ce n'est pas mon problème, c'est mon client je le respecte mais moi je suis là pour développer des emplois en Guadeloupe, développer de la richesse en Guadeloupe et pas pour faire des profits plus ou moins importants que je ne connais pas d'ailleurs de l'entreprise nationale qui est un fleuron économique, qui a créé 15 000 emplois en France et qui nous dessert depuis 150 ans, on a un petit problème compliqué parce que quand vous êtes marié ou quasiment marié avec un partenaire et que ça commence à mal se passer eh bien c'est un peu compliqué, quoi. Aujourd'hui, il y a du tiraillement dans le couple, on verra bien comment on va s'entendre. Voilà, ce que j'avais à dire puis on va vous parler un tout petit peu de l'empreinte carbone qui est un autre sujet intéressant.

### **MME SITA NARAYANAN, CHEF DE PROJET ENVIRONNEMENT DU PAG :**

En tant qu'établissement public de l'Etat on est directement concerné par la stratégie nationale de développement durable. Donc particulièrement sensibilisé, à la thématique empreinte carbone, bilan carbone, c'est pour ça que nous avons réalisé notre premier bilan carbone. Pour préciser un peu, c'est une méthode de comptabilisation des gaz à effet de serre qui sont engendrés par une entreprise ou un établissement. De ce bilan carbone on a vu quels étaient nos points d'émission les plus forts et nous avons mis en place des mesures de réduction et de suivi pour améliorer ce bilan carbone. Plus particulièrement dans le cadre du projet ce qu'on attend dans le meilleur des cas c'est six escales supplémentaires/semaine donc un navire/jour, ces navires sont beaucoup plus modernes que ceux qui escalent aujourd'hui donc avec des rendements et des empreintes carbone bien inférieurs à ce qui se pratique aujourd'hui.

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

Je voudrais quand même vous dire que vous avez la possibilité d'aller sur le site internet où toutes les études techniques et scientifiques du maître d'ouvrage existent, donc vous pourrez les consulter à loisir, vous enrichir, c'est la moindre des choses et c'est le but recherché, c'est que vous soyez le mieux informés possible. Je vais prendre une autre série de questions.

### **ALAIN DE LA CROIX, INGÉNIEUR SPÉCIALISÉ DANS L'INGÉNIERIE TOURISTIQUE ET CROISIÈRES :**

Je vous ai écouté avec beaucoup, beaucoup d'attention et je dois dire que ce projet est excellent. Bien sûr il va comporter quelques donnes qu'il va falloir dégrossir mais faisant moi-même des projets, j'ai moi-même un projet de 18 millions d'euros sur Trois-Rivières qu'on connaît, qui fait l'unanimité partout mais pour lequel je ne trouve plus les financements ; et de là, justement je voudrais vous poser une question sur les financements parce que je sais que dans tout projet il y a un coût d'objectif. Là votre coût d'objectif est de 225, mais le coût final vous le chiffrez à combien ? Vous me direz c'est très difficile à chiffrer, il peut doubler, il peut tripler, il peut faire 10%, les impondérables sont là. Voilà, c'est ma première question.

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

M. BELENUS...

### **CHRISTIAN BÉLÉNUIS :**

Je vais poursuivre sur le port de Basse-Terre, puisqu'on en parle ce soir. C'est vrai que ce port a connu, depuis les années 1976 où la banane a été transportée par containers ce port a vécu des situations très difficiles. C'est un port qui, il y a encore huit ans, c'était vraiment un port qui était mort. Aujourd'hui, il y a eu des hommes courageux, des agents maritimes qui ont fait, tenter le pari de faire escaler à Basse-Terre quatre à cinq fois par mois des navires. La question que je voudrais poser c'est que, déjà vous avez dit, qu'il y aurait une possibilité que ce port soit mis en gérance, que ce port soit loué. Et la question technique que je voudrais poser : est-ce qu'il existe, puisqu'on parle de transbordement de container ; est-ce qu'il existe du transbordement de vrac lourd ? J'en parle tout simplement, parce que, j'ai eu l'occasion avec la Chambre de Commerce de Basse-Terre, il y a quelques années de travailler sur la relance au niveau de la croisière et au niveau du fret sur le port de Basse-Terre. Les petites compagnies qui sortent de La Rochelle dépose surtout du bois ou un mât destiné à Antigua ou une structure destinée à repartir sur les îles, donc est-ce qu'il existe un marché de vrac lourd où Basse-Terre pourrait prendre une place ?

Au niveau de la croisière, je rejoins ce que vous dites, la configuration de la ville, les trottoirs, les problèmes d'insalubrité, comme vous l'avez dit Basse-Terre est moins sale que Pointe-à-Pitre mais pour avoir fait l'accueil notamment avec M. DE LA CROIX, M. MARIE, qui sont dans des associations qui ont fait de l'accueil de croisières. Basse-Terre n'est vraiment pas appropriée aujourd'hui pour le faire. J'ai eu l'occasion d'aller à La Dominique dans le cadre d'un congrès, M. DE LA CROIX peut en témoigner, nous avons rencontré Mme PAIGE qui est la responsable des compagnies de croisières américaines et qui n'était pas très enthousiaste en ce qui concerne le port de Basse-Terre et en ce qui concerne la Guadeloupe elle-même. Et aujourd'hui on a un gros handicap, c'est que tous les sites touristiques intéressants comme les chutes du Carbet ou la Soufrière ne sont pratiquement pas accessibles. Donc, ça reste aujourd'hui une utopie de croire qu'on fera venir des bateaux de croisière à Basse-Terre, ça serait plutôt une gérance qui permettrait un nouvel investissement, mais s'il y avait aujourd'hui une plateforme plus importante, elle aurait peut-être favorisé ce transbordement de vrac si vraiment il existe.

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

Merci, M. BELENUS. Alors, M. MARTENS...

### **M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :**

Je tiens à souligner que monsieur connaît bien le domaine portuaire. Il n'y a pas de souci là-dessus.

Le coût d'objectif, alors, je vais vous étonner, ce n'est pas 225 c'est 235 et nous notre projet c'est 160. On va peut-être faire une grande première au titre de ce projet, le coût de réalisation, au jour d'aujourd'hui, si je devais fixer un nouveau coût d'objectif, je le mettrais 15% plus bas. Vous n'allez pas me croire, parce que généralement un maître d'ouvrage commence par dire un projet coûte 2 et il finit à 10, il commence à 100 millions et il finit à 200 millions. Aujourd'hui notre coût de projet, valeur 2009, est de 160 millions d'euros, après vous savez très bien que quand il faut actualiser on passe à 170, 175, mais ça c'est une actualisation, c'est réglementaire. Dans notre coût d'objectif à 160 millions **d'euros nous**

## PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

avons pris 15% de réserve, au fur et à mesure de nos études de projet puisque on est quasiment au niveau projet on se rend compte que nos 15% sont peut-être un peu importants, surtout on s'est rendu compte cet été quand on a fait les démarches marketing précises avec les candidats que notre projet : 350 mètres de quais, 15,50 mètres, 25 hectares, était un peu plus gros que ce que voulait le marché. Peut-être que le quai ne fera que 325 mètres, peut-être qu'au lieu d'avoir 25 hectares il n'y aura que 12 hectares, on ne va pas faire des économies parce que tout coûte moins cher, tout coûte toujours plus cher malheureusement, par contre on va peut-être faire des économies parce qu'on va adapter notre projet au marché. Si on fait un projet de 325 mètres, si au lieu de draguer à 15,50 mètres on drague seulement à 15 mètres parce que 50 cm ça coûte beaucoup d'argent donc on ne draguera pas un mètre de plus parce qu'on est aussi quelque part pingres de nos ressources, sachant que nos ressources on les mettra ailleurs sinon.

Donc aujourd'hui si je devais fixer un nouveau coût d'objectif je serais plutôt entre 120 et 130 ou entre 130 et 140 qu'à 160. A la rigueur, je pense que dans six mois, un an, on pourrait faire une très belle annonce à nos maîtres d'ouvrage et leur dire messieurs contrairement à l'usage le projet va coûter 25 millions d'euros moins cher que ce qu'on avait imaginé. Je vous dis ça réellement parce que c'est l'état actuel de nos réflexions, mais si le client au bout du compte nous dit je veux 15 hectares ça coûtera un peu plus cher que nos 120 ou 130 millions d'euros mais aujourd'hui on est sur un projet de 10-15 hectares, 330 mètres de quai et 15 mètres de profondeur qui coûtent 130 millions d'euros.

On a différentes variantes vous avez vu, et selon les variantes on peut perdre ou gagner plus ou moins 10 millions d'euros ; mais clairement le projet ne coûtera pas 200 ou 250 concernant la partie portuaire, on sera vraiment sur des niveaux de finance qui seront maîtrisés, et je tiens à souligner que c'est en plus une nécessité pour le Port parce que on peut emprunter 100 millions d'euros mais on ne peut pas emprunter 150. Les banques prêtent jusqu'à un certain niveau et après elles ne prêtent plus, ce projet est un peu à la limite de ce qu'on peut faire, et on ne peut pas trop aller au-delà parce qu'après on va fragiliser l'entreprise Port Autonome et il est pour nous interdit de fragiliser le Port Autonome parce que nous avons plein d'activités, plein de projets, et on ne peut pas prendre trop de risques même si c'est un projet important.

Pour la partie Basse-Terre, Mme PAIGE de la FCAA, la Fédération Caribéenne de la Croisière est venue en Guadeloupe, elle a eu des positions mitigées, elle nous a clairement dit qu'on avait des progrès à faire, qu'on devait muscler un certain nombre de choses. L'an dernier Disney Cruise, Mickey, a fait une escale test en Guadeloupe, Mickey c'est le haut de gamme, c'est 15 000 dollars la semaine, il faut être plutôt riche pour se payer 15 000 la semaine une cabine, ils ont fait une escale en Guadeloupe et ils nous on dit on ne reviendra plus jamais. Les excursions se sont mal passées, les gens ne parlaient pas anglais, le restaurant à midi n'était pas climatisé, lors d'une excursion le bus a fait marche arrière dans une descente, ces dames se sont mises à crier, le type nous a dit : on ne vient plus chez vous. Et là on en a pris pour cinq quand, Disney Cruise ne foutra pas un pied en Guadeloupe pendant les cinq prochaines années, je tiens à vous signaler qu'ils sont allés en Martinique aussi et qu'ils retourneront peut-être en Martinique, voilà, c'est comme ça, parfois on gagne parfois on perd.

## PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

Concernant le vrac, oui ce que vous dites est possible, développer des niches de type transbordement. Sur le port il y a du transbordement pour les voitures, du transbordement pour le vrac, du transbordement pour les conteneurs, il y a de multiples activités de transbordement sur les ports parce que bien évidemment avec quelquefois de la transformation donc il y a effectivement un avenir pour un opérateur armateur qui ferait ses petites opérations sur le port de Basse-Terre et qui en profiterait pour envoyer quelques barges ou quelques petits bateaux à Sainte-Lucie ou à Antigua. Bien évidemment pareil pour le blé ou pour le ciment, sur des petites activités de vrac ce que vous annoncez est tout à fait possible d'autant plus que le positionnement du port de Basse-Terre vis-à-vis d'Antigua, de Montserrat ou de La Dominique est parfaitement bon. Mais on est sur des niches tellement petites que ce sera le client qui développera cette activité, et une fois qu'on lui aura dit maintenant pour trente-cinq ans c'est votre port vous pensez bien qu'un client privé une fois que vous lui donnez quelque chose il a intérêt à maximiser l'utilisation tant que c'est rentable, vous avez raison, c'est comme ça qu'on arrivera à gagner quelques milliers de tonnes.

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

Une autre série de questions.

### **ALEX ADÉLAÏDE :**

Je suis un peu offusquée, outrée, en tant que Basse-Terrienne parce que connaissant l'histoire de Basse-Terre il y a quarante ans les paquebots partaient de Basse-Terre pour aller en Métropole, je suis outrée qu'on me dise que Basse-Terre c'est petit, sale, ceci, vous êtes à Basse-Terre monsieur, vous présentez un programme, vous essayez de défendre votre projet sur Pointe-à-Pitre qui est très bien, mais ayez un peu plus de réserve parce que vous êtes à Basse-Terre, on a connu le passé de Basse-Terre, tous les départs qui se faisaient du port de Basse-Terre, moi j'habite sur la route qui va vers le Fort Delgrès et je vois régulièrement des bateaux de croisière qui viennent à 5 heures du matin juste déposer j'imagine leurs déchets, leurs poubelles, mais régulièrement en période de fortes croisières il y a des gros bateaux de croisière qui font juste l'arrivée au port j'imagine pour déposer leurs déchets et repartir. Je me demande pourquoi ces bateaux de croisière ne profitent pas du quai, quel est le problème qui se pose, j'aimerais le savoir.

Vous parlez du bateau Disney qui est venu en Guadeloupe mais pour Pointe-à-Pitre vous parlez d'un projet qui va commencer en 2013. Et chaque fois que vous faites une comparaison sur des actions qui doivent se faire sur Basse-Terre vous parlez du présent. Nous sommes dans un projet donc quand vous parlez de Basse-Terre j'aimerais que vous reportiez Basse-Terre sur une démarche de 2013 avec tout un programme de transformation, d'accompagnement économique.

Le monsieur dit qu'il travaille à la Chambre de Commerce et que Basse-Terre ceci, on lui a dit cela, nous sommes sur un projet d'extension du port de la Guadeloupe et nous aimerions savoir à partir d'aujourd'hui à 2013 ce que vous avez prévu pour Basse-Terre. Vous avez présenté votre projet à Basse-Terre, vous allez dire nous avons présenté le projet à Basse-Terre, les Basse-Terriens sont au courant, peut-être ils sont d'accord, mais il y a beaucoup de gens dans cette salle qui ne sont pas d'accord avec votre projet parce que le projet d'extension du port ça va concerner le port de Pointe-à-Pitre et Basse-Terre n'aura que dalle. Déjà d'une part je regrette qu'une personne particulière ne soit pas là parce que quand vous dites que vous allez louer le port de Basse-Terre à un gestionnaire parce que c'est un petit

## **PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE**

port, parce qu'il n'y a rien et parce que Basse-Terre c'est derrière comme un caca chien, excusez-moi monsieur mais là vous êtes à Basse-Terre et moi je me sens frustrée et outrée de voir que j'ai pris le bateau à l'âge de 3 ans pour aller en France depuis le paquebot de Basse-Terre, le transatlantique et aujourd'hui vous me dites que Basse-Terre c'est rien, c'est des petits bateaux, alors pourquoi les bateaux de croisière qui passent viennent juste jeter leurs poubelles dans le quai de Basse-Terre et repartent, ils font juste un aller-retour ?

### **M. CAYARCY :**

Je constate que votre débat public ce n'est pas que pour poser des questions, mais c'est aussi pour faire des réflexions. Je voudrais poser une question et faire deux réflexions.

Qu'est-ce que vous entendez par récifs artificiels ?

Concernant votre projet j'essaie de voir les choses sur le long terme et pas le court terme, parce que vous êtes dans le court terme. Votre court terme c'est deux ans, trois ans ; mais il faut voir sur le long terme ce qui va se passer au niveau géologique. Et donc je fais référence au port d'Alexandrie, il y a des colosses qui sont tombés suite à un tremblement de terre dans la baie d'Alexandrie et quand il y a quelques années on a relevé ces colosses c'étaient des statues de Ptolémée donc ça va très loin. Mais concernant notre île la Guadeloupe je vois que vous faites du gigantisme, dans un petit pays comme ça vous allez creuser, creuser et creuser, jusqu'à peut-être 20 mètres ; et vous connaissez aussi l'histoire dont j'ai parlé la dernière fois, la Tour de Pise, voilà, il arrivera peut-être un moment où les installations du port vont basculer dans le chenal que vous allez creuser, c'est une question géologique.

Et la question économique, vous avez dit que vous allez créer des emplois, 600, 700, mais quand les bateaux deviennent de plus en plus gros la rentabilité devient de plus en plus importante, c'est surtout pour les compagnies mais pas pour la Guadeloupe, pas pour les petits pays comme nous. Quand vous allez supprimer les petits bateaux, vous allez les mettre à la ferraille et vous allez aussi mettre les marins à la ferraille et d'autre part vous allez entamer le lieu de pêche.

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

Votre question, monsieur.

### **M. CAYARCY :**

Excusez-moi mais notre débat public ça ne se réduit pas à des questions, il y a aussi des réflexions.

Donc ça c'est pour le point de vue économique. Je l'ai dit la dernière fois, vous savez bien que les installations qui vont être faites dans quelques années vont être de plus en plus automatisées et informatisées. Vous savez bien monsieur le directeur du Port que le port de Rotterdam est pratiquement complètement automatisé, donc qui dit automatique qui dit informatisation dit aussi destruction d'emplois, donc ce port-là ne va pas créer d'emplois, c'est une vision de l'esprit, au contraire il va détruire plus d'emplois. Il va peut-être créer des emplois pour des gens très, très haut spécialisés, les ingénieurs etc., mais il ne va pas créer d'emplois pour les Guadeloupéens, donc c'est une erreur, ils vont détruire les emplois, ils ne vont pas en créer et je vais donner un exemple..

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

On a compris Monsieur CAYARCY, la robotisation, la diminution des emplois..

**M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :**

Pour répondre à la première question, je ne pense pas avoir été offensant le moindre mot sur le port de Basse-Terre, je vous ai dit tout à l'heure qu'on était le premier défenseur du port de Basse-Terre et on est les seuls qui investissons sur ce port-là, s'il n'y avait pas le Port Autonome il n'y aurait plus de port à Basse-Terre. Si le Port Autonome n'était pas établissement public, il n'y aurait plus de port à Basse-Terre, nous le soutenons à bout de bras et nous cherchons à le développer. Depuis trois ans et demi que je suis là je n'ai cessé de vouloir le développer, maintenant « y'a qu'à, faut qu'on » ce n'est pas évident du tout, on est 150 personnes, on s'en occupe, il faut aussi nous respecter, nous voulons développer le port de Basse-Terre. Je n'ai pas dit que Basse-Terre était sale, je n'ai pas dit que Basse-Terre était trop petit, ce n'est pas moi qui ai prononcé ces mots-là, nous respectons le port de Basse-Terre et nous voulons le développer, et nous parlons du port de Basse-Terre en permanence à notre Conseil d'administration. M. MIRRE pourra en attester, vous parlez sûrement de Mme le Maire, elle a de grandes chances de rentrer dans le Conseil de Surveillance l'année prochaine puisque la loi a été votée ce matin au Conseil des ministres.

Donc il n'y a aucun problème, nous échangeons souvent avec Mme Michaux-Chevry sur le port de Basse-Terre, il n'y a pas de problème particulier, le Port Autonome est le meilleur défenseur du port de Basse-Terre et nous respectons le port de Basse-Terre pour son histoire et surtout pour son avenir. Mais dire la vérité que Basse-Terre ne gagnera pas d'activités de plus avec le Grand Projet de Port ça ce n'est pas vous mentir, et c'est vous respecter que ne pas vous mentir. Dire que la croisière ça va être assez haut à aller chercher parce que effectivement c'est un marché compliqué ce n'est pas vous mentir. Dire qu'on va louer le port de Basse-Terre mais on va louer le port de Jarry, quand on dit qu'on va faire signer un contrat pendant trente-cinq ans, louer un port c'est la façon la plus moderne de le développer au jour d'aujourd'hui. Si vous voulez qu'il ne se développe pas, vous le laissez et aujourd'hui il n'appartient à personne. L'opposé de dire tout le monde s'en occupe c'est que personne ne s'en occupe réellement. Demain si on le confie à un opérateur privé c'est lui qui va être le meilleur défenseur du projet, alors quand on dit qu'on va louer le port, d'ailleurs Mme Michaux-Chevry est d'accord sur cette procédure de mise en concession ou de mise en contrat longue durée, c'est comme ça qu'on va arriver à le développer. Donc vous pouvez nous critiquer mais je ne suis pas d'accord avec vous, et en tout cas on vous respecte et pour vous dire la vérité je pense que c'est le premier des respects qu'on vous doit.

Pour la réponse à M. CAYARCY, là aussi on est des ingénieurs, on fait notre boulot, quand on dit qu'on va construire un quai qui va devenir antisismique c'est un quai qui va résister à des accélérations horizontales de 3G, les statues d'Alexandrie ont été bâties il y a 40 siècles et elles n'étaient pas bâties comme on le fait aujourd'hui. Aujourd'hui on a tous les outils modernes pour construire un port qui résistera à un séisme. Aujourd'hui si on creuse à 20 mètres de profondeur c'est qu'on aura fondé le quai à 22 mètres et qu'il n'aura aucun risque de tomber. Rassurez-vous il y a une équipe d'ingénieurs on ne peut plus sérieux et on ne peut plus compétents au Port Autonome, les quais tombent en Guyane, les quais ne tombent jamais en Guadeloupe, aucun quai n'est tombé en Guadeloupe, et ça n'arrivera jamais. Nous dépensons chaque année 1 à 2 millions d'euros pour l'entretien et la maintenance de nos installations, nous sommes un maître d'ouvrage on ne peut plus sérieux et nous faisons en sorte que nos installations soient en permanence aux normes. Parfois je râle un peu de dépenser 500 000 euros pour mettre aux normes un bâtiment quand je vois

qu'il y a un bâtiment à côté qui n'est pas géré par l'établissement public qui lui n'est absolument pas aux normes, mais bon ce n'est pas grave, mais nous en tant qu'entreprise publique on doit montrer l'exemple.

Soyez rassuré sur les capacités des ingénieurs du Port et honnêtement les trente ou quarante dernières années d'histoire moderne du Port Autonome montrent qu'il n'y a jamais eu de catastrophe technique dans notre établissement, on n'a pas forcément tout réalisé comme on voulait mais on a toujours bien maîtrisé les choses et rien n'est jamais tombé et rien ne tombera jamais. Il y a parfois des accidents mais quand c'est le cas c'est les bateaux qui rentrent dans nos quais, les quais ne bougent pas, quand il y a un accident entre un bateau et un quai le constat est vite fait, le quai ne bouge pas, le bateau bouge et c'est le bateau qui est rentré dedans, le bateau est sous la responsabilité du capitaine c'est donc de sa faute.

On a eu un problème à Basse-Terre, le ponton roulier tout neuf qu'on a construit il y a sept ans pour 3 millions d'euros a été explosé par la houle, aujourd'hui ce ne sont pas les plans du Port Autonome qui sont en cause, c'est la façon dont l'entreprise l'a réalisé, et nous sommes en procès avec l'entreprise pour lui faire payer ce qu'elle a mal fait. Si l'entreprise vous dit qu'elle met des barres de 4-5 cm d'épaisseur de béton et finalement quand c'est explosé vous vous rendez compte qu'elles ne font que 2 cm et qu'au lieu d'avoir un rideau de telle épaisseur il n'y en a que la moitié, on aurait pu le contrôler, on n'est pas forcément là tout le temps quand ils font leurs petites magouilles mais quand on a revu les plans après cet accident, les plans de conception au niveau du Port étaient bons, par contre quand on voit aujourd'hui, vu que c'est éventré, la réalisation n'est pas conforme aux plans. Je ne suis pas content qu'il y a sept ou huit ans, je n'étais pas là, on n'ait pas forcément bien contrôlé mais par contre aujourd'hui s'il y avait un accident sur le ponton roulier de Basse-Terre, normalement ce ponton devait résister à des vagues de 7 mètres, c'était le cyclone Omar me semble-t-il, il y avait des vagues de 4 à 5 mètres, le ponton n'aurait rien dû avoir. Aujourd'hui on est en procès et c'est pour ça qu'on ne peut pas réparer mais c'est l'entreprise qui va payer, on est dans le cadre de la garantie décennale, ça va prendre encore un an ou deux, les tribunaux c'est une horreur mais l'entreprise paiera et refera le ponton parce que ce n'est pas le Port qui est en faute sur ce sujet-là.

### **MME SITA NARAYANAN, CHEF DE PROJET ENVIRONNEMENT DU PAG :**

Les récifs artificiels ce sont des structures immergées faites avec des matériaux inertes, dans notre cas ça va être des poteaux en béton recyclé d'EDF, ce sont des matériaux vraiment inertes pour l'environnement, qui ne s'altèrent pas dans l'eau et qui n'ont aucun effet sur l'environnement. Dans le cadre de notre projet pilote avec le Comité des pêches et EDF ces poteaux vont être assemblés en forme d'hexapode, ils auront 6 pattes. Le but de ces récifs peut être multiple, il peut servir de dispositif de concentration de poissons pour les pêcheurs, ce qui peut être très intéressant. Ça peut aussi servir de relais pour les poissons, entre le moment où les animaux sont petits et où ils deviennent plus grands, parfois il manque un maillon de chaîne alimentaire pour qu'ils puissent se nourrir et grandir correctement. Et ces récifs peuvent être facilement, s'ils sont bien positionnés, recolonisés par du corail.

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

Sur la partie concernant les emplois vous les avez placés en niveaux, les équipages de navire et éventuellement le type d'emploi qui serait créé et les niveaux. Sur les équipages de navire je ne suis pas une spécialiste je ne pourrai pas vous répondre et ça ne concerne pas

directement la Guadeloupe puisque de toute façon nous n'avons pas de grands armateurs de ce niveau guadeloupéen.

En ce qui concerne l'emploi créé en Guadeloupe on voudrait vraiment refixer les choses pour tout le monde, pour nous il y aurait trois niveaux d'emplois : les premiers emplois qui seraient ceux liés au BTP, à la construction du terminal, ils sont évalués à 850 emplois sur les chantiers, là dedans ça va des ingénieurs aux différents caristes etc., là la main-d'œuvre guadeloupéenne sera parfaitement employée et utilisée, et ce à tous les niveaux de compétences.

Le 2<sup>ème</sup> niveau d'emplois c'est sur les emplois dits directs et indirects, ces emplois qu'est-ce que c'est ? L'activité de transbordement, comme vous l'a dit M. Martens ce sont des containers qui sont déchargés sur un quai et ensuite rechargés, pour ça il faut de la main-d'œuvre dockers ; on est en train de créer une activité nouvelle, c'est un point important, on n'est pas en train de remplacer une activité par une autre, il s'agit véritablement d'accueillir 200 à 250 000 containers, EVP, de plus en Guadeloupe et pour ça il faut du monde pour manutentionner ces containers, donc là il y a des ratios qui sont établis, c'est 1 emploi pour 2 000 EVP, ce sont des emplois directs, il y a les dockers, les services au navire donc les pilotes, les remorqueurs, les lamaneurs, tout un tas d'activités, de métiers portuaires qui sont liés à ce trafic. Adossés à cela vous avez ce qu'on appelle les emplois indirects, pour que ces containers entrent et sortent du port ils ne le font pas sans documents administratifs, et donc là vous avez des transitaires, des gens qui à tous les niveaux sont concernés, des déclarants en douane, des commissionnaires en douane, donc des gens qui s'occupent de ces documents administratifs, et là ce sont encore des emplois qui sont créés pour l'activité portuaire.

Le 3<sup>ème</sup> niveau d'emplois qui est important pour nous et c'est vrai, on l'a dit dans d'autres débats, nous avons du mal à le chiffrer aujourd'hui mais c'est l'impact socioéconomique des filières qui pourraient être créées grâce au maillage des lignes, c'est-à-dire on offre des capacités de lignes supplémentaires. On offre des débouchés vers d'autres marchés, et comment est-ce que les entreprises de Guadeloupe pourraient en profiter ? C'est sur cette partie des emplois liés éventuellement au développement de certaines filières économiques et à l'exportation que nous avons du mal à chiffrer, mais ce sont des emplois effectivement totalement potentiels.

### **M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :**

Je vais rajouter un dernier mot car vous avez parlé d'automatisme. Il y a moins de cinq terminaux dans le monde qui sont automatiques, et ce sont des terminaux qui sont dans des ports gigantesques, 50 à 100 fois plus gros que le nôtre, Rotterdam c'est 350 millions de tonnes, c'est 100 fois plus gros que le nôtre, ils ont au moins vingt terminaux et il y a un terminal automatisé. Il y en a un autre à Hambourg ou à Brême en Allemagne, en Europe je crois qu'il n'y en a que deux, au port d'Anvers il n'y a pas de terminaux automatiques. L'automatisation des terminaux est un sujet microscopique en matière d'emplois portuaires et concerne des places portuaires qui sont 50 à 100 fois plus grosses que nous donc il n'y aura jamais d'automatisation du trafic de conteneurs en Guadeloupe, nous sommes sur des volumes beaucoup, beaucoup trop petits pour que ce soit rentable, soyez rassuré, on n'automatisera rien du tout. On fait un projet pour développer de l'emploi local, la priorité en Guadeloupe c'est l'emploi, donc aujourd'hui nous on n'est pas là pour gagner de l'argent, on est là pour développer de l'emploi local. Quand on dit qu'on fait un projet de 6% de rentabilité c'est très faible, demandez à n'importe quel opérateur privé ou à n'importe quel

## **PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE**

banquier s'il vous finance avec 6% de rentabilité, vous prenez la porte au bout de 5 minutes. Le monde économique n'est pas comme ça, au jour d'aujourd'hui nous faisons un projet économique, et pas un projet financier, et nous faisons en sorte qu'un maximum de profits reste en Guadeloupe pour justement changer la donne par rapport à ce qui s'est passé depuis trop longtemps.

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

Nous sommes dans un débat public, il faut débattre bien sûr mais il faut garder mesure à toute chose, il faut relativiser les choses même si les problèmes sont sérieux et que l'opérateur qui viendra liera son destin à celui de la Guadeloupe pour plusieurs décennies. Mais il ne faudrait pas non plus que cela tourne en une sorte de pugilat ou de conflit Basse-Terre/Pointe-à-Pitre. J'ai cru comprendre quand même que ce projet avait un effet d'accélérateur, qu'il cherchait surtout à mutualiser les synergies et les énergies sur l'ensemble du territoire, d'où la question qui avait été posée au départ, je crois par M. Bénélus par rapport au projet global, je crois que c'est plutôt comme ça qu'il faudrait voir le projet. Car la question est celle-là : « *Faut-il oui ou non construire un port de transbordement à Pointe-à-Pitre ?* » c'est la question essentielle qui a été admise et acceptée par la Commission Nationale du Débat Public, c'est celle-là et le reste c'est l'histoire d'autres personnes, d'autres acteurs socioéconomiques qui rentreront en jeu, des élus etc., qui donneront peut-être une plus grande ampleur au projet, mais notre question c'est d'abord celle du port de Jarry.

D'autres questions.

### **M. DE VOUTON, ENTREPRENEUR DANS LE BÂTIMENT :**

J'ai deux questions et un sujet de réflexion puisque c'est un très gros projet.

Est-ce qu'on ne peut pas réfléchir à un tel projet à un niveau caribéen ? et à un deuxième niveau à un niveau antillais ?

Je m'explique : vu les montants qui sont dépensés je suppose qu'un tel projet a pris naissance à partir du gros projet de Panama. Est-ce qu'il y a un impact impôt pour le Guadeloupéen dessus même si on part du principe qu'il serait financé ? Parce qu'après on peut avoir des surprises.

Et la grande réflexion pour moi est surtout de dire si un tel projet peut coûter à la Guadeloupe 162 millions, s'il est mené par la Guadeloupe et par la Martinique, vu la petite distance qui sépare Guadeloupe et Martinique on a quand même une grosse économie dessus, ça veut dire qu'on pourrait diviser le montant par deux.

### **M. CAYARCY :**

Concernant les récifs artificiels, ce n'est pas une polémique mais une question de logique, vous avez parlé de mettre des poteaux usagers d'EDF. On est en train de faire la rénovation de Pointe-à-Pitre, il y a beaucoup d'immeubles à détruire, pourquoi ne pas déposer tous ces déchets, d'ailleurs il doit y en avoir beaucoup de toxiques, dans ce récif artificiel ?

Au point de vue économique je voudrais faire une petite parenthèse sur l'administration portuaire du Port Autonome de Guadeloupe, j'ai voulu avoir le calendrier, j'ai donc téléphoné au 68 61 88 pour demander les informations, ce sont des machines qui m'ont répondu, je voulais « Informations » et la machine comprenait « Formations » alors j'ai passé au moins six minutes à essayer de me faire comprendre, je n'y suis pas arrivé. Je suis donc

## **PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE**

allé au Port Autonome, c'est très difficile d'y entrer déjà, et j'ai vu au 1<sup>er</sup> étage une dame dans un vaste bureau, elle était seule, j'ai demandé des informations concernant les réunions publiques, elle m'a dit moi je ne connais pas, je lui ai dit vous savez bien qu'il y a eu une réunion à la salle Tarer, elle m'a dit je ne connais pas, ici c'est le service commercial, je lui ai dit si c'est le service commercial vous devez avoir le calendrier et elle m'a dit non je vais voir à côté, à côté un grand bureau, personne dedans, alors j'ai dit voilà ce que c'est que la création d'emplois, ce sont les machines qui vous répondent et dans les bureaux il n'y a personne, c'est bizarre. A force d'insister elle a été prendre le programme et me l'a donné, je voulais faire cette parenthèse et je la ferme. C'est pour vous dire où l'automatisation va nous conduire, à la machine, tout le temps des machines, et l'homme est foutu à la poubelle.

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

M. CAYARCY, je vous remercie, mais je pense que vous vous êtes trompé car le numéro que vous avez donné est celui de la Commission Particulière du Débat Public, 61 88, il aurait peut-être fallu venir directement à la CPDP, immeuble Saint John Perse et vous auriez eu le calendrier, mais vous vous êtes adressé au Port et ce n'était pas là. Les hommes aussi peuvent se tromper comme les machines.

Une deuxième question. Madame, votre nom ?

### **SOS BASSE-TERRE ENVIRONNEMENT, DÉFENSE DE L'ENVIRONNEMENT :**

Et je ne sens pas votre intérêt pour l'environnement à part que c'est un projet économique, développement durable ce n'est pas un mot, ce n'est pas un slogan, on en parle beaucoup mais on est loin des choses.

Vous avez parlé du maintien de l'inter-fonctionnalité des écosystèmes, mais c'est pas un mot, il n'y a pas que l'eau, il n'y a pas que la faune sous-marine, les troubles qui pourraient être créés, que le corail viendrait rejoindre vos récifs etc., c'est bien plus que ça, et vous savez que lorsque l'on touche à l'écosystème quel qu'il soit c'est tout l'environnement qui est vulnérable. Bien, alors il y a l'eau, il y a l'air, il y a tout l'environnement, le cadre de vie vous l'avez dit vous-même, je m'arrête là.

Pour monsieur je suis tentée de lui demander s'il est guadeloupéen, bien sûr vous l'êtes vous me direz, mais vous savez il y a aucun complexe à avoir quand on vous dit oui mais les touristes si on fait rien on n'aura rien, eh bien les gens ne viendront pas. Et qu'on vous donne des scénarios on n'est pas souriants, on n'est pas aimables, le camion faisait machine arrière dans une côte. Ecoutez, on n'a aucun complexe là-dessus, la Guadeloupe est classée depuis 1992 Réserve mondiale de la biosphère, de toute la Caraïbe. Et vous connaissez notre richesse, alors s'il faut développer les croisières, faire venir le touriste, mais on n'en a pas besoin de beaucoup et on est tout petit, je répète on a de petits pieds, on va avancer tout doucement, sûrement, en pensant non pas au projet économique ni financier, peu importe, pour 500, 700 ou peut-être 900 emplois, sur un espace de vingt ans. Et bien monsieur je répète encore, grand bien vous fasse celui qui croit même avec une énorme parasismique catégorie G que les choses sont prévisibles dans vingt ans alors que vous savez que les problèmes climatiques s'amplifient avec le temps. Evidemment on ne va pas rester comme ça, il faut avancer, il faut se nourrir, et comme moi je suis déçue aussi que la Guadeloupe soit devenue le réceptacle de tout, qu'il faut nourrir ces gens qui vivent sous les cocotiers alors qu'on ferait aussi bien de développer leur agriculture malgré nos problèmes de pollution, malgré tous vos déchets inertes que vous allez placer je ne sais où. On en a déjà tellement,

## PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

et quand on est offusqués madame dit qu'elle est vexée qu'on parle de déchets. Je suis désolée il y en a des déchets, alors sois heureuse de savoir qu'ils sont déversés sur le port parce qu'habituellement c'est en pleine mer !

Ecoutez votre projet il est formidable, et vous trouverez preneur, ne soyez pas vexé, la mesure je la garde et j'ai du respect pour vous aussi.

### **M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :**

Sur la première question sur la Caraïbe, les Antilles et est-ce que ça va augmenter nos impôts. On a travaillé sur ce sujet-là et c'est un engagement politique qu'on a pris auprès de la ministre de l'Outremer Mme Penchard. Nous avons pris la disposition qui a été votée en Conseil d'administration de ne pas augmenter nos droits de port, donc nos taxes de plus de 1,5% et en tout cas de beaucoup moins que l'inflation pour les dix prochaines années. Donc clairement, ce n'est pas les taxes ou les impôts, ce n'est pas les Guadeloupéens qui vont payer le projet, le projet sera payé par le Marché, par les nouvelles activités. Les nouvelles boîtes que l'on va, elles, taxées mais qui ne l'étaient pas jusqu'à présent, elles ne sont pas à destination de la Guadeloupe. Quand une boîte va être déposée sur le port on va prendre 17 euros pour chacune des boîtes, et quand un opérateur va nous louer 1 m<sup>2</sup> on va lui louer à 7 euros/m<sup>2</sup>, ces ressources-là, 10-15 hectares à 7 euros/m<sup>2</sup> et 250 000 conteneurs à 17 euros/conteneur suffisent à payer notre projet, sans la moindre augmentation des taxes, c'est un changement de philosophie par rapport aux années précédentes. Si je n'avais pas cette volonté de préserver l'économie et les taxes de la Guadeloupe il suffirait d'augmenter nos taxes de 5 à 10%, un débat compliqué en Conseil d'administration et puis ça passe et grosso modo c'est vous tous qui payez le projet, et on n'est pas dans la vraie économie. Nous on pense être dans la vraie économie et c'est pour ça que ce n'est pas le Guadeloupéen qui paie le projet ce sera le Marché, c'est pour ça que s'il n'y a pas de client il n'y a pas de projet, donc votre question est très bonne et je dirais que c'était une des bonnes questions qu'il fallait poser.

L'autre bonne question, sur le marché unique, bien évidemment vous avez aussi raison là-dessus. Si on était capables Martinique-Guadeloupe de travailler ensemble on investirait sûrement un peu moins la somme du projet martiniquais et la somme du projet guadeloupéen et on serait sûrement plus efficaces. Sauf que pour discuter il faut être deux, moi j'entends souvent parler d'îles sœurs mais je considère que ce sont des îles ennemies à ce jour et nous n'arrivons pas à parler ensemble. Mais ce n'est pas parce que le constat actuel est un constat négatif qu'il faut en rester là et qu'il ne faut pas chercher à faire en sorte qu'il y ait une meilleure cohérence entre les places portuaires et aéroportuaires aussi entre la Martinique et la Guadeloupe parce que nous ne sommes distants que de 200 km, et bien évidemment à cette échelle-là tout ce qu'on fait dans une île pourrait être fait dans l'autre, et on pourrait partager un certain nombre de choses et mutualiser parce qu'effectivement transporter un conteneur entre la Guadeloupe et la Martinique ça ne devrait pas être hors de prix, ça ne devrait pas être hors de portée de pays aussi importants et aussi développés que les nôtres. On a encore beaucoup de chemin à faire par rapport à ça. Ce matin il s'est passé quelque chose d'historique, passage au Conseil des ministres la loi de réforme des ports d'outremer. Les quatre ports d'Outremer, Réunion, Martinique, Guadeloupe, Guyane, vont avoir des statuts harmonisés de type établissement public, comme en Guadeloupe. Avant c'était compliqué de se parler parce que on commençait par comparer les modèles, qu'est-ce qui est mieux un port martiniquais Chambre de Commerce

ou un port guadeloupéen Etat ? Et à partir de là chacun défendait son modèle et on ne rentrait pas dans le fond. Aujourd'hui le gouvernement vient de trancher il n'y a plus que des ports d'Etat, l'année prochaine le gouvernement désignera un ingénieur ou un fonctionnaire compétent, enfin un mec compétent ou une femme, pour diriger le port de la Martinique et il aura exactement le même type de fonctionnement, les mêmes tutelles que le port de la Guadeloupe. Moi j'ai vécu ça quand j'étais directeur du port de La Rochelle, à l'époque c'était M. Bussereau qui était ministre des Transports, il a convoqué les trois directeurs de port, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, il nous a dit vous avez six mois pour vous entendre ou vous prenez la porte, ça veut dire ça même s'il l'a dit plus poliment. Et bien on a arrêté de faire de la concurrence dans les places portuaires de l'Atlantique et on a commencé à travailler ensemble, on a bâti des démarches commerciales en commun, on a bâti des projets informatiques en commun, on a commencé à économiser de l'argent et on a vendu l'Atlantique au lieu de vendre chacune des places. Demain, M. Mariani, Mme Penchard et Mme Kosciusko-Morizet l'ont déjà dit, on va créer une instance Antilles-Guyane au niveau portuaire pour commencer à travailler. Le chemin va être long parce que quand on ne se parle pas depuis plus de dix ans on ne s'embrasse pas tout de suite, mais on va y arriver, et clairement je pense qu'on va avoir des annonces ministérielles début 2012 là-dessus, sur le fait qu'il y aura un port en Martinique qui ressemble à ce qu'on connaît en Guadeloupe et il y aura manifestement une instance de réflexion dans un premier temps, sûrement pilotée par les préfets ou par un haut fonctionnaire pour faire en sorte qu'on bâtit des éléments de projets communs, parce qu'on a plein de choses à bâtir en commun. Sur le pétrole d'ailleurs ça marche déjà comme ça sans qu'on l'ait fait, sur les croisières on pourrait fonctionner en commun, sur le transbordement on pourrait fonctionner en commun, sur la réparation des yachts aussi. Aujourd'hui sur la réparation des yachts la Martinique a l'outil, la Guadeloupe a l'opérateur, et le marché ne se développe pas, c'est bête ; et l'opérateur avant d'être guadeloupéen il était juste métropolitain un an avant, mais depuis qu'il a un contrat en Guadeloupe c'est devenu un opérateur guadeloupéen, quand il va en Martinique ils le chassent à coups de pieds aux fesses, vous avez signé en Guadeloupe, ne mettez pas un pied chez nous. C'est bête, et on va arriver à dépasser ça parce qu'il y aura suffisamment de gens qui auront cette mission dans leur fonction et on arrivera à dépasser ce genre de choses. Voilà ce que je voulais dire sur Caraïbe et Antilles.

### **MME SITA NARAYANAN, CHEF DE PROJET ENVIRONNEMENT DU PAG :**

Pourquoi est-ce qu'on a choisi des poteaux EDF pour les récifs artificiels chez nous ? EDF a une politique d'enterrement de ses réseaux, donc les poteaux ne sont pas usagés en tant que tels mais ils ne servent plus puisque les fils sont enterrés, c'est une bonne matière première, je répète que ce sont des matériaux inertes, ils n'ont absolument aucune interaction avec l'environnement et ne le dégradent pas.

Concernant les possibilités autres que les poteaux, on est aujourd'hui sur la base d'un projet pilote donc on va d'abord essayer pour voir comment ça prend ici, on a des retours d'expériences et on sait comment ça s'est passé à La Réunion. Les écosystèmes ne sont pas tout à fait les mêmes ici et avant de se lancer à très grande échelle on doit commencer petit pour être sûrs que ça marche, que ça fonctionne bien. Le reste déchets inertes venus de la rénovation de Pointe-à-Pitre sera a priori dirigé vers l'ISDI parce que ces déchets-là doivent être déferrailés avant de devenir déchets inertes. Les déchets inertes sont les débris en béton, les briques, les verres, généralement issus du BTP, mais ils ne doivent pas contenir de

ferraille, et donc quand ils sont concassés pour être déferrailés il est ensuite très difficile de les assembler pour en faire des formes qui peuvent donner des récifs, c'est pour ça qu'ils ne sont pas utilisables dans ce cadre-là.

La carte de synthèse des enjeux que vous avez pu voir au niveau terrestre et maritime est issue de l'état initial de l'environnement qu'on a fait réaliser. Cette étude a duré un an, a pris en compte toutes les sensibilités, les vulnérabilités tant au niveau terrestre et maritime à une échelle globale de notre circonscription de Pointe-à-Pitre-Jarry.

Très clairement en pratique au niveau terrestre ça s'est concrétisé par des relevés GPS de toute la faune, la flore. Au niveau marin des radières d'exploration nombreuses avec des critères d'appréciation qui sont les mêmes que la DCE, la Directive Cadre sur l'Eau, c'est une étude longue, très exhaustive, notre rapport initial faisait près de 200 pages, très complète, cette étude est d'ailleurs disponible sur le site du Débat public si vous voulez plus de détail. Pour la Carte de synthèse de enjeux la présentation est courte il fallait aller vite mais si vous voulez rentrer dans les détails on peut. Au niveau terrestre on a pu rencontrer de chiroptères, de la petite avifaune, de la petite faune terrestre, dont on a les noms, les descriptifs et les lieux précis de positionnement.

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

Vous pouvez également, sur le site internet, consulter les questions, les avis et faire des commentaires vous-mêmes, c'est très intéressant pour les gens qui ont une conviction affirmée sur tel ou tel sujet de le faire savoir, de le dire, de l'écrire, ce sera ainsi accessible à toute la population pour faire partager vos idées.

Je voudrais également vous redire qu'il y a les cahiers d'acteurs, si vous avez la fibre rédactionnelle rédigez un document, envoyez-le nous à la CPDP, nous allons publier ce document et nous le mettrons également sur le site, ainsi on pourra vous lire, vous comprendre, saisir votre problématique.

Je voudrais signaler également que nous avons envoyé plus d'une cinquantaine de courriers aux associations environnementales et madame vous êtes l'une des très, très rares à être là ce soir et à participer à ce débat, c'est dire que le chemin est encore long mais nous sommes bien heureux que vous soyez là pour poser des questions au maître d'ouvrage.

Une autre série de questions.

### **VIVIANE CERVOISE, BASSE-TERRIENNE :**

C'est en ma qualité de citoyenne de la région de Basse-Terre que je m'adresse aux autorités portuaires sur une question technique, mais avant je voulais, en ma qualité de Basse-Terrienne préciser que le débat que j'ai pu entendre ce soir dans cette rivalité entre Basse-Terre et Pointe-à-Pitre je trouve qu'il est parfaitement stérile. J'ai également entendu parler de l'île de la Martinique comme une île ennemie, pour moi c'est une île concurrente, c'est vrai que nous avons beaucoup entendu parler d'île sœur mais c'est davantage une île concurrente pour tous les intérêts qu'ils soient administratifs, économiques ou autres. Donc la question de ce soir est-ce qu'il faut mener à bien un projet d'extension du port de Pointe-à-Pitre-Jarry, ma réponse elle est oui, parce que si ce projet ne se fait pas ici, ça me ferait mal au ventre qu'il se fasse à la Martinique. En ma qualité de Basse-Terrienne chauvine, de Guadeloupéenne.

Maintenant ma question sur un point technique du projet d'extension. On a vu en première partie de débat le schéma de l'extension avec 350 mètres linéaires de quai pour l'accueil de

gros navires porte-containers. Notre programme c'est de capter ce trafic pour ensuite une redistribution. Je voudrais savoir comment s'organiserait cette redistribution vers les petits ports feederisées, c'est-à-dire quels types de bateaux et sur quels quais, est-ce que ce sont les quais actuels existant à Jarry qui seraient dédiés à ce trafic ?

### **LINDA DOCAN :**

Une question par rapport au volet économique et développement d'emplois nouveaux. J'aurais aimé savoir si vous avez étudié, par rapport au panel de chômeurs que l'on a actuellement, sur peut-être cinq ou dix ans, ceux qui potentiellement pourraient être concernés par ces nouveaux emplois, je ne connais pas les filières, les différents métiers qui sont concernés par les métiers du portuaire. Quelles sont les dispositions que vous avez prises avec les autorités compétentes concernant la formation pour des bacheliers de cette année ou de l'année prochaine, en l'occurrence qui pourraient prétendre à être employés au niveau du projet futur ?

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

Sur la première question qui concerne comment on va organiser le transbordement sur le nouveau terminal, il est vrai que le petit point négatif, à un moment donné, d'un tel projet, c'est qu'on allait construire un seul linéaire de quai sur le nouveau projet. Donc il a été réfléchi et discuté pour qu'au niveau de l'appel à projet lorsqu'il a été lancé on propose à la fois un linéaire de quai sur le terminal actuel, c'est-à-dire la possibilité d'utiliser 200 mètres de linéaire de quai sur le terminal de Jarry pour notamment faire le transfert entre les navires mères qui vont aller sur le nouveau terminal et les navires feeders de plus petite dimension, par petite dimension on parle de 1 800 EVP, voire peut-être des navires qu'on a déjà aujourd'hui et qui vont peut-être devenir des navires feeders qui utiliseront le terminal actuel. Donc ces éléments ont été intégrés pour pouvoir mettre à disposition deux linéaires de quai dans le fonctionnement.

Pour ce qui est de l'emploi ça a été une des premières préoccupations également, notamment au niveau de la partie travaux qui est la plus proche puisque on imagine que si tout se passe bien, de 2013 jusqu'à l'horizon 2016, à peu près trois années de travaux, d'essayer au maximum d'avoir un impact sur l'emploi local. On a commencé à recenser, notamment avec le service ingénierie qui va être chargé de suivre les travaux, quels types de métiers on allait avoir besoin, et sur quelle période et en quel nombre. A partir de là on a commencé à avoir des premiers échanges avec Pôle Emploi pour savoir quelles étaient les compétences locales qui existaient dans ce domaine pour après mettre en place, si les compétences ne sont pas suffisantes, un plan de formation pour adapter les compétences locales avec les besoins qu'on va avoir au niveau de la période de travaux, sachant qu'il y a certains domaines sur lesquels il sera un peu plus difficile de capter de l'emploi, notamment uniquement sur les opérations de dragage qui aujourd'hui sont gérées par des grandes entreprises internationales mais surtout concentrées notamment sur la Hollande où là il sera difficile d'intégrer le personnel embarqué pour ces opérations de dragage. Mais pour tout le reste on essaie de trouver le maximum de possibilités pour qu'on ait des répercussions sur l'emploi local.

Cet exercice sera également réalisé, mais dans une deuxième étape, pour les métiers au niveau de l'exploitation du terminal, sur un horizon un peu plus tardif, mi-2016, donc on a un peu de temps pour s'organiser et renouveler ce type d'opération avec Pôle Emploi, dont on

## **PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE**

attend un retour. L'exercice est loin d'être terminé, surtout pour courant 2012 s'il faut lancer un plan de formation, discuter avec la Région pour le lancer et être prêts à temps.

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

Une autre série de questions.

### **M. CAYARCY :**

Pour moi c'est une question fondamentale, déjà je rends hommage quand même à ces équipes qui travaillent énormément, hommage à leur travail et à leur honnêteté dans ce travail-là, mais je constate que le public n'est pas nombreux, je pensais trouver un public supérieur à celui de Gosier, pourquoi je n'en sais rien. Mais je constate qu'il y a deux équipes, d'ailleurs M. Martens a bien fait la remarque que c'est un Guadeloupéen qui avait la charge de je ne sais pas quoi en Guadeloupe et que c'est un Métropolitain qui est venu le remplacer et qu'en Martinique on lui a foutu des coups de pieds aux fesses. Donc Martinique et Guadeloupe ne sont pas des ennemies M. Martens, vous avez employé un mot qu'il est dommage, ce ne sont pas des ennemies.

Ceci dit pourquoi les Guadeloupéens ne s'intéressent pas à ce projet ? Je me pose la question et je vous pose la question aussi.

Il y a plusieurs formes de racisme, le racisme violent, le racisme violent physique, du genre vous connaissez qui, le racisme verbal genre Hortefeux, et puis il y a le racisme silencieux ; et moi quand j'ai quelque chose à dire je ne me cache pas et je le dis. Je vois dans ces deux bureaux, ce bureau là dont j'aurais souhaité qu'il représente la composition ethnique de la Guadeloupe. Ma question est est-ce que le Port Autonome ne ferait pas un racisme silencieux ? Voilà ma question fondamentale.

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

Merci M. CAYARCY, je vous ai dit qu'il faudrait revenir à plus de mesure, il y a des mots qui n'ont pas leur place là. Nous sommes sur un projet d'une entreprise, je le rappelle, c'est le projet d'une entreprise, il ne s'agit pas de faire la critique de cette entreprise qui par ailleurs est saine, c'est un projet qu'elle présente à la population sur la base d'une loi et de règlements, il appartient à la population de poser des questions mais ne mettons pas des mots qui n'ont pas leur place là.

Une deuxième question.

### **JEAN-PHILIPPE CÉSAIRE, JE SUIS CITOYEN :**

Vous avez dans la présentation de ce projet, indiqué que s'il n'y avait pas de client il n'y aurait pas de construction de l'extension du port. Vu que vous avez fixé le début des travaux à 2013, quelle est la deadline, la date limite que vous vous donnez pour les négociations avec le client afin de savoir si ce projet aura effectivement lieu ?

### **M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :**

C'est une autre bonne question, je vais même l'approfondir plus que ça. Qu'est-ce qui se passe si au bout du compte on n'a pas de client, on n'a pas de projet, est-ce qu'on a un plan B ? On est des gens pragmatiques, on a un plan B. Je suis obligé de le dire, on ne s'en est pas caché auprès d'un certain nombre de décideurs, c'est même d'ailleurs l'existence qu'on ait une solution de remplacement qui a fait que les pouvoirs politiques nous ont laissé avancer

parce que finalement on a quand même une solution de remplacement. On peut, en dépensant beaucoup d'argent pour ce que c'est, encore aller creuser à la petite cuillère au pied de nos quais à Jarry sur 285 mètres, vous voyez on est très précis par qu'on l'a étudié, encore aller gagner entre 50 cm et un mètre, ça va nous coûter 30 à 40 millions d'euros, c'est beaucoup d'argent pour un mètre et ça nous permettrait sûrement d'accueillir la prochaine génération de bateaux pour desservir la Guadeloupe, peut-être passer de 2 000 à 3 000 boîtes, mais ces 30 ou 40 millions d'euros, qui sont déjà un investissement important nous permettent juste de ne pas reculer, ils nous permettent juste de continuer à fonctionner comme on fonctionne aujourd'hui avec l'Europe dans un fonctionnement que je considère comme étant insuffisant, ils ne nous permettent absolument pas d'accueillir les bateaux pour le transbordement, donc effectivement ce plan B est une demi bonne réponse parce qu'elle n'est valable que pour les dix prochaines années. Et dans dix ans il y aura un autre directeur de port qui viendra vous dire il y a dix ans vous avez creusé sur 80 cm de plus et vous avez gagné dix ans mais maintenant on ne peut plus, vous savez très bien qu'on ne peut pas aller creuser plus bas que les fondations des quais sinon, comme le disait tout à l'heure M. Kayarsi, les quais tombent, donc ça on ne le fait pas.

Donc on a pour une somme assez importante parce que 40 millions d'euros c'est une grosse somme pour le Port Autonome, la possibilité de regagner cinq à dix ans de fonctionnement normal, mais quelque part on ne règle pas le dossier et on passe à côté de l'opportunité de la création entre 2015 et 2020 de nouveaux marchés parce que en 2025 quand on sera de nouveau à avoir un client qui nous dira eh bien vos 11,80 de tirant d'eau ce n'est pas suffisant, il faut plus, il faudra faire un nouveau port, et ce nouveau port on ne pourra pas le payer avec un marché nouveau parce que le marché nouveau il sera passé puisque ça va se passer entre 2015 et 2020 ; donc il y a un plan B qui nous permet éventuellement de ne pas reculer mais il n'est pas bon, et il est tellement pas bon par rapport au plan A que pour l'instant on ne l'envisage pas.

Concernant la deadline, si aujourd'hui notre discussion avec CMA-CGM démarre parce que ce n'est pas décidé, se passe bien, dans six mois on signe avec eux. Si jamais on ne discute pas avec eux et qu'on relance, on relancera en septembre 2012 un deuxième appel à projet pour une décision début 2013 mais il n'y aura pas de troisième appel à projet. Si après le deuxième appel à projet ça ne marche toujours pas et qu'on est toujours sur une réponse négative du marché on fait le plan B.

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

Un dernier jeu de questions.

### **M. ATALLAH :**

Il y a deux phases dans ce projet et c'est vrai qu'il faut déjà réussir la première phase. Si cette première phase comme on peut l'espérer marche il y aura la deuxième phase, est-ce que le fait d'être obligé de travailler sur site vous avez déjà anticipé le problème pour que ça ne pénalise pas l'activité qui est engendrée par la première phase, c'est un élément important ? Et une petite question très personnelle, vous avez parlé de l'aide à la recherche au niveau de l'université, je verrais ça peut-être sur le site, c'est intéressant parce qu'on souffre beaucoup en Guadeloupe de ne pas avoir d'entreprises qui aient les reins assez solides pour aider la recherche et l'innovation, moi je suis président de la Commission Recherche et Innovation de l'Enseignement supérieur en Guadeloupe, à la Région, et c'est une question qui est

## **PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE**

intéressante parce que la recherche avec derrière l'innovation parce que faire de la recherche oui mais déboucher sur des résultats qui permettent de créer de l'emploi et de l'innovation c'est intéressant, et donc si vous pouvez en parler, juste un petit mot, merci.

### **M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :**

Sur la recherche et l'innovation mes collaborateurs vous donneront tous les détails parce qu'on travaille sur des thèses depuis deux-trois ans là-dessus on pourra vous dire qu'est-ce qu'on a financé et qu'est-ce qu'on va continuer à financer.

Sur la deuxième phase, qu'est-ce qui se passe si on rate, qu'est-ce qui se passe si ça marche ?

On espère que ça va marcher. Si ça marche, en dix-quinze ans, le nouveau port pourrait arriver à saturation, c'est à peu près le rythme sur lequel on a vérifié qu'on retrouverait assez de financement pour payer la deuxième phase. La deuxième phase coûte aussi 150 à 200 millions d'euros, à peu près la même taille que la phase actuelle. Donc vraiment, dans les meilleurs scénarios, le nouveau port en a pour dix à quinze ans pour absorber les éventuelles croissances très importantes qu'il pourrait y avoir sur ce marché, on est sur des scénarios très volontaristes, ça tombe bien puisque ce n'est pas avant dix-quinze ans qu'on aura, nous, la capacité financière de pouvoir éventuellement payer une deuxième phase, mais pour moi on est dans des scénarios qui sont quand même plus proche de la science-fiction que de la réalité, mais il faut regarder ce qui se passe si ça ne marche pas, et il faut regarder si ça marche trop bien ou très fort. Donc on a regardé, et effectivement on a pris des dispositions pour que la phase 2 puisse se réaliser avec la phase 1 en exploitation, on a pensé à ces éventuels éléments-là pour laisser le projet le plus propre possible à ceux qui dans vingt ans devront un jour dire on agrandit ou on n'agrandit pas.

Sur les thèses et la recherche on va vous dire ce qu'on fait après plus précisément.

### **MME SITA NARAYANAN, CHEF DE PROJET ENVIRONNEMENT DU PAG :**

On a, pour commencer, signé une convention avec l'université des Antilles et de la Guyane pour le financement de trois demi-thèses.

Le premier sujet qui a été retenu c'est sur la connaissance des cétagés en Guadeloupe et l'opportunité de la création d'un observatoire des mammifères marins en Guadeloupe, la thèse se déroule bien, elle va normalement être soutenue en début d'année prochaine.

Le deuxième sujet qui débute tout juste ce mois-ci c'est la modélisation hydro-sédimentaire du chenal côtier, le but c'est à terme d'avoir sur place en Guadeloupe un code de calcul opérationnel utilisable presque quotidiennement.

Il y a encore une demi-thèse à pourvoir, on a quelques propositions en attente d'être finalisées.

En ce qui concerne les stages on en a un certain nombre et dans des domaines très variés, ça va de la modélisation mathématique et informatique de la circulation de l'eau, à la connaissance de la mangrove, à la détection des polluants dans les sédiments, sur les cétagés également, la qualité de l'air, et les énergies renouvelables de la mer.

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

La toute dernière question.

### **CÉSAIRE JEAN-PHILIPPE :**

Vous avez dit que vous avez gelé les taxes en accord avec l'Etat sur dix ans, quelles garanties on a que cet engagement vous lie vraiment ?

### **M. LAURENT MARTENS, DIRECTEUR GENERAL DU PAG :**

On a des tarifs publics, les procédures nous obligent à passer en Conseil d'administration, il y a des administrateurs qui savent quelles sont les délibérations qui ont été prises, c'est un engagement politique, on est tenus par cet engagement. C'était un des aspects qui a fait que Mme Penchard a soutenu ou pas le projet, c'est marqué dans des courriers, moi je suis un fonctionnaire respectueux du droit et de la loi, on écrit au Port Autonome que pendant dix ans on n'augmentera pas les taxes au-delà d'un certain chiffre qui a été jugé très en-deçà de l'augmentation potentielle, c'est inscrit dans les textes, on va le faire ; sauf si les politiques prennent une autre décision mais à ce moment-là c'est eux qui auront changé d'avis, nous on applique les décisions prises par nos tutelles, on n'a pas le choix, c'est une règle donc on le fera. Et en plus c'est la bonne règle qu'il fallait prendre, c'est nous qui l'avons proposée, et c'est quand on a explicité ce point de vue aux politiques locaux et nationaux qu'entre autres ils ont été rassurés sur le fait que ce n'est pas le Guadeloupéen qui allait payer le projet.

Sur le développement durable, je ne connais pas beaucoup d'entreprises qui investissent un million d'euros en cinq ans sur cette activité qui finance des associations, qui finance de la recherche, ce n'est pas dans nos statuts, heureusement qu'un de nos ministères de tutelle c'est le ministère de l'Ecologie et du Développement Durable. Mais mettre un million d'euros en moins de cinq ans en Guadeloupe sur le développement durable pour les aspects maritimes puis effectivement nous sommes plutôt sur les aspects maritimes, je ne connais pas beaucoup d'entreprises au jour d'aujourd'hui qui font un tel investissement en Guadeloupe à ce niveau-là. Et bien évidemment pour nous c'est pour préparer des actions futures, quand on parle de mesures compensatoires au niveau du Grand Projet de Port, on a mis de l'argent non négligeable dans notre projet pour passer de projet d'étude à des actions, pour faire du concret, on a déjà commencé à faire du concret au niveau d'un certain nombre de nos projets mais au titre du projet et d'actions exemplaires on fera des actions positives sur l'environnement, et on en fera de nombreuses. L'objectif qu'on s'est fixé, et j'espère qu'on pourra le mesurer et le démontrer, c'est de dire que l'écologie du Petit-Cul-de-Sac Marin sera meilleure après notre projet qu'avant. La loi nous dit vous ne devez pas dégrader, nous on dit on ne va pas dégrader, on va améliorer l'écologie du Petit-Cul-de-Sac Marin. C'est un vrai objectif politique, on le mesurera par les engagements qu'on prendra en amont et puis on mettra en place les observatoires qui iront bien.

Ce n'est peut-être pas assez connu, on a peut-être l'image d'un port d'ingénieurs, de bétonneurs, de je ne sais pas trop quoi mais, ça c'était le passé, je n'ai de cesse de voir des choses qui dans les dix, quinze dernières années n'ont pas été réalisées comme on l'aurait réalisé maintenant, au moins dans mon entreprise, ça c'est très clair, mais on ne fait plus ça. Avant qu'on crée l'ISDI ils allaient où les déchets de Pointe-à-Pitre et des Aymes ? Dans les mangroves. Aujourd'hui on est en train de discuter avec l'Etat pour qu'il y ait des clauses dans les marchés publics qui imposent aux maîtres d'ouvrage de mettre leurs déchets dans les installations agréées. Pourquoi avant on ne pouvait pas le faire ? Parce qu'il n'y en avait pas. Il n'y avait pas d'installations agréées pour déchets inertes en Guadeloupe avant que le Port Autonome ait cette idée, le réalise et le confie à un opérateur privé. Je suis désolé, plus d'un million de tonnes sur Pointe-à-Pitre et Jarry et avant le Port Autonome personne ne s'était posé la question de savoir où ça allait aller, c'est des hectares et des hectares de mangrove qu'on a sauvé. Si ça ce n'est pas des actions de développement durable il faut me dire aujourd'hui qu'est-ce que c'est que le développement durable.

## **PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE**

Je voulais conclure là-dessus parce qu'on a beaucoup parlé de ça ce soir, c'est vraiment un sujet qui nous tient à cœur, on y travaille énormément et j'aimerais qu'on soit jugés comme étant crédibles sur ce sujet-là aussi.

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

Merci M. Martens, j'aimerais aller dans le même sens que ce que vous venez d'exposer tout de suite, à savoir que le Port Autonome souhaite organiser une Journée porte ouverte qui aura probablement lieu le 8 novembre.

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

On est en train de finaliser le programme de cette journée porte ouverte qui débutera le 8 novembre de 8h à 17h, avec des visites du plan d'eau sur le Papyrus. Nous avons de nombreuses inscriptions et nous en attendons encore d'autres de la part tant des scolaires que du public, les inscriptions c'est surtout pour la visite sur mer, sinon la journée porte ouverte se déroulera à partir du yacht club et sur le site du Port en particulier à Pointe-à-Pitre.

Je ne voudrais pas laisser partir M. CAYARCY sans lui lancer une invitation, je sais qu'il a été un peu frustré de trouver des bureaux vides, je l'invite à venir au Port, je me ferai un plaisir de lui faire rencontrer l'ensemble du personnel et il verra, contrairement à ce qu'il dit, qu'il n'y a pas que des Métropolitains au Port, il n'y a pas de ségrégation, nous sommes 150 employés au sein du Port, il y a peut-être 10 fonctionnaires métropolitains, tout le reste ce sont des Guadeloupéens. Le Conseil d'administration est composé de 26 membres, il n'y a que trois représentants de l'Etat dans ce Conseil d'administration, l'ensemble des représentants ce sont des Guadeloupéens, le Président du Conseil d'administration c'est un Guadeloupéen, et c'est lui qui donne le la pour tous les investissements au sein de l'établissement, toutes les phases et tous les investissements sont validés par des Guadeloupéens, si vous voulez que je vous cite tous les noms vous verrez que ce sont des Guadeloupéens qui dirigent cet établissement, donc je me ferai un plaisir de vous faire visiter l'établissement et rencontrer le personnel.

### **M. JEAN-CLAUDE DEGRAS, PRÉSIDENT DE LA CPDP :**

La réunion ce soir était fort intéressante. Il y a de nombreuses questions fort intéressantes qui ont été posées au maître d'ouvrage, aussi bien sur l'environnement, le trafic routier, le positionnement de Basse-Terre par rapport au projet global, les espèces végétales, animales, l'activité portuaire et l'aide à la recherche scientifique ; autant de sujets forts intéressants, je souligne que la soirée s'est relativement bien passée, on peut regretter qu'il n'y ait pas plus de monde d'ailleurs pour une ville comme Basse-Terre, par rapport au WTC où on était 150, à Pointe-à-Pitre on était plus de 60, mais enfin bon la qualité y était, la répartition aussi, c'est nécessaire parce que le maître d'ouvrage ne peut pas non plus s'endormir sur ses lauriers, il continue de toute façon à travailler, et je vous invite à aller sur ce site internet, à le consulter, et à nous écrire et poser des questions également, et surtout n'oubliez pas les cahiers d'acteurs si vous avez une réflexion personnelle à faire qui peut être appuyée par la Commission particulière du débat public.

Je vous remercie pour votre présence et vous souhaite une bonne soirée.