

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE LA GUADELOUPE

LE PROJET

Le projet d'extension du Port de la Guadeloupe, porté par le Port Autonome de la Guadeloupe (PAG) constitue un enjeu majeur pour le développement économique local. En adaptant son offre portuaire aux mutations de l'environnement maritime et portuaire (essor de la conteneurisation, gigantisme des nouveaux navires, ouverture du troisième jeu d'écluses du Canal de Panama), le PAG instaurerait un cadre favorable à l'émergence de nouvelles dynamiques économiques.

Compte tenu de l'ampleur d'un tel aménagement, des enjeux socio-économiques dont il est porteur et de sa dimension environnementale, un débat public est organisé conformément à la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. Cette concertation constitue un temps fort d'information et d'échanges autour du projet et permettra au maître d'ouvrage de prendre en compte et d'apprécier l'opinion des concitoyens, en particulier celle de ceux qui seront directement concernés par les réalisations et se seront exprimés au cours de ce moment privilégié.

Le débat est animé par une Commission Particulière du Débat Public (CPDP) suite à la décision de la Commission Nationale du Débat Public le 4 avril 2011.

Une information plus approfondie est à votre disposition sur le site www.debatpublic-portguadeloupe.org



PORT AUTONOME
DE LA GUADELOUPE

LE PORT AUTONOME DE GUADELOUPE (PAG), MAÎTRE D'OUVRAGE DU PROJET

→ Qui sommes-nous ?

Etablissement public de l'Etat, le PAG a pour mission d'assurer la gestion des installations portuaires et des accès maritimes des ports situés dans sa circonscription.

→ Le Port Autonome de la Guadeloupe en chiffres

Le Port Autonome de la Guadeloupe est un port généraliste, c'est-à-dire qu'il accueille une grande diversité de trafics.

- Il traite un trafic de marchandises évalué à 3,16 Mt, en 2010.
- Il est le 6^{ème} port de commerce français pour les conteneurs (150 000 EVP¹).
- Avec 800 000 passagers par an dont 120 000 pour la croisière, il se positionne également sur ce secteur porteur.
- Il a réalisé un chiffre d'affaires en 2010 de 30,57 M€.

→ Des sites portuaires aux fonctions diversifiées

L'activité du Port Autonome de la Guadeloupe se répartit sur 5 sites :

- Jarry Baie-Mahault, dédié aux échanges de marchandises.
- Pointe à Pitre, pour l'accueil du trafic passagers.
- Basse-Terre, pour le fret et la croisière.
- Folle Anse, pour le trafic domestique et le cabotage.
- La Marina du Bas du Fort, pour le nautisme.

→ Un acteur économique majeur

Le PAG contribue fortement à la création de richesses en Guadeloupe ; en 2010 près de 95% de son chiffre d'affaires a été réinjecté dans l'économie guadeloupéenne. Autour du PAG, gravitent différents types d'activités : logistique, fret², transbordement³, conditionnement, activités industrialo-portuaires... Toutes activités confondues, l'économie portuaire représente 12% des emplois du territoire (soit 12 000 emplois).

¹ EVP : Equivalent Vingt Pieds (en anglais TEU, Twenty Equivalent Units). Il s'agit tout à la fois d'une 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. Un conteneur de 40 pieds (12 m) équivaut à 2 EVP.

² Fret : Désigne tout à la fois des marchandises et le prix du transport maritime.

³ Transbordement : pour des flux conteneurisés, le transbordement consiste à transférer un conteneur d'un navire à un autre via parc.



Cette feederisation se traduirait, en effet, par une érosion de la qualité de la desserte maritime locale et une dépendance accrue à l'égard d'un autre port :

- Augmentation des coûts du transport maritime.
- Rallongement de 8 à 12 jours des délais de réception de marchandises.
- Nécessité de constituer des stocks plus importants pour les entreprises industrielles et commerciales (immobilisation de trésorerie, nécessité d'entrepôts plus vastes...).
- Réduction de la durée de vie commerciale des marchandises périssables importées et exportées

Le coût total qui résulterait de cette feederisation pour la collectivité guadeloupéenne est estimé à 50 M€ par an.

S'ADAPTER AUX MUTATIONS DE L'ENVIRONNEMENT MARITIME ET PORTUAIRE

L'utilisation de navires porte-conteneurs⁴ constitue aujourd'hui le mode principal de transport maritime dans le monde. Il croît de 10% chaque année.

Cette forte croissance du trafic maritime conteneurisé est à l'origine d'évolutions structurelles dans la stratégie de développement des grands armateurs les conduisant à s'investir dans la construction de navires porte conteneurs de plus en plus grands (jusqu'à 12 500 EVP – Equivalent Vingt Pieds – unité de mesure de la capacité des navires), en vue de réaliser des économies d'échelle.

Le Canal de Panama est le deuxième canal maritime en importance. Observant la taille croissante des navires, l'autorité du Canal a ainsi décidé d'ouvrir à l'horizon 2015 de nouvelles écluses. Les routes Asie/Europe ou Asie Amériques via Panama devraient ainsi voir leur fréquentation en hausse renforçant le caractère stratégique de cet axe incontournable et créant les conditions d'une nouvelle donne dans la zone Caraïbe avec une massification des flux dans la région.

Dans ce contexte, la stratégie de desserte des armateurs vise à développer le transbordement pour desservir de façon plus économique le bassin Caraïbe : choisir un ou plusieurs «hubs⁵» de transbordement pour y organiser la collecte-distribution régionale. De grands navires dits «navires mères» 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 Caraïbe.

Le Port de la Guadeloupe possède des atouts très importants pour le développement d'activités de transbordement de conteneurs :

- Sa position géographique excellente,
- Le cadre institutionnel stable de la Guadeloupe et son appartenance à l'Union Européenne ;
- Les finances saines de l'autorité portuaire de la Guadeloupe ;
- La productivité opérationnelle satisfaisante du PAG.

→ Éviter la feederisation

Dans sa configuration actuelle, le tirant d'eau admissible du port de Jarry Baie-Mahault, limité à 11,5 mètres, lui permet de traiter des navires de 2500 EVP soit une capacité bien en deçà des nouvelles normes des navires (voir ci-dessus). Aussi, dans un environnement concurrentiel à l'échelle de la Caraïbe, la Guadeloupe serait feederisée.

À l'inverse, dans le cadre de la création d'un hub portuaire, c'est toute l'économie locale qui bénéficierait des retombées positives de ce projet :

- Croissance des activités liées au trafic de transbordement ;
- Expansion de l'activité de manutention et donc des emplois portuaires ;
- Desserte très régulière et performante (temps de parcours) de / vers l'Europe ainsi que d'autres régions du monde ;
- Gains de productivité permettant une réduction du coût de la desserte ;
- Maillage maritime mettant la Guadeloupe en contact avec de nombreux pays de la région Caraïbe et de l'Amérique du Sud.



Le port de Guadeloupe : devenir un hub portuaire pour alimenter les autres ports de la Caraïbe.

⁴ **Porte-conteneurs** : navire spécialisé conçu pour le transport de conteneurs en cale et en pontée. Un porte-conteneurs est dit cellulaire si sa cale est équipée de glissières facilitant la manutention.

⁵ **Hub** : se dit d'un « port maître » alimentant par feedering des ports secondaires localisés à proximité (les navires feeders doivent pouvoir desservir un ensemble de ports secondaires au cours d'une rotation hebdomadaire, avec une escale au port «hub» synchronisée avec les escales du ou des «navires mères».



Jarry-Baie-Mahault, le site le plus adapté

Le site de Jarry-Baie-Mahault présente de nombreux avantages. Parmi ceux-ci :

- Il est naturellement protégé de la houle par des îlots et des cayes⁷ ;
- Il constitue le cœur logistique de la Guadeloupe grâce à la présence de nombreux services logistiques et de transport ;
- Il est proche des installations actuelles, permettant ainsi d'optimiser les moyens et les capacités des deux sites réunis ;
- Il se situe dans la circonscription du PAG.

Photomontage du projet d'extension dans le prolongement du site actuel (version de base)

QUELLES SONT LES CARACTÉRISTIQUES DU PROJET ?

Le projet d'extension du Port de la Guadeloupe vise à créer un nouvel aménagement capable d'accueillir des navires porte-conteneurs de 300 m de longueur, 40 m de largeur et 14 m de tirant d'eau (soit des navires d'environ 6500 EVP).

Le projet consiste dans l'aménagement d'une plateforme au sud de l'actuel terminal à conteneurs⁶ de Jarry, mettant à profit l'existence d'un haut-fond et permettant de limiter les remblais nécessaires à la construction des terre-pleins du terminal.

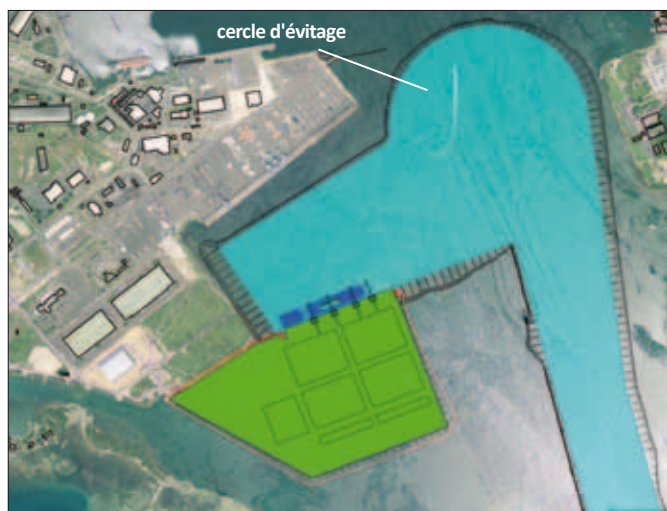
Il comprendra un quai de 350 m de longueur dragué à 15 m de profondeur et la construction de 25 ha de terre-pleins. Le bassin d'évitage sera agrandi et le chenal dragué à une profondeur de 15,50 m.

Ce quai sera construit en classe D, ce qui signifie que la continuité d'exploitation sera assurée même en cas de séisme majeur, afin de garantir les approvisionnements de la Guadeloupe.

→ Les variantes proposées pour la plateforme portuaire

Le projet comporte trois versions qui diffèrent par l'angle formé par le futur quai par rapport au terminal à conteneurs actuel.

La version de base



350 mètres de quai, 25 hectares de terre-plein, extensible à 700 m et 40 hectares.

La variante 1



350 mètres de quai, 21 hectares de terre-plein, extensible à 900 m et 44 hectares.

La variante 2



350 mètres de quai, 19 hectares de terre-plein, extensible à 980 m de quai en double face et 24 hectares.

⁶ Terminal à conteneurs : zone d'un port dédié au chargement et au déchargement de conteneurs à bord de navires, au stockage sur parc (aire de stockage) de ces conteneurs et à leur livraison ou réception sur ou depuis moyens de transport terrestres (camions, trains, barges...).

⁷ Cayes : îlot corallien sableux.



Qu'est-ce qu'une Zone Franche hybride ?

Les Zones Franches (ZF) hybrides sont des zones franches qui associent les activités industrielles, logistiques et commerciales. Elles sont tournées vers le marché domestique et l'exportation.

Les ZF disposent d'avantages particuliers. Les produits importés y sont stockés et subissent généralement une transformation avant d'être réexportés. Une valeur ajoutée est ainsi apportée aux produits par transformation industrielle et/ou par des prestations de type supply chain management (prise en charge, marquage, contrôle, éclatement, groupage, reconditionnement, mise aux normes, prise et préparation de commandes...).

Avec une mobilisation des acteurs économiques locaux autour du projet d'extension du port de la Guadeloupe deux secteurs d'activité pourraient connaître une expansion significative, générant ainsi des retombées en termes d'emplois :

En relocalisant le **marché logistique** détenu par d'autres ports, des activités de groupage / dégroupage, reconditionnement, labelling pourraient se développer, tirant ainsi avantage de l'existence du hub portuaire.

Par ailleurs le **secteur industriel basé sur la production locale et les activités liées à son exportation** connaîtrait une expansion avec l'appui de dispositifs économiques ou fiscaux adaptés (zone franche hybride, etc.) aux diverses filières déjà identifiées (agro-alimentaire, biens d'équipement, biens intermédiaires, industrie pharmaceutique locale, énergie et valorisation des déchets etc.).

Au final, avec l'appui des acteurs locaux, la Guadeloupe pourrait tirer avantage des retombées socioéconomiques générées par l'activité d'un hub portuaire.



LA RENTABILITÉ FINANCIÈRE ET L'IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE DU PROJET

La rentabilité d'un tel projet renvoie tout à la fois à la notion de rentabilité financière et de rentabilité socio-économique.

→ La rentabilité financière

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, l'Etat et à la Région (30%). Les études menées par Ernst & Young mettent en avant la rentabilité financière du projet avec un taux de rentabilité interne financier⁸ de 6.5%.

→ La rentabilité socio-économique

Le PAG, Etablissement Public de l'État, finance des projets rentables. Pour autant, il privilégie un impact socio-économique positif à une rentabilité financière élevée. Un niveau relativement modeste peut lui convenir si le projet contribue fortement au développement économique et social de l'île, ce qui est clairement le cas à travers les avantages suivants :

- **La performance logistique : le projet évitera de faire supporter aux consommateurs guadeloupéens le surcoût généré par une feederisation.**
- **La réduction des coûts de transport liée à la réalisation d'économies d'échelle**
- **Une hausse de l'activité économique portuaire (500 emplois dont 200 directs)**
- **La création d'emplois liés à la construction du terminal (850 dont 350 directs)**
- **L'exploitation d'une installation de stockage dédiée aux déchets inertes (ISDI) : elle permet de répondre à la problématique du traitement des déchets inertes de la Guadeloupe d'autant plus que les opérations liées à la rénovation urbaine de l'agglomération pointoise vont générer des volumes supplémentaires importants.**

Au total, l'analyse socio-économique du projet indique une rentabilité socio-économique très forte évaluée à 23,4%.

- **Favoriser le développement de nouvelles filières**

En créant les conditions d'un accroissement du nombre de lignes maritimes internationales susceptibles de desservir la Guadeloupe, grâce notamment au développement du trafic de transbordement - le PAG offre à l'économie locale des possibilités d'exportation accrues et ainsi, des débouchés supplémentaires.

⁸ Taux de Rentabilité Interne : il caractérise la rentabilité d'un investissement.



Gorgones⁹ et colonies de Palythoa sp. Herbière à Thalassia testudinum

LE PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT

L'environnement du projet englobe plusieurs thèmes : milieux marins et terrestres (faune et flore ...), environnement physique (houles, courants, vents, géologie...), cadre de vie (qualité de l'air, paysage, bruit,...), risques technologiques...

La Baie de Pointe-à-Pitre, théâtre du projet, présente de multiples facettes : espaces naturels, urbains, industriels, de loisirs. Cette zone est soumise depuis de nombreuses années à des pressions d'origines humaines (industrialisation, urbanisation, rejet d'eaux usées,...) et naturelles (cyclones, séismes). Un développement durable et harmonieux de cet espace nécessite par conséquent, une gestion intégrée de sa bande littorale passant par une prise en compte et une valorisation de son environnement naturel.

Dans ce contexte, le PAG a initié un programme d'études visant à insérer le projet dans son environnement de façon optimale. Une première évaluation des impacts potentiels a déjà été réalisée. L'ensemble de ces enseignements pourra permettre d'apprécier au mieux les effets du projet sur l'environnement et les mesures susceptibles de l'accompagner.

→ Les principaux enjeux environnementaux, les impacts directs

LES MILIEUX VIVANTS MARINS

Le projet pourrait engendrer des impacts directs sur le milieu vivant marin. Trois secteurs seraient concernés :

- La pente est de la caye de l'Îlet à Cochons (à peuplements coralliens et herbiers¹⁰ dominants). Cette zone serait en partie déroctée¹¹ avec des moyens mécaniques, afin d'élargir l'entrée du chenal, ce qui doit à terme garantir la sécurité de la navigation dans le chenal ;
- Le banc Provençal dont les hauts fonds seraient comblés (construction du terre-plein) et, en partie, dragués (creusement de la darse) entraînant la destruction d'herbiers à macroalgues ;
- Le chenal, faisant l'objet de dragages périodiques depuis plusieurs années, serait approfondi.

LES MILIEUX VIVANTS TERRESTRES

Les installations de chantier, ainsi que l'aménagement des abords du terminal (voirie, réseaux) entraîneront une diminution de la couverture végétale de l'extrémité Sud pointe Jarry. Les zones de mangrove à l'Ouest de la pointe Jarry seront préservées. Des dispositions seront prises pour favoriser l'expansion de la frange littorale.

⁹ Gorgones : Animaux formant des colonies de polypes.

¹⁰ Herbiers : Fonds sous-marins pourvus de végétation.

¹¹ Dérocteur : Action de désagréger et d'excaver une roche dure par des moyens mécaniques.

¹² Bilan carbone : il s'agit d'un outil qui évalue la quantité des gaz à effet de serre produits par une installation ou une entité humaine (collectivité...). Il permet ainsi de rechercher des solutions efficaces pour sa consommation d'énergie.

L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE

- L'élargissement de la passe d'entrée pourrait permettre aux houles cycloniques de se propager un peu plus loin, jusqu'au niveau de l'extrémité de la presqu'île à Mont-Roux. Néanmoins, ces houles seraient toujours fortement atténuées : l'augmentation en hauteur est limitée à une vingtaine de centimètres. L'impact serait donc modéré.
- La construction du terre-plein améliorerait la protection de la baie contre les houles franchissant l'espace entre les îlets à l'Ouest. La digue d'enclosure agirait comme un ouvrage de protection.
- Les dragages et remblaiements ont un impact direct sur la morphologie des fonds (modification de la bathymétrie).

LE CADRE DE VIE

L'évaluation des nuisances générées par le projet sur le cadre de vie constitue une priorité. Aussi, plusieurs études ont été menées ou sont en cours de réalisation sur l'éclairage, les bruits et vibrations aériens et sous-marins, le paysage, le trafic routier et la qualité de l'air. Il s'agit de pouvoir dresser un état de référence et déterminer les incidences potentielles du projet tant au cours des travaux que durant l'exploitation.



Depuis novembre 2008, le PAG a initié un **Programme de Développement Durable (PDD)** d'un montant global de 500 000 euros. De nombreuses actions ont déjà été engagées :

- Soutien à des associations qui mènent des actions en faveur de la préservation de la mer et de la mangrove.
- Aide à la recherche avec un partenariat avec l'Université des Antilles et de la Guyane (UAG).
- Mise en œuvre d'un projet pilote d'implantation et de suivi de récifs artificiels.
- Étude de la circulation de l'eau dans le Petit Cul-de-Sac Marin.
- Mise en place de panneaux photovoltaïques sur les toitures des entrepôts A et B de Jarry.
- Étude des énergies renouvelables de la Mer.
- Réalisation en 2010 du 1^{er} Bilan Carbone¹² du PAG.
- Préservation des zones naturelles de Jarry.



Grand Héron rencontré au niveau de Pointe Jarry Sud

→ Les principes de mesures de réduction et de compensation

Au stade de cette évaluation où l'approche des impacts n'est pas finalisée, il est encore trop tôt pour arrêter l'ensemble des mesures. On peut toutefois déjà identifier un certain nombre de mesures pour supprimer, réduire et compenser les impacts potentiels du projet.

LES MESURES DE SUPPRESSION ET DE RÉDUCTION

Les mesures de suppression se traduiront par des choix au niveau de la conception du projet : implantation du terminal, tracé du chenal pour éviter au maximum le dragage...

Les mesures de réduction viseront le contrôle de la turbidité¹³ (comme les bonnes pratiques de dragage) et l'utilisation d'écrans anti-turbidité à proximité immédiate des opérations de dragage.

LES MESURES COMPENSATOIRES



Ces mesures serviront à rétablir une situation d'une qualité globale proche de la situation antérieure et un état écologique jugé fonctionnellement normal.

LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DU PROJET



Pour plus de détails, dossier du débat public disponible sur les sites internet :

PAG : www.port-guadeloupe.com - Débat Public : www.debatpublic-portguadeloupe.org

Quai Ferdinand de Lesseps - BP485 - 97165 Pointe-à-Pitre Cedex - tel 05.90.68.61.70 - fax 05.90.68.61.71



Bihoreau violacé rencontré dans le secteur de Mangrove de la Pointe Morne Savon.

Elles interviendront si l'impact ne peut être évité ou suffisamment atténué par les mesures de réduction.

Parmi les mesures déjà envisagées :

• Les habitats naturels, la flore et la faune

Le programme de compensation pourra faire appel à trois grandes familles de mesures compensatoires :

- la création de milieu : ce type de mesure compensatoire implique une intervention lourde sur un site donné avec, parfois, un caractère expérimental.
- la restauration et réhabilitation de milieux naturels : il s'agit ici de travailler sur des milieux naturels se trouvant dans un état d'altération – dont le projet n'est pas la cause – qui ne leur permet pas d'assurer leurs fonctionnalités écologiques. Les mesures auront alors pour objet de définir les travaux à mettre en œuvre pour restaurer ces milieux pour contribuer à un enrichissement de la biodiversité.
- la préservation et la mise en valeur : les mesures compensatoires peuvent participer activement à la préservation de milieux en bon état de conservation en les soustrayant aux facteurs pouvant les altérer (pression foncière, changement d'utilisation des milieux, ...).

• Le cadre de vie

Les mesures porteront principalement sur les points suivants : intégration dans les appels d'offres qui seront lancés pour la réalisation de l'infrastructure de préconisations visant à limiter les nuisances (notamment dans le cadre de la problématique bruit et vibrations et des émissions lumineuses) et surveillance du chantier (qualité de l'air, niveaux sonores et vibrations). Les effets du projet sur le trafic routier dans Jarry seront très limités.

Les différentes mesures décrites ci-dessus seront détaillées lors du Débat Public.

¹³ Turbidité : fines particules sédimentaires en suspension, troublant l'eau.



**PORT AUTONOME
DE LA GUADELOUPE**