

Projet d'extension du Port de la Guadeloupe
Réunion publique du mercredi 20 décembre 2012
Salle Robert LOYSON – Moule

I/ Introduction :

M. Moïse FLESSEL : Mesdames et messieurs on va commencer.

Au nom de la Commission Nationale du Débat Public et de la Commission Particulière du débat public, j'aurais aimé remercier la municipalité pour l'accueil qui nous est réservé ce soir à l'occasion de cette manifestation, la dixième neuvième organisée dans le cadre de ce dialogue entre le public guadeloupéen et le Port Autonome. Je souhaite la bienvenue à l'assistance, à vous tous en quête d'informations, d'explications bref de réponses à vos interrogations s'agissant de l'avant projet de création d'un hub au port de Jarry Baie-Mahault.

La séance de ce soir, la dix neuvième et avant dernière, se déroulera comme toutes les autres en trois phases :

Dans un premier temps je vous dresserais le chemin qui a conduit à cette campagne de vingt débats publics et le cadre juridique du débat complété de ses modalités techniques, dans un deuxième temps ce sera le tour du Port Autonome qui vous présentera le dossier du Port, et plus particulièrement son projet d'extension.

Au terme de cette présentation vous aurez la parole pour interroger le maître d'ouvrage et le cas échéant lui faire part de vos suggestions.

Comment arrive-t-on à cette nécessité de débat public ? Pour comprendre les enjeux de cette démarche, il faut d'abord situer le port autonome dans son rôle majeur dans l'économie de la Guadeloupe, il faut ensuite considérer le phénomène de la mondialisation et ses exigences grandissantes. C'est dans ce contexte-là que le Port Autonome de la Guadeloupe donc le PAG, soucieux de son développement et son devenir, veut se positionner sur le trafic de transbordement. Cette orientation conduit le gestionnaire du Port de la Guadeloupe à élaborer un projet d'extension du Port de Jarry, et plus précisément la construction d'une plateforme de transbordement, je laisserai le soin au maître d'ouvrage de vous éclairer sur la réalité de ce transbordement, ce qu'il faut retenir au stade de mon propos c'est qu'il s'agit d'un projet important, tellement important qu'il va conduire le directeur du PAG, le 23 mars 2011, à saisir le Président de la Commission Nationale du Débat Public, parce que la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité l'y oblige. Cette loi, dans son chapitre premier, instaure l'obligation de la participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

Il se trouve que le projet d'extension du Port de Jarry présente toutes les caractéristiques retenues par la loi, voilà pourquoi le directeur du PAG a saisi le Président de la Commission Nationale du Débat Public. Mais quel est le rôle de cette commission ? La CNDP est une institution de l'état, c'est une autorité administrative indépendante chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement de l'Etat, des collectivités territoriales, des établissements publics et même des personnes privées, dès lors que ces projets présentent de forts enjeux socioéconomiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

Essayons de résumer la situation ; nous avons une entreprise publique le PAG, qui s'oriente vers la création d'un Hub de transbordement, et qui élabore un avant projet. Le directeur du PAG constitue un dossier qu'il adresse sous forme de saisine à la CNDP pour étudier la possibilité d'un dialogue avec la population guadeloupéenne.

Le 6 avril 2011, et au vu des dispositions légales et réglementaires, la CNDP a rendu sa décision, c'est-à-dire la réponse à la saisine du 23 mars 2011, en la motivant comme suit :

Considérant premièrement que le projet du PAG revêt un caractère d'intérêt national, ceci du fait que son objet visant la réalisation d'un hub de transbordement de containers avec de surcroît le maintien du Port Autonome de la Guadeloupe au rang des ports de premier ordre de la région Caraïbe, deuxièmement la CNDP considère que les enjeux socioéconomiques du projet sont importants en raison de l'augmentation de l'activité portuaire et du nombre d'emplois créés, troisièmement que les impacts du projet sur l'environnement, notamment sur le milieu marin, sont significatifs,

Sur ces motifs, la Commission Nationale décide que le projet d'extension du port de Jarry doit faire l'objet d'un débat public animé par une Commission particulière, je vais donc vous présenter cette commission particulière qui a été nommée par la Commission Nationale de Débat Public.

II/ Présentation des membres de la CPDP

Cette Commission comprend cinq membres dont deux femmes :

À ma gauche à l'extrémité de la table, Marie-Laure Blonbou, juste à côté, M. Jean-Claude Degras, Président de cette Commission, à l'autre extrémité nous avons Mme Myriam Lubino-Bissainte, à ma droite M. Jacques Portecop et moi-même M. Moïse Flessel chargé de la présidence de cette séance.

Je vais maintenant laisser la parole à M. Carmes pour qu'il se présente et présente son équipe au public.

M. CARMES:

Merci Président. Messieurs dames bonsoir,

III/ Présentation des membres du Port Autonome

Ce soir, côté Port Autonome nous sommes quatre pour vous présenter le projet et répondre à vos questions.

A ma droite Sophie Saint-Charles qui est responsable du service prospective et qui s'occupe de toutes les questions économiques du projet,

A ma gauche Mme Sita Narayanan qui est en charge de toute la partie environnement naturel du projet,

M. Benjamin Bigarré qui lui s'occupe de la partie environnement physique et moi-même Olivier Carmes directeur de l'aménagement, et pilote du projet.

Moise Flessel : Merci M. Carmes.

Avant de redonner la parole au port autonome pour la présentation de son projet, je voudrais vous préciser le rôle de la CPDP et les conditions juridiques du débat.

IV/ Modalités et conditions juridiques du débat public

Notre Commission, chargée d'animer ce dialogue entre le public et le port, a programmé vingt débats qui ont été répartis sur le territoire guadeloupéen. Sur ces vingt débats programmés il y en a trois qui étaient des débats thématiques qui ont été réservés à l'économie et à l'environnement. Le débat de ce soir repose comme tous les autres à l'éthique de la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. Cette éthique fonde la mission et le rôle de la CPDP sur quatre principes.

- Le premier principe est l'équivalence : elle garantit à toute personne la possibilité de s'exprimer en toute liberté dans le respect de l'autre.

- Le deuxième principe est la transparence, elle implique une information claire, compréhensible et accessible à tous, dans cet esprit notre commission tient à la disposition du public un ensemble de moyens d'information et notamment des brochures, des affiches d'exposition permanente, une carte T qui vous permet de poser la question de votre choix, de demander et d'obtenir gratuitement les documents du débat public et même le dossier du maître d'ouvrage. Parmi ces documents du débat public il y a ses fameux cahiers d'acteurs spécialement destinés à ceux qui souhaitent présenter une

argumentation développée ; le contenu de ces cahiers demeure sous la responsabilité de leurs auteurs mais leur impression et diffusion est à la charge de la CPDP. Le journal du débat, qui apparait mensuellement et rend compte du déroulement du débat public et il se tient à la disposition du public à la CPDP, vous avez également la possibilité de savoir ou se tiennent les réunions et les expositions à partir de bornes Bluetooth et enfin, vous avez à l'écran indiqué les coordonnées de la CPDP ainsi que l'adresse du site Internet sur lequel vous pouvez émettre vos avis vos commentaires et poser des questions, et vous renseigner de manière générale. Cet ensemble de support est la traduction de la volonté de vous informer et de vous permettre de vous exprimer sur le sujet.

- le troisième principe est l'argumentation, elle conduit les membres de la Commission à veiller à ce que les positions exprimées soient explicitées et argumentées en toute transparence, à préserver le respect de chacun et à refuser les incivilités.

- le quatrième et dernier principe est la neutralité, elle garantit la totale indépendance des membres de la Commission par rapport au maître d'ouvrage, l'Etat, les collectivités locales, les associations ou de tout groupe de pression.

Je vous précise que la Commission particulière ne se prononce pas sur le fond du dossier. Elle doit simplement favoriser l'expression de chacun sur le projet présenté et contribuer à ce qu'il obtienne les réponses aux questions posées ; en fait c'est un intermédiaire entre vous et le port autonome.

L'objectif du maître d'ouvrage étant la réalisation d'une plateforme de transbordement à Jarry, je vous invite à lui accorder votre attention dans la présentation de ce projet. Cette présentation et les développements qui suivront doivent vous permettre de saisir l'opportunité du projet, ses objectifs, les caractéristiques, ses impacts économiques, sociaux, environnementaux, en somme les raisons et les enjeux de son choix.

M. Moïse FLESSEL :

Je vais laisser maintenant la parole à M. Carmes pour la présentation du film et du projet d'extension.

M. Olivier CARMES

La présentation est en deux parties, tout d'abord un film qui reprend les différentes caractéristiques du projet que se soit la partie technique, environnementale financière et économique, puis un power point présenté par madame Saint-Charles qui reprend ces grands thèmes de manière un

peu plus détaillée pour que vous ayez le maximum d'informations avant de commencer le débat.

V/ Diffusion du film

VI/ Présentation du Powerpoint

Mme Sophie SAINT-CHARLES :

La présentation va s'articuler autour de cinq thèmes : dans le premier on va se présenter, le PAG, qui sommes-nous et ce que nous faisons, ensuite on abordera les aspects concernant les mutations de l'environnement maritime et portuaire, suivis des caractéristiques du projet que ce soit au niveau technique, environnemental, financier ou économique.

M. Olivier CARMES :

Si, après le débat public le port décide de la poursuite du projet, le maître d'ouvrage a l'obligation de poursuivre la concertation jusqu'à la procédure d'enquête publique.

VII/ Modalités

M. Moise FLESSEL:

Nous remercions le Port Autonome pour la présentation de son projet. C'est un projet mesdames et messieurs qui présentent plusieurs enjeux, qu'ils soient économiques, sociaux, environnementaux.

Il s'agit pour vous de confronter vos points de vue de citoyens avec ceux du Port Autonome, d'apprécier les impacts et les retombées de ce projet sur l'environnement et le tissu socioéconomique, de voir s'il répond aux enjeux du territoire guadeloupéen en développement y compris en matière de coopération caribéenne. Chaque participant ici présent peut poser la question de son choix en corrélation avec le sujet traité c'est-à-dire l'extension du port de Jarry.

A toutes les questions écrites ou orales, le maître d'ouvrage ici présent, le Port Autonome, devra y répondre.

Chacun pourra s'exprimer dans l'ordre, nous avons arrêté un principe, celui des mains levées, chacun pourra poser une question, on s'est rendu compte qu'en fait chacun posait plutôt deux-trois questions.

On va prendre les questions par deux, il y aura deux intervenants. Le maître d'ouvrage répondra à chacune des questions.

VIII/ Début du débat

Le débat étant enregistré je vous demanderais de bien vouloir décliner votre identité à chaque fois que vous prendrez la parole.

Vous aurez trois minutes pour poser votre question, vous pourrez contrôler votre temps de parole sur l'écran ici.

J'espère que vous allez respecter ces quelques conditions, la réussite du débat en dépend.

Je déclare le débat ouvert.

M. Jacques MICHEL, retraité habitant de Saint-François donc Guadeloupéen vivant en Guadeloupe:

Je vois sur la brochure que le PAG procure environ 12 000 emplois et que le nombre de containers avec le nouveau projet devrait être triplés, alors est-ce que le nombre d'emplois va être également triplés voire doublés ?

Deuxième question : étant donné le contexte de la Guadeloupe c'est-à-dire que quand nous avons des grèves, donc plus il y aura d'employés plus il y aura des grèves à mon avis. Au port de Fort-de-France, nous avons vu dernièrement la Martinique subir une grève, en début d'année Marseille a subi une grève de plus de deux mois que se passera-t-il le jour où ces bateaux de je ne sais combien de boîtes Enfin que le port, construit pour 237 millions, que se passera-t-il le jour où le port ne sera pas opérationnel ? Je pense que vous avez dû envisager ce cas de figure.

M. Arthur BANNY, de Saint-François, retraité également:

L'objet même de l'extension semble-t-il est d'avoir sur la Guadeloupe un trafic très important au niveau du nombre de containers, une création d'emploi importante vous avez parlé de 800 emplois et quelques je crois, mais j'ai lu ou entendu sur un média que la CGM envisageait de créer plutôt un port important dans les grandes Antilles, je ne sais pas si c'est la Jamaïque ou autre, et que la Guadeloupe serait un port satellite alors, si cela est vrai ne voit-on pas trop grand et aurons-nous à partager avec la Martinique des miettes oserais-je dire. Le projet n'est-il pas trop important ?

Mme Sophie SAINT-CHARLES

Donc sur la question des emplois et puis des mouvements sociaux sur les places portuaires. Alors sur la question des emplois : les 12 000 emplois que nous vous avons présentés concernent des emplois directs et indirects sur la Guadeloupe. Les emplois directs c'est ce qui concerne les emplois directement liés à l'activité maritime et portuaire, ce sont les manutentionnaires, les pilotes, les remorqueurs le personnel du port autonome etc..... Et sur les emplois directs nous représentons environ 1 000 emplois. Par contre sur les emplois indirects vous avez tout ce qui est activité logistique, les sous-traitants etc. qui eux représentent entre 4 à 5 000 emplois sur cette population. Les autres emplois sont dits emplois induits qui concernent l'activité. Donc sur la partie directe 150 000 EVP 160 000 EVP, 1000 emplois directs, là nous pouvons effectivement faire un ratio, les ratios du ministère donnent 1 emploi pour 2 000 EVP c'est pour cela que nous vous avons présenté un chiffre de 500 emplois dont 250 directs pour la

partie que nous connaissons, la partie portuaire. Naturellement la partie des emplois indirects et induits sera beaucoup plus élevée et notamment sur les filières logistiques et les filières à l'exportation. Nous n'avons pas pu encore chiffrer ces parties parce que cela ne dépend pas de l'aménageur portuaire que nous sommes.

Sur la partie des grèves : alors depuis plus de 7 ans au port autonome il n'y a pas eu de mouvement social dû aux dockers sur notre place portuaire. Même durant le mouvement de 2009 il n'y a pas eu de grève sur le port. Naturellement les marchandises ne pouvaient pas être véhiculées mais les navires étaient chargés et déchargés. On a eu l'occasion de le dire à d'autres débats, on a l'impression que notre place portuaire est une place où il y a énormément de grève et qu'ailleurs cela se passe très bien. Et bien écoutez, on reçoit un certain nombre de containers des autres pays de la Caraïbe, la différence est que cela n'est pas médiatisé chez nous ; mais outre les ports de la Martinique il y a un certain nombre de grèves dans les autres places portuaires donc les problèmes sont aussi importants chez eux. L'autre problème qu'il y a dans ces ports est très souvent aussi une instabilité politique. Il y a eu par exemple récemment des problèmes à la Jamaïque et ça c'est un élément important pour un armateur, la stabilité politique d'un pays. Les autres éléments qui peuvent contribuer à placer notre place portuaire sur un terrain très concurrentiel c'est le fait que nous n'avons pas de délai d'attente au niveau du port. Dans les autres pays, même s'il n'y a pas de grèves même si il y a une certaine stabilité sociale, il y a des temps d'attente pour les navires qui sont extrêmement importants. Donc une place portuaire, c'est un ensemble de choses ; c'est effectivement une stabilité sociale mais c'est aussi une stabilité politique, ce sont des coûts aux navires dont dépend la place à quai etc. pour un armateur donc c'est un ensemble de choses Au niveau du port, les dockers ont fait énormément d'efforts donc il y a un dialogue qui s'est instauré ; il y avait à l'époque 2 GIE de main d'œuvre sur le port de Pointe-à-Pitre, il a été fondu en un seul le GIE AREMA et aujourd'hui l'ensemble des dockers a un employeur unique. Ils sont une centaine de dockers mensualisés sur le port, ils sont parfaitement au courant du projet, nous travaillons avec eux sur ce projet ; et ils sont extrêmement attentifs à ce que qui s'y passe.

M. Olivier CARMES :

Alors sur la deuxième question concernant CMA et leur positionnement sur le port de Kingston en Jamaïque. Vous avez vu la présentation du projet, c'est toujours très impressionnant ces 25 hectares de terre plein, 350 mètres de linéaire de quai, un investissement de 135 millions d'euros mais malgré un tel investissement on se positionne sur ce qu'on appelle des HUB secondaires. On a une opportunité d'atteindre avec un tel terminal des

trafics d'environ 540 000 EVP selon les calculs théoriques qui ont été réalisés. Si on se compare à des terminaux qui font déjà du transbordement et qui sont spécialistes dans le domaine, des HUB que l'on peut considérer comme majeurs, Kingston fait déjà plus de 2 millions d'EVP transbordés donc on est sur une autre dimension et c'est ce qu'avait répondu CMA, Monsieur Houzard lorsqu'il avait été interrogé au mois de juillet je crois sur cette problématique, lorsqu'il y avait eu l'effet d'annonce et qui devrait se confirmer peut être prochainement, CMA avait répondu qu'ils cherchaient un Hub majeur au niveau de la Caraïbes, on avait d'ailleurs eu quelques mois au préalable des discussions avec eux en essayant de voir si on était capable dans la baie de Pointe-à-pitre d'aller sur un terminal de 2 millions d'EVP ; ce n'était absolument pas nos objectifs, on n'avait pas les moyens, pas la zone géographique ce n'était pas nos ambitions et donc CMA a expliqué qu'ils cherchaient ce HUB majeur et que la Guadeloupe pouvait représenter un HUB secondaire ; mais aujourd'hui il est clair qu'un HUB secondaire nous convient tout à fait par rapport à nos objectifs de trafic d'autant plus que le HUB de Kingston se positionne davantage sur des trafics à destination de la côte est des Etats-Unis et que la Guadeloupe peut se positionner sur des trafics à destination de l'Amérique du sud. Donc même si on est sur un positionnement HUB secondaire c'est déjà un objectif extrêmement important

M. Moïse FLESSEL:

Mr Banny, je voudrais savoir si vous avez obtenu réponse à votre question ?

M. Arthur BANNY ;

Oui cela me satisfait. Merci.

M. Moïse FLESSEL:

On va prendre deux autres questions.

M. Gérard CHRISTON proviseur de lycée, bientôt honoraire :

Chaque fois que l'on parle d'emploi, et que j'ai parfois des images de la représentativité des emplois en Guadeloupe, je suis toujours choqué de ne pas voir nos jeunes chômeurs diplômés. Alors y a-t-il un plan de recrutement des tout ces jeunes diplômés dans ce projet ? Car nous avons plusieurs cadres, qui ne travaillent pas et c'est toujours déplaisant de voir une représentativité qui n'est pas celle du pays.

M. Luc SERMENSON également retraité ;

Ma question s'orientera vers l'environnement ; compte tenu des dimensions du projet, il y aura un volume considérable de matériaux, c'est de l'ordre de plus de 500 m³. Est ce que ces matériaux, bien sur j'ai bien entendu que vous allez

prendre des dispositions, mais, malgré toutes les précautions que vous allez prendre, compte tenu de la fragilité de la zone, n'y a-t-il pas à craindre des risques de stabilisation et d'impacts secondaires sur ces déchets déplacés.

M. Olivier CARMES :

Alors concernant l'emploi c'est une des priorités du projet, c'est ce qu'on voyait au niveau des critères financiers. L'objectif d'un port, d'un établissement public comme le notre, c'est de créer du développement économique, et l'emploi fait évidemment parti de cette priorité à travers l'ensemble des projets de développement du port. En ce qui concerne ce nouveau terminal à containers on a deux objectifs, deux origines de création d'emplois, à la fois celle qui est sur du court/moyen terme, puisque c'est la période de réalisation des travaux si on va jusqu'à la fin du projet que l'on obtient l'autorisation de travaux, donc on est sur une période de mi 2013 jusqu'à mi 2016. On est en train de recenser sur les différentes phases de travaux les types de compétences dont on aura besoin sur cette période et on travaille avec le pôle emploi pour voir si ces compétences aujourd'hui existent en Guadeloupe pour éventuellement selon les domaines de compétences avoir encore du temps pour mettre en place un plan de formation et voir avec la Région pour adapter les besoins par rapports aux compétences locales. C'est un premier objectif par rapport à la période travaux, et puis évidemment, cette démarche sera également réalisée au moment où on mettra en exploitation le terminal. On aura des emplois permanents qui seront créés, on a parlé tout à l'heure de 500 emplois de manière globale dont 200 emplois directs pour lesquels tous les niveaux de compétence pourront être demandés et pour lesquels cette démarche sera réalisée puisque la période de mise en exploitation est prévue mi 2016 donc, la deuxième étape que l'on va réaliser avec le pôle emploi, c'est de redéfinir les types de compétences dont on va avoir besoin.

Il faut savoir que pour la période travaux nous sommes soumis au code des marchés publics , on est en train de travailler au niveau juridique pour pouvoir insérer ce que l'on appelle une clause sociale, c'est-à-dire au niveau de la sélection des entreprises, de voir comment elles intègrent la priorité qui peut être donnée à des demandeurs d'emploi locaux, ce sont des éléments que l'on peut intégrer aujourd'hui au niveau des marchés publics donc on est en train d'ajuster ce domaine avec nos services juridiques sachant que les marchés de travaux seraient lancés début 2013 si on poursuit le projet. Donc on vous confirme que l'objectif pour un établissement public comme le notre c'est de créer de l'emploi et notamment de l'emploi local.

Sur la partie technique je vais laisser monsieur Bigarré répondre.

M. Benjamin BIGARRE:

Alors les travaux de dragage sont en effet importants, la géométrie du chenal de navigation est conçu de manière à assurer la stabilité des terrains à la fois pendant la phase chantier, c'est-à-dire que lorsque la drague va venir creuser le chenal elle respectera un phasage qui permettra d'éviter que les talus qui sont sur les bords s'effondrent, et en phase d'exploitation on s'assure également que les talus sont stables même sous sollicitation sismique. Cela veut dire que l'on a réalisé des campagnes géo techniques d'essai sur site, c'est-à-dire que l'on fait des sondages dans les sols et on étudie après en fonction des échantillons que l'on a pu remonter du terrain la stabilité des pentes du chenal grâce à des modèles numériques qui permettent de calculer la géométrie qu'il faut avoir même sous conditions sismiques

M. Moïse FLESSEL:

Je voudrais ajouter un complément à destination de Gérard CHRISTON. La CPDP a demandé et obtenu du PAG l'organisation d'une journée « portes ouvertes ». Nous pensions que cette journée « portes ouvertes » aurait permis au guadeloupéens, qui sont généralement assez distants du port, un rapprochement, effectivement il y a des guadeloupéens, majoritairement des jeunes, qui sont venus visiter le port. Notre surprise est qu'au débat on a guère vu de jeunes, d'ailleurs ce soir, les questions ont été posé majoritairement par des retraités, on ne voit pas les jeunes, ils étaient à la journée portes ouvertes, mais ils ne sont pas là ; les chômeurs concernés ne sont pas là.

M. Gérard CHRISTON :

Vous savez, quand j'étais jeune ce n'était pas le cas, Il faut l'admettre, les jeunes en ont assez de circuler, de chercher, de quémander, beaucoup s'en vont. Nous avons beaucoup de diplômés qui travaillent ailleurs. C'est possible qu'ils ne viennent plus parce qu'ils ne sentent pas qu'ils auront un jour une place ; moi je l'explique ainsi. Je suis proviseur de lycée, je les rencontre.

Sur le plan du port, en logistique, il y a des secteurs ici qui forment des jeunes, ou sont ils après ? Ils s'en vont, ils essaient de trouver du travail et n'en trouvent pas, donc ils vont ailleurs ; pas toujours de gaité de cœur. C'est la raison pour laquelle je dis ; « la journée porte ouvertes c'est bien » ; mais si on communique vers eux, si on va dans les lycées, qu'on leur dit très tôt : « venez au port venez voir, voilà l'avenir, voilà le futur » etc., ils pourront peut-être s'insérer. Mais quelque part, ces jeunes sont peut-être dehors, n'importe où, beaucoup avec des diplômes en poche parce qu'ils n'ont presque aucun espoir d'avoir un emploi ici ; et c'est ca le drame. Alors il faut les comprendre, écouter aller les voir, savoir qui les représente et quelles seraient leurs chances. Et puis il y a un phénomène que vous connaissez très bien, vous n'avez qu'a regarder parfois la

représentativité lors d'une grande manifestation, vous avez les..... , comment dire sans choquer ; hier soir il y avait une belle image à la télé, on parlait de la violence, vous avez deux ethnies face à face, dans un pays où il n'y a pas de différenciation, où les ethnies sont mélangées, bien, un jeune qui voit ça il se dit qu'il y a un problème, moi je l'ai dit en 67, mais nous sommes en 2012, on a presque la même image ; donc quelque part un jeune, ça le refroidit et ça le pousse à aller ailleurs et c'est triste. Donc tout ce que vous faites là, essayez de le faire dans les collèges, dans les lycées puisque c'est pour 2016 ; et là ; vous aurez du répondant.

M. Moïse FLESSEL:

Merci monsieur CHRISTON

M. Ruffin JANVIER société JR logistique :

Je suis un fervent convaincu du projet, pour preuve, en 95 j'ai fait une maîtrise de logistique et j'ai fait un mémoire sur « le Havre port 2000 », donc je sais exactement les retombées que l'on peut espérer. Toutefois j'ai de grandes craintes, pour rejoindre ce que disais le proviseur. Donc pour le principe de celui qui paiera décide, vous avez lancé un appel à projet pour trouver un opérateur, quand on voit ce qui se passe aujourd'hui sur le port du Pirée en Grèce, la compagnie COSCO s'y est mis, à viré tous les grecs, et fait la loi. Demain qu'est ce qui va nous garantir que par exemple, moi petit logisticien qui vient de commencer, dans quatre ans on ne va se retrouver avec un armateur, même s'il s'appelle CMA CGM qui viendrait emmener tous ses cadres, parce qu'il faut, pour être un bon logisticien, 15 ans de direction logistique, ce n'est pas en 4 ans que l'on va avoir les guadeloupéens formés, ne faites pas croire ça aux guadeloupéens c'est faux. J'ai 15 ans d'expérience pas 4 ans, en 4 ans ce n'est pas possible donc qu'est ce qui nous garantit, pauvres petits guadeloupéens que nous allons avoir une vraie place, pas celle du préparateur de commande pour les sociétés logistiques, mais de la direction logistique? Et c'est ça qu'on voudrait, ne pas être à côté mais dans la mêlée.

M. Yvan retraité :

Compte tenu de l'investissement réalisé quelles sont les garanties de rentabilité ?

M. Olivier CARMES :

Au niveau de l'appel à projet et de l'opérateur, ce qu'il faut quant même savoir c'est que le fonctionnement des grands ports maritimes, en tous cas des ports autonomes et demain on sera grand port maritime, c'est aujourd'hui d'avoir des investissements mixtes, à la fois le port et un opérateur privé, l'objectif étant à travers cet investissement de maintenir l'opérateur privé sur le site donc c'est un peu le contraire c'est

effectivement qu'à partir du moment où l'opérateur va investir 75 millions d'euros, si les choses vont mal, qu'il n'aille pas ailleurs du jour au lendemain. Donc à partir du moment où il va investir dans l'outillage, il va finir la couche de roulement au niveau du terminal, c'est l'obliger à venir développer ses trafics et rester sur le long terme puisque les contrats qui sont en négociation sont des contrats de 35 ans. Alors ce qui a pu se passer sur d'autres ports est aujourd'hui différent, lorsqu'on parle de ses 2/3 d'investissement qui vont être réalisés par le port c'est-à-dire que le port reste propriétaire à la fois des accès maritimes évidemment, du quai et des terres pleines. Donc l'opérateur qui sera en place sera propriétaire surtout de ses outillages et de la couche de roulement qu'il aura réalisé sur le terminal. On est plus dans cette perspective au niveau des grands ports maritimes d'essayer d'obliger un opérateur à s'engager réellement et d'investir et d'être là durablement et de développer les trafics sur ce terminal.

Sur la question sur l'investissement, quelles sont les garanties au niveau de l'investissement ? Alors concernant le port un investissement de 160 millions d'euros on est sur des simulations qui ont été faites au niveau d'estimations extérieures donc 30% d'apport extérieur au niveau Europe Région et Etat sur lequel aujourd'hui on n'a pas les garanties, on commence à travailler sur les dossiers européens mais toute la difficulté que l'on a aujourd'hui c'est qu'on est à la fois sur une fin de programme le programme opérationnel 2007 2013 et on attend le prochain programme sur lequel on n'a pas encore les grandes lignes ni les montants de financement potentiels, et sur les 70% restants on va avoir un apport en fonds propres d'environ 20 millions d'euros du port, le reste étant financé par emprunt du port, ce qui nous amène après sur des taux de rentabilité (ce qu'on appelle taux de rentabilité internes financiers) de 6%, . L'Etat nous a demandé d'être au-delà de 4% donc on est sur un projet en terme de rentabilité qui est juste, mais sur lequel le principal objectif du port est évidemment de se lancer sur des projets qui soient au minimum rentables mais dont l'objectif est le développement économique, donc c'est vrai qu'en terme financiers on est la limite de ce que l'on peut exiger pour ce type d'investissement.

Mme Sophie SAINT-CHARLES :

Sur votre commentaire sur les emplois, je voudrais préciser la nature des emplois que nous avons commencé à répertorier. Sur les emplois liés au chantier, nous avons commencé à répertorier les personnels encadrant, ce sont des personnels en ingénierie et études techniques du BTP, ce sont les agents qualifiés pour les constructions en béton, ce sont les agents pour la préparation du gros œuvre, ce sont les transporteurs, les conducteurs

d'engins, et les différents contrôleurs donc tout ce qui est technicien de bureau de contrôle de laboratoire géomètres.

En ce qui concerne le deuxième type d'emplois qui seraient directement liés à l'activité portuaire, donc les 500 emplois dont les 200 directs il y a les emplois liés à la manutention, donc ce sont effectivement les ouvriers dockers, il y a les auxiliaires de navires donc les lamaneurs, les pilotes, les remorqueurs donc essentiellement des marins, il y a tout ce qui concerne l'expertise maritime, en ce qui concerne l'administration vous retrouvez la douane, la direction de la mer aujourd'hui, les services phytosanitaires et vétérinaires ; vous avez tout ce qui est avitaillement des sociétés donc se sont des sociétés privées chargées d'avitailler les navires, les différentes sociétés de classification et naturellement tout ce qui concerne gardiennage sécurité etc. Sur les autres emplois que nous n'avons pas pu encore identifier c'est tout ce qui pourrait être lié aux activités industrielles activités d'exportation etc.

En ce qui concerne l'âge ou les 15 ans d'ancienneté dont vous avez parlé, bon, je ne suis pas au courant de tout ce qui se fait, mais si je doit prendre l'exemple de l'entreprise pour laquelle je travaille pour ma part depuis presque 15 ans, nous avons énormément de jeunes qui ont été recrutés et à qui les responsabilités confiées sont celles de cadres ; donc il s'agit de personnes qui ont 3 ans d'ancienneté mais qui ont des responsabilités de services et de fonction au niveau du port. Ce que je veux dire c'est que la valeur n'attend pas le nombre des années.

M. Moise FLESSEL:

Merci, une série de deux questions ? Deux interventions ?

M. Jacques MICHEL, retraité :

J'ai retenu de votre réponse quelques éléments, malheureusement ce n'est pas pour moi une réponse satisfaisante ; donc je vais être plus précis dans ma question. J'ai personnellement participé au basculement du port de la vieille ville de Pointe-à-Pitre vers Jarry, dans les années 1966-67, donc je suis pour le développement du port et je dois dire que cela a emmené énormément de choses pour la Guadeloupe; donc il faut continuer à développer. Par contre, que va-t-il se passer sur le plan humain pour les habitants de la Guadeloupe, le jour où ce port sera bloqué comme cela s'est passé il y a une quinzaine d'années ? Bon nombre de guadeloupéens doivent se rappeler que bon nombre de bateaux étaient détournés vers Basse-Terre, il manquait de médicaments, il manquait de nourriture ; alors la question est : y a-t-il une solution de rechange en cas de blocage de ce nouveau port ?

M. Moise FLESSEL:

Merci, une autre question? En attendant une nouvelle série de question, le port peut-il donner quelques éléments de réponse à cette question ?

Mme Sophie SAINT-CHARLES

Je vais donner des éléments de réponse basés sur notre expérience. Lors de la dernière grève qui a été importante en 2004, il s'est quand même produit un phénomène qui ne s'était jamais produit avant concernant cette grève; au bout de deux mois, car elle a été effectivement assez longue et là le basculement sur le port de Basse-Terre a fonctionné mais pas complètement. Les forces de l'ordre ont investi le terminal, une cellule de crise a été mise en place et des containers ont été débarqués et livrés, donc il y a 7 ans, la configuration de la grève de l'époque, les différentes personnes en place, les problèmes sociaux qu'il y avait sur le port avec les deux GIE de main d'œuvre étaient très particuliers, ces situations aujourd'hui n'existent plus, encore une fois, le fait qu'aujourd'hui la totalité des dockers soit dans un seul GIE de main d'œuvre donc soumis à un seul employeur donc l'activité entière est répartie pour ces 100 personnes, plus certains occasionnels, , cela a permis d'assainir une situation sociale. Donc c'est très différent d'il y sept ans. Maintenant il est vrai qu'on ne peut pas écarter un éventuel mouvement social, en tous cas le dialogue est mis en place pour que si mouvement social il y a, il y a un certain nombre d'alertes etc. pour qu'il ne dure pas et voire même si on peut l'éviter.

M. Ruffin JANVIER JR logistique à nouveau :

Je vais revenir, madame, sur ce que vous avez dit : « la compétence n'attend pas sur les années d'ancienneté » c'est très bien dit. Il y a toutes sortes de logistique, industrielle, alimentaire, non alimentaires, simplement dans nos économies insulaires basées en Guadeloupe et en Martinique (j'ai également été ingénieur en logistique en Martinique), j'insiste, chaque fois qu'il y a un cadre, il est de couleur monochromatique, surtout en logistique. Je ne suis pas raciste c'est un constat. C'est ce qu'on risque et ce qu'on veut avoir comme si je peux dire garanties comme le dit le proviseur, et il a raison, il forme les jeunes il les voit bac + 5 s'en aller; il ne faut pas que l'on se mente, c'est une réalité; on ne va pas l'un contre l'autre on dit simplement qu'est ce que l'on fait, quelles garanties donnez-vous ? D'ailleurs, cette fameuse commission, si moi guadeloupéen je dis ne pas être d'accord je ne vois ou je vais l'écrire, ce n'est qu'un avis consultatif. Donc demain, la population guadeloupéenne ne peut aucunement dire à l'opérateur portuaire qui est le PAG « non monsieur je ne suis pas d'accord vous ne faites pas ». Je ne vois pas comment la population guadeloupéenne peut aujourd'hui dire son désaccord, nous ne sommes là qu'en termes consultatifs, on

nous donne une information mais on ne peut pas dire qu'on n'est pas d'accord moi je suis un logisticien pur et dur mais je ne vois pas comment je peux exprimer mon désaccord je ne vote pas, je ne vote pas !

M. Moise FLESSEL:

M. Ruffin, madame Saint-Charles je crois, vous répondra sur la question de la logistique mais je voudrais vous préciser que le débat public est organisé pour que les gens viennent, s'expriment donnent leur avis ; nous avons rencontré des intervenants qui ont émis des observations, des questions qui étaient très pertinentes, et croyez moi, le compte rendu qui sortira de ces débats tiendra compte de ces interventions. Le fait que vous, soyez opposé à ce projet par exemple, et c'est un exemple, ne veut pas dire que les autres, qui sont venus au débat, étaient aussi opposés au projet ; il y a plein de gens qui sont d'accord avec le projet, il y en a qui s'expriment, il y en a qui ne le font pas. Et malheureusement c'est ceux qui s'expriment qui passent, et le compte rendu est là pour transcrire ce qui s'est passé au débat mais nous ne pouvons pas inventer autrement. Je vais passer la parole à madame Saint-Charles pour répondre à votre question et vous donner des compléments d'information sur la logistique.

M. Jacques PORTECOP:

Je voudrais tout de même signaler quelque chose par rapport à notre commission, et vous dire, monsieur, qu'il y a eu des débats qui ont permis de ne pas réaliser le projet en question ; et il n'y a pas de raison pour que, si les guadeloupéens sont opposés au projet, qu'ils le disent, nous sommes là pour leurs permettre de le dire et c'est la réalité de la démocratie de proximité, peut-être que nous n'y sommes pas habitués, nous avons tendance à dire que tout est fait à l'avance, mais il faut prendre ses responsabilités.

M. Moise FLESSEL:

Merci, M Saint-Charles ?

Mme Sophie SAINT-CHARLES :

Alors, c'étaient plus des observations que des questions, et pas forcément sur la logistique, mais sur d'autres thématiques. Je ne peux que vous redire ce que je vous ai déjà dit et je ai vous listé les catégories d'emplois; il n'y a pas que des emplois logistiques. M. Carmes vous a exposé les différentes mesures prises par le PAG ne serait-ce que sur la partie chantier, sur les différentes clauses sociales sur l'allotissement des marchés pour

véritablement favoriser l'emploi local, maintenant, on ne peut qu'espérer que tout le monde joue le jeu.

M. Moise FLESSEL:

Une question ici ?

Mme Judith PRIAM:

J'ai bien entendu au cours de la présentation de ce soir qu'il est beaucoup question d'emploi, il y aurait apparemment un prospective en termes d'emplois créés, j'aurai voulu savoir s'il y a eu une prospective également pour comprendre la possibilité de perte d'emplois; je m'explique, les équilibres éco systémiques et le tourisme liés, les activités de pêche, l'hyper sédimentation et les récifs coralliens, modification des courantologie et équilibre petit cul de sac marin et grand cul de sac marin, j'aurai voulu connaître l'expertise du PAG, à savoir, ses chargés en environnement, quels sont leurs parcours scientifiques ? Ensuite qu'en est-il du non dit, à savoir est ce que notamment par rapport aux modifications du port, y a-t-il des idées par rapport à la décharge de la Gabarre, est-ce que l'on recevrait des déchets d'autre îles de la Caraïbe pour les incinérer puisque j'entends parler de tout ce qui touche à l'énergie. Voilà pour l'instant, je reprendrai peut-être la parole par la suite.

M. Moise FLESSEL:

Merci madame.

Mme Lemoine, retraitée:

Un peu dans la même idée ces bateaux, avec 14 mètres de tirant d'eau, vont nécessiter quels travaux de dragage ?

Mme Sita NARAYANAN :

Je vais commencer par me présenter, je suis ingénieur en géoscience et science de l'environnement, j'ai plusieurs collègues qui m'épaulent pour la partie environnement du projet, notamment monsieur Bataille qui n'est pas là ce soir, qui a une formation spécialisée dans les éco systèmes marins, et mon collègue benjamin Bigarré qui va se présenter tout à l'heure.

Quand on travaille sur les études spécifiques sur les récifs coralliens, sur la courantologie, on fait appel à des experts et à des bureaux d'études très spécialisés qui disposent d'outils et de modèles reconnus sur la place scientifique; on fait également appel à l'expertise de scientifiques locaux, notamment de l'université.

Concernant les impacts directs du projet sur l'environnement ils se situent à deux niveaux. D'abord au niveau de l'implantation du nouveau terminal où il y a une zone d'herbiers et ensuite au niveau de l'îlet à Cochon où des récifs coralliens vont être touchés. Toutes les mesures que l'on prend, déjà dans la conception pour éviter les impacts, les mesures de réduction, vont contribuer à ne pas avoir d'effets directs sur l'environnement, donc pas de perte d'emplois lié à cela; les zones concernées sont vraiment situées dans la baie de Pointe-à-Pitre et le petit cul de sac marin qui ne sont pas des zones touristiques proprement dites ; ce que je veux dire par là c'est que ce ne sont pas des zones de plongée pour les clubs etc. Concernant juste la question des déchets je veux rappeler que le projet concerne exclusivement l'implantation d'un terminal à containers, donc il n'y aura pas d'importation de déchets venant des autres îles de la Caraïbe.

M. Benjamin BIGARRE:

J'ai une licence en géoscience et un master en génie portuaire et côtier, qui, pour tout vous dire, m'a été délivré à l'université du Havre. Pendant ces deux ans, j'ai été formé à la prise en compte des questions environnementales dans les projets d'aménagements portuaires et côtiers, avec un accent très fort sur l'environnement physique, c'est à dire par exemple sur l'étude de l'agitation des houles, l'étude de la courantologie la géotechnique, l'étude des sols, l'étude des transports sédimentaires, tout ce genre de questions. Alors, un petit mot sur la courantologie puisque vous en avez parlé. On a réalisé une étude spécifique là dessus avec des mesures sur le terrain, de courant, et la modélisation numérique. Les mesures ont montré que les courants sur la zone sont très faibles en conditions usuelles, les courants sont principalement pilotés par la marée, et la marée, comme vous le savez, est assez faible ; donc on a des courants dans la baie qui sont de l'ordre de 10 cm par seconde en vitesse jusqu'à, par endroit, 50 cm par seconde, donc des vitesses assez faibles. Les modélisations numériques ont montré que les impacts numériques sont également faibles il y a une légère diminution de quelques cm/sec de la vitesse dans le chenal et une accélération également assez légère entre les îlets Coquillage et Boissard et le futur terminal. En ce qui concerne la circulation des masses d'eau entre le petit cul de sac marin et le grand cul de sac marin, le projet ne remet pas en question le fonctionnement actuel, c'est-à-dire que la circulation est maintenue et les modifications de vitesse dans la Rivière Salée, qui sont de quelques centimètres par seconde, ne sont pas susceptibles d'entraîner des mouvements sédimentaires différents, pas d'érosion, pas d'hyper sédimentation comme vous l'avez suggéré tout à l'heure. Voilà sur la courantologie et l'hydro sédimentaire.

Mme Sita NARAYANAN :

Juste pour revenir sur les impacts indirects du projet, on travaille en étroite collaboration avec le comité régional des pêches en ce qui concerne les impacts sur la pêche qui sont directement liés aux travaux de dragage et de clapage, donc de rejet des matériaux qui vont être dragués. On a en ce moment une opération en cours de modélisation avec un clapage test qui a lieu depuis le début de la semaine et qui se termine mercredi prochain, pour avoir des mesures en continu, des données qui n'existent pas aujourd'hui en Guadeloupe pour déterminer le meilleur site d'immersion possible, qui n'aura aucun impact sur la pêche. Cette opération représente un coût d'environ 550 000 euros d'études, de mesures et de modélisations qui vont nous permettre de déterminer le meilleur site d'immersion, le plus éloigné des côtes, qui va garantir aucun retour à la côte et aucune incidence sur la pêche. On a confié en parallèle une étude au comité des pêches, qui est le seul organisme capable d'avoir accès à un certain type d'information, pour caractériser exactement dans la zone du projet, c'est-à-dire le chenal et la zone de dragage et de clapage, quelles sont les activités de pêche en termes de types (casiers, filets) et de nombre pour déterminer avec eux les mesures d'accompagnement qui vont leur convenir.

M. Benjamin BIGARRE:

Je vais répondre sur les travaux de dragage. Le navire de projet qui fait 14 mètres de tirant d'eau, 300 mètres de long et 40 mètres de large ne passe dans les accès nautiques actuels donc on doit les modifier. Cela implique un décalage du tracé pour la partie extérieure à la baie c'est-à-dire qu'on change en fait le tracé extérieur dans le petit cul de sac marin, sans travaux de dragage pour cette partie, puisque l'on va exploiter au maximum les zones naturellement profondes du petit cul de sac marin, par contre pour la baie de pointe-à-Pitre il y a des travaux de dragage qui sont prévus. Donc c'est principalement un élargissement de la passe d'entrée, un approfondissement de l'ensemble du plan d'eau, et par endroits une rectification du tracé de manière à ce que le bateau puisse avancer de la manière la plus rectiligne possible jusqu'à arriver à quai.

M. Moise FLESSEL:

Merci on va passer à deux autres interventions, Madame puis monsieur derrière.

Mme Judith PRIAM:

Il me semble que peut-être lorsque j'ai posé ma question il y a eu des petits malentendus en ce qui concerne l'hyper sédimentation de récifs, donc on m'a

répondu qu'il n'y avait de tourisme dans la zone, mais moi je comprends l'éco système dans sa dynamique ; donc par rapport à **l'ichtyofaune**, donc se sont des espèces de poissons, combien d'espèces de poissons fréquentent le site et combien effectuent une partie de leur cycle de vie en mangrove. J'aurai voulu savoir également, au niveau de la mangrove, j'ai cru comprendre qu'au niveau du pont de la gabarre, à savoir un-éco système plutôt maintenu et peu touché actuellement, quelles sont les conséquences de ce projet sur cette zone de mangrove.

M. Moise FLESSEL:

Il y a quelqu'un à l'arrière qui voulait poser une question.

Mlle ANTONIUS :

Je voudrais savoir combien de m² de cayes et de corail vont être détruits. Y aurait-il une possibilité de déplacer ou même de recréer, comme maintenant je sais qu'il y a des expériences qui se font pour la reproduction des coraux, donc je voudrais savoir si c'est possible d'essayer d'implanter les coraux autre part ? Toujours dans la rade.

Mme Sita NARAYANAN :

On n'a pas encore les réponses concernant le nombre et les espèces de poissons puisque l'étude du comité des pêches est encore en cours. Je pense que d'ici une quinzaine de jours, elles seront mises en ligne sur le site du débat public. C'est une préoccupation importante pour nous, c'est pour ça qu'on a confié cette étude au comité des pêches qui se base également sur une base de données qui est gérée par l'IFREMER, qui est un organisme basé en Martinique, et notamment de son système SIH (Système d'Information Halieutique) qui est basé sur des retours de pêcheurs etc. Donc l'étude va nous permettre d'avoir vraiment les espèces de poissons, en fonction des espèces on saura quels types de parcours et quels types de migration ils font au cours de l'année et quels sont les risques. Les risques seront clairement identifiés selon les périodes de l'année ce qui va nous aider à adapter éventuellement notre calendrier.

Concernant les conséquences sur la mangrove, en fait, la partie rouge que l'on a vu sur la carte n'est pas du tout concernée par le projet. Les modélisations que l'on a pu mener nous ont certifié qu'il n'y aura pas de modification de courant, pas d'hyper sédimentation, en tous cas à ce niveau là. Il n'y pas à craindre d'hyper sédimentation et de conséquences sur la mangrove au niveau de la Gabarre.

Les cayes concernées par le dragage se situent au niveau sous-marin de l'ilet à Cochon. On va élargir le chenal de 90 mètres à peu près, cela

concerne environ 3000 à 3500 m² de cayes dont 10% de colonies coralliennes. C'est effectivement le diagnostic qui est fait aujourd'hui, mais on envisage un certain nombre de mesures de réduction et de compensation. La première chose c'est que l'on a la possibilité de déplacer ces coraux. C'est une méthode qui a été éprouvée dans de nombreuses régions du monde notamment au Yémen, et plus près à la Jamaïque. L'autre possibilité, c'est de recouvrir les coraux qui sont avoisinants mais qui ne sont pas touchés directement pendant les travaux de dragage avec des écrans géotextiles, ce qui va permettre d'éviter que ces coraux ne soient recouverts pendant les travaux de dragage. Donc ils ne seront pas impactés. Ensuite il y a d'autres choses comme les nurseries, clairement des élevages de coraux que l'on va replanter. Il y a aussi quelque chose qui est en cours depuis quelques années en Guadeloupe, qui est la récupération de larves coralliennes et l'élevage en aquarium. Notre but est de déterminer à terme quelle est la méthode la plus efficace en concertation avec les services de l'état bien évidemment mais aussi avec les scientifiques qui maîtrisent ces méthodes.

Mme Judith PRIAM:

Apparemment on a l'air très documenté sur les populations coralliennes, je n'étais pas aussi documentée sur les réussites de repeuplement de populations coralliennes en Caraïbe, notamment en Jamaïque, donc si vous pouvez me communiquer des noms de scientifiques qui travaillent sur ce domaine et notamment des publications cela m'intéresserait. Ensuite sur la prospective en terme de perte d'emplois, j'aurai voulu savoir si il y a eu un travail en ce sens.

M. Ruffin JANVIER JR logistique à nouveau :

Ma question sera pour monsieur CARMES. Vous avez parlé tout à l'heure du programme opérationnel du FEDER qui s'arrête et du suivant. Est ce que dans le prochain programme opérationnel, je ne sais pas quelle influence vous pouvez avoir, mais avez-vous prévu l'éligibilité de la logistique au niveau de Jarry ? Parce que, quand j'ai monté mon projet, j'ai fait appel à un fond FEDER, par contre je ne pouvais pas être sur Jarry, cette zone n'étant pas éligible, ce qui est un peu aberrant. Donc compte tenu de ce projet, est ce que, pour le prochain programme opérationnel, Jarry sera éligible ?

Mme Sita NARAYANAN :

Déjà à la première réunion thématique environnementale du 4 novembre au Lamentin on a eu une présentation du bureau d'étude CREOCEAN qui est basé en Martinique et qui nous a présenté les méthodes de déplacement des populations coralliennes qu'ils ont pu utiliser au YEMEN ; concernant les publications scientifiques on en a un certain nombre, ce que je peux vous

proposer c'est de mettre les références sur le site internet dès lundi avec le nom des articles et les auteurs, si la commission me le permet. Concernant la question sur les pertes d'emplois, pour nous, à ce stade du projet il n'y a pas de pertes d'emplois identifiées puisque toutes les mesures et toutes les précautions sont prises à notre niveau pour qu'il n'y ai pas d'impacts directs sur à la fois la pêche et le tourisme donc à priori, on n'a pas eu le besoin de lancer une étude spécifique sur ce sujet.

M. Olivier CARMES

Concernant la question de monsieur sur la partie Europe, c'est vrai que l'on ne va pas se substituer à la cellule Europe de la préfecture. Nous ne sommes pas des spécialistes dans le domaine, aujourd'hui on travaille sur 2 lignes, on a l'axe 6-2 qui correspond aux infrastructures portuaire sur lequel on a une dotation sur ce programme qui de 16.7 millions d'Euros de subventions, donc on compte effectivement l'utiliser dans sa totalité sur tous les autres projets et puis après, il faudra se battre pour l'aspect grand projet de port qui est n'est pas inscrit aujourd'hui sur ce programme opérationnel puisqu'il faut avoir davantage de confirmation pour savoir si on va le réaliser ou non. Après sur la définition des différentes lignes, je ne connais pas de manière détaillée votre projet, mais je pense qu'il serait intéressant de rencontrer les services de la préfecture, je ne sais pas si vous l'avez fait au niveau de la cellule Europe, pour voir dans quelles modalités sur le prochain programme peuvent être influencées les différentes lignes et les différentes priorités qui pourraient être données au niveau de l'Europe. Je vous avoue que c'est plutôt l'Europe qui donne ses priorités, en tous cas plutôt que la Guadeloupe et l'Etat français ; mais parfois par des moyens de pression on peut essayer sur certains axes et sur quelques définitions, et c'est tout le lobbying qui peut se passer à Bruxelles, pour orienter sur différents domaines. Je vous avoue que nous sur le grand projet de port on est extrêmement attentifs par rapport à cela, j'en ai un petit peu discuté mais les informations sur le prochain programme ne sont absolument pas claires encore aujourd'hui. J'ai également posé la question à savoir si on pouvait..... Il est clair que la partie environnementale va représenter quelque chose, développement durable, l'environnement est une des priorités du programme européen, mais c'est vrai qu'apparemment les moyens de pression sont de plus en plus difficiles mais il est clair que l'interlocuteur privilégié c'est la cellule Europe. Toutefois on se tient à votre disposition pour vous expliquer les différents projets sur lesquels on a obtenu des financements, et voir si ce type de projets est compatible avec les orientations du votre.

M. Moise FLESSEL:

Merci monsieur CARMES, je voudrais faire un petit point, pour des questions très ou trop spécifiques, je vous conseillerais de consulter le site, de poser vos questions, le port se fera un plaisir de répondre aussi. Si vous n'êtes pas satisfait des réponses parce que les études ne sont pas suffisamment poussées, posez vos questions sur le site. Deux autres interventions ?

Mme Judith PRIAM:

J'aurai voulu savoir si au cours de ces réunions par rapport au projet d'extension du port, il y a eu une évolution par rapport au contenu de votre présentation et s'il y a une évolution par rapport aux questions apportées par le public. J'aurai voulu savoir également la portée de ces débats et vous parlez de l'absence de la population et je me demandais notamment si au niveau des médias locaux si vous n'aviez pas pensé à médiatiser un peu plus ce film qui nous présente ce projet d'extension, le power point, pourquoi ne l'avoir pas mis dans une émission en fin de semaine sur une chaîne de télévision.

M. Ruffin JANVIER JR logistique à nouveau :

Juste une précision pour monsieur CARMES. Dans le projet de grand port si on veut qu'il y ait des prestations logistiques à valeur ajoutée, du style co-packing reconditionnement et autres, il va falloir des fonds. Mon inquiétude était de savoir si dans votre projet vous avez pensé à comment attirer ces sociétés, parce qu'il faut des fonds vous le savez. C'est dans ce sens que je demandais si Jarry sera éligible, pour que l'on ait des financements pour développer. Parce que c'est bien de dire que l'on va mettre 75 millions, mais si les entreprises ne sont pas aidées pour investir, elles ne viendront pas. C'est aussi simple que cela.

M. Moise FLESSEL:

Un autre intervenant ?

La première question semblait s'adresser à la CPDP, je pourrais vous dire madame que nous avons eu déjà 18 débats, ce soir cela fait 19 il n'y a pas deux débats identiques. Nous avons le journal du débat qui résume la teneur des débats, les enregistrements audiovisuels des réunions sont accessibles sur le site, vous pouvez les consulter, vous verrez quelles sont les questions qui ont été posées il n'y a pas deux débats identiques. Toutes les études, tous les travaux sont disponibles sur le site mis à la disposition du public.

Concernant votre question sur l'émission à la télévision la demande a été faite au port et je lui laisse le soin de répondre.

M. Olivier CARMES:

Sur les médias, je ne vais pas me substituer aux médias mais il est clair que sur le début du débat on a eu beaucoup de communication, il y a eu des reportages, des présentations des insertions dans les journaux, des débats à la radio. Donc on a pas mal parlé débat public sur cette première partie, mais la spécificité de ce débat est que l'on est, comme le précisait le président, sur 20 réunions, donc un délai extrêmement long. Avant de commencer ce débat on est allé voir ce qui se passait sur d'autres débats c'est plutôt sept, huit réunions qui se passent sur quatre mois qui s'étalent avec peut-être des salles de cette dimension avec peut-être plus de remplissage, là on est sur une durée extrêmement longue, on est entrain de faire le bilan on a du répondre à environ 850 questions, 700 questions au niveau des débats et puis 150 questions écrites. Nous n'avons pas eu une seule réunion écourtée faute de questions ou de participants, il y a toujours eu un débat, une égalité au niveau de l'intensité de ces réunions, pour vous dire que les gens s'intéressent à ce sujet.

Maintenant les médias, ils s'intéressent généralement au départ, notamment au début du débat la Martinique est intervenue par rapport au projet, il y a eu la peur de projets concurrents, il y a CMA qui est intervenu donc on quand même beaucoup parlé, d'ailleurs au niveau de notre service communication et des revues de presse qui ont été faites il y a eu beaucoup beaucoup d'articles maintenant sur la durée ce n'est pas toujours évident.

Concernant la question sur les entreprises, excusez moi j'avais mal compris tout à l'heure, vous avez tout à fait raison il est extrêmement important que le développement économique ne s'arrête évidemment pas à la création au niveau des travaux et à la mise en exploitation, il faut réellement qu'il y ait de la création d'emplois dans le domaine logistique derrière. Au niveau du port on s'est préoccupé à anticiper les besoins en termes d'espace donc on a réservé 4 hectares tout autour du terminal si il y a nécessité de construire des entrepôts qui vont venir s'ajouter à la zone de commerce internationale donc on réservé des espaces par rapport à ça, mais, concernant les recherches de financements, on sort un peu du rôle de compétence du port, et, comme je vous le disais, on n'a pas encore les éléments concernant le nouveau programme opérationnel. Par contre il faut savoir qu'avant le débat public on a fait de nombreuses réunions de travail avec les instances économiques pour expliquer les données économiques d'un tel projet. Ce que l'on espère c'est que ces entités puissent prendre aussi le relai pour aller, avec l'appui du port, en préfecture voir ce qui serait possible dans le domaine de financement pour ce type d'activité. Il faut peut-être aussi profiter de la présence d'un commissaire en développement endogène, en place pour une période de trois ans. Cela fait un an qu'il est là pour essayer de favoriser le développement des entreprises locales, il est bien évidemment au courant du projet et on lui soumettra cette problématique de

financements des activités suivantes. Vous avez tout à fait raison c'est une problématique extrêmement importante mais on commence à rentrer après dans le détail fin de ce type d'impact, on anticipe, mais on est en phase de débat public, on attend les conclusions de la CNDP, mais on aura après de nombreuses démarches si le projet se poursuit et bien évidemment celle-ci vis-à-vis des entreprises d'implantation en fait partie.

Mlle ANTONIUS :

Concernant le terre plein, je vois qu'il y a une version de base et deux variantes. Avez-vous bien étudié toutes les options, allez vous rester sur ces trois propositions, et qu'est ce qui a été dit concernant les propositions que vous faites.

M. Olivier CARMES:

Sans entrer dans le détail technique, M. Bigarré pourra développer après. Il est vrai qu'aujourd'hui on essaye de minimiser le coût du projet. On est plutôt sur la version initiale, c'est la version que vous voyez en haut, la version de base sur laquelle on est toujours sur ces 25 hectares et 350 mètres de linéaire de quai. Il est vrai aussi que l'orientation des différentes phases était aussi liée à une éventuelle potentialité de seconde phase. Il faut quand même savoir que lorsqu'on est sur de tels projets c'est un investissement sur 35 ans. Aujourd'hui il est vrai que si on avait pu anticiper, notamment sur le terminal actuel, qu'on aurait des navires de tirant d'eau beaucoup plus important, on aurait pu fonder des quais au delà de 12 mètres et pouvoir réaliser des opérations de dragage sans être obligé d'en construire un nouveau pour répondre à cette évolution du marché. Donc on est obligé, lorsqu'on fait ce type de conception de projet, de regarder si éventuellement dans 25-30 ans il y avait une extension complémentaire en fonction de l'orientation du projet, on voit quel est le linéaire maximum qu'on peut envisager et quel est le maximum de terre-plein. En réalité la solution de base n'est pas celle qui maximise les potentialités de développement de ce terminal à termes, mais il est vrai aussi que tous les contacts qu'on a réalisé au niveau des opérateurs mondiaux dans le cadre de l'appel à projet font qu'on se rend compte qu'aujourd'hui le terminal dans la configuration actuelle, avec 25 hectares est très suffisante, que l'orientation d'une évolution d'un tel projet, en tous cas, ce n'est pas pour demain, et que l'option qu'on propose aujourd'hui de connexion avec le terminal actuel, on vous disait au niveau de la présentation qu'il faut absolument proposer deux linéaires de quai pour qu'un opérateur puisse développer son activité, donc on envisage la connexion avec le quai 14, en tous cas le terminal actuel a un linéaire de

quai, et effectivement cette configuration semble tout à fait correspondre aux attentes actuelles.

Mme LEMOYNE, retraitée

Je n'arrive pas bien à situer où va se trouver ce projet. Dans la photo précédente qu'il y avait à l'écran, est ce qu'on pourrait revoir cette photo et peut être m'indiquer où se trouve la ville de Pointe à Pitre ? Dans les documents qu'on a vus j'ai cherché aussi, et je n'arrive pas bien à me situer.

Mme Sophie SAINT-CHARLES

Là on est tout au bout de Jarry. Est ce que vous vous situez ? Le WTC est ici, est ce que ça vous situe ? Et donc l'extension du terminal est prévue ici. Et Pointe-à-Pitre est en face.

Mme LEMOYNE, retraitée

Juste en face ? Donc l'impact risque d'être très important.

L'impact à tous les niveaux, les courants quand les bateaux tournent quand ils vont, ils viennent, et la pollution. Un bateau ça marche avec du fuel.

Je ne m'étais pas encore rendue compte à quel point c'était pile en face de Pointe-à-Pitre.

Mme Sophie SAINT-CHARLES

Le terminal actuel est ici. Il est déjà en face de Pointe à Pitre.

Mme LEMOYNE, retraitée

Oui oui, et donc 350 mètres de plus...

M. CAYARCY

Vous savez qu'il y a récemment eu un accident du Costa Concordia. C'est un bateau qui mesure 291 mètres et vous voyez la situation, il y a déjà environ 40 morts, et il ne fait que 291 mètres. Alors je me demande pourquoi on insiste sur le projet de bateaux, de cargos de 350 mètres. D'autant plus que le syndicat des armateurs de France est contre le gigantisme qu'on essaye de nous imposer en Guadeloupe. Quand un bateau de cette dimension se penche et bouche l'entrée du port, et bien il faudrait peut-être le démanteler au chalumeau, comme le bateau qui s'est échoué dans le Morbihan, et dont je ne me rappelle pas le nom. Ils ont mis 2 à 3 mois avant de libérer le lieu de ce bateau. Donc si un bateau de 350 mètres se naufrageait dans l'entrée de Pointe-à-Pitre, et bien ce n'est pas 3 mois qu'il faudrait, c'est bien un an, pour démanteler ce bateau. Alors vous allez vers le gigantisme et donc vous allez vers la perte de l'économie guadeloupéenne. J'ai d'autres choses à dire, seulement M. Martens n'est pas là et je voudrais lui en parler personnellement, publiquement, mais il n'est pas là. La prochaine fois je vais peut être intervenir avec plus de précisions.

Mme Judith PRIAM

J'aurai voulu savoir, concernant M. Portecop, qui fait partie de la Commission Nationale, est ce que ça amène une neutralité de sa part et donc l'impossibilité qu'il nous apporte une analyse scientifique de la Mangrove et de la dynamique des écosystèmes ?

M. Jacques PORTECOP

Alors, s'il vous plait, je peux vous dire madame que je suis là en tant que membre de la commission, et je dois avoir une stricte neutralité. Quelque soit le passé scientifique que je peux avoir, je suis ici ce soir, et je l'ai été, dans la stricte neutralité. Je suis là simplement pour vous donner la parole, vous permettre de dire si vous êtes d'accord ou contre le projet, avec les arguments que vous voulez. Faites comme si j'étais transparent et que je ne représentais, en réalité, qu'un membre de la CPDP.

M. Olivier CARMES

Sur la sécurité on va se partager l'intervention avec Mme Narayanan. Au niveau de la croisière, on reçoit ce type de navires déjà, Donc c'est vrai que ce n'est pas par rapport au nouveau projet qu'on va évoluer dans cette configuration. Des navires de croisière de grande dimension aujourd'hui on les reçoit sur le port, pour la Guadeloupe, le développement du tourisme, ils sont plein, il y a beaucoup de demandes. Les guadeloupéens effectivement remplissent également le quota maximum à chaque fois qu'il est proposé. Donc ce sont des outils de développement économique, et, aujourd'hui, on est complètement dans cette démarche de recevoir des navires, et ça n'a rien à voir avec le nouveau terminal. Sur le nouveau terminal, pour préciser par rapport à ça, les types de navires, c'est vrai qu'on parle de navires de grande dimension mais aujourd'hui on est sur des navires de 2 250 containers de capacité, notre projet c'est d'essayer de recevoir des navires d'à peu près 6 000 EVP. Par contre, il est clair qu'on anticipe pour éviter la situation qu'on connaît aujourd'hui avec des quais qui sont seulement fondés à 12 mètres, de pouvoir fonder des quais à 17 mètres si dans 10, 15, 20 ans on veut pouvoir peut être à terme recevoir des navires de 12 000-12 500 EVP. Mais aujourd'hui ce n'est pas en tous cas la cible projetée immédiatement sur ce terminal. Par contre, évidemment, même si ce sont des navires de 6 000 EVP, on a étudié l'aspect sécurité et madame Narayanan va vous donner quelques détails.

Mme Sita NARANAYAN

Dans le cadre du projet, toutes les mesures seront prises afin de sécuriser la navigation maritime. Alors comment ? De plusieurs façons. D'abord, avec un pilotage automatique des navires, c'est à dire que tous les navires qui vont entrer et sortir du port dans le chenal, seront systématiquement guidés par un pilote qui connaît extrêmement bien la zone. Ensuite en cas d'avaries machine, en cas d'incidents, il y aura des remorqueurs adaptés aux gabarits des navires. Ces remorqueurs pourront leur porter secours rapidement. D'autres mesures, comme l'interdiction du croisement dans le chenal, les navires ne pourront pas se croiser dans le chenal, ce qui va encore une fois contribuer à sécuriser le risque maritime. Et puis la dernière chose, les travaux que l'on envisage dans le chenal, n'ont pour seul but que de sécuriser ce chenal, faire en sorte qu'il soit suffisamment grand, suffisamment sûr, pour éviter tout problème.

M. Benjamin BIGARRE

Juste quelques précisions : les marins sont des pilotes professionnels, donc des ex officiers de la marine marchande, qui ont eu des responsabilités ou qui ont pu assurer le commandement de navires marchands du type de ceux qu'on reçoit actuellement. Donc le pilote monte à bord lorsque le bateau est en eaux saines, c'est à dire au large, et donc aide le commandant qui ne connaît pas forcément la zone à chenaliser jusqu'à l'arrivée au quai, ou à appareiller c'est à dire à partir du port, repartir en eaux saines, au large, à partir de là, le pilote descend et retourne sur terre.

Pour terminer, le chenal d'accès a été étudié, toujours en discutant avec les pilotes et la capitainerie du port, et le tracé du chenal sera validé par ces professionnels de la mer.

M.

Votre écran n'est pas très grand et donc je viens de comprendre le schéma de tout à l'heure. Par rapport à la construction nouvelle Pointe-à-Pitre sera plus près, et comme je sais que Jarry est une zone à risque, Pointe à Pitre se rapprochant est ce que vous avez envisagé une évacuation du port vers Pointe-à-Pitre au cas où on n'arrive pas à sortir de Jarry , parce que je vois qu'on se rapproche, alors j'imagine que ça existe déjà en Guyane et dans certaines régions de France, un grand pont entre Pointe-à-Pitre et Jarry, on pourrait même y aller à pied. Est ce qu'on a imaginé ça ? Parce qu'il faut qu'on s'en sorte, sinon si on se lance à Jarry et qu'on arrive plus à en sortir... C'est à partir de votre carte que j'ai imaginé ça, j'extrapole un peu.

M. Olivier CARMES

Aujourd'hui, par rapport au projet, on ne se rapproche pas, par rapport au terminal actuel, de Pointe à Pitre. Par contre au niveau des zones de sécurité, il faut savoir que dans le cadre du Plan de Prévention des Risques

Technologiques, le PPRT, qui va s'appliquer d'ici maintenant deux ans, on doit adapter des infrastructures, des installations et geler certains espaces par rapport notamment aux risques rubis et à la SARA. Par rapport à ce terminal on s'éloigne des zones à risque, donc au contraire la zone à risque va jusqu'au WTC, plus on s'éloigne du WTC et plus effectivement les zones à risque s'éloignent. Donc le projet, cette zone de développement, s'éloignent des zones concernées par le PPRT. Après, un terminal containers, ce n'est pas une installation classée, ne génère pas, au niveau réglementaire, de nouveaux risques. Par contre vous avez tout à fait raison sur les possibilités d'évacuation maritime, ce sont des éléments qui sont déjà intégrés, il y a une zone d'évacuation maritime qui est prévue sur le terminal de Jarry. Aujourd'hui cette zone d'évacuation concerne l'ensemble des gens qui travaillent sur la zone portuaire de Jarry, après, à savoir si ce type d'évacuation doit être généralisé à des zones beaucoup plus étendues que la zone portuaire, d'autres zones effectivement par rapport à cette zone de développement, non pas sur le terminal mais vraiment à l'extrémité de Jarry dans la circonscription portuaire, de nouveaux espaces d'évacuation pourraient être envisagés sur le terminal. Après ça ce sont des réflexions auprès de la préfecture sur lesquelles nous on est tout à fait disposé à mettre à disposition des espaces. Mais aujourd'hui il existe une zone d'évacuation maritime qui est sur le terminal de Jarry.

M. Moise FLESSEL

Merci M. Carmes.

Je vous ai dit au début de cette séance que nous étions rendus au 19^{ème} débat, il y aura un débat vendredi prochain à la cité des métiers aux Abymes. Lors de cette réunion il y aura une sorte de bilan, pré bilan du débat public, vous y êtes invités, comme tout le monde. Mais je dois vous dire aussi ce qui va se passer après ces débats. Dans les deux mois qui vont suivre cette dernière séance de vendredi prochain notre président, ici présent M. Jean-Claude Degras, établira un compte rendu qui sera adressé à la Commission Nationale. Sur la base de ce compte rendu le président de la Commission Nationale établira un bilan. Ces deux documents réunis seront publiés et adressés au Port Autonome. Le Port Autonome dans un délai de trois mois devra se prononcer sur la suite de son projet. Cette suite pourra être soit que le Port Autonome continue son projet sans prendre en compte les observations, les suggestions ; la deuxième possibilité est que le Port Autonome continue le projet mais en le modifiant suivant les observations, amendements qui seront faits ; soit le Port Autonome renonce au projet, cette décision peut être simplement conjoncturelle mais ça peut être aussi que le débat public a demandé que ce projet ne soit pas réalisé. Vous pourrez connaître la suite de cette affaire en consultant le site de la CPDP et je vous invite à la réunion finale, tout le monde est invité.

Je vous remercie au nom de la Commission de votre participation au débat de ce soir, et je vous dis bonne fin de soirée.