

Projet d'extension du Port de la Guadeloupe
Réunion publique du vendredi 06 janvier 2012
Trois-Rivières

I/ Introduction :

Mme Myriam LUBINO-BISSAINTE

Bonsoir à tous, monsieur le représentant du Maire, mesdames, messieurs les élus et leurs représentants, messieurs les membres de l'équipe de direction du Port Autonome de la Guadeloupe, mesdames, mesdemoiselles, messieurs, au nom de la Commission Particulière du Débat Public je vous salue et je vous remercie d'être présents ce soir.

Notre rencontre ce soir va se dérouler en trois phases :

- au cours de la première phase je vous expliquerai ce qu'est le débat public et dans quel cadre juridique il est organisé,**
- la seconde phase concernera la présentation du projet d'extension de port situé à Jarry, cette présentation sera faite par les représentants du Port Autonome de la Guadeloupe, le maître d'ouvrage,**
- c'est au cours de la troisième phase que vous tous ici présents ce soir aurez la parole et la possibilité de poser vos questions, de faire des suggestions et bien entendu l'équipe de la direction du Port Autonome prendra un soin particulier à répondre à toutes vos interrogations**

Le débat public et son organisation juridique :

Le débat public est une étape officielle et importante dans le processus d'élaboration de projet d'aménagement ou d'équipement du territoire, il doit permettre à tous ceux qui le souhaitent de s'informer sur ces projets, d'exprimer leurs observations et suggestions.

Le code de l'environnement, par la loi Barnier du 2 février 1995, complétée 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 Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui est une Autorité Administrative Indépendante (AAI).

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 (CPDP) indépendante du maître d'ouvrage et que nous représentons ici.

II/ Présentation des membres de la CPDP

Le 4 mai 2011 elle nomme le Président de la CPDP Monsieur Degras Jean-Claude ici présent au milieu de la table, et le 8 juin 2011 elle désigne 4 membres de la CPDP : Mme BLONBOU Marie-Laure qui est à ma gauche, M. FLESSEL Moïse à coté de M. DEGRAS, M. Jacques PORTECOP en bout de table, et moi-même Mme Myriam LUBINO-BISSAINTE

Enfin, le 7 septembre 2011 la Commission Nationale du Débat Public 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.

Avant de procéder à la présentation des modalités organisationnelles du débat je voudrais passer la parole à M. Carmes de la direction du Port Autonome de la Guadeloupe et lui laisser le soin de présenter son équipe.

III/ Présentation des membres du Port Autonome

M. Olivier CARMES

Merci Mme la Présidente, bonsoir à tous.

Ce soir l'équipe du Port Autonome est composée de :

Sur ma droite Mme Sita Narayanan qui s'occupe de toute la partie environnementale du projet, à sa droite M. Tristan Bataille, qui s'occupe de la partie ingénierie, M. Olivier Pierrot qui s'occupe de la partie économique et qui fera la présentation du projet, et moi-même Olivier Carmes, directeur d'aménagement, pilote du projet.

Mme Myriam LUBINO-BISSAINTE

IV/ Modalités et conditions juridiques du débat public

La séance de ce soir est la dix-septième des vingt séances ouvertes à tous les citoyens. Ces séances ont débuté le 5 octobre 2011 et se termineront le 31 janvier 2012, avec à chaque fois un président de séance différent.

17 séances d'ordre général et 3 autres séances ont eu exclusivement pour thème l'environnement et l'économie. Une brochure précisant le calendrier des séances vous a été adressé par la poste cette semaine.

Dans sa mission d'organisateur et d'animateur du débat public, les membres CPDP, doivent respecter quatre principes fondamentaux édictés par la loi du 27 février 2001 relative à la démocratie participative :

- 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 aurez au cours du débat deux hôtessees qui

vont circuler et vous remettre un document que vous pourrez remplir et sur lequel vous pourrez poser vos questions.

Pour les questions orales, le débat étant enregistré, chaque intervenant devra tout d'abord décliner son identité et aura 3 minutes pour poser sa ou ses questions, nous prendrons ces interventions par groupe de deux pour permettre au maître d'ouvrage de répondre dans la plus grande clarté.

- La transparence : la CPDP doit rendre claires et accessibles à tous les citoyens toutes les informations relatives à ce projet. C'est la raison pour laquelle à l'écran vous avez donc les coordonnées téléphoniques et Internet du site du Débat Public et bien entendu nous sommes là pour vous donner toutes les informations qui manqueraient à celles que vous avez déjà.

- L'argumentation : la CPDP doit s'assurer que tous les intervenants s'inscrivent dans une démarche constructive, donc les questions, les suggestions, les remarques, les contradictions doivent être argumentées de manière à aider le maître d'ouvrage dans l'amélioration de son projet.

- La neutralité : la CPDP ne doit en aucun cas se prononcer sur le fond du dossier, donc nous sommes totalement indépendants du maître d'ouvrage et du projet.

Notre rôle est de favoriser l'expression de chacun sur le projet présenté par le Port Autonome et pour ce faire un grand nombre de supports d'information sont mis à votre disposition, vous avez des expositions comme celle qui se trouve dans la salle pour vous aider à mieux comprendre ce projet, vous avez des informations reçues par voie postale et des informations données par voie de presse écrite, ou orale.

Tous les citoyens ont également la possibilité de contribuer à titre individuel ou institutionnel sur ce projet en remplissant « les cahiers d'acteurs » et ont la possibilité par ce biais de proposer, de réellement marquer leur point de vue avec un argumentaire et une analyse, bien sûr ces documents seront publiés par la CPDP.

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

Vous avez à l'écran les coordonnées postales et téléphoniques, l'adresse de la CPDP.

Notre site internet est également à votre disposition pour que vous puissiez avoir toutes les informations qui vous manquent et bien entendu pour pouvoir poser également des questions auxquelles le Port répondra.

Toujours sur le site, vous avez en ligne tous les rapports, différentes démarches et études qui ont été commandités par le Port Autonome de la Guadeloupe.

Je vais donc maintenant passer la parole à M. CARMES du Port Autonome de la Guadeloupe qui va vous présenter :

- les objectifs du projet,
 - ses caractéristiques,
 - l'opportunité du projet,
 - et il soulignera ses impacts économiques, sociaux et environnementaux
- Pour mieux nous faire comprendre les raisons et les enjeux de son choix.

V/ Présentation du film :

M. Olivier CARMES:

La présentation est en deux parties, tout d'abord un film assez pédagogique d'une dizaine de minutes qui reprend les grands thèmes du projet.

Ensuite M. Pierrot fera une présentation power point un peu plus détaillée et va reprendre l'ensemble des éléments en détail sur les parties économiques, environnementales, techniques, financières du projet, le contexte dans lequel il s'inscrit pour que vous ayez le maximum d'éléments pour pouvoir comprendre les tenants et aboutissants d'un tel projet.

VI/ Présentation du Powerpoint

M. PIERROT

Mme Myriam LUBINO-BISSAINTE

Merci beaucoup M. PIERROT.

VII/ Modalités

Avant de passer la parole au public, la CPDP vous précise que le projet sur lequel porte le débat est toujours à l'étude et qu'il peut être modifié en fonction de vos contributions recueillies. Aussi, est-il fondamental que vous puissiez tous vous exprimer afin de pouvoir éclairer le maître d'ouvrage dans la poursuite de son projet.

Après le 31 janvier 2012, et dans un délai de deux mois, le Président de la CPDP, Monsieur 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 ou non de son projet.

VIII/ Début du débat

Je vous remercie de votre attention, je rappelle les modalités de la prise de parole, lorsque vous souhaitez poser une question, vous vous signalez, levez la main, une des hôtesse vous remettra le micro, vous vous présenterez, nom et prénom.

Le débat peut commencer.

M. Stanislas GRUSHKA, de Trois-Rivières :

Je voudrais avoir une petite précision parce que j'ai pas vraiment bien saisi les corrélations entre le passage du canal de Panama qui autorisera des containers à 12 500 ou 12 400 EVP et le fait que le port de Guadeloupe qui envisage une extension se limite à 6 500. Donc je ne vois pas l'intérêt de faire une extension qui ne va même pas accueillir les très gros porteurs, ça c'est ma première question. Parce que s'il y a des gros bâtiments qui doivent passer je ne vois pas pourquoi le port il ne les prendrait pas. Puis d'autre part, il va y avoir qu'un seul port HUB sur toute la Caraïbe, pour moi ce projet c'est dangereux pour les populations locales parce que je ne vois pas au nom de quoi les populations locales devraient payer le transbordement, le fait qu'elles souhaitent des ports feederisé pour les ports gros armateurs et je trouve que là dessus les politiques locaux et même les pays membres de la Caraïbe devraient se mobiliser, parce qu'il y aura forcément un gagnant, un port HUB. Ça ne sera peut être pas la Guadeloupe, ça ne sera peut être pas la Martinique, ça sera peut être la Jamaïque qui est plus proche du canal de Panama. Parce que si je suis un gros armateur j'ai intérêt à payer le moins possible mes gasoils, c'est à dire ramener mon bateau directement en Jamaïque et pas aller en Guadeloupe, donc pour ma part ça risque d'être la Jamaïque, et on sera feederisé. Donc vous nous dites « évite de la feedérisation » moi je veux bien, et si on ne peut pas ? On part du principe qu'on est d'accord que le fret maritime est réaménagé avec des billes qui vont être lésées d'un port à un autre. Je trouve ça un peu bizarre qu'on accepte ce phénomène.

Mme Patricia PIERROT

Ce que j'aimerais savoir en tant que néophyte, Mr. Pierrot vient de parler des sédiments, comment on va les enlever. Mais moi ce que j'aimerais savoir ce qu'il adviendra de ces sédiments. Ensuite, vous parlez du point rouge qui est un peu plus éloigné, mais ce que j'aimerais savoir : est ce qu'il n'y aura pas d'incidence plus tard sur ce point rouge et on aura aucune maîtrise. Je peux poser ma troisième question : nous voyons maintenant un trafic énorme sur Pointe à Pitre et Baie-Mahault, qu'advient-il quand nous aurons de si gros porte containers ? Si j'ai une possibilité de poser d'autres questions, je les poserai, merci beaucoup.

M. Olivier CARMES

Alors la première question concernant le canal de Panama, le lien en réalité c'est qu'à partir du moment où vous allez avoir des navires qui autrefois étaient de capacité de 4 400 EVP, qui était la taille maximum qui pouvait passer au niveau du canal de Panama, que demain vous allez avoir

effectivement des navires de capacité 12 500 EVP vous allez avoir ce qu'on appelle une refonte après des circuits logistiques. C'est à dire, vous allez avoir une zone Caraïbe qui va devenir une zone d'échange beaucoup plus important et du développement du trafic, notamment du transbordement, beaucoup plus important. Donc c'est vrai ce que disait Mr. Pierrot tout à l'heure, c'est que le trafic selon les experts qui aujourd'hui est à peu près de 4 millions d'EVP dans la Caraïbe au niveau du transbordement, va être demain de 8 à 10 millions d'EVP. Nous l'idée par rapport à ça au niveau du port c'est de se dire à partir du moment où on a une obligation du moins d'adapter nos infrastructures par rapport aux évolutions de navires, puisque comme on le disait tout à l'heure on peut recevoir uniquement des navires de 2 250 EVP et aujourd'hui ce sont des petits navires, puisqu'au niveau de la flotte mondiale vous avez 70% des navires qui sont supérieurs à 3 000 EVP. Ça veut dire que demain, ou même aujourd'hui 70% de la flotte mondiale on ne peut pas la recevoir sur le port. Donc il faut de toute façon adapter nos infrastructures. Et on se dit, quitte à adapter nos infrastructures, essayons de faire un projet qui soit économiquement rentable et essayons de saisir l'occasion pour développer du trafic. Aujourd'hui on est essentiellement et quasiment uniquement sur du trafic domestique sur lequel la croissance est complètement liée à la consommation locale. Et on sait ô combien avec la crise, etc. que les perspectives sont assez difficiles. Et on se dit mais pourquoi ne pourrions-nous pas capter une partie de ce trafic concurrentiel en prenant une petite part de ce trafic de transbordement. Maintenant il est vrai pour comparer par rapport à ce que vous disiez au niveau des HUB de transbordement, on n'est évidemment pas les seuls. C'est vrai qu'à côté de ça on n'essaie pas non plus de se positionner comme le HUB majeur, parce que comme on disait tout à l'heure vous avez des HUB comme Kingston en Jamaïque sur lequel ce sont des capacités de plus de 2 millions d'EVP. Donc vous avez vu tout à l'heure notre trafic, on fait 170 000 EVP, équivalent 20 pieds container. Sur un tel projet on espère à un moment donné capter au maximum jusqu'à 500 000 EVP à l'horizon de 25-30 ans. Donc on n'est absolument pas dans la même configuration, et on estime, et tous les professionnels le disent, qu'aujourd'hui vous allez avoir des HUB majeurs et vous allez avoir par contre des HUB secondaires sur lesquels nous effectivement on pourrait se positionner.

M. Tristan BATAILLE :

La question sur les sédiments, effectivement pour réaliser les travaux on va avoir besoin de beaucoup de matériaux, et également pour faire accéder ces plus gros bateaux au niveau des quais il va falloir augmenter les accès nautiques, c'est à dire élargir et approfondir le chenal, donc la route qu'empruntent les bateaux pour aller jusqu'au quai. Donc effectivement on

aura une importante quantité de matériaux qui sera disponible et là dessus on va en valoriser 2 millions de mètres cube dans la construction sur les 5 millions concernés. C'est à dire que le chenal devient une carrière et on revalorise ses matériaux. Il faut savoir que ces matériaux sont non pollués, ensuite la législation, le code de l'environnement nous autorise à les gérer en mer sur un site approprié. Aujourd'hui il y a de très grosses études en cours, beaucoup de mesures à la mer, on travaille également en concertation avec les scientifiques et surtout les pêcheurs pour choisir ainsi un petit cul de sac marin qui n'aura pas d'impact sur la cote, coraux, herbiers et également sur leur activité. Donc on voit deux gestions des sédiments, à la fois dans la construction, valorisation, et également en mer pour les parties qui ne seront pas valorisées.

Mme Sita NARAYANAN :

Juste une petite précision sur votre question, la zone rouge c'était sur la carte ? Donc cette zone c'est ce qu'on appelle le DIC (Domaine industriel et commercial) Nord, au Nord de la pointe Morne-Savon, donc sur la carte de gauche tout au Nord. C'est dans notre circonscription la zone la plus éloignée du projet. Aujourd'hui le projet n'aura absolument aucune incidence sur cette zone parce qu'il ne va pas modifier les conditions naturelles autour. D'autre part, ça fait partie des zones qui sont pour nous gelées, sur lesquelles le port autonome s'est engagé à ne pas avoir de projets d'aménagement dans l'avenir. Donc c'est une zone sur laquelle on travaille à valoriser, notamment en partenariat avec l'ONF, l'Office National des Forêts, et le Conservatoire du littoral. Concernant l'augmentation du trafic maritime, juste pour préciser un petit peu les chiffres, aujourd'hui on a 22 escales hebdomadaires sur le port. Dans le cadre du projet on va passer à 30 escales hebdomadaires, ce qui correspond à un navire supplémentaire par jour, donc il n'y aura pas une explosion du nombre d'escales.

Mme Pierrette PLACIDE

Tout d'abord, les arguments présentés par le Port Autonome sont que sans ce port la Guadeloupe ne peut se développer, alors je voudrais savoir quel type de développement le port souhaite pour la Guadeloupe, puisque j'ai plus l'impression qu'avec ce port de transbordement on va exagérer encore un trait de l'économie Guadeloupéenne, une civilisation container puisqu'on est dans un cadre de port de transbordement. Donc je voudrais que vous me donniez les précisions sur les productions qui pourraient être exportées dans la grande Caraïbe, d'autant plus que nous ne sommes pas très compétitifs et nous produisons la même chose que ces pays de la Caraïbe, et vous disiez tout à l'heure qu'on pouvait exporter sur la Grande Caraïbe. Ils ont les mêmes productions que nous donc je voudrais que vous précisiez à quoi vous pensiez.

Concernant l'écologie, j'ai entendu parler de sédiments, j'ai une question par rapport à la faune marine. Sur les coques des navires qui sillonnent le monde entier, est-ce que le Port Autonome a prévu des choses pour décrocher les mollusques qui s'y attachent et qui quelque part uniformisent nos fonds marins ? Ça c'est pour l'écologie. Oui, à l'arrivée du lieu, puisqu'avec la globalisation, il n'y a pas de nettoyage de coques, et on s'était rendu compte que la faune qui vivait accrochée aux navires est devenue la même un peu partout.

Vous avez parlé du stockage aussi, vous disiez que sans ce type de port, les entreprises seraient obligées de stocker. Ça me gêne un peu cet argument puisqu'aujourd'hui on sait que les coûts de transport ici sont très élevés et que les entreprises sont quand même obligées de stocker. C'est un argument que j'ai du mal à comprendre, si vous pouviez me préciser.

M. Olivier PIERROT :

Pour ce qui du transbordement, je rappelle transbordement : la marchandise arrive sur le terminal, elle reste là et puis elle s'en va. Alors nécessairement si on a plus de transbordement, plus de boîtes qui sont manutentionnées, obligatoirement on a plus d'emploi. Donc c'est déjà un impact positif sur la collectivité locale puisqu'on aura des emplois qui vont être créés, il faudra des hommes pour manutentionner ces nouvelles boîtes, ce supplément. On a parlé de production locale. A supposer que le projet se fasse, comme il y aurait transbordement, il y aurait donc de nouvelles lignes maritimes. C'est ce que j'ai appelé tout à l'heure dans la présentation le « maillage de ligne ». On aurait accès donc à des marchés auxquels aujourd'hui on a aucun contact. Demain avec le transbordement la ligne est là. Aujourd'hui pourquoi ne peut-on pas exporter ? Tout simplement parce qu'on exporte, mais vers qui ? Il n'y a pas de lignes maritimes aujourd'hui à part les principales lignes vers l'Europe. On n'a pas de lignes pour nous emmener vers d'autres régions du monde, donc forcément la production va rester en Guadeloupe. Demain avec ces nouvelles lignes qui vont exister par le transbordement, même si on peut ajouter une boîte, deux boîtes, cinq boîtes de produits locaux, ça sera un supplément déjà par rapport à ce qu'on a aujourd'hui. Le positionnement géographique de la Guadeloupe la place exactement sur la route de l'Amérique du Sud notamment. Monsieur a parlé tout à l'heure de la Jamaïque qui est bien placée en sortant du canal, c'est effectivement vrai. Mais du côté Est de la Caraïbe il n'y a aucun projet à part celui de la Guadeloupe. Et plusieurs HUB peuvent coexister dans une région. Je prends l'exemple de la Méditerranée, vous avez 4, 5, 6 gros HUB. Plusieurs HUB peuvent exister dans une petite région comme celle de la Caraïbe et la Guadeloupe est le seul projet dans la zone qui se situe exactement sur la ligne de pays de l'Amérique du Sud avec le Brésil, l'Argentine, l'Uruguay qui sont des pays avec je le rappelle plus de 8% de croissance annuelle. Pour ce qui est des

produits de façons spécifiques, on produit des produits identiques à ce qui se fait à côté. Je vais donner quelques exemples, qui sont issus de la production locale, de produits qui sont originaux, créés en Guadeloupe, développés en Guadeloupe, qu'on connaît tous. Exemple, Kanasao, On est parti de la recherche et on a été jusqu'au bout avec la commercialisation d'un produit. C'est unique, première mondiale de stabilisation de jus de canne. Autre exemple l'INRA a créé il y a quelques années ce qu'on a appelé la pomme-patate, première mondiale, encore une fois unique en Guadeloupe. Donc tout ça ce sont des produits de niche. Je ne parle pas d'aller faire une exportation de masse. On n'est pas la Chine, ce n'est pas ça l'idée. Mais si on peut exporter un petit peu de ce que l'on sait faire avec les capacités, avec la valeur ajoutée, donc je reprends l'exemple notamment de Kanasao, la valeur ajoutée est énorme. Autre idée qui est ressortie de cette étude, c'est la pharmacopée locale, on a vu tout récemment, pas de publicité, mais Phytobokaz a eu un prix « Meilleure entreprise » ou quelque chose qui s'en rapproche. Ce sont des choses qui sont vraiment locales, que l'on produit en Guadeloupe par de la recherche et on va jusqu'au bout, jusqu'à la commercialisation. On n'est pas compétitif sur certains secteurs, avec les autres pays de la Caraïbe où la main d'œuvre est moins chère, c'est vrai. Mais on possède un savoir dans ce pays qui nous permet d'avoir cette plu value, ce qu'on appelle un avantage par rapport à d'autres pays. Et les lignes maritimes qui seront là demain grâce au transbordement, si on peut ajouter deux, trois, dix, cinquante containers par semaines ou par an, c'est déjà un supplément.

M. Olivier CARMES :

Pour la partie feedérisation et la partie d'explication par rapport à la durée de stockage : ce qu'on essaye d'expliquer par rapport à ça c'est qu'à partir du moment où on n'adapte pas nos infrastructures, aujourd'hui on reçoit des navires 2 200 EVP, admettons que demain l'opérateur historique CMA décide de passer sur des 2 800 EVP, ces navires ne peuvent pas accoster. A partir du moment où les tirants d'eau dépassent les 11 mètres, ils ne peuvent pas accoster sur le terminal, donc qu'est ce qui va se passer ? Il va chercher une autre zone pour effectivement décharger nos marchandises qui sont à destination de la Guadeloupe donc qui vont aller sur un autre port : décharger les marchandises, les stocker et après elles vont être rechargées sur un navire de plus petite dimension qui fera la deuxième traversée pour rejoindre la Guadeloupe. Donc vous avez tout simplement des augmentations du délai de transport. A partir de cela vous avez une nécessité derrière pour avoir des besoins de stockage plus importants. Et on sait ô combien déjà les nécessités actuelles pour stocker les marchandises, les problèmes d'espace qu'on rencontre sur la Guadeloupe et à proximité de zones économiques, et ça c'est un élément extrêmement important, si ce

n'est à coté de cela le cout supplémentaire puisqu'il faut également utiliser double manutention, double ligne maritime, donc tout ça effectivement engendre des couts supplémentaires qui sont effectivement le premier risque qu'on avait engendré par rapport à cette non adaptation de nos infrastructures portuaires.

Mme Sita NARANAYAN

Le problème que vous soulevez c'est celui des espèces invasives, envahissantes. Ces espèces se trouvent majoritairement dans ce qu'on appelle les eaux de ballast des navires, ce sont des eaux de mer que les navires utilisent, qu'ils stockent dans leur coque pour stabiliser le navire lorsque le chargement est inégal. Ce qu'il faut savoir c'est que la surveillance n'est absolument pas du ressort du port mais des états, et notamment des services des douanes et de la Direction de la mer. Cependant la réglementation française exige que les bateaux qui arrivent dans les eaux territoriales ou intérieures françaises soit attestent qu'elles n'auront pas à déballaster, c'est-à-dire à rejeter leurs eaux de ballast dans les eaux françaises, soit que le navire dispose d'un équipement qui permet de neutraliser les eaux qu'ils ont à bord. Donc aujourd'hui ce n'est pas de notre ressort mais la réglementation française nous prémunit et nous protège de ce genre d'invasions.

M. Renaud REGUI

Mon inquiétude c'est un peu comme disait Patricia Pierrot tout à l'heure, le flux supplémentaire qu'il va y avoir à Jarry, est ce qu'il ne faudrait pas prévoir une autre voie sortant vers Petit-Bourg ? Parce que c'est infernal à l'approche des 12h et des 8h à Jarry. Donc si le flux va augmenter, ce qui est normal, il faudrait penser à une autre voie plus au Sud. Et puis la qualité des emplois parce que je crois que le guadeloupéen aspire aussi à ne pas avoir des emplois seulement des emplois manutention. Certes conduire un Clark peut être intéressant pour certains, mais il nous faut penser quand même, quand on pense développement, à des emplois un petit peu plus valorisants. C'est ça mon souci, savoir un petit peu quelles sont les perspectives qui sont envisagées, quels sont les types d'emplois que ça va générer.

M. Olivier GERANT

Le projet est bien ficelé certes, mais il paraît que la Martinique aussi a un projet. Donc dites nous un petit peu quel est l'inconvénient entre la Guadeloupe et la Martinique. Et aussi, en cas où si les autres îles de la Caraïbe disent qu'ils veulent agrandir, que ferions nous de ce projet ?

Mme Sita NARAYANAN

Nous avons mené une étude concernant le trafic routier parce que bien évidemment c'est une question à laquelle nous nous sommes intéressés. Elle s'est déroulée en plusieurs étapes. La première étape de diagnostic pour savoir un petit peu, dans le trafic actuel de Jarry, quelle était la part qui était directement liée à l'activité du port. Aujourd'hui 5,4% du trafic de Jarry est lié directement à l'activité du port. En phase d'exploitation, donc à l'horizon 2017, on estime à 1% l'augmentation, donc à 6,4 au total. Pour faire plus simple, sur 100 véhicules dans Jarry, aujourd'hui il y en a 5 à 6 qui vont sur le port et en 2017 il y en aura 6 à 7, donc ce n'est pas une grosse augmentation. Ceci dit on a aussi fait le tour des projets qui sont des coups partis qui seront réalisés à l'horizon 2017. Donc notamment la mise à 2x3 voies de la voie principale de la Gabarre, l'amélioration de l'échangeur de la Jaille avec un accès direct depuis la voie verte sur Basse-Terre, et également d'après les informations que l'on a de la Mairie de Baie-Mahault, une voie qui partira de Moudong pour rejoindre Petit-Bourg directement.

M. Olivier CARMES :

Concernant le projet sur la Martinique, notamment concurrence des autres projets, la petite précision : tout d'abord ce qui est rassurant c'est que lorsque la Martinique a décidé également de se lancer sur un projet de HUB de transbordement c'est qu'ils se sont positionnés sur un tel projet parce que ça a un impact socio économique. Donc c'est vrai que cet élément conforte la position du port de dire qu'à partir du moment où on se lance sur ce type de projet et faire du transbordement c'est une source de développement économique et c'est l'élément majeur d'un opérateur comme le notre, établissement public, de créer de l'emploi et faire un développement économique à travers ces projets. Après la différence au niveau de la Martinique, aujourd'hui la Martinique a un tirant d'eau supérieur au notre. C'est à dire que la Martinique a un tirant d'eau jusqu'à 14 mètres, donc ils n'ont pas cette urgence d'adaptation de leurs infrastructures. Ils peuvent, si l'opérateur historique continue de développer la taille de leurs navires, encore développer l'activité et ils n'ont pas ce risque de feedérisation que nous connaissons aujourd'hui. Donc ça c'est un élément différent par rapport à la motivation entre les deux projets. Le Port Autonome de la Guadeloupe doit effectivement moderniser ses installations. Après, est ce qu'effectivement elle doit l'ouvrir pour faire du transbordement, pour développer d'autres trafics, etc. ça c'est une autre chose. Est ce qu'elle doit aller jusqu'à des tirants d'eau de 15/15,5 mètres et d'anticiper l'avenir jusqu'à des quais fondés à 17 mètre ça ce sont des interrogations que peut se poser à un moment donné un port comme le

notre. Mais on se doit de toute façon d'adapter nos infrastructures. Le deuxième élément par rapport à un projet comme la Martinique, c'est vrai qu'on a voulu aussi à travers ce projet tenter d'ouvrir la concurrence au niveau du terminal. Donc c'est la raison pour laquelle on a lancé un appel à projet pour trouver un opérateur privé prêt à investir, vous l'avez vu tout à l'heure sur la présentation que c'est une opération qui est mixte, public/privé, même si le port finance à peu près 2/3 de l'investissement. Mais c'est vrai que l'objectif d'un établissement comme le notre c'est de tenter et de profiter de cette occasion pour essayer d'ouvrir la concurrence et dire à d'autres opérateur « ben écoutez, si vous voulez venir desservir la Guadeloupe et développer du trafic de transbordement voilà les conditions pour entrer sur un tel terminal et notamment vous devez investir, vous devez vous engagez sur des trafics ». Et ça aujourd'hui au niveau de la Martinique c'est effectivement une décision qui n'a pas été prise et ils sont plus sur modernisation réelle sans changer d'opérateur. Après la compétition entre deux terminaux départements d'OUTRE-MER relève du ministère du Développement durable et des Transports, plus que d'un établissement comme le notre qui se doit d'avancer et développer ses infrastructures. Pour ce qui est de la concurrence sur les autres terminaux HUB de la Caraïbe, donc ce qu'on disait tout à l'heure au niveau de la première question : oui, il y d'autres projets de développement. C'est vrai que lorsqu'on a prospecté, on a fait 40 contacts mondiaux dans la démarche pour trouver un opérateur pour pouvoir répondre au niveau de l'appel à projet. On a cherché évidemment tous les arguments qu'on pouvait mettre en avant pour attirer de nouveaux opérateurs et ce qui fait un peu la spécificité d'un tel projet ici en Guadeloupe c'est que le port finance 2/3 de l'investissement. Et c'est vrai que souvent les opérateurs ce lorsqu'ils vont développer de nouveaux terminaux ailleurs c'est un investissement 100% privé, donc c'est vrai qu'en période de crise cet élément qui est celui des grands ports maritimes de financer tout ce qui est accès nautiques, tout ce qui est réalisation des quais, est quelque chose d'un peu spécifique mais qui est de l'autre côté assez favorable pour trouver des opérateurs extérieurs. Par contre on connaît nos contraintes, on connaît les coûts de production qui sont ceux des ports français, on a d'autre éléments qui vont dans l'autre sens, mais on pense aussi qu'au niveau des trafics, vous avez vu qu'on parlait d'une évolution de 4 millions d'EVP jusqu'à 8 millions d'EVP de transbordement, notre objectif de prendre 250 000 jusqu'à 400 000 containers par an représente à peu près 5% du trafic de transbordement de la Caraïbe à l'horizon 2020. Donc c'est vrai que notre objectif semble évidemment important pour la Guadeloupe, mais il reste petit au niveau de la Caraïbe. De ce côté là, comme on dit, on veut tout d'un coup entrer dans la première division mais à la limite si on reste en fin de première division on sera content.

M. Olivier PIERROT :

Alors sur les emplois ; effectivement nous avons identifié trois types d'emplois. Déjà des emplois pendant la phase de construction. Comment l'avons nous identifier clairement ? Le port a déjà entrepris des travaux donc nous savons de quels types de métiers, de compétences nous avons besoin. Parmi les emplois identifiés ce ne sont pas uniquement comme vous dites les emplois de manutention, il y a des aussi des emplois d'encadrement. En phase en de construction principalement ce seront des emplois dans la construction, obligatoirement. Quelques exemples que nous avons déjà identifiés : dans l'encadrement, l'ingénierie, les études techniques, les ouvriers bien entendu, les transporteurs, les conducteurs d'engins et j'en passe. Le nombre d'emplois est estimé à 850 pendant la phase travaux dont 350 emplois directs. Comment est estimé ce nombre d'emplois ? Il existe des ratios et comme, je le répète, nous avons déjà effectué des travaux nous savons mesurer de combien d'hommes on a besoin pour réaliser telle ou telle surface. Donc ça c'est le premier type d'emploi.

Deuxième type d'emploi, ce sont les emplois d'exploitation. Aujourd'hui, quand un bateau arrive on fait appelle à des pilotes, à des lamaneurs, à des remorqueurs avec un équipage. Demain, il y aura un peu plus d'activité donc il y aura nécessairement un peu plus d'hommes et on aura besoin de manutentionnaires aussi. Mais manutentionnaires il n'y a pas uniquement la partie terrain, il y a aussi la partie bureau, la partie administrative. Donc on a aussi besoin de ce type d'homme. En partie exploitation le nombre d'emploi est estimé à 500 dont 200 en direct.

Troisième partie, les emplois qui viendront après, avec la mise en service du terminal. Et c'est là que nous, Port Autonome, on ne peut pas chiffrer. Si on peut chiffrer les deux premiers emplois, construction et exploitation, c'est parce que cela revêt un caractère portuaire, c'est notre compétence donc on sait mesurer. La troisième partie d'emploi, en phase après mise en service, c'est tous les emplois qui peuvent venir avec le développement des filières, filières de la production ou les filières liées directement au transbordement – conditionnement, labelling, etc. qu'on a vu sur le diaporama. Et là ce n'est pas le Port Autonome tout seul qui pourra le faire, c'est un travail d'équipe avec l'ensemble des partenaires, des acteurs, des décideurs socio-économiques, politiques de l'archipel que nous pourrons aboutir. Une fois que toutes les filières choisies, dans toute la liste qu'on a présenté - car on a été loin on a déjà présenté un certain nombre de filières potentielles - ou dans d'autres listes, on pourra chiffrer exactement le nombre d'emplois.

Toujours sur les emplois, ce qui est important de souligner c'est qu'il y a un travail qui a déjà été entamé avec Pôle Emploi où nous avons identifié

dans leurs fichiers les compétences qu'ils avaient pour savoir celles qu'on pourrait utiliser. De la même façon, quelles sont les compétences qui n'existent pas dans les fichiers et à ce moment là, le travail a déjà commencé avec la région Guadeloupe, pour mettre en place le programme de formation nécessaire pour que quand les travaux démarrent toutes les compétences soient là avec des hommes guadeloupéens formés. Autre élément c'est que les marchés vont être allotés au maximum, plusieurs petits lots, pour favoriser les entreprises locales, l'emploi local. Cela va favoriser l'accès à ces marchés pour les entreprises Guadeloupéenne.

Mme Patricia PIERROT :

J'aimerais poser la question suivante à madame NARAYANAN : vous dites que normalement c'est l'Etat qui a la main mise par rapport aux pollutions, je suis tout à fait d'accord, mais il y a un problème qui se pose. Maintenant par le réchauffement de la Terre et les changements de température et de climat est ce que nous ne prenons pas un risque par rapport aux pollutions par rapport à la faune ? Parce que nous avons des mollusques qui croissent dans d'autres mers et que nous retrouvons maintenant chez nous. Par exemple, le fameux poisson qui est très pirate. Donc je voudrais que vous me disiez quelques mots dessus.

Ensuite, vous parlez pour le Port Autonome : vous dites que c'est un projet qui va emmener une plus value pour nous en Guadeloupe. Je suis d'accord sur le principe à peu près, mais ne voyez vous pas que nous avons par exemple le Port de Basse-Terre qui est complètement inerte alors que nous avons trente escales à Pointe à Pitre. Est ce que vous pensez faire quelque chose pour ce Port ?

M. Alex CLEON, Conseiller Municipal de la Minorité

Je voudrais tout simplement dire que dans la vie il ne faut pas avoir peur, il faut avancer. J'ai entendu des questions intéressantes, mais pour la Guadeloupe c'est une bonne chose : nos jeunes ont besoin de travailler. Mais Patricia a posé une bonne question : l'avenir du port de Basse-Terre. Et je voudrais vous poser une question : quel rang occupe la Guadeloupe actuellement au niveau mondial ?

Mme Sita NARAYANAN

Comme je vous l'ai dit ce n'est pas la compétence du Port, c'est celle de l'Etat. Par contre ce dont on est sûr c'est que la donne va changer dans la Caraïbe. Si les nouveaux navires ne passent pas et n'escalent pas chez nous, ils ne vont pas passer bien loin, donc le risque malheureusement nous allons vivre avec, que ce soit dans notre Port, notre baie ou pas très loin. Du coup s'il y a envahissement d'une espèce, elle aura lieu même si le projet ne se fait pas. Spécifiquement pour le changement climatique, nous avons pris en compte l'élévation possible du niveau de la mer avec une surcote à 40 cm, alors que c'était 23 cm étaient exigés à l'époque. Donc, dans nos calculs on a

appris une marge de sécurité très importante, c'est quelque chose qui est pris en compte.

M. Olivier CARMES :

Concernant la concentration des investissements sur le terminal de Jarry et l'avenir du Port de Basse-Terre : sur le terminal on a évidemment mais rapidement réfléchis sur où on pouvait implanter un tel terminal, parce qu'il est vrai qu'à partir du moment où on fait du container on devait, dans la mesure où on ne souhaitait absolument pas abandonner le terminal actuel, le faire à proximité. En plus que l'ensemble des professionnels est déjà là, on a l'activité économique qui est derrière, et en plus, vous l'avez vu au niveau du terminal qui est proposé 350 mètre de linéaire de quai ça correspond au stationnement d'un navire et donc exploiter un terminal avec un tel quai est quasiment impossible, il faut au moins deux quais. Donc on est obligé d'avoir des connexions avec le terminal actuel, même si on aura ce qu'on appelle des navires mer sur le nouveau terminal, c'est peut être 6 000 EVP, et sur le terminal actuel des navires de plus petite dimension mais qui vont continuer de toutes façons au niveau activité. A côté de ça on n'a évidemment pas envie d'abandonner les autres sites, notamment le Port de Basse-Terre. Vous n'avez encore rien parce que c'est vrai qu'on a pris de retard par rapport aux travaux mais c'est le seul dossier d'ailleurs qui a été inscrit au contrat de plan Etat/Région 2007/2013 sur lequel on a un projet d'investissement, alors on n'est pas sur la même dimension mais on n'est pas non plus sur la même taille, de 6 millions d'euros dont les premiers travaux vont commencer au 1^{er} Mars. L'objectif étant de développer tout d'abord l'activité, de mettre en place des infrastructures permettant de concilier les trois activités essentielles qu'on a sur le port de Basse-Terre. a la fois le transport passagers à destination des Saintes, dont notamment la petite infrastructure de hall d'accueil st complètement insuffisantes donc il va y avoir un aménagement beaucoup plus conséquent et notamment un doublement des pontons pour accueillir les vedettes. On souhaite évidemment avoir la possibilité de recevoir à la fois un navire de croisière et un navire de marchandises simultanément. Donc on va allonger de 40 mètres le linéaire de quai et surtout développer, mieux intégrer le port dans la ville, c'est tous les projets qu'on voit maintenant d'interface ville/port dans de nombreux ports sur lequel il va y avoir toute une place d'aménagement à proximité de la zone de croisière pour que si l'activité se développe on ait une proximité et un développement commun au niveau de cette activité entre la ville et le port. Donc on a un schéma d'aménagement qui est assez ambitieux sur cette zone, qui a pris du temps, parce qu'il y a eu beaucoup de discussions avec le Maire, et c'est bien car on est arrivé à un projet qui est partagé par tous. Maintenant on va commencer les projets de destruction de vieux bâtiments pour

commencer les aménagements, sachant qu'également on avait pris un peu de retard par rapport aux fouilles archéologiques qui devaient être réalisées, qui nous ont pris un peu de temps en procédures, mais sur 2012/2013 vous allez avoir de nombreux aménagements sur ce port. Le deuxième élément qu'il faut savoir c'est qu'on a d'autres sites, on avait fait également une réunion de débat public sur Marie-Galante sur laquelle une des questions c'était ce qu'on projetait sur le port. Donc on a vu au niveau de la présentation tout à l'heure M. Pierrot donnait les investissements réalisés. Sur Marie-Galante il y a le quai qui a complètement été refait tout dernièrement, on y a investi 1,5 millions l'année dernière, puis on a 2,3 millions qui vont être investis cette année au niveau du pôle logistique pour ré-allotir l'ensemble des lots et apporter les accès routiers, tout ce qui est import d'électricité sur les zones pour pouvoir donner les moyens aux entreprises de pouvoir se développer correctement sur cette zone. Tout ça pour dire que le Port essaye d'investir sur l'ensemble des sites. Alors c'est vrai que quand on voit le montant d'un tel investissement il y a une concentration tout d'un coup des moyens sur un tel projet, mais il est clair que lorsqu'on réalise qu'on appelle nous après à un plan pluriannuel d'investissement, en aucun cas les investissements prévus sur les autres sites, l'ensemble des aménagements seront arrêtés à cause d'un tel projet, on se doit de continuer l'ensemble des aménagements qu'on réalise. Sachant qu'on réalise à peu près 15 millions d'euros par ans d'aménagements sur les différents sites et notamment il y a un beau projet également au niveau de la Gare Maritime sur lequel il va y avoir une belle extension qui devrait voir le jour d'ici une à deux années.

Sur le classement du port de la Guadeloupe, alors au niveau mondial ce n'est pas évident, par contre je vais vous donner un ordre de grandeur, je chiffrerais notamment au niveau des grands ports maritimes. Il faut savoir que sur la métropole, aujourd'hui le port de la Guadeloupe, c'est le seul qui reste Port Autonome mais on va devenir Grand Port Maritime à partir du 1^{er} juin. On va rester je prenais l'exemple tout à l'heure de la première division, mais c'est vrai que ce sont les ports les plus importants de la métropole, donc on est dans les ports les plus importants de la métropole sur lesquels vous avez Le Havre, Dunkerque, Nantes, La Rochelle, Bordeaux et Marseille. Par rapport à l'ensemble de ces ports on est le dernier en termes de tonnage. Par contre c'est vrai que, je vous donne quelques idées au niveau du port, on va faire 3,4 millions de tonnes cette année, vous prenez La Rochelle qui est avant dernier, ils doivent faire 8 millions de tonnes. A côté de ça vous avez Marseille qui fait 95 millions de tonnes, en comparaison avec les ports internationaux, vous avez les ports asiatiques qui atteignent 300 millions de tonnes. Évidemment on reste petit mais si on comparait avec un port comme La Rochelle, il ne faut pas regarder que le tonnage, si on regarde en termes de chiffre d'affaire ce qui

nous donne notre capacité de développement économique et d'investissement, ce qui est extrêmement important pour la Guadeloupe alors qu'on fait la moitié du tonnage d'un port comme La Rochelle on fait quasiment le double de chiffre d'affaire. Parce qu'on a des activités, notamment dans le domaine du container, qui sont plus valorisantes que l'activité de vrac sur laquelle est pas mal positionné un port comme La Rochelle. On est donc quand même un grand port maritime, du moins on va le devenir, et on reste dans ce niveau des ports importants et qui ont un rôle stratégique.

Il y a deux critères d'analyse. En termes de tonnage pur c'est Marseille qui doit faire les 95 millions de tonnes, par contre ils ont énormément de produits pétroliers. Cependant, si on regarde en termes d'activité container c'est Le Havre. Et souvent en termes de développement économique c'est vrai que c'est plutôt l'activité container qu'on regarde ca c'est une activité qui se développe fortement. On avait vu tout à l'heure dans l'introduction la croissance sur les vingt dernières années qui était de près de 10%, qui va peut être ralentir un peu avec la crise. Mais c'est vrai qu'un port comme Le Havre est fortement positionné sur l'activité container qui est très porteuse en termes de développement économique et d'emploi.

M. Stanislas GRUSHKA:

Je reviens sur l'intérêt du HUB, à savoir s'il en existe déjà un en Martinique quels sont les pays qui vont être feederisés ou feederisés au HUB guadeloupéen. Et également, vous nous avez parlé de stockage, mais moi si j'imagine être un HUB il me faut encore plus de capacités de stockage parce que je vais devoir stocker les containers des autres pays que je vais approvisionner. Donc vous nous avez parlé d'un terre-plein, donc je n'ai aucune idée de la corrélation entre sa superficie et le nombre de containers stockés en même temps, mais s'il y a plusieurs navires qui arrivent pour approvisionner plusieurs pays il faudra bien que je les stocke quelque part. En plus, si ce sont des navires qui amènent des containers qui sont frigorifiés il faudra bien que j'aie un moyen électrique de maintenir le froid. Donc tout ça a t-il été pris en compte ? Avec quelles capacités de stockage, électriques pour maintenir tout ça ?

M. LAPLACE

Si vous vous positionnez en tant que HUB secondaire quel est l'intérêt pour une compagnie comme la CGM, qui aura l'opportunité de par l'ouverture du Canal de Panama d'avoir une porte sur l'Asie, de ne pas mettre des navires plus importants et d'aller dans un HUB plus important et de toute manière faire le transbordement après sur la Guadeloupe ?

M. Olivier CARMES

Pour le stockage, le transbordement, oui il faut de la place. C'est la raison pour laquelle, même si l'objectif d'un terminal de transbordement c'est que les marchandises, les containers en eux même circulent vite donc restent peu sur le terminal, on a dans le projet ces 25 hectares de terre-plein. Si on compare au terminal actuel, aujourd'hui on a 12 hectares ce qui nous amène à une capacité supplémentaires à peu près de 540 000 EVP. Donc il faut de la surface de stockage. Après vous parliez de puissance électrique, alors c'est vrai qu'au niveau des portiques il faudra de la puissance électrique mais déjà sur le terminal actuel on a des portiques de forte capacité, on a notamment investi dans deux nouveaux portiques, nous en avons maintenant cinq sur le site. Pour tout ce qui est branchements, containers réfrigérés etc. ça va forcément dépendre de l'opérateur en lui même, de sa spécificité et de savoir s'il va développer notamment tout ce qui est type de desserte, sur lequel il va se spécialiser, quel type de marchandises, et s'il aura besoin d'utiliser beaucoup de containers réfrigérés et d'avoir des branchements. Je pense qu'au niveau technique aujourd'hui tout ce qui est puissance sur Jarry on arrive à approvisionner ce type d'activités.

M. Olivier PIERROT

Quels sont les pays qui seront feederisé, aujourd'hui on n'est pas en mesure de répondre. Tout simplement parce que c'est la ligne maritime, l'opérateur qui va décider dans quel pays il va desservir en premier ou en deuxième. Aujourd'hui on n'a pas d'opérateur, il y a un appel à projet M. Carmès pourra en dire plus. On ne connaît pas les lignes qui seront desservies demain, de la même façon on ne peut pas savoir les pays qui seront feedérisés.

M. Olivier CARMES

IL y avait la question de monsieur sur le HUB secondaire et notamment des opérateurs comme CMA quel est leur intérêt d'avoir un HUB majeur puis un HUB secondaire. Alors ça avait été l'actualité de cet été lorsque CMA avait annoncé en plein appel à projet sa volonté, son engagement d'investir sur le terminal de Kingston en Jamaïque, et notamment les journalistes leur avaient posé la questions « Mais ça veut dire que vous n'allez pas répondre à l'appel à projet de la Guadeloupe pour créer un HUB de transbordement ? » et ils avaient répondu à cette question en disant « Si si, on confirme que de toutes façons on a besoin d'un HUB majeur sur un site » et il est vrai qu'on avait rencontré un –c'était trois mois auparavant vers Mars/Avril – toute l'équipe technique CMA-CGM qui réfléchissait, qui cherchait un HUB majeur au niveau de la Caraïbe. Ils avaient commencé à faire leurs dessins au niveau de la Guadeloupe en disant «Nous un HUB majeur il faudrait 900 mètres de linéaire de quai, 45 hectares ou 50

hectares de terre-plein » ce qui représentait un investissement qui était évidemment colossal et surdimensionné par rapport à nos ambitions sur la Guadeloupe. Surtout que l'on restait dans un financement assez identique, c'est à dire que le port finance les accès nautique, les quais, et donc on arrivait de toutes façons au niveau des possibilités, au niveau de la baie c'était quelque chose de beaucoup trop important et qui sortait des capacités financières du port. Mais ils avaient répondu à ça que de toutes façons ils cherchaient un HUB secondaire et qu'ils allaient répondre à l'appel à projet qui était d'avantage positionné notamment sur l'Amérique du Sud. Puisqu'effectivement Kingston d'avantage se positionnait sur la côte Est des Etats-Unis et par contre au niveau distribution que la Guadeloupe était très bien positionnée pour un HUB secondaire pour distribuer tout ce qui est Amérique du Sud. Donc selon les professionnels maritimes, avoir aujourd'hui deux HUB n'est pas stupide, d'autant plus que ça permet aussi de répartir les risques. Lorsque vous investissez vous mettez tous vos investissements sur un seul terminal, nous ce qu'on projette en termes de signature ce sont des contrats de 35 ans, on ne sait pas toujours ce qui peut se passer dans des délais extrêmement longs, et avoir deux terminaux de transbordement n'est pas forcément stupide.

M. Dominique CRELOT

Je voudrai profiter des trois minutes pour rappeler à la salle que vous, membres de la CPDP, vous n'aurez au final qu'un avis consultatif, n'est ce pas ? La décision est prise, on parle de démocratie participative, on n'aura aucune influence sur la décision finale. Certains le savent, d'autres ne le savent pas, on a accepté de venir pour parler, beaucoup de gens peut être qui sont contre le projet ne sont pas là aujourd'hui parce qu'ils savent déjà que venir ici ne sert à rien. Il y a les gens du PAG, très bien, on se demande où sont les représentants, les politiques, les collectivités qui ont acceptés de financer éventuellement ce projet. On dit « éventuellement », pour rappel en Aout un hebdomadaire guadeloupéen a dit que Jarry avait été choisi en exclusivité comme port en eaux profondes. Quand cet article est sorti il n'y avait pas d'ambiguïté, aujourd'hui on présente ça comme un projet, à l'époque ce n'était pas ça ou alors ça a pu ne pas être ressenti comme ça par la population. Déjà j'aimerais savoir, si c'est si important de ne pas être feederisé, pourquoi justement ces collectivités et l'Etat qui ne sont pas là ne financent pas d'avantage le projet ? Pourquoi c'est le PAG qui met autant d'argent ? Donc les opérateurs privés, on ne sait pas qui c'est parce qu'il faut attendre les appels d'offre, mais on aimerait peut être savoir qui sont ces gens ? Est ce que c'est la CGM ou des entreprises comme ça ?

Je voulais dire aussi pour le Kanasao : Kanasao a des projets en Inde. Quand il n'y aura plus de cannes en Guadeloupe Kanasao va fonctionner sans elle. Phytobokaz c'est un très bon produit mais c'est un produit de luxe. Donc que ça

coute cher à importer ou pas, c'est un très bon produit mais tout le monde ne peut pas se l'offrir.

Mme Myriam LUBINO-BISSAINTE

Je voulais simplement vous dire que la CPDP n'a pas un rôle consultatif, vous le public, les citoyens, tout ce que vous avez dit a été enregistré et sera effectivement remis dans le rapport qui est effectué par la CPDP. Ensuite notre rôle d'intermédiaire, je l'ai précisé tout à l'heure, et la neutralité est un des principes fondamentaux que nous devons respecter et que nous respectons. Nous ne prenons pas parti pour le projet et nous n'avons pas le droit de donner notre position sur le fond. Donc le législateur a bien fait les choses, c'est un projet qui est d'envergure et qui nécessite la saisine d'une commission nationale de débat public et une organisation au niveau local par une commission particulière du débat public. Voilà notre rôle. Maintenant quand vous décidez ou vous dites que le projet n'est pas véritablement un projet je vais laisser le Port Autonome prendre le relai dans la réponse et vous éclairer un petit peu sur certains points qui auront le mérite de l'être pour toute l'assemblée.

M. Olivier CARMES

Pour vous répondre sur ce sujet qui est assez large, je vous avoue sincèrement, du moins au niveau de l'équipe du port, que si le projet était décidé on serait extrêmement heureux puisqu'on se bat tous les jours pour faire avancer ce projet, et effectivement à travers toutes les questions c'était extrêmement intéressant et ça l'est toujours, mais c'est vrai qu'il y a des projets concurrents, il y a beaucoup de communication par rapport à tout ça. Et de toutes façons il a toujours été clair au niveau du projet, ce que nous avait imposé l'Etat, c'est qu'il y avait trois conditions qui étaient indispensables pour pouvoir réaliser, en tous cas avoir l'autorisation de travaux. C'était d'avoir l'adhésion des collectivités, première étape de présentation du projet, de discussion, de modalité, d'hypothèse de financement. Donc on a eu ce soutien des collectivités. La deuxième c'est l'adhésion des guadeloupéens, donc c'est la raison pour laquelle aujourd'hui on a ce débat public, sur lequel on a quand même vingt réunions, c'est un élément assez important, et un véritable débat public. Par rapport à ça en fonction des conclusions, il est vrai que c'est le Port qui décide si oui ou non il continue son projet et est ce qu'effectivement il l'adapte, en fonction de l'ensemble des remarques qui ont été réalisées à travers les réunions. Puis, le troisième aspect qui a été important c'est la réponse du marché. Vous l'avez dit, on a lancé un appel à projet du 5 juin au 24 septembre, puisque l'Etat souhaitait que l'appel à projet soit réalisé avant le débat public. Nous on aurait préféré avoir plus de temps parce que, je vais vous dire aujourd'hui c'est normal. Pour la Guadeloupe aller vendre

à des opérateurs internationaux un tel projet sur du transbordement c'est quelque chose de nouveau, aller en Asie il faut bien évidemment présenter la Guadeloupe, nos ambitions, etc. et il faut du temps. Et puis, il est clair que si on ne trouve pas d'opérateurs prêts à investir sur un tel projet il ne se fera pas. Donc, aujourd'hui pour ne rien vous cacher sur l'appel à projet, puisque c'est un élément sur lequel à l'origine on ne devait pas discuter au cours du débat public pour éviter différentes pressions, puisqu'en tous cas les positions officielles sur les conclusions de cet appel à projet n'ont pas été réalisées, mais il est vrai que CMA notamment avait communiqué par rapport à cet appel à projet, donc il y a eu pas mal d'articles au niveau des médias. Au niveau de ce premier appel à projet on a eu une seule offre, il est vrai qu'au dernier moment certains opérateurs ont retiré leur offre, dix jours avant la date finale, et puis la seule offre que l'on ait aujourd'hui c'est CMA/CGM. Fin janvier à l'issue du débat public une décision sera prise au niveau de l'Etat, à savoir est ce qu'on considère aujourd'hui que l'offre ne rentre pas dans les ambitions du projet qu'on avait estimé. Donc aujourd'hui le Port espère avoir l'autorisation de relancer un appel à projet, plutôt en septembre 2012, pour avoir une nouvelle chance de trouver un opérateur qui sera peut être l'opérateur historique. Mais en tous cas avoir une bonne offre avec un opérateur qui investit lourdement et qui est prêt à faire du développement économique sur la Guadeloupe. Mais voilà, le chemin est long, les procédures sont longues et le débat public est quelque chose qu'on prend extrêmement au sérieux, sur lequel on a réalisé beaucoup d'études pour pouvoir répondre à l'ensemble des questions et il est clair que de toutes façons à travers les débats publics il y a des projets qui s'arrêtent. On a des exemples sur Bordeaux, le Verdon, terminal métallier, issu de débat public le projet a été arrêté, décision du Port Autonome. Donc ce sont des éléments extrêmement sérieux et sur lesquels on espère nous que le projet va avancer, qu'on va le réaliser, mais il y a encore bon nombre d'incertitudes.

M. Olivier PIERROT

Juste un complément, je répète ce que j'ai dit tout à l'heure quand j'ai parlé de Phytobokaz et de Kanasao, j'ai bien dit qu'on ne cherchait pas à exporter comme la Chine le fait. Il s'agit de produits de niche, comme vous dites de produits de luxe, si on peut intégrer dans un, deux, trois ou quatre containers nos produits c'est un supplément par rapport à ce qui est fait aujourd'hui.

Une petite chose encore, quand moi aussi j'ai lu l'hebdomadaire pendant les vacances j'ai été le premier surpris, et je me suis dit « Tiens tous les jours on travaille dessus et on ne sait pas que la Guadeloupe a déjà été choisi », donc je vous avoue que quand on regarde l'article à aucun moment

on signale que la Guadeloupe a été choisie, c'est pour ça qu'on est là aujourd'hui.

Mme Pierrette PLACIDE :

Je voudrai avoir des précisions sur les coûts. Je reviens aux importations et aux exportations, c'est un port de transbordement donc effectivement les importations vont être beaucoup plus élevées. Est ce que vous avez chiffré la quantité de produits qu'on va pouvoir exporter réellement. Et deuxième question concernant les chiffres, je voudrais savoir la différence de coût entre le projet martiniquais et celui de la Guadeloupe. Personnellement, peut être que je me trompe, mais je crois que c'est 54, mais vous aller peut être me renseigner. Vous avez évoqué l'envie de développer un peu durable, sur le terre-plein que vous envisagez de mettre, vous avez évoqué aussi le contrat de plan Etat/ région, vous avez dit que la volonté de la région c'était de rééquilibrer les choses. Pour une île qui se veut à vocation touristique, mettre autant de terre-plein est ce que ce n'est pas une entrave au développement touristique et d'autant plus que c'est un projet qui va renforcer les inégalités au niveau de l'espace guadeloupéen puisque tout va être concentré dans l'agglomération pointoise, l'agglomération large.

Mme Myriam LUBINO-BISSAINTE

Une petite remarque concernant les questions, nous sommes bien dans un débat public organisé d'extension du port de la Guadeloupe. Vous avez posé une question sur la Martinique et vous posez une question assez précise puisque vous demandez le coût ou la différence de coût entre les deux projets, si le Port Autonome souhaite y répondre il va y répondre, mais ça ne fait pas partie des questions autorisées sur le projet d'extension du port de la Guadeloupe.

D'autres informations ont été données sur d'autres ports mais pas de coûts sur des projets. Nous sommes bien encore sur des projets, attention parce que c'est un terme que je vais peut-être réexpliquer, rien n'est figé puisque le législateur nous impose de continuer nos débats jusqu'à la fin du mois de janvier, premièrement. Deuxièmement qu'un rapport soit élaboré par le président de la CPDP. Et troisièmement qu'un autre bilan soit réalisé par le président de la commission nationale du débat public. Donc vous voyez qu'il y a plusieurs étapes sur lesquelles je pense que la population ne se rend pas bien compte que ça prend du temps. Donc on n'est pas du tout dans des projets ficelles, je dirai même plus qu'on est dans un avant projet.

M. Olivier PIERROT :

Pour ce qui est import, export, transbordements : sur les 3 400 000 tonnes de marchandises qui transitent par nos infrastructures, 75% sont des importations, 13% du transbordement, 12% de l'exportation. Ce qu'on constate déjà dans ces trois chiffres c'est que le transbordement aujourd'hui est plus important dans le trafic portuaire que les exportations, ça c'est le premier élément. Vous avez parlé aussi du coût du projet, ce sont les 235 millions qu'on a vus tout à l'heure sur le diaporama avec partage des risques, partage des couts, 160 millions Port Autonome, 75 millions pour un opérateur privée qui n'est pas encore déterminé. Vous avez demandé aussi combien de containers nous pourront exporter, ce que j'ai dit tout à l'heure c'est qu'en fonction des filières qui vont être retenues avec la participation de tout ce qui est institutions économiques, politiques, sociales, avec le partage de toutes les opinions, c'est à ce moment là que les filières vont être choisies, c'est uniquement quand elles vont être choisies qu'on pourra savoir dans quelle branche on va se lancer, dans quelle filière et quelles quantités pourront être exportées. Ce qu'il faut savoir c'est que ce projet va amener des lignes, des possibilités d'exportation qui n'existent pas aujourd'hui, des possibilités de produire des quantités plus importantes parce que le marché va s'agrandir avec les nouveaux marchés, et ça c'est un facteur important.

M. Olivier CARMES :

Sur le projet de la Martinique il y avait eu à un moment donné des diffusions de chiffres, c'était au début notamment, débat public sur lequel avait affiché au niveau de sa plaquette un investissement de 60 millions d'euros. Et on avait notamment, avec notre service ingénierie M. Bataille, re-chiffré ces éléments selon nos critères puisqu'on voit si on n'était pas sur des éléments de communication, on était vraiment sur des bases d'analyse techniques d'un tel projet. Nous leur projet on l'a chiffré à 100 millions d'euros. Mais c'est sans polémique aujourd'hui puisque le 15 décembre a été signé une convention de partenariat entre la Martinique et la Guadeloupe, étant donné que la Martinique et la Guyane vont devenir des établissements publics, donc des grands ports maritimes d'outre-mer et sur lesquels on va avoir le même ministère de tutelle et des obligations de partenariat et de projets communs entre ports, ce qui avant n'était pas forcément évident. Donc normalement ils vont passer établissements publics fin d'année 2012, mais d'ores et déjà il y a des sujets de partenariats qui ont été évoqués et notamment des échanges techniques pour que les services d'ingénierie puissent échanger sur des éléments de chiffrage entre différents projets et qu'on n'en soit pas à des effets d'annonce, de communication et qu'on soit sur des bases techniques extrêmement sérieuses.

Mme Sita NARAYANAN

Je vais essayer de faire une réponse globale pour vos deux dernières questions. Ce qu'il faut savoir c'est qu'un terminal de container doit être suffisamment adapté. Aujourd'hui on en Guadeloupe on a fait un tour pour savoir quels sont les sites potentiels. Les zones abritées sont soit le Petit Cul de Sac marin soit le Grand Cul de Sac, sinon il faut envisager des travaux de protection et des ouvrages en mer extrêmement compliqués et coûteux. Aujourd'hui c'est complètement inenvisageable de réaliser un tel projet dans le Grand Cul-de-sac marin pour des raisons environnementales. Ce qu'il faut savoir aussi c'est que dans d'autres îles de la Caraïbes le développement touristique n'est absolument pas entravé par un terminal de commerce juste à côté d'un terminal croisière par exemple, notamment à la Barbade ou ailleurs, On a mené une étude paysagère spécifiquement pour le projet où on a un certain nombre de mesures qui sont tout à fait possible et qui ont déjà montré leurs preuves, notamment tout autour du nouveau terminal, des plantations de végétation type Filao qui vont un petit peu atténuer ce nouveau terminal à la vue des touristes.

M. Tarquin

Est ce qu'on pourrait avoir une donnée chiffrée des richesses du Port Autonome dans le PIB de la Guadeloupe ? Ensuite, est ce que vous pourriez vous prononcer sur la solidité des emplois ? Puisqu'ils sont chiffrés, c'est intéressant, mais seront ils amenés à évoluer avec la conjoncture ? Est ce que ce sont des emplois structurellement solides ? Est ce qu'ils vont être pérennes sur 15 ans, sur 30 ans, ou est ce qu'ils sont susceptibles d'être les futures victimes de révisions nationales auxquelles nous sommes maintenant habitués ? Quelque part s'ils étaient solides, j'anticipe donc sur ce que vous allez me répondre, est ce que, puisqu'il s'agit de transbordement, cette activité est suffisamment indexée sur la croissance mondiale pour que ce soit une garantie de stabilisation ? Ce que je veux dire c'est, lorsque l'emploi local va chuter, est ce que 'on peut avoir une garantie grâce à la croissance mondiale, qui continue malgré un ralentissement nationale, de continuité ? Mon autre question : puisqu'on va avoir une extension, c'est un projet d'extension du port, donc on va avoir une extension du TRI, des gains financiers, est ce que c'était la seule possibilité d'augmentation des gains ? Est-ce qu'on doit s'attendre à une nouvelle proposition dans les années à venir, pour les nouvelles générations, à une nouvelle proposition d'extension qui serait justifiée une fois de plus par une volonté ou une nécessité d'augmentation du capital ? Dernière question : vous avez parlé de sites qui sont déjà exploités, le port de Marie-Galante, le port autonome de Jarry, de Basse-Terre, vous envisagez de les moderniser, de les rendre plus performants, mais est ce que vous avez pensé à d'autres sites qui ne sont pas encore exploités et qui pourraient l'être dans le cadre soit d'un transbordement ou d'un approvisionnement ? Et si oui quelles sont les communes que vous avez en tête ?

M. Olivier PIERROT

Pour ce qui est de la richesse apportée par le Port Autonome et son activité dans la société guadeloupéenne, nous avons conduit une étude en 2011 sur l'impact socio-économique du Port Autonome et plus globalement des activités maritimes et portuaires, donc il ne s'agit pas uniquement du Port Autonome mais de toutes les activités qui vont graviter autour. On a pris en compte tout ce qui est lamanage, ce sont les hommes qui vont amarrer les bateaux quand ils arrivent, le remorquage, le pilotage, la manutention, les services des douanes qui sont dédiés à l'activité maritime. C'est là qu'on arrive aux 12 000 emplois qu'on a pu voir sur le diaporama, donc 12% de l'emploi salarié global. Pour ce qui est de la richesse, la valeur ajoutée c'est l'élément qui est pris en compte pour mesurer la richesse apportée, elle est estimée à 540 millions d'euros. L'EBE, l'Excédant Brut d'Exploitation, donc de la richesse supplémentaire, est estimé à 170 millions d'euros et le chiffre d'affaire généré par l'ensemble des entreprises qui gravitent autour de ce monde maritime et portuaire en Guadeloupe représentent 2,7 milliards d'euros. Pour ce qui est des emplois, on a parlé de la pérennité des emplois, ce qu'il faut savoir c'est qu'on a distingué les 3 types d'emplois : emplois en phase de construction, la phase de construction est prévue sur 3 ans donc ce seront nécessairement dans un premier temps des emplois à durée déterminée. Pour la phase d'exploitation, emplois de manutention, lamanage, administration, ravitaillement, les transitaires, qu'on a estimé à 500 dont 200 directs, sont des emplois à durée indéterminée. Et troisième catégorie d'emplois, je reviens sur les emplois issus de la production locale, encore une fois je répète qu'on n'est pas aujourd'hui en mesure de les chiffrer et ensuite de pouvoir les qualifier, si ce sont des emplois pérennes ou pas.

M. Olivier CARMES :

Sur l'indexation des emplois, sur la croissance locale ou de ce type d'activité, c'est vrai que tout d'un coup sur le transbordement on va être réellement sur la croissance mondiale, sur le développement des échanges, la recherche de HUB, le développement du HUB Caraïbes, et il est vrai que, comme on le disait tout à l'heure en introduction, on va avoir cet impact extrêmement significatif au niveau de l'élargissement du canal de Panama qui va provoquer un certain nombre d'évolutions très importantes. Les garanties que nous on peut apporter par rapport à un tel développement sur ce type de terminal c'est notamment l'investissement d'un opérateur privé, c'est à dire qu'à partir du moment où un opérateur va investir on l'a vu tout à l'heure près de, peut être, 60 millions d'euros, qu'il aura ses outils fixés sur le terminal, il a tout intérêt à développer son activité. C'est la raison pour laquelle aujourd'hui tous les grands ports maritimes

fonctionnent comme ça, il faut que les opérateurs privés s'engagent à investir lourdement pour développer leurs activités. Pour éviter que si demain l'activité fléchit, ils aillent tout simplement sur un autre port et puis retenter une nouvelle aventure ailleurs. Donc ça, à partir du moment où vous arrivez à figer des investisseurs sur un terminal c'est déjà une certaine garantie qu'ils vont tout faire pour développer l'activité et éviter de partir et délaisser des outils colossaux sur un tel terminal. Deuxièmement il est vrai que les ambitions, c'est peut être aussi les raisons pour lesquelles il n'est pas évident de trouver un opérateur, ce sont des contraintes qu'on met sur les contrats de 35 ans pour ce type d'opérateurs et notamment des obligations de trafic. Par exemple sur l'appel à projet c'était 250 000 EVP la première année, donc il fallait réellement qu'ils arrivent avec un fond de cale de trafic extrêmement important et une croissance de 5% par an, et à partir du moment où ils ne réalisaient pas ce trafic ils avaient ce qu'on appelle des malus, et s'ils arrivaient à dépasser ce type d'objectifs ils avaient des bonus permettant de réduire la redevance. Tout est fait pour maximiser le développement de l'activité auprès de ces opérateurs, maintenant il y a le contexte mondial, quand vous avez un effondrement de l'activité générale il est clair qu'on ne peut pas avoir de garanties totales. Donc il est vrai que sur ce type de trafic, à la différence d'un trafic domestique, vous pouvez avoir des potentialités de développement importantes comme vous pouvez une année une activité extrêmement difficile. Pour les possibilités d'extensions, les motivations, d'après ce que j'ai compris au niveau de la question, d'un établissement comme le notre, il faut savoir que sur un tel projet ce qu'on cherche c'est l'équilibre financier. C'est aujourd'hui, M. Pierrot le disait, un terme de rentabilité de 6%, c'est ce qu'on a aujourd'hui, on nous a imposé entre 4 et 6, on est quand même au minimum. Ce ne sont pas des critères que recherchent les opérateurs privés, il va rechercher des taux de rentabilité qui vont être supérieurs à 10%. Aujourd'hui, nous c'est de pouvoir rembourser l'emprunt dans lequel le Port va se lancer, de pouvoir entretenir le quai, parce qu'on aura toujours la responsabilité d'entretien du quai et puis c'est quasiment tout. Donc c'est vrai qu'aujourd'hui si on fait un tel projet, comme on dit on a l'obligation d'adapter nos infrastructures, c'est notre métier, et notre deuxième métier c'est de faire le développement économique. Ce sont les deux objectifs essentiels et non pas de faire des opérations de culbute financière, si effectivement on pouvait le faire et réinvestir ces éléments, mais ce n'est pas l'objectif essentiel. Pour la dernière question : d'autres sites d'extensions ou d'autres projets, etc. il faut savoir qu'on ne peut se développer uniquement que dans notre circonscription portuaire. Donc c'est vrai que LE projet dans notre circonscription, je ne vous cache pas par contre que sur d'autres activités qui n'ont rien à voir avec le container, certaines collectivités et communes nous ont demandé de travailler sur des

projets, notamment la commune de Port-Louis qui nous a demandé de les accompagner pour développer leur pôle nautique et de se faire assister de nos services ingénieries, dans le domaine également environnemental, etc. pour pouvoir tenter de développer ce type d'activités en partenariat avec le Conseil Général, la Région, la Commune et l'Etat. Et là aujourd'hui pour ce type d'exemple on est en train de demander l'autorisation à nos tutelles pour sortir de notre circonscription, ce qui est un petit peu exceptionnel. Donc notre développement il est de toute façon dans notre circonscription portuaire, il reste aujourd'hui assez limité.

M. Marc FELICITE

Nous avons un projet avec un très bel enrobage, avec beaucoup de supports de communication, sauf qu'en fait quand on lit les supports et d'après ce qu'on voit dans les premiers discours suite aux questions qui ont été posées dans l'assemblée on se rend compte que finalement on risque d'avoir la nouvelle écluse du Panama qui sera finalement un faux problème puisqu'on ne va pas accueillir les bateaux de grandes capacités qui vont pouvoir y passer. On serait éventuellement un HUB secondaire, sachant qu'en Guadeloupe, un petit peu comme en France, on a encore plus... (*Coupé par groupe de Carnaval*)

Donc je signalai simplement que je trouvais que finalement cette extension du port qui s'appuie sur un certain nombre de nouveaux projets, même qui ont lieu actuellement, notamment la nouvelle écluse du canal de Panama, se trouve en fait un petit peu erronée puisqu'on se retrouve aujourd'hui avec un HUB qu'on disait majeur, finalement il serait secondaire. Ensuite on est dans la Caraïbe, je pense que notre port aura beaucoup de difficultés dans le futur à être effectivement attiré. D'ailleurs on voit qu'il y a plusieurs personnes qui se positionnaient au début comme prestataires, mis à part CMA/CGM, qui se sont retirés par la suite. Notamment on a les couts comme le prix de l'essence, les taxes qui sont celles des pays français, les charges qui sont beaucoup plus élevés en France et en Guadeloupe par rapport aux voisins, donc est ce que dans le futur ce port ne va t-il pas finalement être un grand port, mais ne va pas répondre plus que ça à ses envies souhaitées au départ ? Ça c'est un petit peu mes interrogations par rapport à ce projet. Ensuite, au niveau du projet en lui même est ce que l'étude économique, il me semble que j'avais entendu dire que cette étude avait été réalisée par des étudiants en master 2, je voulais juste confirmer ou infirmer cette suggestion.

Mme Myriam LUBINO-BISSAINTE

De quelle étude économique plus précisément ?

M. Marc FELICITE

L'étude du dossier sur le développement du projet.

Mme Myriam LUBINO-BISSAINTE

Le Port va peut être vous donner la réponse tout à l'heure, mais c'est vrai que l'étude sur la production locale, ce n'est pas de celle-là dont vous parlez ?

M. Marc FELICITE

Sur le projet.

D'autre part également, je pense que le projet est en route depuis un certain nombre d'années et depuis 2 ans plus particulièrement on a la crise qui sévit, la crise française et également mondiale, donc est ce que ces facteurs ont été pris en compte et remis à jour dans le projet qui nous est présenté ?

M. Stanislas GRUSHKA :

D'abord je voudrais quand même un petit peu relativiser tout ce qu'on dit ce soir, parce qu'on a bien conscience que le projet du port c'est aussi de l'emploi, c'est aussi de l'économie, donc on ne s'oppose pas forcément à ce projet. Ce qu'on aimerait bien voir c'est si cet emploi est bénéfique pour la Guadeloupe et si quelque part on ne va pas plus détruire que créer. Je pense qu'on est tous sur le même point de vue c'est qu'on sait qu'il y a de l'emploi. Je voudrai faire un petit parallèle avec la réunion où il y a un petit fruit rouge qui s'appelle le goyavier qui est un peste végétale et qui pourtant crée énormément d'emploi parce qu'il y a une grosse société agro-alimentaire qui l'exploite. Et on est dans la même phase ici c'est d'avoir un débat écologique qui veut que cette planche on l'arrache, parce que c'est une peste végétale qui est en train d'enlever toutes les plantes endémiques de la Réunion, et que derrière il y a de gros emplois qui sont liés au même problème emploi/écologie. Avec le Port on est aussi lié à ce genre de problèmes. Moi ce que j'aimerais bien savoir, parce que ce qui me préoccupe ce sont les 112 millions qui vont devoir être investis par le Port Autonome, 70% de 160, qui les paye ? C'est à dire, quelle est votre capacité d'autofinancement ? Et ces 112 millions est ce qu'ils vont être répercutés sur les produits imports ? C'est à dire ce que les guadeloupéens vont payer quelque part, vu que vous allez faire un prêt, vous nous l'avez dit. J'aimerais aussi savoir, puisque vous avez parlé de mesures conservatoires ou de compensation, est ce que dans les 235 millions d'euros vous avez intégré ces mesures de compensation, à savoir créer des zones pour le corail, tout ce qui a été rajouté par la suite et que vous ne nous avez peut être pas encore chiffré ? Est ce que vous avez une idée de ce que ça va rajouter au projet initial, donc des 235 millions, et j'aimerais aussi que dans ce dépliant que vous nous avez donné, qui est très joli également, que vous nous précisiez pourquoi vous avez mis le cadre de vie, à savoir les appels d'offre pour que les entreprises limitent les nuisances, etc. dans les mesures de compensation, alors que pour moi ce sont plutôt des mesures de réduction de nuisances ? Pourquoi ce paragraphe qui parle de réductions de nuisances pour les riverains, avec le trafic qui ne sera pas trop important, vous l'avez mis dans une zone qui s'appelle de compensations ? Parce que pour moi compensation il y a un lien d'indemnisation ou de

répercussions de quelque chose, et vous l'avez mis, et pour moi je ne vois pas pourquoi c'est dans compensation.

M. Olivier PIERROT :

D'abord sur les études économique : alors les études économiques il 'y en a pas qu'une seule. Il y en a une effectivement qui a été réalisée par une étudiante en master 2 qui vient d'être diplômée, sortie major de sa promotion d'ailleurs. L'étude sur la production locale a été réalisée par Alain Maurin de l'université, du Laboratoire d'économie appliquée au développement. Autre étude, aspect économie, il y a une étude sur les zones franches réalisée par le Cabinet CATRAM. Autre étude sur la rentabilité socio-économique du projet réalisée par le cabinet SOGREA. donc CATRAM, SOGREA, ce sont des cabinets reconnus au niveau international dans ce type de démarches.

Alors, vous avez parlé de charges élevées en Guadeloupe, oui c'est vrai, on est un pays qui est considéré comme cher relativement aux autres pays de la Caraïbe, mais l'aspect économique n'est pas le seul qui rentre en compte pour un opérateur, pour un armateur quand il s'installe dans une zone. Quand il va s'installer dans une zone il va regarder quel est le coût qu'il va investir. En Guadeloupe on l'a dit, 2/3 du projet sont financés par le Port et les opérateurs, Etat, Région, Europe, et le tiers restant par un opérateur privé. Donc l'opérateur privé se dégage déjà de 2/3 du coût, ce qui n'est pas le cas ailleurs. Celui qui veut investir par exemple en Jamaïque ou ailleurs il investit 100% du coût. Si un projet comme celui là se réalisait disons à Trinidad, les 235 millions seraient uniquement pour l'opérateur privé. Donc là on n'est pas dans ce cas de figure, c'est déjà un élément. Autre élément, la Guadeloupe est un territoire européen, territoire français au milieu de la Caraïbe, élément important pour les grands armateurs internationaux. On bénéficie d'une stabilité politique et c'est un territoire qui est sûr. Je vous rappelle qu'il y a quelque temps, il y a un an ou deux il y a eu des émeutes assez terribles en Jamaïque et juste après on a entendu que MAERSK, premier armateur mondial, s'est retiré. Il y a de la corruption sur certain terminaux. On a parlé tout à l'heure de la croisière qui peut être à côté d'un terminal de container, quand vous débarquez à Carthagène en croisière tous les 10 mètres il y a un garde posté avec une belle arme à feu juste à côté pour vous guider, on n'a pas ce type de situation en Guadeloupe. Et tout cela ce sont les éléments qui rentrent en compte dans le choix pour un opérateur, un armateur, de se positionner dans une zone. Ce n'est pas uniquement le côté financier. Certes, ce sont les entreprises qui vont d'abord regarder ce côté financier, mais pas uniquement.

M. Olivier CARMES :

Une précision par rapport au canal de Panama et des 12 500 EVP, ce qui est prévu au niveau du terminal actuel c'est de fonder les quais à 17 mètres, permettant à terme de recevoir des navires de 12 500 EVP. Ce n'est pas l'objectif aujourd'hui puisqu'on va draguer jusqu'à ces 15 mètres permettant de recevoir des navires de 14 mètres, mais à terme si on a une évolution extrêmement importante on pourra recevoir sans réaliser d'investissements complémentaires.

Alors après pour ce qui est de la vision qu'on pourrait avoir pessimiste de la Guadeloupe, c'est vrai qu'un tel projet c'est 10 ans de démarches, 5 ans d'études et puis c'est à peu près 3-5 ans de travaux, et encore c'est un peu un record en termes de délais. Lorsqu'on a, notamment en 2009, poursuivit les études tout le monde nous posait la question «Mais vous vous rendez compte dans quelle situation on est, la Guadeloupe, la crise », on y est toujours et on va y être encore pendant un bon nombre d'années, et il est clair qu'un établissement public comme le notre si on ne donne pas l'exemple en période de crise, je ne sais pas qui va le donner. Donc on se doit de maintenir des projets ambitieux, on se doit de continuer à investir pour espérer qu'un niveau d'activité puisse être maintenu. On n'est pas les seuls évidemment, mais le Port a toujours eu cette politique même en période de crise d'avoir des projets extrêmement importants. Alors après, c'est vrai qu'on a des handicaps pour lancer un tel projet. Vous savez lorsqu'on avait lancé une filière il y a quelque temps, et on est encore très timides sur ce sujet, c'était il y a deux ans, on s'est dit on va pouvoir recevoir des yachts en Guadeloupe. Lorsqu'on a fait la première réunion technique avec les professionnels ça a été un peu l'éclat de rire. Tout le monde disait « On n'est pas bon, on est trop cher, on ne peut pas recevoir ce type de navire », des yachts aujourd'hui, je ne sais pas si vous avez vu sur le terminal, on a un navire qui fait 130 mètres de longueur. On a eu le yacht A qui est un des navires les plus reconnus aujourd'hui en termes d'image, qui est resté pendant un mois et demi sur le terminal. Il y a une filière qui est en train de se créer avec la construction d'un dock flottant chez TIG, sur 3 millions d'euros d'investissement, une entreprise complètement locale avec 25 personnes qui existe depuis 30 ans. Et donc il y a une filière qui est en train de se créer. Alors il vrai que oui c'est difficile, je ne vous dis pas que lorsqu'on est allé prospecter à l'extérieur on nous a regardé avec des yeux un petits peu étonnants, mais je pense que sur ce type de projets il faut y croire. On a à côté de ça beaucoup d'autres avantages et pas seulement le cout de passage portuaire. Vous savez quand on parlait tout à l'heure du classement du port de Marseille, et lorsque vous parlez des professionnels, maintenant ça va un peu mieux mais vous disiez avant « Oh non ne parlez pas du port de Marseille c'est une catastrophe », oui c'est une catastrophe mais c'est le premier port français. A partir de là vous avez d'autres facteurs et la situation géographique qui jouent des fois.

Des éléments beaucoup plus importants que le cout de passage portuaire, et notamment dans ce cout vous avez d'autres éléments, vous avez le délai d'attente en rade des navires, il y a beaucoup éléments qui rentrent en cause que le coût de l'heure d'un salarié français sur ce type d'activité. Aujourd'hui on estime que même si on est en période de crise, il faut croire à ce type de projet, on avance, on continue et on espère si effectivement on passe à travers, d'abord cette étape débat public, puis après l'appel à projet, ce qui est extrêmement important, pouvoir commencer les travaux mi 2013.

Mme Myriam LUBINO-BISSAINTE

Concernant le paragraphe mentionné par monsieur dans le rapport et les investissements...

M. Olivier CARMES

Alors le projet en lui même juste pour rectifier par rapport à ce que vous disiez au niveau des chiffres, le projet global théorique, aujourd'hui c'est 235 millions d'euros dont 160 pour le port. Avec un financement de 30% théorique, 10% de l'Etat, 10% Région et 10% Europe, ce qui nous amène à vos 112 millions d'euros d'autofinancement sur lequel après on espère avoir un apport en fonds propres d'environ 20 millions d'euros et le reste va être financé par emprunt. Pour vous dire les incertitudes qu'on a par rapport à tel projet a niveau financement c'est que la grande difficulté qu'on a sur un tel projet au niveau financement européen c'est qu'on se retrouve en fin de programme, du moins au niveau de la construction, sur le programme opérationnel 2007/2013, donc aujourd'hui le grand projet de port n'est pas inscrit dans le programme opérationnel, parce que lorsqu'on a commencé celui-ci on était loin d'avoir et on n'a pas encore des certitudes aujourd'hui. Donc on espère aujourd'hui le financer sur le nouveau programme dont on ne connaît pas encore les modalités. On avait recruté des consultants spécialistes basés à Bruxelles pour nous accompagner dans le montage financier au niveau subventions européennes, et on a un peu aujourd'hui cette difficulté, c'est qu'on est à cheval sur deux programmes, un programme qui semble être bien avancé, mais peut être effectivement qu'en fin de programme si des opérations sont paralysées on pourra capter une partie de financement. Mais l'objectif actuel est d'inscrire ce projet sur deux programme le PO 2007/2013, en espérant pas grand chose, et surtout en le mettant en début de programme du prochain sur lequel on ne connaît pas encore les montants exacts qui vont être alloués, on travaille avec les services de l'Etat là dessus.

Mme Myriam LUBINO-BISSAINTE

Il y a aussi la mention de l'impact de cet autofinancement sur le guadeloupéen...

M. Olivier CARMES

Là dessus le Port s'est également engagé, Mme le Ministre de l'Outre-mer c'était d'ailleurs une de ses grandes préoccupations, comme quoi le Port s'engageait sur une période de 10 ans après la mise en exploitation du terminal de n'avoir aucune augmentation tarifaire supérieure à l'inflation. Ce qui veut dire que les conséquences sur tout guadeloupéen sur le financement d'un tel projet, c'est un financement totalement port, si ce n'est les 30% extérieurs Région, Etat et au niveau européen, le reste est totalement financé par les recettes complémentaires qu'on va apporter, notamment sur le trafic de transbordement. C'est pour ça qu'on s'est mis sur un projet de développement d'activité, à partir du moment où on va avoir, du moins on l'espère, 250 000 EVP complémentaires au niveau du transbordement, bien ou cela se chiffre, c'est de l'augmentation d'activité, ce sont des recettes complémentaires, et ces recettes complémentaires permettent de financer le coût financier global du projet, sachant qu'également on a des recettes patrimoniales 25 hectares de terre-plein ça se loue, donc sur lequel il y a des coûts de location qui sont prévus.

M. Stanislas GRUSHKA

Il y avait aussi les coûts liés à la compensation pour les coraux, est ce qu'ils ont été chiffrés dans ces 235 millions ?

Mme Sita NARAYANAN

Concernant les mesures compensatoires, dans notre démarche environnementale c'est ce qui arrive à la fin. Le but pour nous d'abord ça a été d'éviter au maximum les impacts sur l'environnement, donc notamment le tracé du chenal a été optimisé pour éviter au maximum les récifs coralliens. Ensuite vous avez raison, pour les points sensibles qui ont été identifiés il faut mettre en place des mesures de réduction adaptées. D'abord de suppression, d'évitement, de réduction, alors typiquement ça peut être les écrans anti-turbidité lors des travaux de dragage. Et puis enfin pour les impacts qui n'ont pu être ni évité ni réduits c'est mettre en place des mesures de compensation. Ce qu'on a fait dans le chiffrage du projet actuellement c'est prendre une marge. Le montant exact qui sera attribué aux mesures compensatoires n'est aujourd'hui pas fixé, pour la simple et bonne raison que ces mesures seront déterminées à l'issue de l'étude d'impact, qui va débiter après le débat public et qui va porter sur le projet définitif qui va être retenu. C'est une étude qui est lourde, qui va durer presque un an, au cours de laquelle toutes les petites études qu'on a faites en amont sont réexaminées, ré-détaillées et où des spécialistes en concertation

avec les scientifiques, la communauté scientifique guadeloupéenne et les services de l'Etat. On va déterminer quel type de mesures réductrices et compensatoires seront impliquées pour le projet, et évidemment le montant de ces mesures sera proportionnel aux impacts du projet sur l'environnement.

Concernant votre remarque sur le positionnement du paragraphe, vous avez un petit peu raison, quand on lit le détail du paragraphe ce sont plus des mesures des réductions, mais c'est vrai qu'on était un petit peu limité sur la longueur du document. Par contre, ce qu'il faut préciser c'est que pour tous les thèmes, y compris le cadre de vie, on envisage à la fois des mesures de réduction et de compensation. Notamment les mesures de réduction ça peut être pour le bruit, mettre en place des systèmes de seuils d'alerte, pour arrêter les travaux en cas de bruits trop gênants sur les populations avoisinantes, et les mesures de compensation ça peut être la mise en place d'un programme de surveillance de la qualité de l'air.

Mme Marion PATIN :

Pour rester sur la partie impact environnemental, j'ai raté le début de la présentation donc je vais me baser sur ce que je connais du projet : 3 millions de mètres cubes de sédiments qui devaient être dragués dans le Petit cul de Sac marin, pour donner une idée un petit peu je crois que ça peut couvrir l'ensemble du littoral de la côte au vent de la Basse-Terre de deux centimètres ou plus de sédiments. Je crois qu'il y a différents sites d'immersion qui sont prévus, plus ou moins éloignés de la côte avec un suivi, des capteurs pour voir si le niveau de turbidité est plus ou moins important et soutenable ou pas. Maintenant si même au niveau du site le plus éloigné les capteurs vous montrent que vous dépasser largement les seuils, est ce qu'il y a un plan B, un plan C, qu'est ce qui est prévu si de toute façons ça dépasse les seuils ? Alors je sais qu'il y a des tests qui vont être réalisés mais avec des quantités de sédiments beaucoup moindres, est ce que c'est vraiment représentatif ? Qu'est ce que vous faites si les seuils sont vraiment dépassés ? Ensuite, mettons dans le cas du scénario catastrophe il y a énormément de sédiments qui vont être déposés sur les côtes de la Basse-Terre, sachant qu'il y a quand même une activité économique dans cette zone, notamment je vais parler pour la pêche, ce sont déjà des zones qui ont un impact fort du chloredécone. ce sont des impacts qui vont être ressentis à long terme et pas à court terme, donc qu'est ce qu'il est prévu de faire dans le cas d'un impact avéré sur ces écosystèmes à long terme ? Et d'autre part ces sédiments, est ce qu'il est possible d'envisager un autre usage plutôt que de les immerger en mer, est ce qu'il n'y a pas d'autres moyens de les valoriser, voir de les transporter dans un lieu où ils pourraient être traités ? Une autre question pour mon information personnelle, je voudrais savoir les containers ils viennent d'où, en passant par le canal du Panama ? Les produits importés ils viennent d'où ? Est

ce qu'ils répondent aux normes européennes ? Est ce qu'on ne va pas importer des produits d'origine douteuse en Guadeloupe ?

Juste pour terminer en trente secondes, à titre personnel, c'est vrai qu'en temps de crise et de diminution des sources pétrolifères, est ce que ce n'est pas un peu risqué de parier sur un projet aussi ambitieux ? Et est ce que c'est vraiment quelque chose qui répond aux besoins de la Guadeloupe, sachant qu'on a vu quand même en 2009 qu'il y avait une volonté aussi de plus de développement local, de moins de dépendance de l'extérieur, or là on importe encore plus de produits ?

M. Jean FLAUVERT

Je voudrais savoir concernant le chenal, qui sera creusé et élargi, sur quelle longueur et largeur ? Deuxièmement nous sommes sur la route des cyclones, il y a toujours un phénomène de houles, de marées de tempêtes, est ce que ce chenal ne risque pas d'être rempli par la suite ? Il n'y a pas si longtemps que ça, il y a un navire qui a été coincé. Donc est ce que c'est certain que ça n'arrivera pas ?

M. Tristan BATAILLE

Je vais répondre à la première question qui est une question extrêmement technique, donc je vais essayer de réexpliquer le contexte. On a mis une carte là sur le mur. Donc pour resituer, pour tout le monde, vous avez la baie de Pointe à Pitre qui est ici, vous avez la zone de Jarry qui est là et effectivement on a 3 millions de mètres cube de matériaux sur les 5 et rappelle non pollués, donc dans le cadre de la réglementation on peut les gérer en mer. Après la question qui se pose c'est le site sur lequel vous les mettez, aujourd'hui ça va être sur notre site historique, sur les précédents travaux, le triangle rouge. Le bateau part avec les matériaux, revient au port, se remplit, puis ainsi de suite. Aujourd'hui on réfléchît sur à quel endroit on va pouvoir mettre ces matériaux, les courants portent vers la cote. Donc les zones qui sont bleu ce sont les faibles profondeurs, sur lesquelles vous avez des coraux, des herbiers, des activités de pêche donc des zones extrêmement sensibles, et ensuite vous avez des profondeurs dans les zones blanches qui sont très importantes, rapidement vous avez 200, 300, 400, voir 500 mètre de fond. Ça ce sont les éléments de contexte. Aujourd'hui il va falloir qu'on détermine ce site. La volonté du Port c'est pas de retour à la côte des sédiments, c'est à dire qu'on ne va pas ensevelir les coraux, les casiers de pêche, on ira aussi loin qu'il faudra. Il y a eu aussi des questions de ce type à Capesterre où il y avait le Comité des Pêches, effectivement le président qui était présent et beaucoup de pêcheurs, il y a eu beaucoup de questions sur ce sujet là, donc on ira aussi loin qu'il faudra. En parallèle, ce que vous avez mentionné effectivement, aujourd'hui comment déterminer ce site ? Vous avez parlé de tests, de mesures qu'on est en train de faire. Donc effectivement il y a deux mesures à la côte, ce

sont les deux points rouges sur des stations de mesures, et il y a des mesures à partir de bouées, donc le but c'est connaître le milieu dans lequel on s'insère, avoir des données, on n'avait aucune donnée sur la zone, donc c'est mesurer la qualité des eaux, comprendre comment ça marche. Et après on a des dragages d'entretien qui vont avoir lieu à partir de janvier, ça va démarrer à partir de lundi 16 janvier pour la Darse Nord. Ce sont des faibles volumes, 10 000 mètres cube, et on a souhaité profiter de ces travaux pour faire des tests, faire des mesures, acquérir des données, parce qu'après pour choisir ce site on va utiliser ce qu'on appelle un modèle numérique, c'est une maquette qui reproduit les courants et les matériaux que vous injectez dans l'eau et qui permet de se positionner au bon endroit et de voir si oui ou non vous atteignez la côte, et si c'est le cas vous reculez. Vous pouvez tester toutes les zones que vous voulez, mais pour que ces modèles soient fiables il faut énormément de données terrain, donc il faut des données de qualité des eaux, liées aux courants, on a fait des mesures de courant, sur le vent. Effectivement il faut aussi faire des mesures pour comprendre comment ce qui sort du bateau se comporte. Donc il y a des mesures qui vont être faites à partir du 16 janvier, il y a également en septembre/octobre il y a eu beaucoup de données acquises, donc tout ça va permettre de fiabiliser cette modélisation numérique. Là dessus on est suivi de très près par les services de l'Etat, c'est à dire la Direction de l'environnement, le Direction de la mer. Ça a été partagé également avec le Comité des pêches. Les scientifiques, notamment l'IFREMER, nous accompagnent là dessus. Donc ça va permettre de définir une position. Aujourd'hui on n'est pas capable de savoir quelle va être la position. On fait des tests pour acquérir des données et fiabiliser la simulation pour choisir le site. La seule chose qu'on peut vous dire c'est qu'aujourd'hui l'engagement du Port c'est d'aller aussi loin qu'il faudra pour ne pas impacter les activités à la côte, notamment à la pêche. Après ce n'est pas la peine d'aller plus loin parce qu'effectivement chaque kilomètre coûte des sommes très importantes, donc ça a été chiffré en gros ça coûte 1 à 2 millions d'euros de plus dans le projet, chaque fois que vous reculez le site c'est de l'argent en plus, donc on ira aussi loin qu'il faudra mais pas plus parce que sinon le coût des travaux explose. Après, effectivement, on a intégré en plus, ça c'est la question du seuil dépassé, sur les bouées qui sont à la côte pour faire ce test un système d'alerte qui permet de modifier en temps réel les travaux en fonction des variations du milieu. Donc ce sont des garanties de non impact de ce test. Ensuite sur la valorisation des sédiments, il faut savoir qu'on manipule 5 millions en tout. Deux millions vont être valorisés dans les travaux. Donc, concrètement quand vous faites le terre-plein on va draguer des parties et des parties plus molles. Les parties dures sont réutilisées dans les digues, dans le quai, dans notre cas ça va être utilisé pour les digues ; donc vous avez en connexion avec les côtes,

vous faites ce qu'on appelle un casier, et après vous refoulez des matériaux un peu moins nobles, voir de mauvaise qualité. La dessus on a intégré la possibilité, ce qu'on peut faire aujourd'hui et qui est une technique qui n'existait pas forcément il y a 30 ou 40 même 50 ans, c'est à dire de traiter des matériaux, de les améliorer. On peut utiliser des matériaux de mauvaise qualité ou moyenne qu'on aurait été obligé de jeter ou d'utiliser différemment par le passé. Donc il y a une très forte valorisation pour créer ce terre-plein et le sortir de l'eau. Ça c'est important de retenir que le chenal devient une carrière, on ne va pas utiliser d'ailleurs les carrières de tuf ou d'autres carrières de la Guadeloupe massivement pour remplir ce terminal.

Ensuite il y avait une question sur l'élargissement du chenal, notamment en termes de largeur et de longueur, je vais parler aussi de l'approfondissement. Globalement on doit approfondir de 4 mètres le chenal par rapport à son niveau actuel. En termes de largeur, on élargit légèrement, ça c'est lié à ce qu'on appelle des études de trajectographie, qui va être vu avec les pilotes du port, c'est à dire la trajectoire du navire et ses courbes. Par endroit on élargit d'une cinquantaine de mètre, on va élargir la passe d'environ 90 mètres. Donc effectivement ça a été étudié, optimisé, ça va être testé après avec des pilotes dans les simulateurs, ce sont des procédures classiques, nous on est lié au simulateur des pilotes de Nantes, et ça permet d'optimiser la forme du chenal. On élargit juste ce qui faut pour minimiser les volumes à draguer.

Vous avez posé la question de la houle, notamment il y a eu le cas à Marie-Galante assez récemment où il y a eu un engraissement du poste à barge avec du sable qui a été ramené par des conditions cycloniques. Sur les conditions cycloniques ce qui est important, bien sur il y a la houle, ce sont aussi les conditions de courant, là dessus il y a eu des études. Toujours pareil, on modélise, ce sont des maquettes numériques qui prennent la forme des fonds, la marée, le vent. On a fait des mesures de courants dans la baie à l'extérieur, donc on est capable d'estimer les variations de courant, notamment en conditions cycloniques. Donc les points importants c'est qu'il y aura des mouvements, notamment quand vous rentrez au niveau du chenal vous avez la presque île au niveau du quartier de Bas-du-Fort qui ferme la Marina, donc là il y aura des accélérations de courant à ce niveau, et effectivement on va dépasser des vitesses en termes d'érosion et de modification des fonds au niveau de la zone de Darboussier, là où il y a le projet de Mémorial Act de la Région, au niveau de Carénage. Ce sont des choses qu'on doit intégrer dans la conception globale des ouvrages, de protéger ces zones, il y a aura des courants assez forts au niveau de nos digues sur les digues sud, donc ça, ça s'intègre très bien dans la constitution, dans le choix des cailloux, faut qu'ils soient suffisamment lourds, des enrochements, il faut bien les choisir. Donc on n'aura pas de

modifications majeures des fonds en cas d'évènements cycloniques. Là dessus on a modélisé plusieurs types de phénomènes, notamment on aura produit des phénomènes type Hugo pour savoir comment les courants se comporteraient. On n'a pas de craintes à avoir là dessus, on n'aura pas un engraissement majeur du chenal bloquant le passage des navires.

Mme Sita NARAYANAN

Concernant les impacts à long terme, toute la démarche que l'on met en œuvre c'est pour éviter les impacts quel qu'ils soient. Ceci dit la nouvelle loi Grenelle 2 va nous obliger à mettre en place un suivi des mesures de réduction et de compensation à très long terme. Donc toutes les dispositions seront prises par les services de l'Etat pour nous imposer un certain nombre d'indicateurs de suivi qu'il faudra que l'on mette en place et qu'on communique régulièrement au service instructeur. Concernant la sécurisation de la navigation, les risques de collision ou d'échouage, toutes les mesures sont prises pour que la navigation soit sécurisée au maximum. D'abord pour éviter toutes les erreurs de navigation, surtout à l'aide du service de trafic maritime tenu par la capitainerie et l'utilisation systématique du pilotage pour les navires qui vont entrer et sortir dans le port. Tous les navires seront guidés par un pilote qui connaît extrêmement bien la zone, ce qui va limiter les risques. Ensuite le service de trafic maritime va exiger qu'il n'y ait pas de croisement dans le chenal, les bateaux ne vont pas se croiser, ce qui va aussi garantir une sécurité supplémentaire. Le nouveau tracé du chenal a été optimisé, il est un petit peu plus rectiligne, ce qui sécurise aussi d'avantage la navigation. Et enfin, en cas d'avarie d'un navire on va disposer de remorqueurs suffisamment puissants et en quantité suffisante pour pouvoir compenser ces avaries rapidement.

M. Olivier PIERROT

Quelle est la provenance des produits qui passent par Panama ? Juste pour que vous sachiez, aujourd'hui les gros bateaux ne peuvent pas passer par Panama quand ils sortent d'Asie pour aller en Europe, ils font tout le tour et passent par Suez parfois. Demain ils pourront donc passer par Panama. Ce qui se passe c'est que pour alimenter la côte est des Etats-Unis, New York, Washington, aujourd'hui la marchandise est débarqué Asie/Côte ouest, Los Angeles, de Los Angeles on passe par le rail et la marchandise arrive du côté de New York, côte est. Principalement ce sont des marchandises issues d'Asie, je rappelle que l'Asie est le premier marché du monde. Comment ça va se passer demain ? La réponse va être la même que celle que j'ai indiqué tout à l'heure : ce sont les lignes maritimes qui vont décider, l'armateur, l'opérateur quand il aura choisi sa ligne on saura d'où sortent les marchandises et où est ce qu'elles vont. Aujourd'hui il n'y a pas

d'opérateurs, il n'y a pas de lignes maritimes donc on est pas en mesure de savoir quelles sont les lignes qui vont être choisies et donc d'où vont venir les différentes marchandises.

Mme Marion PATIN

Est ce que ce sont des produits qui répondent aux normes européennes ? Est ce qu'il n'y a pas des produits dangereux ? Qu'est ce qu'on emmène chez nous ? Si le bateau s'échoue, qu'est ce qu'on fait de ces produits qui viennent d'Asie?

M. Olivier PIERROT

Ce qu'il faut savoir, je le rappelle c'est que c'est un terminal à container, donc pas de vrac, pas d'hydrocarbure. Aujourd'hui il y a des navires spécifiques. Donc on travaille sur un projet de terminal à containers. Des marchandises dangereuses transportées en container ça ne fonctionne pas comme ça, il y a toute une série de normes qui sont prises en compte, il y a des contrôles. Et pour les containers, donc pour revenir à notre projet, il y a un travail des douanes qui est fait avec un scan, il y a des surveillances physiques, des analyses physiques de certains containers. Pas l'ensemble, il n'est pas possible d'analyser 160 000 containers en Guadeloupe et 25 millions à Shanghai, mais il y a certains containers qui sont choisis sur la liste. Parce qu'avant qu'un container arrive sur un terminal il y a une liste avec pays d'origine, pays de destinations, avec les marchandises qui sont intégrées. Les personnels des douanes sont suffisamment formés et ils connaissent très bien leur boulot à mon avis pour savoir identifier quel type de container est susceptible de contenir ou pas une marchandise qui pourrait être, comme vous dites, illicite ou pas.

M. TARQUIN

Je vais d'abord m'adresser à monsieur PIERROT, j'ai demandé des données en pourcentage de PIB, alors peut être que vous ne les avez pas mais vous m'avez répondu en valeur réelle, en valeur absolue, je voulais savoir en pourcentage de PIB quelle était la part de la VA du Port Autonome. Bon si vous ne l'avez pas ce n'est pas trop grave. Ensuite, monsieur CARMES, vous n'avez pas complètement répondu à ma question, je voulais savoir si l'amélioration de la compétitivité du Port Autonome, si l'amélioration de la productivité passait uniquement par une extension territoriale de son domaine d'activité. Est ce qu'il n'existe pas d'autres moyens d'améliorer votre compétitivité, donc vos marges et vos rentes financières ?

Mme Patricia PIERROT

Monsieur Bataille, ma question est pour vous, vous dites que vous allez mettre les sédiments le plus loin possible, mais un petit pêcheur m'a fait comprendre aujourd'hui qu'il avait mal compris que vous avez dit que vous avez vu avec le

comité de pêche de Capesterre, mais nous aussi à Trois-Rivières nous avons des pêcheurs et qui s'en inquiètent, parce qu'ils se disent que les coins de homards et tout ça, est ce qu'ils pourront les avoir quand vous aurez déversé les condiments ? Donc ma réponse ce sera pour vous.

Et l'autre question c'est madame Patin vient de dire quelque chose, la seule chose dont elle a peur ce sont les dérives qu'on ne peut pas contrôler. C'est à dire c'est vrai qu'on a des listes, on peut contrôler les marchandises mais on peut aussi avoir des dérives de marchandises.

M. Olivier PIERROT

Pour ce qui est du pourcentage PIB j'avais bien entendu votre question, simplement je n'ai pas donné de chiffres, pourquoi ? Le secteur maritime et portuaire n'est pas un secteur en tant que tel. On peut isoler le tourisme, l'agriculture, le commerce, ce sont des secteurs qui existent dans la nomenclature. Il n'y a pas de secteur maritime et portuaire, c'est pour ça qu'on parle d'estimation de VA (valeur ajoutée) d'Excédent Brut d'Exploitation, de chiffre d'affaire, ce sont des estimations réalisées à partir des fichiers INSEE. Etant donné qu'il n'existe pas de secteur à proprement parlé c'est pour ça que je n'ai pas pu le comparer au PIB de la Guadeloupe qui est de 8 milliards d'euros en dernières données IEDOM

M. Olivier CARMES

Je comprends mieux la question maintenant. Sur les différents secteurs sur lesquels le Port pourrait trouver une productivité, du moins une rentabilité de ses activités il est vrai qu'aujourd'hui l'activité container reste rentable, par contre à partir du moment où on se positionne sur une activité dans le container il y a deux choses, il y a un trafic domestique et un trafic de transbordement. Ce dernier est sur un secteur extrêmement concurrentiel, il est vrai que les tarifs qui sont pratiqués pour pouvoir faire du transbordement... Aujourd'hui on en fait un peu, on fait à peu près 40 000 containers par an. C'est une activité qui s'est développée sur les 6/7 dernières années. C'est une activité qui reste rentable. Par contre d'autres activités qui soient plus rentables sur lesquelles on pourrait se développer, je n'en vois pas énormément. En revanche, il est vrai que ce n'est pas l'objectif numéro un. Il faut faire des projets qui soient rentables, mais à partir du moment où on trouve une rentabilité économique extrêmement importante on peut effectivement se lancer sur de tels projets. On avait l'exemple il y a deux ans, on travaillait sur un terminal multi vrac, sur lequel l'impact socio-économique semblait intéressant, mais sur lequel on n'arrivait absolument pas à trouver une rentabilité pour investir sur un tel projet, parce que l'activité vrac n'est pas forcément très rémunératrice pour un port. C'est l'exemple que je donnais tout à l'heure, on comparait en termes de chiffre d'affaire un port comme La Rochelle qui fait

effectivement le double du tonnage de la Guadeloupe mais sur lequel le chiffre d'affaire est divisé par deux, mais ils font une activité vrac qui est assez importante. Donc aujourd'hui il est vrai que l'activité containers reste quelque chose sur lequel on peut trouver une rentabilité, par contre on a d'autres secteurs sur lesquels l'activité est insuffisante pour en trouver une rentabilité aujourd'hui. Par exemple la croisière est encore une activité qu'il faut tenir à bout de bras, mais on a des perspectives de développement qui sont importantes, on fait 150 000 croisiéristes, on pense revenir très rapidement à 250 000 croisiéristes, donc c'est bien c'est en évolution, mais effectivement il faut à peu près atteindre ces 200 000-250 000 croisiéristes pour atteindre une rentabilité. Donc il y a des activités qui sont déficitaires sur le port.

M. Tristan BATAILLE

Effectivement je vais repréciser, il se trouve que vendredi, c'était le 16 décembre avant Noël, on était à Capesterre en débat public, comme on est ce soir à Trois-Rivières, comme on a été à Gosier, Port-Louis et beaucoup de communes de Guadeloupe. Donc c'est vrai qu'on travaille avec le comité des pêches avec l'organe, l'autorité compétente qui représente les pêcheurs, on ne peut pas aller voir chaque pêcheur donc on s'est adressé au comité des pêches et il se trouve qu'à la réunion de Capesterre il y avait le président du comité des pêches, monsieur ROYAN, et il y avait beaucoup de pêcheurs. Il y a eu également à Gosier, en octobre, on a eu un pêcheur qui a posé beaucoup de questions sur ces histoires de dragage et d'immersion. Donc il se trouve que par hasard le vendredi 16 décembre on a eu beaucoup de pêcheurs, je pense qu'ils étaient quasiment 5-6, presque une petite dizaine dans la salle, donc le débat a tourné énormément autour du métier de la pêche et donc de l'immersion. Mais ce qui est important c'est qu'effectivement on travaille avec le comité des pêches qui est l'organe qui représente les pêcheurs. On les tient régulièrement informés des avancées. Et donc on va continuer cette démarche qui a été initialisée dès le début du projet. Ils connaissent très bien nos projets et donc on est tout à fait prêts et on va continuer à les informer, même plus si nécessaire, comme on l'avait dit déjà à Capesterre notamment. Mais il y aura d'autres réunions, par exemple la réunion je pense du Moule, il y a Bouillante, où il y aura des pêcheurs qui poseront des questions par rapport à leur métier.

Mme Marion PATIN

Je précise juste que vous travaillez avec le comité des pêches, ça n'empêche le comité des pêches, au titre de la représentation des pêcheurs, s'inquiète quand même des impacts que peut avoir ce projet sur le secteur.

Mme Myriam LUBINO-BISSAINTE

Je vais peut-être apporter une précision qui va vous permettre de vous exprimer sur le projet : le site internet de la Commission Particulière du Débat Public est ouvert à toutes vos suggestions, vos propositions et à ce que l'on appelle les cahiers d'acteurs. C'est à dire que si vous avez, sur un angle bien précis, un argumentaire que vous voulez soumettre, je vous conseille vivement de le faire. Merci beaucoup.

M. Stanislas GRUSHKA :

Dans votre plaquette il y avait la variante de base, la une, la deux, je pense qu'on parle de la base à l'heure actuelle. Parce que je m'intéresse justement au terre-plein que vous allez créer, c'est à dire à renflouer les hauts fonds, je voudrais juste vous rappeler qu'en 79 à Nice, lors de la création de l'extension de l'aéroport de Nice, il y a eu une digue qui s'est effondrée malgré toutes les études qui avaient été faites, qui avaient été réalisées sur le renforcement d'un haut fond. Il y avait une faille à la base, sans doute, mais ça a quand même créé un tsunami et de gros dégâts. Donc est ce qu'on est sûr que les études du BRGM vont être fiables à 100%. Je ne pense pas, mais est ce qu'on peut quand même s'assurer qu'on ne va pas rentrer dans un même prototype de digue qui s'effondre en cours de route.

M. Tristan BATAILLE

Sur nos ouvrages, effectivement, ce qui est très important c'est de connaître les sols sur lesquels on pose les digues. C'est pareil comme quand vous posez votre maison, il vaut mieux savoir ce qu'il y a en dessous si vous voulez la voir bien vieillir. En fait on fait des mesures dans le sol, donc on prend des carottes, des morceaux de sols, on descend des engins dans le sol qui permettent de savoir s'il va porter. Ça c'est un aspect très important. Ensuite nos ouvrages sont tous dimensionnés aux séismes, on prend en compte les phénomènes sismiques. Donc c'est très important, on est au max de la réglementation française et européenne. Là dessus il n'y a pas de craintes à avoir, on aura une bonne connaissance du sol. Aujourd'hui par rapport aux années 70 on a en plus développé d'autres techniques, ce qu'on appelle de la géophysique. En fait vous balayez le sol comme avec un radar et vous êtes capables d'avoir une bonne vision des couches de sol. Vous n'avez plus une vision ponctuelle. Donc cette espèce de radar permet d'avoir une vision très précise des couches de sol. Ça permet de limiter ces risques. On s'est également rapproché du BRGM par rapport aux problématiques de failles, donc je vais laisser ma collègue compléter là dessus.

Mme Sita NARAYANAN

Donc c'est vrai que la première étude qu'on a confié au BRGM c'était de savoir un petit peu quelle était la position supposée des failles, parce que c'est une zone finalement qui est très mal connue. Ce sont des investigations très lourdes qu'il faut mener aujourd'hui parce que ce n'est pas seulement dans notre circonscription, ce sont des choses qui impliquent beaucoup d'acteurs, notamment les collectivités, les communes avoisinantes. On a quand même pris à notre compte un certain nombre d'études, notamment d'ici la semaine on va lancer un marché de sondage carotté, donc quatre nouveaux sondages vont être faits autour du Petit Cul de Sac marin afin de connaître davantage la position exacte des failles. Ce qu'il faut savoir aujourd'hui c'est qu'en termes de réglementation on n'est absolument pas tenu de faire ça. La réglementation nous impose une information à la population de l'état des connaissances de la position de la faille. Ce qu'il y a de rassurant c'est qu'on est quand même de toutes façons en fin de faille. Mais ces investigations c'est de la génération de connaissance très importante que l'on va communiquer et qui va servir à beaucoup de maîtres d'ouvrage. Donc en termes techniques ce sont juste des dispositions à prendre mais à priori pas d'inquiétudes.

Je voulais juste rajouter quelque chose concernant le comité des pêches si vous me permettez : on est très conscient que les pêcheurs sont inquiets, nous le sommes aussi, c'est pour ça qu'on fait autant d'études, On a peut être été maladroit mais ce qu'on veut dire c'est qu'on essaye au maximum d'être transparent, de transmettre les informations que l'on a, on reste à la disposition du comité des pêches pour venir donner des informations. S'il faut rencontrer les pêcheurs dans les communes on reste également à leur disposition. C'est une problématique lourde le dragage et notamment le clapage, donc il y a presque 500 000 euros de génération de données qui sont en cours aujourd'hui, sans compter la modélisation qui va suivre derrière. Donc on sait que c'est le point important du projet.

Mme Myriam LUBINO-BISSAINTE

Merci beaucoup, merci à toute l'assemblée pour ce débat très enrichissant. Je vais peut être me répéter mais je vous invite tous et toutes à mettre vos contributions sur le site de la Commission Particulière du Débat Public, puisque toutes vos suggestions seront prises en compte par le maître d'ouvrage pour faire évoluer son projet.

Bonne soirée à tout le monde et la prochaine rencontre aura lieu à Bouillante le vendredi 13 janvier à partir de 18h30.