

Projet d'extension du Port de la Guadeloupe
Réunion publique du vendredi 4 novembre 2011
Médiathèque – Le Lamentin

M. Jacques Portecop :

Je voudrais saluer l'arrivée de nouveaux participants, les remercier d'avoir fait le déplacement et vous dire que nous abordons ce soir, au cours de cette 8^{ème} réunion la première séance thématique qui sera consacrée aux problèmes d'environnement qui pourront être engendrés par le futur projet d'extension du Port Autonome situé à Jarry.

Cette séance sera donc légèrement différente des précédentes car des spécialistes sollicités à la fois par la Commission Particulière et par le Port Autonome interviendront successivement pour apporter des éléments supplémentaires à votre compréhension et enrichiront donc ainsi le débat, ce qui ne vous empêchera pas, lors du débat, d'intervenir et poser toutes vos questions.

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

- d'abord le cadre juridique et les modalités techniques du débat,
- la présentation du dossier par le maître d'ouvrage,
- l'intervention des spécialistes invités,
- et nous aurons le débat qui j'espère sera très intéressant.

Permettez-moi au préalable de vous présenter les invités de la Commission Particulière :

- M. Jean-Marie Flower, écologue, attaché scientifique au Conservatoire botanique
- M. Gérard Berry, ancien directeur du conservatoire du Littoral

Je demanderais à M. Martens, le directeur du Port Autonome de nous présenter les spécialistes qui interviendront.

M. Martens :

Merci Président.

Ce soir aussi pour le Port aussi une équipe un peu spécialisée.

Vous connaissez Mme Naranayan qui s'occupe des questions environnementales, il y a aussi M. Bigarré et M. Bataille qui sont aussi des spécialistes au niveau du Port de ce sujet. Et à ma gauche Olivier Carmes qui est chef de projet, et moi-même directeur du Port.

Nous ferons intervenir deux experts :

- M. Imbert du Laboratoire Dynecar de l'UAG

- M. Bergeron de Créocéan.

M. Imbert parlera des écosystèmes côtiers, et M. Bergeron parlera du retour d'expérience à Maisonneuve de mesures compensatoires en milieu marin.

Ce soir nous avons une présentation un peu différente puisque nous allons vous présenter le film général de 10 minutes qui présente le projet, il ne s'agit pas seulement d'environnement mais d'environnement dans un projet.

Il y aura ensuite une présentation thématique faite par les cadres du Port sur la thématique spécifique de notre grand projet de Port en matière environnementale, et ensuite les deux présentations d'environ 10 minutes chacune faites par nos experts.

Donc on en a presque pour une heure de présentation, le sujet et sa spécificité et sa technicité nécessitent qu'on aille vraiment dans le détail, et c'est bien l'objet du débat de ce soir, c'est pour ça qu'on a voulu être un peu plus longs et un peu plus exhaustifs que d'habitude.

M. Jacques Portecop :

Tout à fait, dans ces réunions thématiques nous nous focalisons sur un sujet particulier, aujourd'hui c'est l'environnement. Cependant il me faut intervenir pour informer la salle de la notion de débat public et de son organisation juridique.

En effet le débat public est une étape officielle importante dans la procédure d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement du territoire. Il doit permettre à tous ceux qui le souhaitent de s'informer sur les projets, d'exprimer leurs observations et leurs suggestions.

Le Code de l'Environnement, par la loi Barnier du 2 février 1995, complété par la loi du 27 février 2002 impose que tous les projets d'équipement présentant de forts enjeux socioéconomiques ou ayant des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire soient soumis à débat public. Ils entraînent dès lors la saisine de la CNDP qui est une autorité administrative indépendante. C'est ainsi que le 23 mars 2011 la Commission Nationale du Débat Public est saisie du projet d'extension du Port de la Guadeloupe par le Port Autonome de la Guadeloupe.

Le 6 avril 2011, cette CNDP décide que ce projet fera l'objet d'un débat public qui sera organisé et animé par une Commission Particulière du Débat Public, la CPDP, indépendante du maître d'ouvrage.

Le 4 mai 2011 elle nomme le président de la CPDP, M. Jean-Claude Degras, et le 8 juin 2011, elle désigne les quatre membres de la CPDP, Mme Marie-Laure Blonbou, M. Moïse Flessel, moi-même, et Mme Lubino-Bissainte Myriam qui n'est pas présente et qui s'excuse.

Enfin, le 7 septembre 2001, la CNDP valide le dossier de présentation du projet du maître d'ouvrage, le calendrier des réunions publiques et les modalités d'organisation du débat proposés par la Commission Particulière du Débat Public.

Je vais maintenant donner la parole au Port, à M. Carmes ou M. Martens pour présenter le projet.

M. Martens :

On va commencer par le petit film de 10 minutes.

Après le film, nous passons à la partie plus technique sur les mesures environnementales que nous préconisons ou avons déjà prises dans le cadre de ce projet.

Mme Naranayan et deux autres intervenants :

Nous allons donc vous présenter le projet et plus particulièrement ses interactions avec l'environnement. La présentation que nous vous proposons va s'articuler en plusieurs points. Après un aperçu de la stratégie du Port en matière de développement durable, nous verrons comment le projet s'inscrit dans son environnement au sens large, tant au milieu physique que le milieu écologique, c'est-à-dire les milieux marins et terrestres. Les éléments concernant le cadre de vie vous seront ensuite présentés après un zoom sur une phase très particulière des travaux : le dragage et l'immersion.

Et enfin nous verrons quelles sont les mesures réductrices et compensatoires que nous envisageons à ce stade du projet.

Présentation Sita NARANAYAN.

Depuis 2009 le port autonome a engagé un ambitieux programme de développement durable, d'un budget de 500 000 euros sur 3 ans. Ces trois dernière années ce sont donc des actions très concrètes qui ont été menées, notamment des études sur la circulation de l'eau dans le petit cul de sac marin, sur le développement des énergies renouvelable de la mer, l'aide à des associations de protection de l'environnement, de plus 24 000 m2 de toiture ont été couvertes de panneaux solaires photovoltaïques et nous avons réalisé le premier bilan carbone du port autonome qui a été également le premier bilan carbone réalisé en Guadeloupe. Le programme de développement durable du port vient d'être reconduit pour les trois prochaines années ce qui porte à 1 million d'euros la participation du PAG depuis 2009 en faveur du développement durable. L'une des actions phares du port en faveur du développement durable a été la création d'une installation de stockage des déchets inertes, c'est-à-dire les déblais en béton, les céramique, le verre les

pierres qui jusqu'à aujourd'hui n'avaient pas de filières adaptées pour leur gestion après leur fin de vie. Ce sont généralement des déchets issus du BTP. Il faut savoir que le gisement en Guadeloupe est d'environ 400 000 tonnes par an et la rénovation urbaine de la région Pointe-à-Pitre Abymes va en générer 200 000 tonnes supplémentaires. Donc aujourd'hui avec l'installation de stockage des déchets inertes le port propose une solution innovante qui garanti le recyclage des matériaux à 100% et une partie de ces matériaux pourront être utilisé pour la création du terre plein dans le cadre du projet.

Présentation Power point

Mr BIGARAY

Tristan BATAILLE

Sita NARANAYAN

M. Martens :

Quelques commentaires de ma part avant de passer à la suite de la présentation.

C'est deux ans de travail qui vous a été présenté là, plusieurs millions d'euros de dépense, il y a au moins dix personnes au Port qui ont travaillé sur ces sujets, ce sont des résumés très courts, on peut parler une heure de chacune des études, et d'ailleurs si vous avez des questions n'hésitez pas.

On a pris le projet très au sérieux, et on cherche en tant que maître d'ouvrage public à faire un projet exemplaire, on essaie de faire les choses le mieux possible, on a aussi la modestie de dire que dans le cadre du débat public on n'a pas forcément tout vu, tout pris et tout traité et qu'on est preneurs de toutes les idées et de toutes les améliorations qu'on peut nous apporter, n'hésitez pas, on a déjà beaucoup appris pendant ce débat public, mais clairement aujourd'hui on se devait d'entrer dans le détail pour vous expliquer tout ce qu'on avait fait et quel était le background qu'on avait sur ces sujets. C'est une démarche 150% sérieuse et appliquée pour faire en sorte de maîtriser ce projet dans sa globalité le mieux possible car on est bien conscients que faire un projet de cette importance-là en 2011-2012 dans l'eau et en Guadeloupe ce n'est pas aussi simple que certains peuvent l'imaginer.

M. Daniel Imbert (UAG) présente un diaporama sur les écosystèmes côtiers :

Présentation.

M. Martens :

Vous comprenez mieux avec ces explications sur la mangrove pourquoi on a fait autant d'études de courantologie, autant d'études de modélisation, c'est

un milieu particulièrement fragile, on doit vérifier qu'on ne va pas lui porter d'atteintes importantes voire même pas du tout. On a mené ces analyses et nous sommes aussi sensibilisés à la richesse de l'écologie de la mangrove, c'est pour ça que parmi les mesures compensatoires dont on a parlé avec le Conservatoire du Littoral. Il y a aussi le transfert au conservatoire d'un certain nombre de mangroves qui sont aujourd'hui patrimoine du Port mais on trouve que d'avoir un patrimoine d'une telle richesse écologique pour un établissement public chargé d'un développement portuaire ce n'est pas forcément cohérent donc il vaut mieux le donner à celui qui serait susceptible de le valoriser, de le mettre en valeur et de le protéger parce que ce n'est pas notre rôle principal.

On va projeter le film proposé par Créocéan qui dure quelques minutes sur le type de mesures compensatoires que l'on peut mettre au titre de projet portuaire.

Je tiens à signaler que c'est un projet méthanier qui est proposé donc ce n'est pas un grand projet de port parce que les mesures concernant le grand projet de port on ne les connaît pas, vous n'avez pas donné votre avis, on n'a pas fait d'étude d'impact, mais enfin c'est un projet portuaire et c'est pour ça qu'on a pris cet exemple-là, n'y voyez pas de parallélisme avec notre projet qui est totalement différent.

Jean-Daniel Bergeron, plongeur biologiste chez Créocéan, bureau d'études en environnement marin.

Présentation film.

Ce film vous a montré qu'il existe des moyens pour protéger l'environnement. En ce qui concerne les communautés coralliennes, ici comme vous l'a expliqué le Port de Guadeloupe il va y avoir des mesures de réduction des impacts pour suivre l'état de santé de ces coraux, limiter les impacts au maximum, tous ces moyens existent et cela c'était la preuve de ce qui s'est fait au Moyen-Orient et qui se reproduit partout ailleurs, j'espère que cela vous aura bien montré les différentes techniques qui existent, et si vous avez des questions par la suite n'hésitez pas.

M. Martens :

Les présentations sont terminées, nous allons pouvoir passer la parole à la salle, Président.

M. Jacques Portecop :

Auparavant je voudrais vous remercier, et insister pour dire à la salle que nous sommes ici dans une séance thématique, on ne parle que d'un sujet, en l'occurrence ce soir c'est l'environnement.

La prochaine séance thématique aura lieu à Saint-Claude et sera consacrée à l'économie.

Une troisième séance thématique aura lieu à l'université de Fouillole qui sera consacrée à la fois à l'environnement et à l'économie.

Je dois malgré tout vous indiquer que dans sa mission d'organisateur et d'animateur du débat public, la Commission particulière du débat Public devra respecter les quatre principes fondamentaux édictés par la loi du 27 Février 2002 relative à la démocratie de proximité :

- L'équivalence : la CPDP doit permettre à toute personne qui le souhaite de pouvoir s'exprimer à l'oral comme à l'écrit, tout en respectant les autres. Pour les questions écrites, vous avez une boîte à l'entrée. Pour les questions orales, le débat étant enregistré, chaque intervenant devra tout d'abord décliner son identité et aura 3 minutes pour poser sa question, nous prendrons des interventions par groupe de 2 questions.

- La transparence : la CPDP doit rendre claire et accessible à tous les citoyens toutes les informations relatives au sujet.

- L'argumentation : la CPDP doit s'assurer que tous les intervenants s'inscrivent dans une démarche constructive.

- La neutralité : la CPDP ne doit ni se prononcer sur le fond du dossier, ni prendre parti pour qui que ce soit. Nous sommes de ce côté-là de la plus grande neutralité.

Cependant nous pouvons faire intervenir des spécialistes comme nous l'avons fait ce soir, qui vont participer au débat et l'enrichir.

Evidemment le rôle de la CPDP est de favoriser l'expression de chacun sur le projet, présenté par le maître d'ouvrage, et pour ce faire un grand nombre de supports d'information sont à votre disposition dans la cadre de la campagne de communication par voie de presse, écrite, télévision, radio et les expositions.

Tous les citoyens ont également la possibilité de contribuer à titre individuel ou institutionnel sur un sujet, un angle d'analyse, dans ce qu'on appelle les cahiers d'acteurs qui seront publiés par notre Commission.

Dans tous les lieux d'exposition des bornes Bluetooth vous permettront de recevoir sur vos portables et si vous le souhaitez des informations sur les dates et les lieux des différentes séances.

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

Maintenant que je vous ai tout dit, nous allons donc ouvrir le débat et vous laisser le soin de poser des questions qui j'espère seront nombreuses et nos

amis et spécialistes vont le cas échéant intervenir. Mais je voudrais malgré tout, pour qu'ils puissent faire démarrer le débat les interroger sur ce qui a été montré, s'ils veulent intervenir tout de suite ou s'ils préfèrent intervenir au cours du débat.

Bonsoir, Jean-Marie Flower, je travaille au Conservatoire botanique des Iles de Guadeloupe et très rapidement, pour camper le décor, je dois souligner la qualité de toutes les présentations qui ont été faites. On voit que même s'il n'y a qu'un seul thème, l'environnement, il est très très vaste et on pourrait peut-être même l'élargir encore un petit peu, on a regardé dans le passé, on peut regarder ce qui peut se passer au cours du 21^{ème} siècle avec le dérèglement climatique. On est là avant tout pour soutenir le débat, je vais maintenant attendre que la salle propose ses réflexions.

M. Berry :

Juste pour dire que vous ne devez pas hésiter à poser vos questions, il y a une bonne présentation de la problématique par rapport à l'environnement pour ce projet qui de toute manière est situé sur une zone naturelle fragile puisqu'il s'agit du littoral, des fonds marins, maintenant nous devons apprendre à construire sans détruire, et c'est peut-être là l'enjeu qui nous rassemble ici ce soir ; donc n'hésitez pas à poser vos questions, nous sommes là pour essayer d'y répondre.

M. Portecop :

Première question.

Stéphane Poupin :

Ma première question concerne le financement des études qu'on nous a présentées ce soir. Est-ce qu'il y a un organisme, une agence, une organisation non gouvernementale, non financée par le Port Autonome de la Guadeloupe et qui a participé à l'étude d'impact environnemental ?

Comment le Port Autonome de la Guadeloupe va-t-il réussir à maintenir ces milieux en l'état, quel va être le suivi après l'extension ?

M. Marcellin :

Il y a un certain nombre d'unités industrielles sur la pointe Jarry, est-ce qu'ils sont partie prenante de ce projet ? et comment le sont-ils ?

M. Martens :

Je vais essayer de répondre aux questions 1 et 3 et laisser mes collègues répondre à la question plus précise sur l'avenir des suivis.

Sur la question y-a-t-il des organismes non gouvernementaux ou indépendants qui ont participé à nos études : non. Les gens qu'on a fait

travailler sont des gens qu'on a payés, aujourd'hui ce type de fonctionnement n'est pas prévu mais si quelqu'un veut évaluer nos études avec un œil extérieur et donner un avis tout est sur le site de la Commission. On est totalement ouverts à ce qu'un œil extérieur vienne critiquer, amender, corriger tous ces éléments-là, le débat sert aussi à ça, à ce que des gens compétents viennent donner leur avis mais le montage du projet fait qu'aujourd'hui ça ne fonctionne pas de cette façon-là. Nous sommes contrôlés par les services de l'Etat qui ont des compétences mais les services de l'Etat sont un service gouvernemental par décision, donc aujourd'hui le maître d'ouvrage finance des études, plusieurs millions d'euros d'études. Ce soir on ne vous a pas tout présenté, nous posons des questions à 10 bureaux d'études, nous sommes un maître d'ouvrage public et nous ne demandons pas à un bureau d'études de nous démontrer comment est-ce qu'on doit cacher des choses, nous on pense qu'on a la transparence de poser les vraies questions qui nous apportent des vraies réponses et tout au long du projet d'abord on n'a rien caché. On a notamment dit qu'on avait un problème de corail à l'entrée de la passe, avant que les plongeurs mandatés par le Port aillent vérifier la richesse de ce milieu-là, dans les données nationales ou dans les données publiques ce n'était pas connu, nous on pense qu'il ne faut rien cacher, qu'il faut tout dire. Par exemple pour revenir sur ce récif corallien à l'entrée de la passe on doit élargir la passe pour faire passer des gros bateaux, d'un côté il y a des constructions, des digues, c'est compliqué ; de l'autre côté il y a un récif corallien, donc on dit on va toucher quelques m² de récif corallien, c'est pas bien, mais on le dit, et parce qu'on touche à ce récif corallien, on réfléchit depuis un an ou deux à des mesures compensatoires directes ou indirectes par rapport à ça. Peut-être que dans le passé des maîtres d'ouvrage aurait dit oh là là il y a du corail on ne va surtout rien dire et puis quelqu'un l'aurait découvert et ça se serait très très mal passé mais aujourd'hui on dit attention on touche à quelque chose qui est de la biodiversité de la richesse écologique donc on le dit, on le sait. Si on décide que collectivement il ne faut pas toucher ces quelques m² de corail on ne fait pas le projet parce qu'on ne sait pas faire passer les bateaux à un autre endroit, par contre on dit c'est pas ces quelques m² de corail qui pourraient remettre en cause le projet, par contre on casse 50 m², essayons d'en replanter 200. On peut découper les morceaux de corail et les faire vivre ailleurs, on a imaginé concernant cette question plusieurs pistes de mesures compensatoires, donc d'expertise extérieure non gouvernementale : non. Je ne vois pas comment ça pourrait fonctionner et si vous avez des idées je suis preneur, et s'il y a des gens qui veulent donner leur avis sur les études je suis tout à fait ouvert par rapport à ce sujet.

Sur la question n°3 posé par Monsieur ; y-a-t-il des industriels partenaires de notre projet. Il aurait fallu préciser un peu votre question, mais les industriels de la Pointe de Jarry sont des industries portuaires, ces gens sont regroupés dans différentes associations professionnelles, que ce soit les MPI, le Medef, la CGPME, la Chambre de Commerce, ils soutiennent tous activement le projet depuis le début donc le monde industriel parfaitement conscient des avantages économiques et de l'intérêt qu'ils peuvent trouver de façon directe ou indirecte dans notre projet soutiennent le sujet. Les professionnels portuaires bien évidemment sont partie prenante et nous cherchons réellement à avoir un partenaire industriel pour opérer le projet dans le cadre d'une autre procédure qui se mène en parallèle du débat public et qui s'appelle l'appel à projet puisque nous sommes sur un partenariat public-privé.

Réponse à la 2^{ème} question.

Mme Naranayan :

A ce stade du projet, l'étude d'impact n'a pas encore eu lieu, toutes les études qu'on vous a présentées ce sont des études qui ont été faites très très en amont du projet. L'étude d'impact va débuter a priori au mois de janvier 2012 et va durer à peu près un an. C'est à l'issue de cette étude d'impact que les services de l'Etat vont valider, proposer et exiger des mesures de suivi. C'est en concertation avec les services de l'Etat, les scientifiques et le bureau d'études qui sera mandaté pour l'étude d'impact que seront définies précisément les modalités de suivi des mesures compensatoires.

M. Tristan BATAILLE

Je vais compléter sur un aspect, l'état initial de l'environnement dont on vous a présenté les résultats principaux sur les parties en jeu intègre la manière de suivre le milieu, vous avez des radiales d'exploration, ce sont les transects qui ont été montré dans le film de Créocéan. On a mis en place des stations de suivi, elles sont assez ponctuelles sur le corail, sur les herbiers, on a fait un état en 2009 et ça pourra servir comme cela a été montré par Créocéan pour faire des mesures juste avant démarrage des travaux, pendant les travaux et après. Là dessus on a mis en œuvre des protocoles de mesures qui sont compatibles avec ce qui a été fait en Guadeloupe, notamment dans le cadre de la Directive Cadre sur l'Eau. Ce point est piloté par les services de l'Etat et donc ce sont les mêmes manières de caractériser l'état des coraux et l'état des herbiers, donc on a déjà mis en place dans le cadre de l'état initial ces stations qui pourront être réutilisées, complétées, et c'est à affiner dans le cadre de l'étude d'impact comme ce qu'a souligné Sita.

M. Portecop :

D'autres questions.

M. Jacques Valtin. :

Je trouve que la présentation de ce débat pose problème, on vient de nous dire que les études d'impact n'ont pas été réalisées, on nous a présenté un projet donc je dirais c'est merveilleux, c'est très savant, c'est bien étudié, tout est parfait, je voudrais savoir ce que pense la communauté scientifique, il y a bien des scientifiques en Guadeloupe qui sont capables de donner un avis sur l'opportunité et la bienfaisance de ce projet, et donc discuter aujourd'hui alors que nous citoyens nous n'avons aucun élément parce qu'on n'a pas les connaissances pour pouvoir apporter un jugement objectif ça me pose un problème.

De prime abord mon opinion personnelle est de dire que ce projet, dans sa dimension, est probablement désastreux pour la Guadeloupe, je voudrais qu'on m'apporte la démonstration contraire, or ce soir je n'ai pas l'impression qu'on est parti pour, parce que tout est merveilleux, on nous apporte des études qui sont faites ailleurs, avec des images fabuleuses, tout est parfait, on n'a pas du tout la certitude que les choses sont aussi simples et aussi parfaites.

M. Portecop :

Nous avons un scientifique ici, qui n'est pas assis à cette table et qui n'est pas intervenu, que la CPDP s'est permis d'inviter pour dire ce qu'il pense. Ce monsieur a demandé la parole.

M. Jean-Marie FLOWER

Les points sur lesquels je voudrais intervenir ça va survoler un peu les interventions du début du débat, concernant le suivi de ces études, leur évaluation également par des entités indépendantes et puis votre demande légitime d'information par des experts vraiment indépendants.

Pour ce qui est de l'exemplarité de ce projet, il se veut exemplaire, j'ai cru comprendre qu'il avait généré de nouvelles données scientifiques, des données précisément pour cet état des lieux initial, alors pourquoi ne pas mettre en place de vrais programmes de recherche sur des formes à trouver ; des programmes de recherche parce qu'ensuite l'évaluation de ces travaux se fait dans des revues à comités de lecture qui peuvent être nationales, internationales et qui sont donc totalement déconnectées et indépendantes de ce projet. Ça peut être un premier moyen, ce n'est sans doute pas suffisant parce que le langage qui est utilisé n'est pas accessible à la population, il faut donc trouver des relais, que ce soit des institutions comme des Centres de Culture Scientifique, Technique et Industrielle ou le Conservatoire botanique pour ensuite traduire ces données-là

mais ça me paraît en tout cas être une piste à explorer pour renforcer l'exemplarité de ce projet et que vraiment il soit transparent et qu'il ne donne pas le bâton pour se faire battre.

Pour l'instant ma perception personnelle de ce projet-là, comme d'ailleurs de beaucoup d'autres, c'est que de toute façon tout ce que l'homme va essayer de faire à une certaine échelle, en déplaçant beaucoup de matériaux, des millions de m³ donc des millions de tonnes, en générant un nouveau trafic, plus de bateaux qui arrivent, qui partent, donc peut-être plus d'espèces invasives larguées par les ballasts etc., toute action de l'homme se traduit de toute façon par des modifications du milieu, « modifications », on peut considérer que ce sont des catastrophes, des transformations irréversibles, il y a du vrai dans tout ça bien sûr, mais c'est comme ça depuis 10 000 ans, depuis que l'homme est sédentarisé, depuis qu'il a commencé à coloniser les îles de la Caraïbe, donc la question maintenant c'est d'essayer de minimiser ces impacts, de savoir réellement qu'est-ce qu'on va abîmer, modifier, qu'est-ce qui a la plus forte valeur patrimoniale qu'il faut donc à tout prix garder comme témoin pour être sûr de l'évolution sur le long terme et de faire en sorte que justement les modifications que l'on fait sur le milieu soient connues, calibrées, suivies et qu'elles puissent être le cas échéant compensées, donc le fait qu'un projet comme ça ait des impacts sur l'environnement, pour résumer, ça ne me paraît pas du tout surprenant, ce qu'il faut essayer de dépasser maintenant c'est comment faire en sorte pour que ces impacts soient les moins graves possibles, les moins durables possibles, et qu'ils permettent de conserver notre patrimoine écologique d'un point chaud de biodiversité le plus longtemps possible.

M. Martens :

Sur cette question, on a déjà fait des présentations, on a déjà consulté le monde scientifique, si ces gens-là étaient invités à venir au débat ils pourraient le faire aussi.

Pour répondre à monsieur, je crois que si la preuve n'est pas faite que le projet aurait des impacts catastrophiques sur la Guadeloupe c'est peut-être qu'il n'en a pas tant que ça, et on n'a jamais dit que notre projet était merveilleux. On a dit que notre projet avait des impacts, on ne le cache pas, et on a dit comme le proposait monsieur qu'on veut faire en sorte de travailler pour minimiser ces impacts par la conception du projet, ça a été notre travail depuis deux ans ; et pour les impacts incontournables, pour en revenir à mon petit bout de massif corallien et aux quelques millions de m³ qu'il va falloir draguer, c'est beaucoup mais on va prendre toutes les dispositions. Si on décide de ne pas rejeter 1 m³ de dragage dans l'eau on ne fait pas de projet, si on décide de ne pas toucher 1m² de corail on ne fait pas de projet, nous on dit on touche quelques m² de corail il faut s'en occuper, on doit rejeter quelques millions de m³ de résidus non pollués. La Réglementation autorise le rejet de résidus non pollués dans l'eau mais

demande que les mesures soient prises pour que rejeter un million de m³ de résidus de dragage non pollués sur une zone où il n'y a rien, où il n'y a quasiment pas de richesses ou de diversité, ça n'a quasiment pas d'impact sur l'écologie. On m'a expliqué qu'il fallait vérifier qu'on n'allait pas venir se déposer sur le plateau continental, sur les récifs coralliens ou sur les zones où il y avait de la biodiversité. Toutes nos études qui à ce jour n'existent pas, mais on est en train de créer le modèle, ce sont de grosses sommes sur ces sujets-là, toutes les études vont devoir démontrer qu'on est en train de trouver une solution, et on est contrôlés par l'Etat. Mais s'il faut un jour qu'on soit contrôlé par une tierce personne on est transparent, on est ouvert, il n'y a aucun problème par rapport à ça, on ne craint pas d'être contrôlés par deux, trois, quatre, cinq personnes, tant qu'on ne perd pas des mois et des années parce qu'il faut que le projet ouvre en 2016. L'ouverture du Canal de Panama c'est en 2015, les projets qui vont réussir c'est en 2016, 2017 ; ceux qui vont arriver avec un projet en 2020 n'auront pas de clients, après on retombe dans les aspects économiques aussi, il faut qu'il y ait des contrôles, il faut qu'il y ait des analyses, c'est ce qu'on fait depuis plusieurs années, mais il faut aussi qu'elles soient raisonnables et qu'elles ne fassent pas ralentir les démarches économiques.

Peut-être que Mme Naranayan a quelques commentaires à faire de plus sur la façon dont on a travaillé, notamment avec les associations écologiques guadeloupéennes.

Mme Naranayan :

La grosse étude sur l'état initial de l'environnement a duré un an et qui a été présentée à toutes les associations, la grande majorité d'associations de protection de l'environnement ont été invitées à la présentation de cette étude, donc elles sont au courant. Les universitaires également sont tout à fait au courant du projet et on se tient évidemment à la disposition de tous ceux qui le souhaitent pour diffuser les études, d'ailleurs un certain nombre d'entre elles voire presque la totalité en ce qui concerne l'environnement sont disponibles sur le site internet de la CPDP.

Juste un petit rappel pour l'étude d'impact, pourquoi est-ce qu'elle n'a pas encore eu lieu ? Le but du débat public c'est quand même de recueillir l'avis de la population et d'apporter s'il le faut des modifications au projet. L'étude d'impact va porter sur le projet définitif, parce qu'il doit examiner le projet précis dans sa version définitive. Dans le cadre de l'étude d'impact ce qui est aussi prévu et qui est même obligatoire, c'est de produire ce qu'on appelle un résumé non technique, qui sera vulgarisé et accessible au grand public. Cette étude d'impact sera soumise à évaluation auprès du Service de l'Autorité Environnementale et sera soumise également à enquête publique, donc ouverte au public.

M. Martens :

Ce n'est pas parce que le projet est important, qu'il est sérieux, qu'il est étudié, qu'il est décidé. Le projet à ce jour n'est pas décidé, il nous manque toujours deux décisions importantes, la conclusion du débat publique qui peut remettre en cause complètement le projet, c'est déjà arrivé. Il nous manque encore aussi la recherche d'un client qu'on n'a pas trouvé ; donc pour l'instant à ce jour le projet n'est pas décidé et pourrait être décidé au cours de l'année 2013 ou au cours de l'année 2013, ça dépend de la rapidité d'un certain nombre de nos procédures en particulier la recherche du client est une procédure un peu plus compliquée que ce que l'on avait imaginé donc le projet à ce jour n'est pas décidé, le gouvernement a bien dit qu'il n'approuverait le projet que si l'ensemble des sujets sont traités. C'est sûr que c'est un gros projet et qu'on a dépensé beaucoup d'argent pour le faire avancer, pour convaincre, pour préparer le débat, mais le projet n'est pas encore décidé, donc la parole est complètement ouverte au niveau de la population par rapport à entendre des remarques ou des questions qui amèneraient à ce qu'il puisse être remis en cause. Moi je ne suis pas du tout fermé à ce genre de chose, on est des gens sérieux, on a un programme de développement durable, on est tous complètement conscients que la Guadeloupe est une île particulière, très fragile sur le plan écologique, comme toutes les îles, comme tous les petits milieux, on est des gens sérieux, on est tous intimement persuadés que notre projet a des impacts faibles sur l'environnement et que ces impacts sont contrôlables et qu'on peut même les compenser. Et c'est le challenge qu'on s'est fixé, c'est là-dessus qu'on cherche à convaincre et à faire partager au plus grand nombre ce que l'on a appris lors de la première étude qui nous a démontré qu'on pouvait faire un projet de cette taille-là à cet endroit-là. Je ne tiendrais absolument pas le même dialogue si on devait faire le projet à d'autres endroits de la Guadeloupe, on a choisi un endroit qui était particulièrement bien pensé et d'ailleurs depuis quelques dizaines d'années, ce n'est pas un projet qu'on a inventé en 2008, c'est un projet qui a été pensé dès la création du Port, on a identifié ces sites-là comme étant des sites d'extension future ; on parlerait du Grand Cul-de-Sac Marin je ne tiendrais absolument pas les mêmes discours en particulier en matière de richesse écologique et d'impact.

M. Portecop :

D'autres questions.

Mme Alamkan :

J'ai raté le début de la présentation, je suis désolée mais je n'ai entendu parler que d'environnement physique, l'environnement historique et archéologique de la zone n'a pas du tout été évoqué, est-ce qu'il y a des études notamment sur la partie archéologique, parce que toutes ces zones-là ce sont des zones de

commerce qui ont une histoire assez ancienne, et puis surtout je voudrais savoir si quelque chose a été fait pour préserver l'histoire des îlets.

Jacques Davila :

Je complèterais l'intervention de Melle Alamkan en disant que la Commission et le Port devrait donner un sens beaucoup plus large au mot environnement en allant jusqu'à l'environnement économique parce que dans les sociétés mutagènes dont nous faisons partie l'économie a changé, toutes les études au plan économique, financier, qui ont pu être faites ne pouvaient relever pour ceux qui sont habitués aux mathématiques financières qu'à des équations de type Sage, et actuellement nous sommes dans un système mathématique dont la prévision ne peut être que chaotique, donc quasiment impossible, les coûts ne vont pas tenir, on ne sait pas comment ça va se passer, vous-même vous reconnaissez que vous n'avez même pas d'acqureur.

Ensuite, j'aurais voulu tout simplement savoir, étant donné que le président de séance a parlé de la Loi Barnier, s'il s'avérait qu'au plan de la rigueur administrative la procédure en cours n'est pas conforme et qu'un référé en annulation était fait, qu'est-ce que vous allez faire ?

M. Bigarré :

Concernant la première question, en effet la Baie a une histoire très riche, nous avons travaillé avec l'université, l'UAG sur ce sujet, on a fait réaliser par un doctorant du laboratoire d'histoire de l'UAG une étude du potentiel patrimonial de la rade de Pointe-à-Pitre, concrètement c'était un dépouillement d'archives aux Archives départementales, dans les Archives d'Aix-en-Provence. Il y a même eu un déplacement aux Archives de Londres qui a conservé une partie des archives de la Guadeloupe suite à l'occupation anglaise du XVIIIème siècle, donc cette étude a permis d'identifier un certain nombre de potentiels en termes d'épaves car il y a eu en effet des naufrages dans la Baie, donc c'est un aspect qui a été pris en compte, un résumé de cette étude devrait être diffusé prochainement, étant donné que c'est un travail de thèse, la thèse n'étant pas soutenue le travail n'est pas encore terminé, mais on a des éléments là-dessus.

M. Martens :

Sur la deuxième question, on est tout à fait conscients qu'il y a une donnée économique au projet mais on avait choisi de scinder les thématiques, je suis d'accord avec vous que le développement durable et l'écologie ne se réfèrent pas qu'aux techniques environnementales pour ouvrir le dossier je vous invite à venir à Saint Claude dans quelques semaines, il y aura une thématique économique très poussée avec l'UAG, on arrivera à faire la gageure des deux thématiques, on va y passer une partie de la nuit je pense.

Sur les démarches juridiques, nous avons un conseil juridique dans le cadre du projet, nous pensons avoir respecté à 100% les textes et la loi dans le cadre de notre projet, mais dans le Droit français tout le monde à la droit de proposer un recours et c'est le tribunal administratif qui tire les conséquences. Ce n'est pas la première fois qu'un projet puisse être annulé par un tribunal administratif, le risque juridique existe, nous en sommes conscients donc là-dessus il n'y a pas de souci, nous avons un conseil juridique et nous respectons de notre point de vue 100% des textes et la loi. Votre question sur l'acquéreur est une question récurrente. Est-ce qu'on va au débat public avec déjà l'acquéreur, ce qui fait que les gens vont dire de toute façon ça ne sert à rien que vous veniez nous poser la question puisque vous avez déjà votre acquéreur donc tout est décidé. Et si on vient voir les gens tant qu'on n'a pas trouvé le client, il y a des gens comme vous qui vont dire de toute façon ça ne sert à rien vous n'avez pas de client ; ça se fait, nous on a fait une démarche parallèle, on n'a pas encore trouvé de client mais plein de clients se sont manifestés sur notre projet et nous sommes très optimistes sur notre capacité à effectivement trouver un client sachant que clairement là aussi s'il n'y a pas de client il n'y a pas de projet parce que s'il n'y a pas de client ça veut dire qu'il n'y a pas de réalité économique, s'il n'y a pas de réalité économique on ne va pas s'embêter à dépenser 160 millions d'euros d'argent public. Donc là c'est très clair, le Port a toujours tenu le même discours et le tiendra jusqu'au bout : on ne fait pas un projet pour se faire plaisir, on fait un projet pour développer l'économie de la Guadeloupe.

M. Portecop :

Je voudrais signaler à M. Davila que la commission avait pris le parti qu'effectivement elle tiendrait des séances thématiques, cela n'a pas empêché que dans les séances normales, dans les différentes communes où nous sommes passés et nous passerons le public pose toutes les questions qu'il souhaite et d'ailleurs M. Davila à Port-Louis a pu poser toutes les questions qu'il souhaitait dans tous les domaines envisagés.

Il faut dire qu'en matière d'environnement, je crois que je suis assez bien placé pour le savoir et le dire, maintenant tout le monde est environnementaliste, et donc il est très difficile de contrôler l'environnement lorsque quelqu'un veut s'exprimer, mais je lui donne tout à fait raison, l'environnement économique ça existe aussi.

M. Davila :

Merci monsieur le président. M. Martens vos propos me choquent. Je suis scandalisé. Vous faites un projet, vous le soumettez aujourd'hui à consultation d'une population et dans le film de présentation il n'y a pas un mélanoderme, il n'y a pas un indigène, comment voulez-vous nous convaincre pour que nous puissions vous soutenir ? Comment pouvez-vous nous convaincre que votre

projet a été étudié par des gens compétents, sérieux ? Nous ne mettons pas en doute leur impartialité, leur neutralité, leur objectivité et encore moins leurs compétences, nous avons demandé la dernière fois que les gens soient présentés. Il y a un monsieur qui est intervenu plusieurs fois, je ne sais même pas qu'est-ce qu'il fait ni qui il est. En ce qui concerne la notion de débat thématique, j'ai enregistré, il a été présenté en télévision et en radio une soirée ce soir sur la présentation du Port Autonome au Lamentin, il a fallu aller rechercher par le site de la Commission pour trouver le terme thématique, et j'ai appelé Mme le secrétaire général pour lui demandé si j'avais bien lu parce qu'il y avait une contradiction, donc il est bien évident que pour pouvoir nous convaincre il faut nous parler, il faut nous donner des éléments et les arguments ; il ne faut pas, surtout, continuer à nous sortir oui j'ai l'aval de la DEAL.. Je vais vous en donner une bien bonne, hier on a inauguré un EPHAD à Port-Louis et on découvre hier soir avec stupéfaction qu'il est construit sur un terrain non constructible alors que le PPR le prévoyait depuis deux ans ! Alors qui en est l'auteur, qui est responsable ? C'est la DEAL, alors il faut faire attention. Je pourrais vous citer, sans viser personne comme de bien entendu, si vous voulez des noms je les nommerais, M. Portecop me connaît je n'ai pas l'habitude de mâcher mes mots, à l'université il y a plein de gens qui ont fait des erreurs scientifiques, je ne vous dis même pas ce que j'ai relevé dans certaines de vos études !

M. Portecop :

En tant que président de séance je voudrais calmer un peu le jeu, on peut se parler calmement. De toutes les façons à l'université nous sommes contrôlés par des instances nationales, internationales, les revues à comité de lecture et les personnels de l'université qui accèdent aux différents grades de l'université ne le sont ni par la Région ni le Département ni même par le national ou par l'international, donc de ce point de vue à partir du moment où on a pu obtenir ce poste, dans quelque université que ce soit, l'universitaire par essence doit se dire je n'ai pas le monopole de la vérité, et je dois toujours persévérer pour y arriver, voilà ce que je souhaitais dire dans la mesure où il faut que le débat revienne vers plus de sérénité.

M. Martens :

Nous sommes une entreprise publique et donc nous n'avons qu'un seul but c'est le développement économique de la Guadeloupe ; nous sommes 150 personnes dans l'entreprise, nous pensons que nous avons des qualités, des avantages et des défauts, nous avons aussi des compétences, nous travaillons huit heures par jour, sur ce projet nous y avons travaillé des centaines et des milliers d'heures, nous y mettons toute notre énergie et à ce titre-là je pense qu'on ne peut pas critiquer, on s'est donné 100% de chances de réussir, on en est là dans le cadre du projet. Le débat public est

un examen de passage important donc nous y allons de façon modeste mais professionnelle. On entend les critiques mais je n'ai pas entendu de questions par rapport à ça, on est contrôlés par les services de l'Etat alors qu'on est établissement public, on pourrait dire c'est l'Etat dans l'Etat ils font leurs petites salades entre eux mais vous n'avez qu'à interroger les services de l'Etat, ça ne se passe pas du tout comme ça, ce sont des gens qui sont très compétents, très intègres, qui font leur boulot et qui le font de façon encore plus dure quand c'est en intra-Etat pour la simple raison qu'ils peuvent être critiqués de leur soi-disant bienfaisance. Je peux vous dire que pendant trois ans on a eu les pires difficultés pour arriver à franchir étape par étape parce qu'on a effectivement dû montrer à chaque fois que tout était clair, que tout était précis, et tout à été contrôlé, reconstruit et reconstruit. Maintenant si on déclare que tous les organismes qui nous ont contrôlés dans le cadre de l'ensemble de la chaîne hiérarchique de l'Etat est incompétente c'est la révolution et on arrête de travailler. Mais nous on pense que les instances qui sont là pour nous contrôler, pour nous conseiller sont des instances qui sont compétentes, légalement désignées par la République et qu'à ce titre-là elles fonctionnent. Je suis d'accord avec vous, sur 100 projets il doit y en avoir 5 qui sont mauvais et qui dysfonctionnent, mais il y en a 95 qui sont bons et qui font la vie de tous les jours, moi je pense et j'espère qu'on est dans les 95% des bons projets. Il y a des mauvais projets, il y a des incompétents partout, il doit bien y en avoir encore un ou deux au Port Autonome évidemment mais pas plus ni moins qu'ailleurs.

M. Portecop :

D'autres questions.

Stéphane Poupin :

Je voudrais revenir au largage de sédiments en mer, deux millions de m³ vont être traités à terre, trois millions de m³ vont être largués en mer au large de Goyave si j'ai bien compris. Je voudrais savoir si la décision du point d'impact des relargages c'est à mi-chemin entre « on les met là ça ne dérange pas trop l'environnement » ou est-ce que d'un point de vue environnemental il ne faudrait pas les faire quelques miles nautiques de plus et les mettre par 700 mètres de fond mais que ça coûte trop cher.

J'ai entendu qu'il y avait zéro pollution dans les sédiments dragués, dans un port je suis surpris n'y ait pas un métaux lourds et pas un TBT qui est un reconstituant des peintures sur les coques de bateau.

Daniel Imbert :

On m'a entendu tout à l'heure.

Je voudrais faire d'abord une remarque et ensuite poser une question.

La remarque est pour dire à la personne qui est intervenue tout à l'heure que le débat public est une chose tout à fait récente et intéressante qui peut donner lieu à la mobilisation des citoyens, des associations. Le projet dont nous parlons est issu comme l'a dit tout à l'heure le directeur du Port Autonome d'une réflexion très ancienne. Il y a un certain temps le Port avait envisagé d'étendre son emprise sur les zones de Port-Louis, nord Port-Louis, Port-Louis sud et également Petit-Bourg avec d'autres projets annexes, cela avait fait couler beaucoup d'encre à l'époque et ces projets ont été enterrés parce que justement ils ont été jugés non suffisamment intéressants pour respecter non seulement l'intérêt du public mais l'intérêt écologique. Donc je pense que bien sûr évidemment le citoyen de base va dire moi je n'ai pas d'éléments d'information pour me décider, mais là comme on l'a bien dit on est dans une phase préliminaire et cette phase préliminaire d'ailleurs a fait en sorte que d'autres alternatives n'ont pas pu aller jusqu'au bout et maintenant on attend avec impatience pour ceux qui voient l'étendue de ce projet une véritable étude d'impact si jamais on laisse aller le projet jusqu'à ce terme-là.

A ce propos j'aurais une question, moi je suis assez sensibilisé et surtout intéressé par la partie terrestre, aux quantités phénoménales de matériaux qui vont devoir être acheminés pour combler la caye et pour faire les quais. Donc ces matériaux je suppose viendront, dans cette île il n'y a pas énormément de sources possibles, soit pour faire une construction on fait appel au sable de mer, soit on fait appel aux roches volcaniques, soit plus vraisemblablement au tuff, c'est-à-dire aux roches calcaires de la Grande-Terre. Est-ce que vous avez envisagé des modalités particulières non seulement pour l'extraction mais surtout sur la réhabilitation des carrières qui vont être mises en chantier. C'est un point qui me tient à cœur parce que j'estime que jusqu'à présent la réglementation n'est tellement bien respectée sur la réhabilitation des carrières. Les mornes de la Grande-Terre disparaissent très rapidement, les grands fonds sont des gisements avec beaucoup de dommages, ce sera bien sûr des dommages collatéraux, ce n'est pas directement lié au projet mais j'aurais bien aimé en tant que citoyen que des mesures particulières de vigilance soient prises sur ces extractions et réhabilitation de carrières.

M. Martens :

Je vais répondre à la première question et M. Bataille aux deux autres.

Sur la première concernant la préservation de l'environnement et les aspects financiers. La position du Port Autonome a toujours été claire, nous nous mettrons à l'endroit le plus proche qui n'a aucun impact sur l'environnement, nous sommes prêts à dépenser les millions d'euros qu'il faut pour le faire. Moi ce que j'ai toujours dit dans le cadre des discussions là-dessus c'est que je veux bien aller 5 km plus loin si on me démontre que ça a une utilité écologique, mais si à 5 km il n'y a pas d'impact on ne va pas aller à 6, pour la bonne et simple raison que c'est 1,5 million d'euros le km.

Je gère de l'argent public, s'il faut dépenser 5 millions d'euros de plus pour n'avoir aucun impact sur l'écologie c'est une bonne dépense ; par contre je ne vais pas aller en dépenser 10 de plus parce qu'effectivement je ne jette pas l'argent public dans la mer. Donc clairement il n'y aura pas de tractation, de démarchage, on ira au site le plus économique qui n'a pas d'impact sur l'environnement, c'est un engagement très clair du Port sur ce sujet, on l'a toujours dit et on le fera, mais on n'ira pas par plaisir dépenser des centaines de milliers d'euros plus loin.

M. Bataille :

Vous avez soulevé la question de la pollution des sédiments, effectivement la Baie de Pointe-à-Pitre n'est pas exempte de pollution mais ce qui est important c'est que les pollutions sont surtout localisées sur les zones de Bergevin, notamment la vieille darse à Pointe-à-Pitre, carénage avec les zones de réparation navale, on en a également un peu dans la Marina, mais c'est vrai que dans la zone de projet qui concerne notamment le chenal, le cercle d'habitage et la partie sud de la darse qu'on va créer, aujourd'hui les sédiments au vue des données existantes et ça va être complété par des campagnes qui vont être réalisées en début d'année prochaine dans le cadre de la réglementation sur l'eau. Aujourd'hui on n'a pas de pollution, c'est pas pollué par les hydrocarbures, pas pollué par les métaux lourds, on a cette chance aujourd'hui comme beaucoup de ports notamment en métropole, mais c'est aussi lié à notre passé, la pollution pour le tributylétain c'est lié aux peintures anti-fouling qui empêchent le développement des organismes sur les coques, aujourd'hui il y a aussi le cuivre qui le remplace mais c'est vrai que sur d'autres polluants notamment on n'a pas de PCB de pyralène dans les sédiments, il y a aussi beaucoup de polluants qui sont liés à des histoires industrielles lourdes, pollutions historiques qui viennent de la première moitié du XXème siècle où il y avait peu ou pas de contrôles des rejets, nous là-dessus on n'est pas concernés par ça, donc il est vrai que le projet, et le chenal notamment pour détailler un peu, les hydrocarbures sont un gros enjeu dans les sédiments, on est en dessous des seuils de détection analytique, ça veut dire qu'on est vraiment sur une problématique de gestion de sédiments non pollués. Après c'est une question de où est-ce que je les mets en mer et comment je gère la dispersion et donc c'est une question de position du site.

Je veux rectifier un point, vous avez parlé de deux millions de m³ qu'effectivement on va valoriser dans les travaux, c'est du traitement inter, on n'est pas sur des sédiments pollués qu'on va traiter dans des stations inter comme ce qui peut être développé actuellement notamment en métropole à Toulon et dans le Finistère où il y a des sites pilotes mais on est bien sur de la valorisation sur des matériaux qui vont avoir des caractéristiques mécaniques suffisantes pour être utilisées en remblais,

notamment des éléments de déroctage vont être utilisés dans certaines parties sensibles des ouvrages donc on est bien sur « les sédiments manipulés deviennent une fourniture », une fourniture d'ailleurs qu'on n'a du coup pas à rechercher en milieu terrestre pour rebondir sur la deuxième question. Le comblement aujourd'hui est envisagé essentiellement à partir de matériaux du chenal, ce sont des matériaux sablo-vaseux et donc ça pose des questions techniques délicates. Aujourd'hui il y a des coûts qui ont été intégrés dans le projet si on peut utiliser des matériaux sablo-vaseux, il faut améliorer ces matériaux, éventuellement les renforcer, donc c'est un coût, c'est une technique qui existe, ça a été chiffré, et donc l'origine principale du remblaiement c'est la valorisation des matériaux du chenal qui devient une carrière en tant que tel, il faut aussi le voir comme ça, et l'autre source c'est aussi la rénovation urbaine de Pointe-à-Pitre-Abymes et les déchets inertes du BTP, on a créé une ISDI que Sita a présenté au début, ça va permettre de récupérer dans la rénovation urbaine de Pointe-à-Pitre du béton armé, du béton qu'on peut ensuite concasser, qui devient des excellents matériaux. La position de l'ISDI n'est pas anodine, pour ceux qui vont à la Pointe de Jarry elle est là, et le projet est là, donc il suffira de pousser les matériaux, ça a été fait par d'autres ports, notamment à La Rochelle, c'est une source importante et ces matériaux deviendront une ressource. Ensuite les carrières seront mobilisées pour la partie enrochement, ce n'est pas forcément uniquement la Guadeloupe. Il y aura aussi les travaux de l'opérateur et donc une chaussée classique, donc des travaux routiers et donc là vous mobilisez du tuff comme tous les travaux routiers qui sont faits à l'échelle de la Guadeloupe, 25 hectares ça peut paraître important, on a refait récemment le terminal de Jarry sur 10 hectares, Routes de Guadeloupe a des projets, là on est sur des volumes qui rentrent dans le fonctionnement de nos carrières aujourd'hui, le comblement ne sera pas fait en tuff.

M. Portecop :

Une autre série de questions.

M. Davila :

J'attire votre attention sur le fait, je me permets d'insister, que M. Martens n'a pas répondu à ma question. Il a affirmé que je n'ai pas posé de questions, j'en ai posé une : comment se fait-il qu'il n'y ait pas de mélanodermes, d'indigènes, de Guadeloupéens dans ce film-là ? Si on veut nous convaincre il faut que des gens qui nous ressemblent, dans lesquels nous nous retrouvons, nous parlent et essaient de nous convaincre, sans quoi ce projet ne marchera jamais fût-il nécessaire et correspondre à un besoin quasi impérieux.

En ce qui concerne une réponse qui n'a pas été apportée parce que ce n'est pas la première fois qu'on n'en apporte pas que ce soit à Port-Louis aujourd'hui et

ailleurs très certainement ailleurs, je dirais à M. Imbert ou à l'autre monsieur qu'en ce qui concerne les carrières quand une carrière agréée a une autorisation d'ouverture elle dépose une caution bancaire au Trésor pour garantir la remise en état des lieux et un projet est accepté en accord anciennement avec l'Équipement aujourd'hui avec la DEAL pour faire du reboisement, des terrains de sport et toutes sortes de choses.

En ce qui concerne le site d'immersion j'avais demandé la parole que vous ne m'avez pas donnée, je voulais demander quelle est la surface et la profondeur de ce site ?

Mylène Elbourt simple citoyenne lambda.

Techniquement et par rapport aux connaissances spécifiques je n'en ai pas beaucoup plus qu'une partie de la salle mais je voudrais poser trois petites questions.

Je n'ai pas suivi le début car je suis arrivée en retard, par qui va être financé ce projet ? Selon ce que j'ai compris dans le document il y a 50 millions par la collectivité guadeloupéenne ? Non, c'est peut-être une erreur, j'aimerais connaître les sources de financement sur ce projet.

Deuxièmement, politiquement je ne vois aucun de nos représentants locaux pour pouvoir supporter et aider à comprendre cette démarche et ce projet si tant il est viable et pour qui, pourquoi.

Et troisième question, retombées impact économique, impact environnemental, impact financier ; concernant les impacts économiques les avantages pour le développement économique de la Guadeloupe, je ne les vois pas, je pense et j'ai compris que c'est un trafic lié principalement au transbordement qui va générer 700 emplois dans l'immédiat si le projet était fait, mais après, au-delà, quel impact économique pour le Guadeloupéen ?

M. Martens :

Je considère toujours que je n'ai pas à répondre à la question de M. Davila qui me choque, le Port Autonome n'a pas à justifier de la nature physique de ses agents, nous sommes en plus exemplaires sur ce sujet-là contrairement à ce que vous dites, je ne rentrerais pas là-dedans, cette question est choquante et je considère que ce n'est pas une question.

M. Bataille :

Le site d'immersion aujourd'hui n'est pas connu. Ce qui a été présenté au début c'est qu'on s'est lancés dans un programme de génération de données, d'acquisition de données à la mer afin d'alimenter une étude, la mise au point d'une maquette numérique et donc une simulation numérique qui permettra de définir cette position. La génération de données a commencé début septembre et cela s'est fini mi-octobre pour la première série de mesures au large de Goyave-Petit Bourg, les données sont en cours

d'analyse par le groupement d'entreprises qui nous accompagnent là-dessus, donc on est dans la phase de détermination du site, il sera connu ultérieurement et au plus tôt courant 2012. Et ce n'est d'ailleurs pas forcément un seul site, c'est clair que ça se voit dans notre projet, on peut aussi imaginer avoir plusieurs sites, il y a des périodes de l'année où on n'a pas les alizés donc les courants sont moins forts, peut-être qu'on peut claper à des endroits différents ; il y a des périodes de l'année où il y a du vent donc il va peut-être falloir se reculer ; il y a aussi la capacité du site à accepter des quantités de matériaux ; donc il est classique aussi que dans certains projets il y ait une zone d'immersion agrémentée de plusieurs sites, mais je ne peux pas me prononcer là-dessus car on est vraiment à la phase de génération de données Guadeloupe pour nous permettre d'avoir une approche objective et fiable.

M. Martens :

Pour les questions de madame, le coût du projet c'est un partenariat public-privé, donc la partie infrastructure qui serait réalisée par l'établissement public Port Autonome a été estimée à 160 millions d'euros, la partie des travaux privés est plus difficile à estimer puisque tant qu'on ne sait pas quel est le client avec qui on va travailler on ne sait aujourd'hui pas comment est-ce qu'il compte exploiter le terminal, on imagine aujourd'hui entre 60 et 80 millions d'euros de financement privé. Le privé financera son projet comme il veut, au niveau du Port Autonome les choses ont été clairement écrites, nous avons demandé 10% de subvention à la Communauté Européenne, le dossier est en cours d'instruction, nous pourrions peut-être demander un tout petit peu plus, nous avons demandé 10% de subvention à l'Etat français qui nous a dit que si le projet se faisait il nous les donnerait, et nous avons demandé 10% de subvention à la Région Guadeloupe qui nous a dit que si le projet se faisait il nous les donnerait aussi, donc là-dessus on est sûrs ; et les 70% autres c'est de l'autofinancement du Port Autonome, le mot Autonome veut dire autonomie financière, nous ne touchons pas un euro de l'Etat pour notre fonctionnement, donc les 70% que l'on mettra dans le projet c'est de l'argent que le Port a gagné en vendant ses activités sur le marché commercial, même s'il n'y a qu'un seul Port Autonome et que certains peuvent dire qu'on est un monopole. En tout cas c'est de l'argent du Port qui mettra 70% du montant financé en s'endettant lourdement sur vingt ou trente ans dans le cadre de la durée du projet mais on a les moyens de sortir autant d'argent, et donc nous avons demandé 10% à l'Etat, 10% à la Région Guadeloupe et 10% à la Communauté Européenne.

Concernant le soutien politique, il y a au moins un fort soutien politique dans la salle et il pourra s'exprimer s'il le veut, on pourrait les mettre sur le site, nous avons eu depuis le début des lettres de soutien de tous les hommes

politiques de la Guadeloupe, tous les députés, tous les sénateurs, tous les maires des grandes villes, le président du Conseil régional, le président du Conseil général, donc le soutien politique est je dirais unanime à ce jour et il n'a cessé d'être unanime depuis trois ans. Les hommes politiques sont venus à certaines réunions, lors de la séance d'ouverture ils étaient là et il y a toujours des représentants politiques et je pense que M. Mirre qui est vice-président de la Région et vice-président du Port pourra prendre la parole quelques secondes.

Concernant votre question sur les impacts économiques, je ne sais pas si on doit y rentrer ou pas, tout à l'heure on avait dit qu'on ne le ferait pas, rapidement il y a de très nombreux impacts économiques dans notre projet, directs et indirects, on parle de 200 emplois directs dans le cadre du portuaire et nous prenons des dispositions avec Pôle Emploi pour faire en sorte que ce soit un maximum d'emplois guadeloupéens, voire même une totalité d'emplois guadeloupéens qui seront utilisés, quand on parle de créer 200 emplois portuaires, ce sont des filières de caristes, aujourd'hui la Guadeloupe sait former ce type de filière donc ça ne pose aucun problème et nous travaillons en étroite collaboration avec les organismes de formation, avec Pôle Emploi pour faire en sorte que la Guadeloupe profite au maximum des impacts économiques de notre projet. Il n'y a peut-être qu'un domaine qui va y échapper pendant les travaux ce sont les opérations de dragage, il n'y a pas d'entreprise de dragage importante en Guadeloupe, notre projet est un projet de dragage important, nous le savons et nous allons faire venir une entreprise européenne ou américaine qui va a priori capter une grosse partie, mais le dragage ce n'est que 20% du projet, donc on sait que 20% du coût du projet va échapper pour une grande partie au BTP guadeloupéen mais ensuite on travaille avec la Fédération du BTP pour faire en sorte que les entreprises guadeloupéennes puissent répondre et gagner des appels d'offres. Et par la suite on travaille avec Pôle Emploi pour faire en sorte que ce soit de l'emploi local qui soit utilisé dans le cadre des opérations directes et indirectes liées à ce sujet.

On parlera de cela, sur cette thématique, à Saint Claude beaucoup plus longuement puisqu'on ne parlera quasiment que de ça. Et encore ça ce sont les aspects directs mais il y a en plus les aspects indirects sur le développement de l'économie locale qui sont potentiellement très très importants dans le cadre de la mise en place de ce projet.

M. Portecop :

Je voudrais signaler qu'à Sainte-Rose, pas loin du Lamentin, il y aura une séance normale où on va évoquer tous les sujets qui vous tiennent à cœur. Je suis désolé, aujourd'hui nous avons décidé, voyant que c'était tout à fait important qu'on ait des thématiques, c'est la raison pour laquelle nous avons voulu qu'au Lamentin on parle d'environnement.

D'autres questions.

M. Jocelyn Mirre : je suis aussi un citoyen lambda donc je voudrais aussi m'excuser puisque j'avais dit que je ne prendrai pas la parole dans ce débat pour ne pas le polluer en tant que politique.

Je voudrais rassurer madame et lui dire que je suis bien un politique, je suis Jocelyn Mirre, vice-président du conseil régional de la Guadeloupe, président de la Commission des Affaires économiques. Nous soutenons ce projet-là depuis qu'il a émergé. Je voudrais dire aussi comment je suis outré et un peu mal dans ma peau en tant que Guadeloupéen et ayant cette couleur-là d'entendre ce que je viens d'entendre, et je voudrais dire que ce n'est pas parce que nous n'avons pas la représentation de la mélanine ou de la couleur derrière le panel de gens compétents du Port Autonome mais nous avons une compatriote quand même, mais je crois que le reste des fonctionnaires du Port Autonome sont là et ils sont bien teintés, ils ne souffrent pas et ils n'ont pas de complexe à se présenter là, mais je trouve ça anormal que nous puissions venir parler de couleur de peau dans un projet qui intéresse les Guadeloupéens et surtout qui a à la clé une économie énorme à s'enrichir et à acquérir. Alors nous soutenons en tant que Région ce projet depuis qu'il a émergé, je dis que l'économie de la Guadeloupe en a bien besoin, il faudrait que les compatriotes guadeloupéens comprennent qu'ils doivent se tenir les coudes, si nous nous sommes déplacés avec l'argent du contribuable guadeloupéen pour aller à l'invitation du porte-parole de l'Etat français au Panama qui est son ambassadeur, qui nous a invité à venir voir ce qui était possible d'être développé dans le cadre de l'ouverture de ce 3^{ème} jeu d'écluses du canal, nous avons compris qu'il y avait du travail pour nos compatriotes, le travail il sera quoi ? Ce sera du transbordement, on l'a déjà expliqué en long et en large, j'ai entendu dire que nous allons consommer encore plus, ce n'est pas vrai. Ce sont des boîtes qui seront prises d'un bateau, déposées au sol, rembarquées sur un autre, ça va créer de l'emploi, de l'économie, il y aura des retombées partout mais il faut que nous ayons le courage de dire ce que nous voulons ici pour cette Guadeloupe. Il ne faut pas crier qu'il n'y a pas d'emplois quand on veut créer des emplois.

Monsieur le président je ne voudrais pas aller plus loin, mais c'est bien pour dire à la salle que nous suivons, je me déplace en permanence quand je le peux pour qu'une représentation politique soit assurée pour que l'engagement que nous avons pris autour du Port Autonome, autour de ce projet, autour de ceux qui le mènent, pour que nous puissions avoir l'oreille, savoir aussi ce qu'il devient. Si le projet n'est pas viable il ne se fera pas, ça veut dire que ce sera les voisins qui le feront mais n'allez pas crier comme on avait crié dans le temps à Port-Louis quand on avait décidé de faire la raffinerie et c'est après, quand les Martiniquais l'ont eue, qu'on a dit que si on avait su on l'aurait fait, c'est tout ce que j'ai à dire, merci monsieur le président, excusez-moi, et je vous promets que je

n'interviendrai plus du tout dans les autres débats parce que le programme est long.

M. Portecop :

Nous allons continuer les questions.

M. Charlie Blondeau :

J'ai une question concernant l'étude d'impact dont il nous a été dit qu'elle était importante ; elle est donc importante et j'aimerais savoir si elle est décisive, c'est-à-dire si cette étude d'impact en fonction des résultats peut conduire à une décision d'abandonner ou de poursuivre le projet. Si elle n'est pas décisive, est-ce que l'on peut nous dire quels sont les autres étapes décisives qu'il y aurait à suivre pour arriver à une décision finale concernant ce projet.

Une autre question qui concerne l'économie générale du projet, on nous a parlé d'un client, ce serait intéressant pour la salle de savoir quel est le client, qu'est-ce qu'il fait, quelle est sa mission, et s'il s'agit d'un client privé ce que je suppose, et qui concernerait l'exploitation du Port, pourquoi le Port ne conduirait pas elle-même l'exploitation de ce terminal ?

M. Pindare Adrien :

Je pense que la sécurité fait partie de l'environnement, sans parler d'environnement sécuritaire puisqu'on nous a parlé de l'intérêt du projet, du bénéfice qu'on pourra en tirer, très bien tout le monde semble d'accord là-dessus. Je voudrais savoir pourquoi uniquement Jarry quoique je pense que cette zone est classé Seveso, pourquoi ces travaux si importants dans la zone, est-ce parce que ça coûte moins cher à Jarry qu'ailleurs, ou est-ce que la situation géographique et la situation portuaire convient le mieux ?
J'ajoute que je suis un profane.

M. Martens :

Première question, l'étude d'impact est-elle décisive ? Non en matière de faisabilité du projet, elle est décisive sur les mesures d'accompagnement, sur, sur un certain nombre de prescriptions qui pourront nous être proposées par les services de l'Etat mais ce n'est pas une étape décisive du projet, encore que, c'est parce qu'en fait on fait un débat public mais après l'étude d'impact il y aura de nouveau une enquête et il doit y avoir un décret d'utilité publique et donc à ce titre-là la partie étude d'impact peut encore être décisive, mais je n'ai pas souvenir de projet qui ait été arrêté après un débat public positif lors de l'étude d'impact, quand il y a des problèmes, lors d'un débat public on les voit en amont, mais effectivement d'un point de vue formel après l'étude d'impact il y aura encore un débat public avec un commissaire enquêteur et elle peut encore déboucher sur un aspect négatif de problèmes et sur un arrêt du projet. Donc l'étude

d'impact peut être décisive mais plus quand il n'y a pas de débat public que quand il y a un débat public, et là-dessus d'un point de vue juridique c'est vrai qu'il faut dire qu'elle peut être encore décisive, les étapes importantes ça peut être décisif mais ce n'est pas forcément là-dessus que ça va se jouer. On l'a dit tout à l'heure, il nous reste deux étapes décisives à remplir avant que le gouvernement ne nous mette un coup de tampon définitif sur le projet, il nous a quand même dit que si on les passait il nous dirait oui, on a eu des discussions depuis plusieurs années là-dessus : c'est les conclusions du débat publics, c'est la première consultation publique que l'on fait en amont sur ce dossier, et effectivement il y a eu plusieurs projets depuis dix ans en France qui ont été arrêtés après un débat public qui a démontré que les intérêts du projet n'étaient pas évidents, que les impacts du projets étaient forts et significatifs, que les mesures compensatoires n'existaient pas ou étaient insuffisantes et que manifestement et pour des raisons valables une majorité de la population ou une majorité de problèmes n'étaient pas réglés par le maître d'ouvrage, et il a été demandé au maître d'ouvrage de bien vouloir revoir sa copie et revoir sa copie c'est souvent l'enterrer pour de bon ; donc une étape décisive qui reste à franchir c'est un débat public avec des conclusions qui ne remettent pas en cause le projet.

Il y a des maîtres d'ouvrage privés et des maîtres d'ouvrage publics, en matière de maître d'ouvrage public l'Etat donne l'exemple en son sein, si le débat public est négatif on sait très bien que la conclusion c'est : on arrête le projet. Tout maître d'ouvrage public après un débat public négatif arrête son projet parce que l'Etat veut être exemplaire et montre l'exemple. J'ai connaissance de maîtres d'ouvrage privés qui ont voulu continuer après un débat public négatif, ça c'est leur problème et d'ailleurs ils ont sûrement affaire à l'Etat en particulier qui lui ne souhaite pas donner suite à ce type de projet.

L'autre étape importante bien évidemment c'est la recherche du client puisque nous sommes dans un partenariat public-privé, et d'ailleurs cela répond à une des questions, et donc il nous faut un client. Nous faisons les infrastructures et le client va réaliser les superstructures donc principalement il aura trois types de dépenses importantes : il va faire les 50 derniers centimètres du terre-plein, ce qu'on appelle le goudronnage, l'enrobage pour la bonne et simple raison que la façon de réaliser les 50 derniers centimètres est liée à l'exploitation qu'il en fera, car bien évidemment il va l'exploiter, ce n'est pas le Port qui va l'exploiter. Je pourrais revenir sur l'explication pourquoi ce n'est pas le Port qui va l'exploiter, il peut l'exploiter avec différents types d'engins et selon le type d'engin et selon le type d'exploitation qu'il voudra il devra faire ces 50 derniers centimètres de la façon qu'il aura décidé, donc si le Port Autonome décidait de tout le projet et notamment la partie surfacage on aurait déjà choisi le mode d'exploitation et ça pourrait faire partir un certain nombre

de clients, c'est une jurisprudence technique qui existe depuis une vingtaine d'années en Europe et dans le monde, c'est pour ça qu'on fait les projets, donc lui il fait les 50 derniers centimètres du projet, il achète l'outillage et il fait les bâtiment, donc ce qu'on appelle les superstructures. Il a un contrat de trente-cinq ans avec le Port qui représente l'Etat dans cette affaire-là, et avec des obligations, des droits et des devoirs, des pénalités s'il ne fait pas des objectifs, il y a un volet économique et commercial par rapport à ça, mais c'est lui qui exploite le projet avec son personnel.

Pour répondre à la deuxième question pourquoi ce n'est pas le Port qui le fait ? Eh bien parce que le gouvernement ne souhaite pas que les opérateurs publics prennent tous les risques, et quand on a des projets de cette taille-là avec des enjeux commerciaux de cette taille-là le transbordement est un enjeu commercial volatil et particulièrement complexe à attirer, donc pour attirer les opérateurs privés et pour partager les risques on demande à partager le financement et c'est pour ça qu'effectivement nous on souhaite qu'il y ait un industriel qui partage avec nous le risque parce que l'industriel privé sera mieux à même que nous d'aller chercher et garder des parts de marché sur un marché particulièrement volatil et concurrentiel. C'est un mode de développement économique qui aujourd'hui se développe beaucoup notamment en matière d'infrastructure de partenariat public-privé.

Et pourquoi Jarry ? Bien évidemment on s'est posé cette question au tout début, pour faire un projet portuaire il faut un plan d'eau calme, on a longuement expliqué ça à Basse-Terre, dans l'archipel de Guadeloupe il y en a deux : le Petit-Cul-de-Sac et le Grand-Cul-de Sac, on est parfaitement convaincu qu'un projet de cette envergure-là n'est pas adapté à l'écologie du Grand-Cul-de-Sac Marin qui est un espace à protéger, un espace de développement écologique, un espace de développement peut-être touristique léger, mais pas de développement économique, donc à ce titre-là on a assez rapidement écarté le Grand-Cul-de-Sac Marin qui a une richesse écologique en plus particulièrement, importante et impressionnante, et on s'est retourné vers le Petit-Cul-de-Sac dont la zone la plus protégée est la Baie de Pointe-à-Pitre ; à ce titre-là on a regardé deux types de projets, un type de projet d'aménagement sur place où on pouvait éventuellement encore agrandir le terminal actuel, l'approfondir, enfin c'était très compliqué, c'est un autre sujet qui a été mis d'actualité récemment, donc on a abandonné cette piste d'aménagement sur place et on s'est tourné vers une piste d'aménagement au plus proche de notre terminal actuel pour la bonne et simple raison qu'on pense qu'en plus d'un moins de vue écologique c'est la moins mauvaise des solutions quand on fait des remblais dans l'eau, et en plus d'un point de vue économique c'est le projet qui coûte le moins cher. Si on devait aujourd'hui faire un projet ex nihilo ce n'est pas 160 millions d'euros qu'on dépenserait c'est 200 ou 250.

M. Portecop :

Nous avons une question écrite de M. Ranguin : *Qu'est-il prévu pour mesurer l'impact du trafic des navires dans les eaux guadeloupéennes et à proximité du port ?*

Je signale au public qu'il peut également envoyer ses questions par écrit s'il le souhaite.

M. Yohann Cabanès :

Une question sur l'environnement médiatique du projet, le monsieur tout à l'heure se plaignait qu'il n'y avait pas a priori d'étude scientifique contradictoire ou de points de vue contradictoires, je ne mets pas le Port vraiment en cause mais c'est plutôt les médias, moi je n'ai pas lu grand chose au final dans *France-Antilles* ou dans les médias sur internet sur le projet de port à part sur le site du Débat public ou sur le site du Port, est-ce qu'il n'y a pas quelque chose à faire pour mieux informer la population que ces débats n'ont peut-être pas le succès qu'ils mériteraient ?

M. Martens :

Sur l'impact sur la navigation ou l'impact des navires, déjà un porte-conteneurs est un navire qui est dit propre, il ne transporte pas du charbon, du fuel, du pétrole, il transporte des marchandises qui généralement sont très peu dangereuses et très peu polluantes. Ce n'est pas un projet qui a de gros risques car on ne transporte pas des marchandises « sales », on transporte des marchandises plutôt « propres », vous allez bien avoir un conteneur avec de la peinture qui est quand même un produit chimique mais la majorité des produits transportés dans les porte-conteneurs sont des produits qui sont dits propres et pas très polluants.

On parle de cinq à dix navires de plus par semaine, ça fait moins d'un navire de plus par jour dans le cadre du projet, aujourd'hui on a deux à trois navires par jour au Port Autonome de la Guadeloupe, on en aura en moyenne peut-être un de plus ce qui n'est pas non plus un énorme agrandissement de la circulation maritime. Ensuite on l'a expliqué les dispositifs, on va reprendre notre chenal pour le rendre plus sûr, on a testé ça avec des pilotes, on l'a testé sur des modèles numériques, c'est le moyen le plus sûr aujourd'hui de vérifier en amont un certain nombre de procédures. Donc les pilotes ont testé ce modèle-là, aujourd'hui il est plus sûr, il est suivi par radar, il y a tout un tas de mesures qui font que normalement il n'y aura pas de risque inconsidéré d'avoir un navire de plus par jour sur le chenal de la Guadeloupe qui sera redevenu un chenal un peu plus sûr qu'avant. Depuis que je suis là, trois ans et demi, on a eu 1,5 échouage, on a eu un bateau de sucre qui s'est échoué sur un banc de sable en 2009 et qui a été déséchoué dans la nuit, et on a eu un porte-

conteneurs qui s'est échoué pendant deux heures sur un banc de sable aussi et qui s'est déséchoué tout seul dès que la marée est un peu montée, et à chaque fois c'étaient malheureusement des erreurs humaines, d'ailleurs ça nous a amené la première fois à modifier les conditions de pilotage et à les rendre plus sévères parce que la première fois il n'y avait pas de pilote dans ce bateau parce qu'il y avait une dérogation, et la deuxième fois le bateau a voulu faire demi-tour parce qu'il s'est rendu compte que le pilote n'était pas là et c'est en faisant ce demi-tour qu'il s'est échoué sur un banc de sable. Donc aujourd'hui en fonctionnement normal au niveau des entrées et sorties du Port Autonome il n'y a pas eu d'échouage mais à chaque fois qu'il y a une catastrophe on s'aperçoit que la chaîne a mal fonctionné. Mais la chaîne actuelle fonctionne plutôt bien et elle devrait fonctionner mieux à l'avenir parce que notre second chenal, on va prendre un chenal qui sera un peu plus large, avec des virages un peu moins importants, il sera plus sécuritaire, c'est ce qu'on a vérifié et les mesures techniques prises en compte sur la gestion des bateaux, le deuxième remorqueur qu'on fera venir et le suivi radar rendront aussi les manœuvres un peu plus faciles.

Sur la question de la médiatisation je ne suis pas tout à fait d'accord. Nous qui suivons la presse de très près, et la presse spécialisée, notre projet et l'évènement du débat est couvert médiatiquement, on n'en parle pas tous les jours mais il y a des interviews télé, des interviews radio, et moi j'entends plutôt des personnes qui me disent que le directeur du Port est surmédiatisé et qu'on ne parle que de lui, je pense que l'évènement est suivi depuis trois ans, on en parle, il y a eu pas mal d'articles, on peut vous faire voir la revue de presse. Elle doit bien faire un ou deux centimètres d'épaisseur depuis trois ans, le projet a été débattu, des journalistes compétents ont donné des avis, positifs et négatifs, ce n'est pas surmédiatisé, un débat public ça dure quatre mois donc effectivement en quatre mois on va avoir une vingtaine d'articles mais ça va faire qu'un par semaine, et un par semaine on peut passer à côté et croire que ce n'est pas médiatisé. Je pense qu'il y a un projet de débat télévisé qui risque de se faire aussi, il faudrait qu'on en parle avec la Commission car la télé est aussi un endroit qui peut faire l'objet de débat et de questions-réponses, mais en tout cas au niveau du Port Autonome on ne refuse pas d'interviews et on répond à toutes les interviews qu'elles soient de télévision ou de radio à chaque fois que la question se pose.

On s'est aussi beaucoup renseignés et la Commission a fait pareil, 50 personnes dans une salle ce n'est pas une sous-médiatisation, c'est une représentation normale d'un débat public dans une île de 400 000 habitants qui va faire 20 réunions, si on avait fait 2 réunions il y aurait peut-être eu 200 personnes et on aurait eu l'impression qu'il y aurait eu beaucoup de monde mais finalement peut-être qu'on touchera plus de personnes en

ayant 20 fois 50 personnes qu'1 fois 500 ; donc la Commission a fait ce choix d'aller aujourd'hui au-devant de la population, d'aller dans beaucoup de communes quitte à ce qu'on ait des salles à moitié remplies ou que 50 personnes, mais 50 personnes je considère que dans toutes les communes où on va c'est pas mal, en tout cas il y a beaucoup de questions et c'est bien aussi.

M. Portecop :

Monsieur avait posé une question à propos de Seveso.

M. Martens :

Sur Jarry il y a des entreprises classées Seveso 2 qui font l'objet aujourd'hui d'un PPRT qui est instruit par les services de l'Etat, toujours eux mais c'est leur boulot. L'extension du terminal de Jarry, le projet dont on parle là n'est pas situé dans ces zones-là ; même le terminal actuel de Jarry ne l'est pas. Les limites des zones Seveso, avec des contraintes parce qu'il y a des zones qui n'ont pas de contraintes, s'arrêtent à peu près à l'entrée du terminal, pénètrent un tout petit peu dans le terminal, il y a un ou deux hangar(s) sur le(s)quel(s) il va falloir qu'on change de destination, il y a un bâtiment d'exploitation sur lequel on se pose des questions donc il y a quelques conséquences, le terrain ne s'est pas arrêté à l'entrée du canal pour nous faire plaisir, et puis les industriels ont aussi pris des mesures de réduction de la source par rapport à ça pour que ça n'empêche pas le Port de fonctionner, aujourd'hui le terminal actuel est légèrement impacté et le terminal futur est complètement hors risques Seveso.

Il n'y a qu'un seul problème aujourd'hui sur la Pointe de Jarry c'est l'évacuation, c'est pour ça d'ailleurs qu'on a fait cette année avec la préfecture un exercice d'évacuation et nous prévoyons dans le cadre du plan d'aménagement de Jarry dans le cadre du projet une zone spécifique d'évacuation où des bateaux importants pourraient venir chercher les 500 à 1000 personnes qui pourraient se retrouver coincées dans la Pointe de Jarry et qu'il faudrait évacuer par la mer, donc aujourd'hui le projet est hors Seveso 2. Par contre mettre plus de personnes à la Pointe de Jarry nous oblige à travailler avec les services de l'Etat, la préfecture et le SDIS pour mettre en place une mesure d'évacuation efficace et rapide pour faire en sorte que la population qui travaille sur la Pointe de Jarry puisse être évacuée en cas d'incident majeur.

M. Portecop :

D'autres questions.

Jacques Balzin.

Pour la bonne compréhension du projet je voudrais qu'on soit très précis. Vous avez dit tout à l'heure que par rapport au trafic actuel du Port il y aurait un bateau de plus qui arriverait ?

M. Martens :

Par jour, en moyenne.

Jacques Balzin.

Un bateau qui amène des conteneurs ?

M. Martens :

Oui.

Jacques Balzin.

Et ceux qui les ramènent ?

J'ai cru comprendre qu'avec ce projet on était dans la notion d'autoroute, c'est-à-dire qu'on avait des bateaux trois fois plus importants que ceux qui arrivent aujourd'hui qui déposent leur chargement, et on a toute la partie feederisation où on va voir arriver une multitude de bateaux moins importants qui devrait reprendre en charge ces conteneurs.

Et ces bateaux feeders où est-ce qu'ils stationneront ? J'habite le littoral du Gosier et actuellement on voit déjà des bateaux dans le Cul-de-Sac, qu'est-ce que ça va donner ?

Stéphane Poupin.

C'est plus une demande qu'une question. Il y a des associations naturalistes qui travaillent sur les animaux migrateurs qui viennent dans le Cul-de-Sac, les tortues marines et les baleines à bosse qui sont présents dans nos eaux de janvier à fin juillet, ne larguez pas les sédiments durant cette période-là, je ne suis pas spécialiste de ces espèces mais à mon avis ce serait catastrophique pour la ponte des tortues marines et pour la mise bas des petits des baleines à bosse mais je suppose que ces sujets-là ont été pris en compte dans l'étude.

M. Martens :

Pour le trafic maritime, pourquoi on dit entre 5 et 10 bateaux, parce que c'est la nature de l'activité qui sera apportée par le client qui nous dira s'il y en a 5, 7, 8 ou 9, quand on a ouvert l'appel à projet la réponse qui nous a été faite par CMA-CGM c'était environ 6, 7 bateaux par semaine qui était envisagé, 1 ou 2 gros et 5 petits, donc en fait il y a un gros bateau qui va déposer 1000 boîtes et 3 plus petits bateaux qui viennent en prendre 300 chacun, donc quand on parle de 5 à 10 c'est gros et petits compris. Et les petits bateaux ne sont pas des bateaux de 50 boîtes, ce sont des bateaux de 1000 boîtes qui sont aujourd'hui des bateaux importants qui font

200 mètres et qui vont venir chercher 200 ou 300 boîtes en Guadeloupe. Donc en fait quand on parle de 5 à 10 bateaux en moyenne c'est une ou deux grosses lignes qui sont reprises par deux ou trois lignes de feeders ou trois-quatre lignes de feeders, ça fait moins d'un bateau par jour en plus qui rentre et qui sort, ça suffit pour faire 200 000 conteneurs de plus. Vous n'avez qu'à faire les comptes ce n'est pas beaucoup plus, donc ce n'est pas un bouleversement par rapport à l'économie par rapport au nombre de navires.

Vous avez déjà vu des porte-conteneurs à Gosier en stationnement ? Non. Les porte-conteneurs n'attendent pas, il y a quatre postes à quai pour accueillir aujourd'hui et demain le trafic qu'on aura, c'est suffisant pour qu'il n'y ait pas d'attente. Si vous devez faire attendre des porte-conteneurs, surtout en matière de transbordement vous n'êtes pas concurrentiel, ils ne viennent pas. Aujourd'hui ceux qui attendent dans la rade de Gosier ce sont les navires de vrac car nous avons des temps d'attente sur les postes vraciers, nous y travaillons, par contre il y a de la place pour mettre 20 bateaux au mouillage dans la rade du Gosier, nous avons une zone de mouillage naturellement autorisée, les mouillages n'ont pas de conséquence écologique donc là-dessus il n'y a pas de souci particulier, mais nous ne sommes pas satisfaits de voir des bateaux au mouillage parce que ça veut dire qu'ils attendent et qu'ils ne travaillent pas, et parce que nous avons un problème de saturation sur le quai 9. Nous travaillons à faire en sorte que demain il y ait moins de temps d'attente au niveau du port, c'est un niveau de qualité de service qu'on doit offrir à nos clients parce que quand un bateau attend le client final le paie car l'armateur facture le temps, donc les porte-conteneurs n'attendent pas et s'ils attendent vous perdez le marché, et aujourd'hui on a un autre problème d'attente avec la saturation d'un quai sur lequel on est en train de travailler. C'est un peu conjoncturel, on avait un projet de terminal multivrac mais ce projet a été abandonné parce que ses surcoûts allaient au-delà des capacités du Port Autonome.

Mme Naranayan :

Dans le cadre du programme de développement durable on est en relation avec un certain nombre d'associations qui sont en particulier membres du Réseau Tortues marines, Cap naturel, Région tropicale, notamment ; on travaille aussi avec Bridge ; elles sont à peu près au courant du projet et si elles ne le sont pas encore tout à fait elles le sauront complètement au moment de l'étude d'impact.

On finance également dans le cadre du programme de développement durable à hauteur de 50% une thèse sur les cétacés qui est en cours à l'UAG et qui va a priori se poursuivre par un contrat post doc et dont l'un des thèmes sera effectivement l'optimisation des mesures de réduction ou

d'accompagnement du projet, des impacts du projet par rapport aux cétacés.

Je vais laisser mon collègue préciser les modalités du dragage et de l'immersion mais tous les spécialistes en ce qui concerne les tortures marines et les cétacés sont consultés et écoutés dans l'organisation du programme de travaux.

M Tristan BATAILLE

Effectivement pour les cétacés la thèse en cours et ce qui va poursuivre est important, on nous a posé la question de fenêtre biologique, la question est souvent abordée dans les travaux de dragage par rapport aux impacts donc c'est vrai qu'aujourd'hui on attend les résultats de ces travaux. Sur nos dragages d'entretien la question sera également posée, ce sont des éléments qu'on prend en compte et si des fenêtres biologiques sont nécessaires elles seront mises en œuvre, les données sont très importantes parce qu'une fenêtre biologique de six mois il faut qu'elle soit réellement nécessaire au vu des impacts que ça peut avoir sur les travaux, ce qui est convenu actuellement notamment sur les cétacés, des travaux très poussés, nous apporteront notamment des éléments d'information à votre question.

M. Portecop :

Notre invité scientifique expert voudrait poser une question.

M. Jean-Marie FLOWER

Première question très simple : combien de temps est censé durer l'aménagement des infrastructures ? Je suppose que ça va se compter en dizaines d'années forcément, peut-être même jusqu'à un siècle. Je pose cette question parce que l'histoire des variations du niveau de la mer a été brièvement évoquée par M. Imbert, on peut rajouter que par exemple entre -15 000 ans et -8000 ans le niveau de la mer est monté de 10 m par siècle, même si on n'a pas 10 m par siècle au cours du XXIème siècle ça pourrait quand même être important, et d'autre part le dérèglement climatique actuel fait que non seulement le niveau de la mer monte mais qu'elle s'acidifie et donc fragilise les récifs coralliens et donc on pourrait se retrouver avec une série d'éléments qui vont interagir les uns avec les autres et qui pourraient d'ici quelques dizaines d'années considérablement fragiliser le rôle protecteur des récifs coralliens et donc peut-être impacter les simulations que vous faites en ce moment sur la modification des courants etc. Donc ma question, est-ce que cette incertitude-là qui est réelle, qui est connue par le GIEC, par quasiment tous les travaux qui font consensus, est-ce que ça peut être pris en compte dans le but d'améliorer l'exemplarité de ce projet ? Est-ce qu'on a plusieurs scénarios possibles par exemple ?

Max S....

Pendant la période de création de ce port il y a un budget alloué aux études concernant l'environnement écologique. Après la construction qu'est-ce que vous avez prévu en termes d'accompagnement ou de poursuite de ces études d'impact, et surtout l'effort qui sera fait pour corriger les impacts qui seront peut-être négatifs ?

Quel est le budget sur la phase d'opération et est-ce que ce budget sera reporté pendant la phase d'exploitation ?

M. Martens :

La phase de travaux est de trois ans, la phase contractuelle avec le client c'est trente-cinq ans, et aujourd'hui, ce que nous précisait M. Bataille la phase de durée qu'on a pris en matière d'étude pour modéliser notamment la surcote marine c'est quatre-vingts ans, mais se projeter au-delà de ce type de durée c'est très long, il y a 80 ans il n'y avait pas de site à Jarry, le port était à Pointe-à-Pitre, il y a eu une évolution, aujourd'hui on a modélisé jusqu'à quatre-vingts ans et on a surélevé le projet pour tenir compte d'une éventuelle surcote marine.

M. Bigarré

On a tenu compte de l'élévation du niveau de la mer lié au réchauffement climatique, le GIEC n'a pas donné de valeurs exactement régionales, ce sont des travaux qui sont pour l'instant nationaux, c'est en cours, la réunion a déjà avancé sur les sujets, les Antilles devraient avoir des études plus particulières sur la zone d'ici un an je crois. Pour l'instant on a intégré une élévation au niveau de la mer dans le dimensionnement des ouvrages et également dans les simulations numériques qui ont été faites pour la propagation des houles sur le plateau du Petit-Cul-de-Sac Marin et sur la zone des îlets, on a intégré ça en plus des surcotes qui sont liées aux marées de tempêtes, plus les niveaux de marées classiques, on a un certain nombre de niveaux de surcote qui sont pris en compte pour les études.

Mme Naranayan :

Concernant le suivi des études environnementales dans le cadre du projet, aujourd'hui toutes les études qu'on a entamées ne sont pas réglementaires à ce stade. Au cours de l'étude d'impact et plutôt même à la fin, à l'issue de l'étude d'impact on va définir précisément la nature des impacts, le montant qui sera dédié aux mesures compensatoires et le montant et les protocoles qui seront mis en œuvre pour le suivi des mesures compensatoires. Avec les évolutions réglementaires relatives au Grenelle 2 on va être tenus et obligés de mettre en œuvre ces mesures compensatoires et il va y avoir un service de police locale, police de l'environnement qui va nous contrôler, donc on va être très très suivis là-dessus et tout sera mis en compte pour que ces mesures soient effectives.

M. Portecop :

D'autres questions.

M. Goran :

Tout le monde sait qu'il y a un dérèglement climatique, ce projet est très important pour la Guadeloupe, tout le monde le sait, le Port Autonome emploie beaucoup de personnel, avec la crise économie ça a un gros enjeux ; avec le dérèglement climatique ce n'est pas en construisant le port que ça va changer grand chose parce que vu le temps actuel pour la pluie il n'y a pas de saison, les cyclones et tout, donc ça n'a pas beaucoup d'enjeu sur la nature parce que la terre même est déjà dérégulée ; donc agrandir le port je dis que c'est une bonne chose pour la Guadeloupe.

Yohann Cabanès :

Par rapport au budget consacré sur la globalité du projet, la part qui sera consacrée aux mesures compensatoires, aux mesures de protection, quelle part du budget ça représente à peu près même si ce n'est pas encore complètement défini ?

M. Davila :

Le nouveau quai étant en vis-à-vis du quai en service actuellement est-ce qu'il y a un redan sur le fond compte tenu de la différence de hauteur des deux quais ? Le nouveau est à -16 il me semble et l'actuel est à -11, est-ce qu'il y a un redan qui serait en limite de la zone d'évitage ?

La dernière fois j'avais posé une question sur l'eutrophisation de cette darse parce que manifestement elle n'est pas très, très bien oxygénée. Et ensuite qui prendra en charge les eaux pluviales de la surface de recueil des 25 hectares ? Est-ce que c'est la partie privée ou est-ce que c'est la partie publique ? Parce que dans le projet je n'ai rien vu qui correspond au Grenelle 2 actuellement.

M. Martens :

Pour les mesures compensatoires, aujourd'hui quand on parle de 160 millions d'euros on a des réserves d'argent pour payer des mesures compensatoires, c'est clair là-dessus, quand vous êtes en amont d'un projet vous mettez 15% de son à-valoir, vous arrondissez partout, on est un maître d'ouvrage prudent et moi je me suis engagé auprès du gouvernement sur ce sujet-là, on ne va pas arriver contrairement à certaines mauvaises pratiques à dire on a signé à 160 et à la fin des travaux c'est 200, ça ne se passera pas comme ça, j'en prends l'engagement et d'ailleurs j'en suis sûr ça va nous coûter moins cher parce qu'on est en train d'optimiser un certain nombre de choses, donc dans le cadre de notre budget de 160 millions d'euros on a les moyens de payer des mesure compensatoires, c'est très clair on aura les

moyens de nos ambitions par rapport à ça. Mais ces mesures compensatoires au jour d'aujourd'hui ne sont pas fixées, des pistes peuvent sortir au fil des débats, des prescriptions auront lieu après l'étude d'impact et donc on paiera ce qu'on devra payer.

Comme tout à l'heure pour le dragage, aujourd'hui on est dans la posture de dire les mesures compensatoires pour la préservation de l'environnement ce n'est pas un enjeu financier, c'est d'abord un enjeu écologique, après on a les moyens ou pas de faire ce projet, donc on pense qu'on s'est donné les moyens sur le plan technique, sur le plan économique et aussi sur le plan écologique.

M. Tristan BATAILLE

Sur les différences de niveaux de tirant d'eau, de niveau d'eau dans la darse, il est clair que le nouveau quai aura un tirant d'eau nettement supérieur au quai actuel, c'est le but du projet. La darse est effectivement suffisamment large, et concrètement vous avez le fond, intellectuellement il y a une marche parce qu'un des niveaux va être 4 mètres plus bas que l'autre, cette marche vous la récupérez avec un talus, avec une pente comme quand vous êtes sur la route et qu'il y a un talus et une maison plus haute, donc effectivement la darse est suffisamment large pour récupérer 4 mètres, en gros sur des matériaux mous c'est une pente 5 pour 1 donc 4 m vous les récupérez en 20 m, donc la largeur de la darse permet largement d'avoir les quais actuels avec leurs tirants d'eau, une largeur suffisante pour les bateaux pour entrer et sortir, le talus et une largeur bien suffisante pour l'autre bateau d'arriver et de ne pas se tromper de côté.

Sur la partie eaux pluviales c'est effectivement un enjeu très important, sur le terminal actuel de Jarry les eaux pluviales ont été complètement reprises, l'époque où les pentes sont vers la mer et on ne gère plus les eaux est finie, donc très clairement les eaux sont récupérées, il y a des séparateurs hydrocarbures, ça c'est le terminal actuel de Jarry, les travaux se sont terminés cette année, on est complètement aux normes là-dessus, le nouveau terminal sera géré de la même façon, il faut savoir que on mettra en place les éléments primaires, les plus gros tuyaux mais après l'affinage, la fin du réseau d'assainissement dépend aussi de la manière dont c'est exploité, c'est-à-dire le choix des points bas, les zones de collecte d'eau, les mâts d'éclairage etc., c'est vraiment lié à l'exploitation et donc c'est fini par l'opérateur, par contre on intégrera déjà dans les ouvrages des percées qui permettront d'avoir des rejets mais il y aura aussi des zones pour les séparateurs hydrocarbures donc l'opérateur sera en charge de la bonne gestion de ces eaux dans le même esprit que ce que nous conduisons sur Jarry donc on sera tout à fait à même de le contrôler très strictement.

Sur les aspects eutrophisation c'est vrai qu'aujourd'hui les courants dans la baie sont très faibles, Benjamin pourra compléter, on a fait des mesures, les courants sont extrêmement faibles et aujourd'hui il n'y a pas 15 mètres d'eau là où on comble, on est sur un haut-fond, il est clair que sur la partie supérieure du banc il y a 2 mètres voire par endroits 50 centimètres, on peut se tenir debout si on y va à pied, il y a des zones où il y a un peu plus d'eau mais globalement et d'ailleurs c'est tout l'intérêt de s'implanter là, c'est qu'on a moins de remblais à mettre, et donc aujourd'hui notre projet ne va pas ralentir des courants qui sont faibles et on n'a pas une modification au point de faire sortir de l'eau une zone où il y avait des profondeurs importantes, donc je pense qu'effectivement sur la partie eutrophisation en tout cas les courants ne vont pas ralentir et on n'aura pas d'impact ou d'éventuelle aggravation là-dessus à attendre.

M. Portecop :

Nous allons maintenant arrêter les questions, et je me permettrais de vous indiquer quelle est la procédure qui va suivre lorsque le débat public en Guadeloupe sera terminé. Après le 31 janvier 2012 et dans un délai de deux mois le président de la CPDP M. Degras Jean-Claude élaborera un compte rendu et le président de la CNDP en dressera un bilan. Ces deux documents seront rendus publics et communiqués au Port Autonome de la Guadeloupe. Dans les trois mois suivant cet envoi le Port Autonome de la Guadeloupe se prononcera sur le principe et les conditions de la poursuite de son projet. Donc il faut savoir que ce soir nous n'avons pas donné en vain nos points de vue, nos questions n'ont pas été considérées comme quantité négligeable, elles vont alimenter encore la réflexion sur le projet qui va mûrir, il y aura l'étude d'impact qui est fondamentale, et donc la séance du débat public est tout à fait nécessaire et à la Guadeloupe nous avons une grande chance, pour une fois le peuple a son mot à dire, il faut en profiter.

Je remercie donc la Commission du Débat public, le Port Autonome, de permettre de récupérer toutes les informations que vous pourrez faire passer dans le public à vos amis pour dire que la clarté est faite sur ce dossier.

Je vous remercie pour votre attention.

La prochaine réunion aura lieu à Morne-A-L'eau, le 9 novembre, ce sera une réunion classique où tous les sujets, économiques, environnementaux, seront abordés, ce ne sera pas une réunion thématique. Je vous remercie de votre attention.