

Bilan du débat public

sur l'extension du Port de Jarry
Guadeloupe

du 5 octobre 2011 au 31 janvier 2012

dressé par le Président
de la commission nationale
du débat public

Saisie le 25 mars 2011 par le directeur général du Port Autonome de la Guadeloupe (PAG) et vu la lettre en date du 29 mars 2011 du directeur général des infrastructures et de la mer au directeur général du Port autonome de Guadeloupe, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé, le 6 avril suivant, d'organiser elle-même un débat public sur le projet d'extension du port de Jarry dont elle confiera l'animation à une commission particulière (CPDP).

Elle a considéré que le projet, en visant à maintenir le Port Autonome de la Guadeloupe au rang des ports de premier ordre dans la région Caraïbe par la réalisation d'un hub de transbordement de conteneurs, revêt un caractère d'intérêt national ; elle a parallèlement jugé d'une part que les enjeux socio-économiques du projet sont importants en raison de l'augmentation de l'activité portuaire qu'il entraîne et du nombre d'emplois créés et d'autre part que les impacts du projet sur l'environnement, notamment sur le milieu marin, sont significatifs.

Le 4 mai, elle a nommé M. Jean-Claude Degras président de la CPDP puis, le 8 juin, les membres de cette dernière : Mme Marie-Laure Blonbou, M. Moïse Flessel, Mme Myriam Lubino-Bissainte et M. Jacques Portecop.

Le 7 septembre, elle a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public dont elle a arrêté les dates (du 5 octobre 2011 au 31 janvier 2012) et approuvé les modalités d'organisation.

Ce débat prend toute son importance au regard du projet de loi portant réforme des ports d'outre-mer présenté le 19 octobre 2011 en conseil des ministres visant notamment à développer une stratégie de long terme des ports ultramarins.

Les caractéristiques du projet

Afin d'accueillir des navires de 300 m de longueur, 40 m de largeur et 14 m de tirant d'eau, soit des porte-conteneurs d'environ 6500 EVP¹, contre 2500 actuellement, il est envisagé d'aménager une plate-forme au sud de l'actuel terminal à conteneurs du port de Jarry, qui permet actuellement l'accueil de navires de 11,5 m de tirant d'eau, mettant à profit l'existence d'un haut-fond et permettant de limiter les remblais nécessaires à la construction des terre-pleins.

Cet aménagement se présente sous la forme d'un quai de 350 m de longueur dragué à 15 m de profondeur et la construction de 19 à 25 ha de terre-pleins. Le bassin d'évitage² sera agrandi et le chenal dragué à une profondeur de 15,50 m. La Guadeloupe serait ainsi, sur la partie Est de la Caraïbe, le seul port offrant un tel tirant d'eau. Construit en classe D³, ce quai assurera la continuité d'exploitation même en cas de séisme majeur afin de garantir les approvisionnements de la Guadeloupe.

Le Port Autonome de la Guadeloupe maître d'ouvrage, a présenté au débat trois hypothèses d'extension qui diffèrent par l'angle formé entre le futur quai et le terminal à conteneurs actuel.

- Une version de base : 350 mètres de quai, 25 hectares de terre-plein, extensible à 700 m et 40 hectares ;
- Une première variante : 350 mètres de quai, 21 hectares de terre-plein, extensible à 900 m et 44 hectares ;
- Une seconde variante : 350 mètres de quai, 19 hectares de terre-plein, extensible à 980 m de quai en double face et 24 hectares.

1 - EVP (équivalent vingt pieds) : unité utilisée pour définir la capacité des navires porte-conteneurs (nombre de cellules pouvant accueillir des conteneurs d'environ 6 m de longueur) et pour dénombrer les trafics de conteneurs d'un port

2 - Plan d'eau permettant à un navire de tourner.

3 - Le département de la Guadeloupe est classé en zone de sismicité forte (décret du 22 octobre 2010 portant délimitation des zones de sismicité du territoire français).

L'hypothèse éventuellement retenue dépendra du type d'activité que souhaitera développer le futur opérateur.

Le projet offrira une capacité de 540 000 EVP qui viendra s'ajouter aux 300 000 EVP du terminal actuel. La capacité maximale serait ainsi triplée.

Le coût du projet est évalué à 235 M€ (valeur 2009) dont 160 M€ pour les infrastructures à la charge du PAG et 75M€ supportés par l'opérateur pour les superstructures et les outillages. Le montage financier relatif aux investissements en infrastructures prévoit un autofinancement par le PAG (70%) et des subventions de l'Europe, de l'Etat et de la Région à hauteur de 30%. Les travaux⁴, y compris ceux du concessionnaire, devraient débiter mi-2013 pour une mise en exploitation au second semestre 2016.

Un débat didactique

De nombreuses explications à propos de l'activité du Port

De nombreuses questions posées par l'assistance témoignent d'une certaine méconnaissance de l'activité de transbordement. Les explications fournies par les responsables du Port ont permis à tous de mieux connaître les problématiques auxquelles celui-ci doit répondre, les caractéristiques et les modalités du trafic maritime de marchandises, les modalités de fonctionnement d'un port de transbordement et ses objectifs de rentabilité, les enjeux régionaux et internationaux, la concurrence entre les divers ports de la zone Caraïbe, les attentes et les stratégies des opérateurs ainsi que leurs relations avec le PAG, Il est vrai que la réussite de ce projet dépend d'une alchimie complexe entre divers facteurs, dont certains sont d'ailleurs difficilement prévisibles, comme par exemple l'évolution de la situation économique mondiale dans les prochaines années. Mais il n'est pas non plus moins vrai que cette réussite dépend aussi largement de la volonté de l'Etat comme de l'engagement des acteurs politiques départementaux et régionaux, ce qu'ont maintes fois rappelé les représentants du Port.

Un tour d'horizon presque complet des caractéristiques du projet

Le débat a également permis de faire le tour des questions que peut poser un projet de cette nature et de ses conséquences éventuelles. On s'est penché sur les techniques de dragage et d'immersion⁵; la composition et la qualité des matériaux récupérés ainsi que leurs conséquences sur l'environnement - avant tout marin -, liées à leur gestion; l'évolution de la courantologie, les effets de la houle ou du vent, les risques sismiques et de tsunami, ... On n'a pas oublié d'aborder les questions d'emploi, de coût et de financement du projet, de sécurité, de conditions de travail, des éventuelles mesures de compensation et de leur suivi dans le temps, de l'interface ville/port, ou encore de l'incidence du projet sur la circulation routière locale. On s'est aussi, très fréquemment, montré friand d'informations sur les conséquences de cette extension sur l'activité économique locale (que certains redoutent), le niveau de vie des guadeloupéens, l'avenir de Basse-Terre ou de certains projets comme celui de port nautique de Port-Louis à Grande Terre, les effets sur les autres ports de l'archipel, l'activité liée aux croisières et plus largement sur la place et l'avenir du département au sein de la zone Caraïbe.

Mais si l'on écrit que le tour d'horizon a été « presque » complet, ceci tient à une caractéristique particulière de ce débat. Alors que dans chaque débat, le public discute des variantes proposées par le maître d'ouvrage, tel ne fut pas ici le cas. Ce qui nous conduit à penser que le projet a davantage servi de vecteur à des échanges sur la collectivité guadeloupéenne qu'à préciser les caractéristiques du terminal envisagé, ce qu'auraient pu en partie souhaiter les représentants du PAG.

L'objet du bilan ne peut être d'entrer dans le détail de l'ensemble des questions abordées. Pour ce faire, le lecteur peut utilement se reporter à l'excellent compte rendu établi par la CPDP. Cependant, certaines d'entre elles méritent que l'on s'y arrête en raison de l'insistance avec laquelle l'assistance est y revenue.

4 - Prévus en neuf étapes

5 - Le « clapage »

Un pari pour le Port et pour la Guadeloupe

Ce projet paraît constituer un pari. Il procède du constat suivant : d'une part, pour les armateurs, l'insuffisance de fret à transporter les dissuade d'ouvrir des lignes maritimes vers de nouvelles destinations ; d'autre part, les producteurs et exportateurs potentiels guadeloupéens affirment qu'il leur est impossible de produire davantage en raison de l'absence de lignes adaptées. La situation semble donc bloquée. C'est pourquoi le Port justifie son projet en assurant que l'ouverture de nouvelles lignes qu'entraînerait la création du hub offrirait à la Guadeloupe de nouveaux débouchés à l'exportation⁶.

En réalité, le pari est double : il s'agit pour le Port d'être en mesure de développer son projet dans une situation de crise et de concurrence exacerbée au sein de la zone Caraïbe et pour la Guadeloupe de trouver de nouveaux débouchés à une production dimensionnée aujourd'hui avant tout pour la consommation locale ou se situant, comme il l'est dit, sur des marchés de niche. Ceci explique que de nombreux échanges ont été consacrés à ce double enjeu, faisant écho à la question d'un intervenant à Trois Rivières «est ce que ce n'est pas un peu risqué de parier sur un projet aussi ambitieux ? Et est-ce que c'est vraiment quelque chose qui répond aux besoins de la Guadeloupe... ? ».

Est-il opportun de se lancer dans un tel pari ?

Du côté du Port, la réponse est évidente

L'augmentation de la taille des navires et l'ouverture prochaine (fin 2014-début 2015) de nouvelles écluses sur le canal de Panama adaptées à leur trafic se traduiront par une massification des flux dans la zone Caraïbe et un développement du transbordement visant à une desserte plus économique de cette région. Des « navires mères », de grande capacité, y feront escale pour décharger et recharger de grandes quantités de conteneurs. Ces conteneurs seront repris par des navires de taille plus modestes (les *feeders*) qui desserviront différents ensembles de ports de la région.

Le port de Jarry Baie-Mahault ne peut aujourd'hui, en raison de ses caractéristiques, accueillir les navires « mères ». En conséquence, en l'absence de son extension, la Guadeloupe serait *feederisée* (c'est-à-dire alimentée par ces navires de taille plus modeste) et incapable de capter une partie du développement de l'activité de transbordement, ce que le Port souhaite éviter. L'objectif que le PAG se propose d'atteindre est en effet de capter à l'horizon 2020 à peu près 5% du trafic de transbordement qui, selon ses estimations, représentera de 8 à 10 millions d'EVP.

L'extension des infrastructures portuaires, facilitant la création d'un *hub*, permettrait une hausse des activités liées au trafic de transbordement⁷, une croissance de l'activité de manutention et donc des emplois portuaires, une desserte régulière et performante de / vers l'Europe ainsi que d'autres régions du monde. S'ajouteraient à ces retombées positives des gains de productivité permettant une réduction du coût de la desserte et un maillage maritime mettant la Guadeloupe en contact avec de nombreux pays de la région Caraïbe et de l'Amérique du Sud.

La maîtrise du coût des marchandises importées permise par le développement du trafic de transbordement bénéficierait directement à l'économie guadeloupéenne. Les importations n'auraient plus à supporter le coût d'acheminement à vide des conteneurs à destination de l'Europe en fret retour. Le projet pourrait en outre, selon le PAG, contribuer au développement de filières, déjà présentes ou en devenir, telles que l'agroalimentaire, les biens d'équipement et biens intermédiaires, l'industrie pharmaceutique locale, l'énergie avec le photovoltaïque et la valorisation des déchets et ouvrir des opportunités à l'exportation

6 - Cf. à ce sujet l'intéressante intervention, le 14 décembre, d'un économiste, membre du laboratoire d'économie appliquée au développement.

7 - Pour des flux conteneurisés, le transbordement consiste à transférer un conteneur d'un navire à un autre.

Ainsi que le dit son directeur à Petit-Bourg, « si on ne fait rien, on va rater un train de modernisation, et ce train de modernisation c'est beaucoup de richesses, beaucoup d'emplois ». Selon le Port, l'abandon du projet ferait perdre à la Guadeloupe 50 millions € par an ; ce serait donc, assure-t-il dans le film de présentation du projet, « une catastrophe pour l'économie locale ».

Du côté de l'assistance, les avis sont plus partagés

Elus et représentants du monde économique (on regrette d'ailleurs que ces derniers n'aient pas été plus nombreux à s'exprimer) adhèrent aux arguments présentés par le PAG. Pour le maire de Pointe-à-Pitre, le projet présente pour la Guadeloupe un intérêt « considérable » en termes de développement économique, sentiment partagé, entre autres, par celui de Morne-à-l'Eau. Le Conseil régional, par la voix du président de la commission des affaires économiques, apporte pour la même raison son soutien au projet. Il en va de même, par exemple, pour la ville des Abymes, en particulier au regard de sa décision de création d'un pôle logistique. Les défenseurs du projet, dont font partie les dockers, jugent qu'il est impératif de ne pas perdre de temps et d'ouvrir la Guadeloupe sur le reste de monde bien plus qu'elle ne l'est actuellement.

Mais d'autres interventions comme des questions ou avis déposés sur le site Internet de la CPDP ne font pas état du même enthousiasme. On se demande si la situation de crise mondiale et la fragilité économique guadeloupéenne ne risquent pas d'obérer le lancement d'un projet jugé par certains disproportionné par rapport à la taille de l'île et de ses possibilités. Préoccupé par la cherté de la vie, on craint la menace d'une baisse des parts de marché des produits locaux liée au renforcement du tout import de la part de la grande distribution ; pour une partie de l'assistance, pensant que leur département est insuffisamment armé pour produire, exporter et lutter contre la concurrence, un développement endogène constitue donc, semble-t-il, une réponse plus adaptée aux problèmes rencontrés (notamment un taux de chômage élevé).

Ce qui conduit un intervenant à se demander si le projet n'est pas « démesuré par rapport à l'étroitesse de notre pays », faisant écho à la question posée par un habitant de Sainte-Rose : « nous allons exporter quoi à partir de ce port puisque nous n'arrivons même pas à exporter à partir de celui que nous avons ? »

De l'avis de spécialistes invités à s'exprimer dans le cadre de ce débat, des solutions aptes à répondre aux souhaits des premiers et à dépasser les craintes des seconds ne sont pas hors de portée : il convient « d'édifier un statut pour la production locale »⁸ et faire en sorte qu'elle soit au cœur des enjeux du consommateur guadeloupéen ; de continuer à négocier le passage d'une société de plantations jusqu'aux années 60 à une forme de reconversion économique autour d'un certain nombre d'axes tels le tourisme, les services, l'industrie de transformation ; de développer une « agressivité entrepreneuriale » face à la concurrence. Il est regrettable que ces propositions n'aient pas donné lieu à réactions de la part de l'assistance.

En réalité, la réponse à ces différentes questions n'est pas, de loin, du ressort exclusif du maître d'ouvrage. Elle relève plus largement de la vision que les élus peuvent avoir du développement à venir de leurs territoires, du lien à établir entre le tissu local et l'activité portuaire et de la valorisation des effets indirects de cette dernière, autant d'éléments d'ailleurs pris en compte par le schéma d'aménagement régional (SAR).⁹

Cependant, il apparaît progressivement au fil du débat que la nécessité de saisir l'opportunité qu'offrirait un tel projet (ne lit-on pas dans l'avis n°5 : « pour une fois qu'un projet donne à la Guadeloupe un angle d'ouverture international, économique, social et politique, on aurait tort de s'en priver » ?) semble l'emporter quelque peu sur les réticences liées aux possibles effets sur les milieux naturels terrestres et maritimes.

8 - Largement présentée quant à elle par un enseignant chercheur lors de la réunion tenue à Saint-Claude.

9 - Qui, à travers le schéma de mise en valeur de la mer, soutient la modernisation du port tout en rappelant les prescriptions et obligations en matière d'environnement qui s'y attachent.

Je recour à dessein au mot « réticences » et non à celui d' « oppositions », car au total on ne retire pas de ce débat le sentiment que le projet se heurte à une ferme résistance ou crée de vives controverses ; mais pour autant, il serait regrettable que la collectivité guadeloupéenne lui apporte son adhésion plus par défaut que par conviction.

Les atteintes à l'environnement insulaire et les questions de sécurité

On a évidemment parlé d'environnement ; mais plus pour faire état d'inquiétudes que pour proposer. Le PAG, qui a dressé un état initial de l'environnement, a repéré deux impacts principaux liés pour le premier au remblai nécessité par l'édification du nouveau terminal, pour le second au dragage au niveau du passage de l'îlet à Cochons nécessaire à l'accès des nouveaux navires. Il pourrait en conséquence être porté atteinte à des zones coralliennes (le Port estime qu'environ 50 ou 100 m² de corail seront détruits)¹⁰ et à des herbiers (au niveau du Banc Provençal) présentant un intérêt particulier.

D'où de très nombreuses questions relatives aux modalités de dragage, à la gestion des matériaux ainsi récupérés (représentant environ 5 millions de m³, dont environ 2 à 2,5 millions serviront à la réalisation des terre-pleins du terminal, sachant, ainsi que le PAG le rappelle maintes fois, que les sédiments dragués ne sont nullement pollués), au choix des sites d'immersion des matériaux non utilisés, aux mesures compensatoires envisagées ; d'autres problèmes n'ont pas pour autant été oubliés : les émissions de gaz à effet de serre et la circulation des poids-lourds pendant le chantier, les conséquences sur les plages et les bords de mer,...

Le maître d'ouvrage s'est efforcé de mettre en lumière l'attention qu'il porte à ces questions : si les mesures de compensation ne seront précisément définies qu'à l'issue de l'étude d'impact, il a d'ores et déjà travaillé notamment sur des hypothèses de déplacement de récifs ou d'herbiers, de bouturage et d'élevage d'herbiers et de coraux, de création de récifs artificiels, de replantations de mangrove¹¹ sur Jarry en partenariat avec l'Office National des Forêts et le Conservatoire du littoral. Parallèlement, il étudie quelles seraient les conséquences d'une houle cyclonique, les sites de clapage à privilégier, les modalités de gestion d'une partie des matériaux de dragage au sein de sites de stockage de déchets inertes, ... L'utilisation de dragues aspiratrices et d'écrans anti-turbidité est évoquée pour répondre aux soucis exprimés en matière de qualité des eaux. Autant de précisions qui ne vont pas semble-t-il jusqu'à répondre pleinement aux inquiétudes du Comité régional des pêches.

Quant aux craintes fréquemment exprimés face au risque sismique, le Port affirme que le projet est étudié pour résister à des séismes majeurs comme il tient compte d'une éventuelle élévation du niveau de la mer liée au réchauffement climatique. En termes de sécurité maritime, problème parfois soulevé par l'assistance, un chenal plus large et le recours systématique au pilotage des navires devraient sécuriser la navigation pour éviter les accidents¹². Le Port précise également que le projet ne consiste pas à favoriser l'accueil de tankers, ce que certains redoutaient.

Mais ces explications n'empêchent pas qu'une intervenante, à Sainte-Rose, exprime par exemple de fortes inquiétudes : « Au point de vue environnemental, pour moi c'est un massacre de voir tous ces petits îlets, l'îlet Cochons, l'îlet Boissard, pour nous ça représente quand même un patrimoine assez important et de voir tout cela massacré pour un port, je ne sais pas, pardonnez-moi mais je ne vois vraiment pas pourquoi on va sacrifier ces îles-là ». Lors de cette même réunion, le Port se voit en outre critiqué pour avoir présenté des « propositions qui ne sont pas à la hauteur des attentes des Guadeloupéens en termes de protection de l'environnement ».

10 - « Ce sont moins de 5% de la couverture corallienne autour de l'îlet qui sont concernés » (une représentante du PAG).

11 - Sachant que le PAG affirme « on ne va absolument pas toucher à de la mangrove existante ».

12 - Sachant que le projet ne suscitera pas une explosion du trafic. En matière de marchandises, le port accueille actuellement 22 navires (dont 6 porte-conteneurs) par semaine. Les simulations de trafic établissent que, théoriquement, il recevra 30 navires par semaine (dont 14 porte-conteneurs).

Si le PAG « est persuadé que son projet a des impacts faibles sur l'environnement, que ces impacts sont contrôlables et qu'ils peuvent être compensés », ira-t-il jusqu'à entendre le directeur de l'environnement au Conseil régional de Guadeloupe qui souhaite bien évidemment le respect des obligations réglementaires mais en attend plus, « en ce début de 21ème siècle de la part d'une entreprise de l'importance qui est celle du Port » ? Principe de précaution oblige pour nombre d'intervenants.

Les questions sociales

Outre ce qu'il a déjà été donné de mentionner à ce propos lorsque le public donne son sentiment sur la pertinence du projet, l'attention s'est également focalisée sur ce que le projet pourrait apporter à la collectivité guadeloupéenne. Ainsi, de nombreux échanges ont concerné la question des emplois potentiellement créés par le projet (leur nombre et leur attribution aux guadeloupéens), la formation professionnelle, le climat social sur la partie portuaire, la contribution du Port au développement territorial et l'effet du projet sur la place de la Guadeloupe par rapport à ses concurrents, au premier rang desquels l'assistance range l'île de La Martinique qui de son côté lance l'extension du terminal de Pointe-des-Grives. Et quand un intervenant demande aux représentants du PAG « Que comptez-vous donner au peuple guadeloupéen, aux gens qui se battent pour ce pays ? », c'est guidé par le souci de voir ses concitoyens bénéficier de retombées positives derrière lequel se profile la crainte de leur accaparement par des groupes privés.

Lorsqu'un membre de l'union des chefs d'entreprises de la Guadeloupe doute que le projet puisse générer des emplois endogènes, le PAG rétorque que 95% des employés sont guadeloupéens, ce qui montre clairement qu'il est ouvert au recrutement local. Tel serait de toute évidence le cas pour la phase de chantier dont le maître d'ouvrage estime qu'elle nécessitera 850 emplois dont 350 directs ; au delà, il estime que l'activité induite par le nouveau terminal permettrait de créer 500 emplois supplémentaires dont 200 directs (évaluation opérée sur la base de ratios établis à l'échelle nationale, à savoir 1 emploi direct pour 2000 conteneurs manutentionnés par an).

Ces estimations suffiront-elles à convaincre un intervenant à Basse-Terre pour lequel « ce port-là ne va pas créer d'emplois, c'est une vision de l'esprit... 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 » ? Afin de faire litière d'accusations d'accaparement de la richesse créée et de répondre à ceux qui jugent que la recherche de rentabilité est le seul ressort du projet, le maître d'ouvrage rappelle qu'il redistribue entre 85 et 90% de son chiffre d'affaires à l'économie locale, soit aujourd'hui l'équivalent de 30 millions €. Quant à la concurrence avec La Martinique, l'évolution prochaine du PAG et du Port de la Martinique vers le même statut de Grand Port Maritime (GPM) devrait permettre d'atténuer les tensions actuelles en ouvrant, sous l'impulsion de l'Etat, des perspectives de collaboration que les responsables du port de Jarry espèrent fructueuse. La création début décembre 2011 d'un Comité de liaison interportuaire Antilles-Guyane constitue, dans cette voie, un premier pas encourageant.

Un autre sujet d'importance : la pêche

« Il faut penser aux marins-pêcheurs qui ont des casiers, des filets, qui sont sur beaucoup de zones du Sud à l'Est » ; ne pourrait-on pas dès lors immerger plus loin les sédiments récupérés demande-t-on au Port ? Non répond celui-ci, « le but étant d'aller suffisamment loin pour qu'il n'y ait pas d'impact pour les pêcheurs et pour l'environnement et une fois qu'on est suffisamment loin, ça ne sert à rien d'aller au delà parce que le coût des travaux explose ». Au sujet du changement du tracé du chenal, qui inquiète ces professionnels, le PAG rappelle qu'il travaille depuis environ deux ans avec le Comité des pêches auquel il a confié une étude intéressant le Petit-Cul-de-Sac Marin afin de déterminer le nombre de pêcheurs concernés par le nouveau chenal et les types de pêches pratiquées dans la zone. En fonction des résultats, et en concertation avec ce Comité, des solutions pourront être envisagées, des mesures d'accompagnement décidées. Sans aucun doute, au cas où il serait donné suite au projet, la concertation avec ce secteur professionnel s'avèrera cruciale.

Le financement

Comme dans tous les débats récents, l'assistance, inquiète de la crise et fort sensible à la situation financière et budgétaire nationale, se montre attentive aux conditions dans lesquelles ce projet serait financé.

Ses modalités

Le PAG partagera le poids du financement du projet et des risques avec un opérateur (ou groupe-ment d'opérateurs) privé. A cette fin, un appel à projets a été lancé en vue de sélectionner un concessionnaire intéressé à l'exploitation du futur terminal, auquel il était demandé de s'engager sur un trafic minimum de 200 000 EVP de transbordement sur la première année avec une évolution de trafic de 5% par an et d'investir 75M€ en superstructures et outillages. Le coût des infrastructures (160 M€ valeur 2009) serait pris en charge par le Port sur la base du montage financier suivant : d'une part un autofinancement par le PAG (70 % - dont 15% d'apport en fonds propres et le solde par emprunt) et d'autre part le recours à des subventions de l'Europe, de l'Etat et de la Région (30%).

Un problème crucial : trouver l'opérateur

Pouvoir lancer cette opération dépend d'un facteur crucial : il faut trouver un opérateur, d'une part pour financer le projet, d'autre part car il incombe au futur exploitant¹³ de définir la stratégie en vue de capter le trafic espéré. Cette question donne lieu à de nombreuses interventions, souvent suscitées par les échos que la presse locale a consacrés à la démarche du PAG, et à de longues réponses des représentants des autorités portuaires, dont on sent bien qu'elles sont vivement préoccupées. L'appel à projets évoqué ci-dessus est arrivé à terme le 15 septembre 2011. Mais un seul opérateur, la CMA-CGM, y a répondu, en raison, pense le Port, de la crise financière actuelle. L'analyse de ses propositions est en cours. Si les discussions entre les deux partenaires ne permettent pas d'aboutir à un résultat positif, deux solutions sont envisagées par le PAG: soit l'adoption d'« un plan B », soit le lancement d'un nouvel appel à projets. La solution de repli, le « plan B », consisterait à réduire nettement les travaux envisagés tout en permettant d'optimiser les installations actuelles. Ceci représenterait néanmoins un coût élevé¹⁴, une perte de temps fort préjudiciable vis-à-vis de la concurrence et l'obligation, dans 10 ou 15 ans, de prévoir à nouveau l'extension du port, pour un coût sans doute accru puisque ce « Plan B » permettrait simplement au Port de continuer à fonctionner comme actuellement, sans plus. C'est pourquoi il semble prévisible qu'en cas d'échec de cet appel à projets, le PAG s'oriente vers le lancement d'un second (dont on pourrait penser, à écouter le responsable du projet, qu'il induise une adaptation du projet en revoyant à la baisse la surface de terre-plein initialement envisagée -passer à 10 hectares ?- afin de tenir compte de la «frilosité ambiante» et des perspectives des opérateurs).

En ce sens, le débat public s'avère de la plus haute importance pour éclairer le maître d'ouvrage sur les attentes de La Guadeloupe et l'aider, en conséquence, dans ses discussions avec l'opérateur dont on peut présumer qu'elles connaissent certaines tensions: peut-on accepter, se demandent en effet les représentants du PAG lors du débat, que la CMA-CGM fasse actuellement des transbordements à Trinidad ou en République Dominicaine alors qu'elle n'en fait presque pas en Martinique et « un tout petit peu » en Guadeloupe ? Le fait de ne disposer que d'une proposition s'explique-t-il par des pressions exercées sur les autres opérateurs ? Et d'ajouter que « le Port Autonome considère l'offre de CMA-CGM comme mauvaise, pas bonne, pas satisfaisante ». L'est-elle pour le moment afin de faire monter les enchères ? L'avenir le dira.

13 - Qui sera lié au Port par un contrat de trente-cinq ans.

14 - Estimé par le Port entre 30 et 40 millions €.

Quel bilan tirer de ce débat ?

Un bon débat

La Commission nationale tient à féliciter la CPDP et son président pour la conduite et l'animation de ce débat. Cela mérite d'être souligné puisqu'il s'agissait du premier débat public ouvert à tous organisé sous la responsabilité de personnalités neutres dans ce département et cette région d'outre-mer.

Les vingt réunions publiques se sont déroulées dans une ambiance attentive et cordiale. Les 800 participants ont posé des questions pertinentes, auxquelles les représentants du maître d'ouvrage, qui ont manifesté une grande capacité d'écoute, se sont efforcés de faire preuve de pédagogie en répondant clairement aux nombreuses interventions. La diversité des problèmes abordés, certains relativement techniques, a permis à l'assistance à la fois de s'informer, et de s'exprimer largement sur les sujets qui lui tiennent à cœur, à savoir notamment la sauvegarde de l'environnement et les conséquences économiques du projet.

Un débat excédant amplement les seules caractéristiques du projet

On a parlé évidemment des caractéristiques du projet, de ses modalités de réalisation, de son coût. Ce qui n'a pas empêché, dans la veine des préoccupations évoquées ci-dessus, d'évoquer des questions plus générales sur le développement de la Guadeloupe, de sa place dans l'ensemble des Caraïbes et de sa position sur des marchés Amérique du Sud et de la côte Est des Etats-Unis, de l'avenir des jeunes frappés par un taux de chômage élevé, des difficultés rencontrées par les productions locales, de l'emploi et de la formation professionnelle, du climat social sur la partie portuaire, du schéma d'aménagement régional¹⁵, de la nécessaire mobilisation des acteurs économiques...

En témoignent aussi les échanges, tout au long du débat, sur la question de l'opérateur, le rôle de la CMA-CGM, le financement du projet, les éventuelles retombées de la future extension - concurrente selon l'assistance - du terminal de transbordement de Martinique, les conséquences d'un abandon du projet,... En témoignent également les espoirs, ou les attentes, qu'expriment divers participants sur l'activité portuaire susceptible de se développer sur Basse Terre ou à Marie Galante (à Folle Anse).

Des engagements pris par le Port

Les représentants du maître d'ouvrage ont pris de nombreux engagements en cours de débat. C'est en particulier le cas en matière de protection de l'environnement (trouver des sites d'immersion adéquats au vu des inquiétudes qui se sont fait jour, mettre en œuvre des mesures compensatoires dont il reste à déterminer les modalités, ...), et dans le domaine économique (contribuer, en collaboration avec la Région, au lancement d'un plan de formation destiné à favoriser l'emploi local, travailler avec les socioprofessionnels afin d'identifier les filières et les produits susceptibles de bénéficier des opportunités ouvertes par l'apparition de nouvelles lignes maritimes,...). C'est aussi le cas vis-à-vis du secteur de la pêche, en tirant toutes les conséquences des études en cours, par exemple en ce qui concerne le futur chenal.

En cas de poursuite du projet, nul doute que ces engagements devront être tenus.

Trouver un opérateur

Mais la poursuite du projet dépend avant tout d'un facteur primordial. Ainsi que le dit le PAG, « tant qu'on n'aura pas trouvé un opérateur privé qui nous permettra de faire le projet dans les conditions qu'on a imaginées, ... on ne fera pas le projet ». C'est dire l'importance de cette question. Le lancement d'un second appel à projet, qui semble inévitable vu les informations dont on dispose aujourd'hui, devrait éclaircir l'horizon.

15 - Qui, à travers le schéma de mise en valeur de la mer, soutient la modernisation du port tout en rappelant les prescriptions et obligations en matière d'environnement qui s'y attachent.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat. Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet.

A handwritten signature in black ink, reading "Rulandes". The signature is written in a cursive, flowing style.

Philippe DESLANDES
Président de la Commission
nationale du débat public



Commission nationale du débat public
20, avenue de Ségur - 75007 Paris
Tél. : 01 42 19 20 26 - Fax : 01 42 19 17 90
e-mail : contact@debatpublic.fr
www.debatpublic.fr