

Projet d'extension du Port de la Guadeloupe
Réunion publique du mercredi 9 novembre 2011
Hôtel de Ville – Morne à l'Eau

I/ Introduction :

M. Moïse Flessel :

Au nom de nos deux commissions, la CNDP et la CPDP, je tiens à vous remercier monsieur le maire pour l'accueil dont nous sommes bénéficiaires ce soir à l'occasion de ce huitième débat public.

Je salue l'assistance qui de fait atteste l'intérêt qu'elle accorde à cette manifestation. Je félicite également le maître d'ouvrage, le PAG ici présent pour l'opportunité de ce projet faisant l'objet de ce débat, et je félicite enfin l'agence de communication Vitamine C, représentée par Mme Vial-Collet, ceci pour l'accompagnement logistique qu'elle assure de façon régulière et dans des circonstances pas toujours évidentes.

Vous conviendrez avec moi, messieurs et dames, que l'établissement d'un dialogue avec le public guadeloupéen sur le projet d'extension du Port de Jarry constitue un événement inédit. De ce fait je ne saurais ouvrir la discussion qui vous intéresse au premier chef sans vous préciser dans un premier temps le cheminement qui conduit à ce dialogue communément appelé le Débat public, le cadre juridique de celui-ci ainsi que ses modalités techniques. Dans un deuxième temps le dossier du Port vous sera présenté par le maître d'ouvrage et au terme de cette présentation j'ouvrirai le débat.

Qu'est-ce qui justifie ce débat public ? Le point de départ c'est le PAG qui dans le contexte de la mondialisation et les multiples évolutions qu'elle engendre veut se positionner sur le trafic de transbordement. Cette volonté conduit le PAG à élaborer un avant-projet d'extension du Port de Jarry et plus précisément la construction d'une plateforme de transbordement, mais vu l'importance du projet en date du 23 mars 2011, le Directeur du Port Autonome de la Guadeloupe a officiellement saisi le Président de la Commission Nationale du Débat Public. Pourquoi ? Parce qu'une loi l'y oblige, c'est la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. Cette loi dans son chapitre 1^{er} fait obligation de participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipements ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire. Il se trouve que le projet d'extension du Port de Jarry présente toutes les caractéristiques retenues par la loi. Voilà pourquoi le directeur du PAG saisit le président de la CNDP. La Commission Nationale du Débat Public est une autorité administrative indépendante chargée de veiller au respect

de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement de l'Etat, des collectivités territoriales, des établissements publics et même des personnes privées dès lors que ces projets présentent de forts enjeux socioéconomiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

Dans sa séance du 6 avril 2011, et au vu des dispositions légales et réglementaires, la Commission Nationale du Débat Public a rendu sa décision en la motivant comme suit : considérant premièrement que le projet du PAG revêt un intérêt national, ceci du fait de son objet visant à la réalisation d'un hub de transbordement de containers pour maintenir le Port autonome de la Guadeloupe au rang des ports de premier ordre dans la région caraïbe ; deuxièmement, que les enjeux socioéconomiques du projet sont importants, en raison de l'augmentation de l'activité portuaire et du nombre d'emplois créés ; et troisièmement, que les impacts du projet sur l'environnement, notamment sur le milieu marin, sont significatifs. Sur ces motifs, la Commission nationale décide que le projet d'extension du Port de Jarry doit faire l'objet d'un débat public animé par une Commission particulière.

II/ Présentation des membres de la CPDP

Cette Commission est composée de cinq membres dont deux femmes, ce soir malheureusement nous ne sommes que trois :

Mme Marie-Laure Blombou, M. Jean-Claude Degras, Président de la Commission et moi-même, Moïse Flessel qui assure la gestion du débat ce soir.

Je vais maintenant laisser la parole à M. Carmes qui va nous présenter son équipe du PAG.

III/ Présentation des membres du Port Autonome

Sur ma gauche, Mme Saint-Charles qui est responsable du service Prospective et qui s'occupe de toute la partie économique du projet,
Sur ma droite Sita Narayanan s'occupe de la partie Environnementale du projet,

Tristan Bataille qui est responsable du service Ingénierie et qui donc qui s'occupe de la partie technique, et moi-même directeur de l'Aménagement et donc pilote du projet.

M. Flessel :

Merci M. Carmes.

Je vous ai dit que la Commission est composée de cinq membres, nous avons deux personnes absentes, Mme Lubino-Bissainte et M. Jacques

Portecop, c'est indépendant de leur volonté et nous espérons qu'ils vont nous rejoindre très rapidement.

IV/ Modalités et conditions juridiques du débat public

Nous allons maintenant parler des conditions juridiques du débat public, conditions qui ont été validées par la Commission nationale. La CPDP a programmé 20 débats publics devant se dérouler sur le territoire guadeloupéen du 5 octobre 2011 31 janvier 2012. Celui de ce soir comme tous les autres repose sur une éthique mise en perspective par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. Notre mission et notre rôle reposent sur quatre principes fondamentaux qui sont l'équivalence, la transparence, l'argumentation et la neutralité :

- l'équivalence garantit à toute personne la possibilité de s'exprimer en toute liberté dans le respect de l'autre,**
- la transparence implique une information claire, compréhensible et accessible à tous,**
- l'argumentation conduit les membres de la Commission à veiller à ce que l'ensemble des positions exprimées soient explicitées et argumentées en toute transparence.**
- la neutralité garantit la totale indépendance des membres de la Commission, du maître d'ouvrage, de l'Etat, des collectivités locales, des associations ou de tout groupe de pression.**

Je vous précise que la Commission ne se prononce pas sur le fond du dossier. Elle doit simplement de favoriser l'expression de chacun sur le sujet traité. Le but visé étant la réalisation d'une plateforme de transbordement à Jarry, le maître d'ouvrage présentera à cet effet les objectifs du projet, ses caractéristiques, il donnera son avis sur l'opportunité du projet, et soulignera ses impacts économiques, sociaux, environnementaux, pour mieux faire comprendre les raisons et les enjeux de son choix.

L'objectif pour vous public étant en priorité de vous informer sur le projet en vue d'obtenir d'une part des réponses à vos questions, et d'autre part de formuler des observations ou de donner votre avis, notre Commission tient à votre disposition différents supports d'information allant de la simple brochure au site internet en passant par les affiches d'expositions permanentes, le journal du débat et le dossier du Port. Les coordonnées postales et téléphoniques de la CPDP se trouvent affichées, elles vous seront utiles pour tous renseignements ou questions à votre convenance. Le site internet peut recueillir vos avis et vos commentaires. Une carte T que vous avez pu obtenir en entrant ici vous permet de poser la question de votre choix, de demander et d'obtenir gratuitement les documents du débat

public et même le dossier du maître d'ouvrage. Parmi les documents du débat public il y a ces fameux cahiers d'acteurs spécialement destinés à ceux qui souhaitent présenter une argumentation développée, en fait ces cahiers d'acteurs s'adressent plus particulièrement aux personnes morales, mairies, associations, ou à des personnalités qui ont à dire.

Le contenu de ces cahiers demeure évidemment sous la responsabilité de leurs auteurs, cependant leur impression et diffusion pendant le débat public reste à la charge de la CPDP.

Le journal du débat, dans une parution mensuelle, rendra compte du déroulement du débat public et il sera disponible à la CPDP.

Enfin, des bornes Bluetooth dans les lieux d'exposition vous permettront, sur vos portables respectifs, de recevoir si vous le voulez des informations sur les dates et lieux des réunions.

Cet ensemble de supports répond à la volonté de notre Commission de vous informer et vous permettent de vous exprimer sur le projet.

Maintenant que je vous ai exposé le cadre juridique de notre Commission, j'aimerais savoir si vous avez des questions sur cette présentation, avant de passer la parole au Port pour la présentation de son film.

Monsieur le maire :

Je n'ai pas de questions pour l'instant mais je voudrais quand même vous accueillir, d'entrée de jeu il est coutume chez nous quand on accueille des personnalités extérieures de leur souhaiter la bienvenue, je l'ai fait individuellement mais je le fais officiellement et publiquement.

Je voudrais donc accueillir ces messieurs du PAG et du CPDP à Morne à l'Eau, je suis très content que ce soit ici qu'ait lieu ce débat public, je suis très flatté de cet honneur qui nous est fait d'autant plus que nous avons un grand intérêt dans cette extension qu'on envisage, on espère que ça va venir, car depuis très longtemps on considère que nous avons une place prépondérante en tant que Guadeloupe dans l'archipel caribéen et que notre positionnement stratégique au niveau commercial est très important, et il serait souhaitable que ce hub qu'on veut mettre en place profite non seulement à la Caraïbe dans son ensemble, à l'Amérique centrale mais surtout au pays, car souvent nous nous plaignons depuis des années de l'absence d'emplois, de sous-développement etc., espérons que cette perspective d'évolution du Port Autonome de la Guadeloupe va offrir d'autres perspectives également pour la jeunesse de ce pays qui a grand besoin effectivement de développement. Donc merci d'être venus, merci de continuer ce travail qui je pense est important pour le pays, et bienvenue encore à Morne à l'Eau.

M. Flessel :

Merci monsieur le maire, on apprécie beaucoup l'accueil qui nous a été réservé dans la salle de délibération du Conseil municipal.

M. Carmes va présenter le film de son projet et le dossier technique de présentation.

V/ Présentation du film :

M. Carmes :

La présentation a deux parties : un premier film pédagogique qui explique les motivations et les différents éléments du projet sur une dizaine de minutes et après on entrera un peu plus dans le détail, Mme Saint Charles vous fera une présentation sur un Powerpoint, de 20 à 25 minutes, pour aborder tous les aspects du projet aux niveaux économique, environnemental, technique, l'impact socioéconomique, et être à votre disposition sur les différentes questions.

Diffusion du film.

VI/ Présentation du Powerpoint

Mme Saint Charles :

C'est une présentation de 20 minutes qui reprend les grandes phases du dossier maître d'ouvrage, à savoir le PAG, qui sommes-nous, les mutations de l'environnement maritime et portuaire, les grandes lignes du projet, quelle est l'intégration du projet dans son environnement, et l'aspect financier et l'impact socioéconomique.

M. Carmes :

Voilà donc monsieur le président les deux présentations, l'une qui était plus pédagogique à travers le film et cette seconde qui rentre davantage dans le détail pour que vous ayez le maximum d'informations et pouvoir poser vos questions.

VII/ Modalités

M. Flessel :

Nous remercions le PAG pour cette présentation.

Comme vous avez pu le constater mesdames et messieurs, ce projet a plusieurs enjeux, économiques, sociaux, environnementaux. Il s'agit donc de confronter vos points de vue de citoyens avec ceux du maître d'ouvrage, d'apprécier les impacts et les retombées du projet sur l'environnement et le tissu socioéconomique de la Guadeloupe, de voir s'il répond aux enjeux du territoire guadeloupéen en développement y compris en matière de coopération caribéenne.

VIII/ Début du débat

Je dois vous préciser que chaque participant ici présent peut poser la question de son choix en corrélation avec le sujet traité. Je précise bien le sujet traité, c'est-à-dire le projet d'extension du Port de Jarry.

Les questions seront posées par séries de deux, avec les réponses du maître d'ouvrage pour chacune d'elles, chaque question sera limitée à 3 minutes, le temps sera chronométré, vous pourrez d'ailleurs sur l'écran contrôler votre temps d'intervention.

Je vous invite à décliner votre nom car le débat est enregistré, ceci est nécessaire pour la transcription du débat.

Je compte sur votre plus grande compréhension pour le respect de ces conditions un peu contraignantes.

Je déclare ainsi le débat ouvert à qui veut poser la première question.

M. Elie EUGEN

Je n'ai pas entendu parler de l'existence d'une école professionnelle à ce type de métier qui apporte beaucoup de professions inconnues jusque là chez nous, et ceci dans l'objectif du bénéfice de nos jeunes.

Mme Furet-Monduc :

Je voudrais savoir si à l'heure actuelle pour les subventions, 70% du PAG, 30% de la Région, l'Europe et je ne sais plus quoi, mais en ce moment vu les conditions, la crise économique, les budgets qui sont grignotés, est-ce que vous maintenez toujours le projet et ces subventions.

M. Carmes :

Une première question extrêmement importante sur la formation professionnelle. On a eu souvent la question de savoir comment on pouvait maximiser l'impact d'un tel projet notamment sur l'emploi local et comment est-ce qu'on anticipait au niveau de la formation pour avoir les compétences et pour pouvoir faire appel à la main d'œuvre locale sur ce sujet. On travaille aujourd'hui sur la première phase du projet qui est la phase travaux qu'on imagine mi-2013 qui va s'étaler à peu près sur trois ans, et donc on travaille aujourd'hui avec le Pôle Emploi pour essayer de définir, étape par étape, quels sont les types de formations dont on a besoin, quel est le type de compétences dont on a besoin pendant la période de travaux, on a transmis ça aujourd'hui au Pôle Emploi et on attend leur réponse pour savoir si aujourd'hui ce type de compétences existe en Guadeloupe. A partir de là, si les compétences n'existent pas ou si elles sont insuffisantes, de mettre en place dès le début, sur le premier semestre 2012 en tout cas, pour travailler avec la Région et mettre en place un plan de formation et pouvoir être prêts sur la période travaux et embaucher un maximum de main-d'œuvre locale. Ce sont de toutes façons des éléments que l'on va mettre dans les marchés publics avec des critères de sélection à des entreprises par rapport à la maximalisation de l'emploi local par rapport à leur proposition, donc c'est un élément fondamental sur lequel il y a cette période travaux, et on fera la même démarche sur la période

exploitation pour laquelle on a un peu plus de temps car c'est pour 2016 qu'on espère dans des timings extrêmement serrés.

Sur la partie subventions, madame vous avez tout à fait raison, c'est un élément sensible, je crois qu'on essaie de démontrer qu'on est sur un projet avec un investissement public-privé, sur un projet qui est à peu près de 240 millions d'euros si on prend la partie également investissement privé. Le Port prend déjà à sa charge 160 millions d'euros, ce qui représente deux tiers de l'investissement, ce qui est déjà assez exemplaire dans ce domaine-là et sur les 160 millions d'euros le Port en prend 70% à sa charge, c'est déjà énorme, aujourd'hui on va faire appel à un apport extérieur à hauteur de 30%, sur les simulations qui ont été faites c'est 10% Etat, 10% Région et 10% Europe. Au niveau de l'Etat on a aujourd'hui un accord de principe qui est seulement oral sur ces 10%, on va voir selon l'évolution si on va réussir à respecter ce timing, selon l'évolution des travaux, est-ce que l'Etat va pouvoir respecter ses engagements, tant qu'on n'a pas un engagement écrit on ne pourra évidemment pas s'appuyer totalement dessus. La Région est notre premier soutien depuis le départ sur un tel projet, donc à partir du moment où on aura des éléments beaucoup plus certains sur la confirmation de ce projet on ira sur une confirmation sur ces 10%, théoriquement tout le monde est en crise aujourd'hui et on ne sait pas ce que sera demain, logiquement la Région devrait nous suivre là-dessus. Sur l'Europe on est beaucoup plus technique aujourd'hui puisque on est en train de réaliser avec un consultant qui a été sélectionné notre dossier grand projet avec une difficulté c'est qu'on va être obligé de déposer aujourd'hui un dossier qui va être à cheval sur deux grands programmes : le programme opérationnel qui est ce sur lequel on obtient des fonds européens sur les différents investissements qui sont réalisés sur la Guadeloupe et qui se terminent en 2013, il va y avoir une extension logiquement jusqu'à 2015 ; et puis on va le mettre également sur le prochain programme avec toute la difficulté qui est qu'aujourd'hui on ne connaît pas l'allocation des fonds sur ce prochain programme, mais on va faire ce qu'on appelle un projet pont à cheval sur deux programmes européens, aujourd'hui on n'a pas encore la certitude par rapport à ces financements.

M. Flessel :

Merci monsieur CARMES, j'espère que vous avez entendu réponse à vos questions, madame, monsieur ?

M Elie EUGENE

Je suis parfaitement satisfait, je parlerai tout à l'heure d'un autre point..

M. Flessel :

Deux autres questions :

M. Bourjois David :

Comment pouvez-vous juger la réalisation de l'activité concurrentielle par rapport à l'extension du port de la Martinique qui elle aussi a son projet ? Comment allez-vous faire pour pérenniser sur le long terme l'extension, est-ce qu'elle sera solide ou pas ?

Jacques Balzingue :

Je voudrais faire une observation préalable. Il me paraît que ce débat est biaisé en ce sens que d'un côté nous avons une présentation magistrale d'un projet, en fait on est en train de nous vendre un projet avec tous ces éléments favorables. En contrepartie pour nous permettre d'avoir un jugement objectif, il n'y pas de contestation. Donc la première question, est-ce que ce projet est soumis à une étude d'impact, quand est-ce qu'elle aura lieu, est-ce que cette étude d'impact portera sur les effets sur l'environnement mais également aussi une étude d'impact économique ? Parce qu'on nous a dit que ce projet était susceptible de générer 500 emplois, a-t-on évalué le nombre d'emplois qu'il est susceptible de détruire par le fait même qu'on modifie complètement l'économie de la Guadeloupe par rapport à notre industrie touristique, par rapport aujourd'hui à la nouveauté qui est l'ouverture de la desserte de la Guadeloupe par l'aéroport de Roissy qui est censé apporter un développement de notre industrie touristique ? Quel impact économique aura ce projet qui va avoir des effets considérables sur l'environnement, combien d'emplois on est susceptibles de perdre aussi bien pour l'industrie touristique, agricole ? parce que la Guadeloupe deviendra un marché ouvert avec toute la concurrence autour, et nous ne sommes pas concurrentiels du fait des coûts salariaux, face aux pays qui nous environnent.

M. Carmes :

Pour l'exploitation d'un tel terminal on a la procédure pour trouver un opérateur privé, c'est de lancer un appel à projet, on s'est calé sur des appels à projet qui existent au niveau européen et sur lequel de nombreuses garanties nous sont imposées par nos tutelles à Paris pour essayer de pérenniser, avoir les meilleures garanties financières sur un tel projet. Lorsque vous répondez à un tel appel à projet l'opérateur doit s'engager à investir un minimum, si on avait projeté dans l'appel à projet 70 millions d'euros avec une marge de plus ou moins 15%, le deuxième élément c'est la garantie en termes de trafic, le trafic qui a été imposé aux opérateurs qui pouvaient répondre c'est 250 000 EVP dès la première année avec une croissance de 5% et à partir du moment où ils n'atteignaient pas ce trafic il y avait un système de malus et potentiellement de bonus s'ils dépassaient

ces objectifs qui sont extrêmement élevés ; et si les opérateurs ne réalisent pas totalement ces investissements il y a de très lourdes pénalités imposées, et vous savez combien les gens du Ministère de Bercy savent imposer ces choses au niveau contractuel. Les garanties sont surtout qu'un opérateur qui va investir sur un tel terminal, à partir du moment où il y a un investissement privé, il fera tout pour pouvoir l'exploiter et le développer, mais on ne sait pas quelle sera la situation économique dans vingt ans ou dans trente ans puisqu'on parle d'un contrat de trente-cinq ans donc on est vraiment sur le long terme avec un tel opérateur.

Par rapport à un projet comme la Martinique, qui en a un aussi, c'est bien, cela conforte que le marché de transbordement semble aujourd'hui attractif, il n'y a pas que la Guadeloupe qui pense à se mettre sur un tel projet. La différence entre le projet de la Martinique et celui de la Guadeloupe c'est qu'il y a deux aspects différents. Le premier est que pour la Guadeloupe la situation est urgente, aujourd'hui nos installations ne nous permettent plus de recevoir de navires de plus grande dimension, on a vu toutes les évolutions en termes de navires, aujourd'hui 70% de la flotte de navires est supérieure à 3 000 EVP, conteneurs vingt pieds, en comparaison à nos navires d'aujourd'hui de 2 250 EVP, ça veut dire que ces 70% de la flotte on ne peut pas les recevoir en Guadeloupe et malheureusement pour des raisons techniques on ne peut pas draguer de manière complémentaire donc au niveau du Port on a une urgence d'adapter nos infrastructures à l'évolution de la taille des navires, alors que la Martinique a la chance par contre sur cet aspect-là d'avoir un tirant d'eau supérieur au nôtre et donc elle peut attendre quelques années et n'a pas cette urgence.

Le deuxième aspect c'est qu'on cherche un investisseur privé, on veut vraiment une répartition public-privé, ce qui ne semble pas être le cas en Martinique puisqu'ils ne parlent pas d'appel à projet, aujourd'hui c'est un investissement qui est fait pour un opérateur apparemment historique en place et sur lequel il n'y a pas de recherche d'équilibre financier comme il est imposé à un établissement public comme le Port.

Sita Narayanan :

L'étude d'impact doit porter sur le projet définitif que va proposer le Port, donc le projet définitif sera défini à l'issue du débat public, c'est pour ça qu'on n'a pas encore lancé l'étude d'impact, c'est réglementaire. L'étude d'impact va rentrer dans la précision concernant tous les thèmes, en particulier l'environnement écologique, l'environnement humain, tout ce qui concerne le trafic routier, les bruits, les vibrations, tous les thèmes que vous avez pu voir. Cette étude d'impact sera contrôlée, instruite par les services de l'Etat, par l'Autorité environnementale, notamment toutes les

mesures réductrices et compensatoires que l'on va proposer seront jugées voire amendées ou modifiées par l'Etat qui va s'appuyer a priori sur les compétences locales spécifiques, sur le milieu marin, sur les coraux etc. C'est une étude qui de toute façon sera objective puisqu'elle sera contrôlée par l'Autorité environnementale et toutes les propositions qui seront faites seront ensuite soumises à enquête publique, donc le public aura encore son avis à donner et des modifications pourront être faites avant une éventuelle autorisation de travaux.

Dans l'étude d'impact il y a un volet socioéconomique également, cet aspect est aussi pris en compte, et donc pour le détail..

Mme Saint-Charles :

Effectivement, la question sur l'impact économique avait deux aspects, le premier est touristique donc je suppose que c'est l'effet visuel du projet, ça rentre dans les études cadre de vie, paysagères qui ont été menée, Mme Narayanan va vous expliquer qu'il y aura un écran végétal qui pourra être proposé et qui va permettre de cacher une partie du terminal. Ceci étant dit cela concerne essentiellement beaucoup les croisiéristes, ils sont habitués à rentrer dans les ports avec la partie containerisée surtout dans les ports de la Caraïbe où tout se fait quasiment au même endroit, voire même y descendre quasiment dans les installations portuaires qui sont réservées aux marchandises. A Carthagène ils descendent derrière une grille avec des gardes armés tous les 10 mètres. Donc le croisiériste est habitué à rentrer dans une enceinte portuaire et à voir dans la baie cet aspect, et ce qui compte après c'est la qualité des excursions qui sont proposées une fois sur l'île.

Pour la partie économique, c'est effectivement une partie importante de ce dossier. Il y a deux aspects : d'abord les filières du transbordement qui sans aucune transformation des produits ou très peu de transformations génèrent de l'activité économique et donc des emplois. Très rapidement le conteneur descend et est remis sur un navire : ça fait des emplois portuaires ; le conteneur descend et est ouvert dans les entrepôts, avec du packaging etc. ça fait des emplois, il est ensuite transbordé vers une autre destination.

La troisième catégorie qui est la partie la plus importante de ce projet au niveau économique, qu'est-ce qu'on pourrait en retirer, qu'est-ce que nos entreprises guadeloupéennes pourraient en retirer ? Tout d'abord au niveau de tout ce qui concerne notre production donc notre développement endogène, la production locale, tout ce que l'on produit ici ce sont des produits bruts, la production agricole dont vous avez parlé, mais ce sont aussi des produits transformés et pour les transformer il faut forcément des

importations et donc des intrants qui ont un coût, ces intrants viendront de pays différents, avec des prix beaucoup plus intéressants que ce que nous pourrions obtenir aujourd'hui. Et donc pour fabriquer nos produits en production locale nous aurons un avantage économique important, que ce soit pour une mise à la consommation donc une vente au niveau domestique ou que ce soit pour de la réexportation.

Qu'est-ce que permet le transbordement ? Ce sont des lignes, c'est une ouverture vers l'extérieur. Pour produire plus il faut pouvoir avoir un marché qui permette d'absorber cette production, donc l'exportation permettrait à des entreprises qui aujourd'hui n'arrivent pas à atteindre un niveau d'échelle suffisant pour leur développement économique, avec ces exportations de pouvoir le faire.

Troisième point important : il ne s'agit pas de produire à grande échelle, et là je vous rejoins, les pays de la Caraïbe et les pays d'Amérique latine ont effectivement des coûts salariaux beaucoup moins importants que chez nous. Ceci étant dit sur des produits de niche et la Guadeloupe en a créé beaucoup, ne serait-ce que le produit Kanasao, j'avais aussi cité la tôle spécifique au niveau acoustique et thermique, vous avez la peinture Caraïbe La Seigneurie qui fait de la peinture sans solvant, tout ça ce sont des choses spécifiques que l'on développe ici et qui pourraient parfaitement être exportables. Maintenant il ne s'agit pas d'une production à grande échelle.

Autre point, ces parties-là nécessitent un développement avec des socioprofessionnels de l'île. Le Port Autonome et l'aménageur portuaire que nous sommes ne peut pas le faire seul.

M. Flessel :

Je ne sais pas monsieur si vous êtes satisfait des réponses car si mon souvenir est juste vous étiez au Lamentin je crois et cette question avait déjà été posée...

M. Marcel, maire-adjoint de Morne à l'Eau, en charge de l'Environnement et du Développement durable.

Je pense qu'au niveau du programme du développement durable il faudrait mettre en place un véritable plan de gestion environnementale, je ne sais pas si c'est prévu dans le programme, de manière à ce que le projet qui de toute façon va impacter sur l'économie de la Guadeloupe, 700 emplois d'après ce que j'ai compris on ne va pas cracher dessus puisque nous avons 30% de chômeurs, c'est une ouverture pour la Guadeloupe et ce ne sera plus le Port de Jarry, ce sera le Port de la Guadeloupe. Sur ce projet-là il faut qu'on veille à ce que l'impact au niveau écologique étant donné que nous avons un pays riche en biodiversité, il faut un véritable plan de gestion environnementale de manière à limiter l'impact sur l'environnement. Vous avez parlé de mesures compensatoires mais je pense

qu'il faut aller au-delà, donc un véritable suivi à ce niveau-là pour comme vous l'avez dit respecter les engagements au regard du respect de l'environnement, c'est-à-dire respect du développement durable bien entendu et respect de la protection de l'environnement, et ça passe par une véritable optimisation de la performance environnementale du projet. Pour arriver à ceci, monsieur a parlé d'école, je pense qu'il va falloir sensibiliser l'ensemble des acteurs à ce niveau-là et les former.

M. Franck Oria.

Ma question portera plus précisément sur les chances que pourrait avoir ce projet de parvenir à réalisation. Je crois que M. Carmes a plus ou moins répondu en partie concernant le projet martiniquais, mais il y a aussi d'autres projets dans la Caraïbe. Il y a à la Jamaïque un projet qui semble avoir de réelles chances. Il y a aussi à Miami, j'y étais tout récemment et j'ai discuté avec des responsables du Comté de Miami Dade et je sais que Miami a un projet qui est parait-il très, très bien étudié et qui a de fortes chances.

Comment estimez-vous les chances de la Guadeloupe face ou en concurrence avec de tels projets, quand on pense que la Caraïbe, après tout, ne peut probablement pas penser avoir plusieurs hubs dans un espace aussi restreint, puisque après tout Miami est relativement proche de la Jamaïque, la Jamaïque n'est pas si éloignée de la Martinique et de la Guadeloupe, donc comment estimez-vous les chances de la Guadeloupe face à de tels concurrents ?

Jude Jacobin.

Ça m'étonnerait que ce projet ne puisse pas voir le jour puisque j'ai relevé quelque chose que vous avez dit, il y a un épouvantail que vous faites apparaître dans votre démonstration, c'est-à-dire que si ce projet ne se fait pas il y a le feeding qui pourrait se mettre en place, et vous avez laissé entendre qu'effectivement quand il y a un feeding nous allons recevoir toute notre marchandise par petits bateaux de la Caraïbe ce qui risque de causer des problèmes sur le coût de la vie, mais en contrepartie vous n'avez pas dit ce que le projet fait et que notamment avec l'arrivée des bateaux en provenance d'Asie en plus grande capacité. Quel sera le coût sur l'économie guadeloupéenne et surtout sur le panier de la ménagère, la vie est chère ici, et quand on le dit on nous répond que nous sommes insulaires, que nous dépendons de la Métropole et que le Port c'est notre jardin...

Il y a l'armateur principal, qui a le monopole ici, il y a quatre débarquements dans le mois avec ses bateaux en provenance de la Métropole, est-ce qu'après la mise en place de ce nouveau port et les marchandises transportées par les plus gros bateaux que ceux actuels il y aura l'équivalent de ces quatre débarquements en Guadeloupe ?

Et j'ai entendu parler d'éventuels conteneurs qui arriveraient sur le port et dont on remanierait le packaging, là-dessus je suis très sceptique, nous sommes en

Guadeloupe, sur un territoire français où le coût de la main-d'œuvre et la législation sont pris en compte, donc il n'y a pas de concurrence avec la Caraïbe, et donc si la marchandise devait être remaniée cela ne sera pas fait sur le port de la Guadeloupe. Et quand le bateau va effectuer son débarquement de 4 000 conteneurs il faudra transborder très vite et au niveau de la prestation de la main-d'œuvre je suis tout aussi sceptique car là encore il faut aller très vite.

M. Flessel :

Avant de passer la parole au Port je voudrais lui demander de bien vouloir préciser ce qu'est le transbordement.

Mme Saint-Charles :

Deux concepts sont évoqués aujourd'hui pour ce projet. Le premier c'est le transbordement et le deuxième la feederisation.

Pour le transbordement j'ai pris l'exemple du hub de San Juan, aujourd'hui vous voulez aller dans n'importe quelle ville des Etats-Unis, vous passez en général par le hub de San Juan, vous faites du Guadeloupe / San Juan, vous descendez de l'avion, vous restez dans l'aéroport et ensuite vous prenez un avion en général plus grand qui vous amène sur une ville des Etats-Unis, même principe avec une marchandise, elle descend sur un terminal portuaire et elle attend un autre navire en général plus grand ou plus petit en fonction de son sens pour partir sur sa destination finale.

Pour la feederisation je vais aussi prendre l'exemple de l'aérien, vous êtes un habitant des Saintes ou de Marie-Galante, les Boeings aujourd'hui ne se posent pas en direct de Pointe-à-Pitre sur les Saintes ou Marie-Galante, vous êtes donc obligé d'atterrir à Pointe-à-Pitre et de là vous prenez un avion plus petit pour aller aux Saintes ou à Marie-Galante, c'est ça être feederisé, donc les Saintes sont feederisées au départ de la Guadeloupe chaque fois que vous vous déplacez sur la France métropolitaine. Donc ce sont les deux concepts qui sont développés pour ce projet d'extension.

Sita Narayanan :

Dans le cadre du programme actuel de développement durable, ce n'est pas appelé plan de gestion environnemental, mais à l'issue de l'état initial de l'environnement que l'on a fait, on a décidé de geler 13% de notre circonscription qui seront à vocation exclusivement de préservation et de mise en valeur, nous travaillons pour cela avec l'ONF et le Conservatoire du Littoral.

Spécifiquement pour le projet, les mesures compensatoires qui seront mises en œuvre on aura obligation de les faire suivre pendant plusieurs années, c'est une des évolutions réglementaires de la loi Grenelle 2 qui va être votée et on les a anticipées. Tout le suivi des mesures compensatoires va être

intégré dans notre plan de gestion global dans la continuité du programme de développement durable.

M. Carmes :

Au niveau de l'évolution du projet on avait toujours listé trois étapes pour le taux de chance de réalisation d'un tel projet.

La 1^{ère} étape : il fallait qu'au niveau des collectivités locales ce projet soit supporté, qu'il y ait un avis favorable, et que l'Etat nous autorise à réaliser les différentes études parce que évidemment ça a un coût, et nous autorise à évoluer étape par étape, raison pour laquelle on avait déposé en 2009 un dossier de ce qu'on appelle dossier de prise en considération préalable qui traitait notamment de tous les aspects techniques, environnementaux, les conséquences socioéconomiques, l'aspect financiers. On a eu l'accord en 2009 pour passer cette 1^{ère} étape.

La 2^{ème} étape est de passer le débat public, la population guadeloupéenne souhaite ce projet, c'est la raison pour laquelle aujourd'hui nous sommes en débat public et pour revenir sur le planning qui a été présenté tout à l'heure par Mme Saint Charles sur le dernier slide, il est prévu qu'à partir de fin janvier la Commission particulière aura deux mois pour rendre ses conclusions par rapport à l'ensemble des questions et la façon dont aura répondu le maître d'ouvrage, et à partir de là le Port se positionnera pour savoir est-ce qu'il arrête le projet, est-ce qu'il continue le projet de la même façon dont il l'avait imaginé ou est-ce qu'il adapte le projet par rapport aux différentes questions, orientations, et propositions qui auront été faites par la population.

Le 3^{ème} aspect, on le saura au cours du premier semestre 2012. La 3^{ème} étape pour réaliser ce projet c'est de trouver un opérateur privé qui souhaite investir sur ce terminal. A partir du moment où on va trouver un opérateur, ça veut dire qu'il va croire dans ce développement d'un terminal de transbordement, ces opérateurs connaissent parfaitement la concurrence au niveau de la Caraïbe, et il estimera que la Guadeloupe a une chance de pouvoir développer ce type de terminal.

Pour revenir la volonté du Port et les ambitions du Port par rapport à un tel projet, on est sur des ambitions quand même mesurées, on ne va jamais entrer en pleine concurrence avec des hubs majeurs, aujourd'hui on estime qu'on est sur un positionnement de hub secondaire, les hubs majeurs aujourd'hui sont ceux de Kingston en Jamaïque, Freeport aux Bahamas sur lesquels ils vont traiter à peu près 2 millions d'EVP et sur lesquels il y a encore des investissements permettant de développer ce type d'infrastructure. Aujourd'hui pour notre terminal à terme à l'horizon de trente-cinq ans c'est de pouvoir atteindre 500 000 EVP, donc ça veut dire

aujourd'hui de capter 5% du trafic de transbordement de la Caraïbe qui va atteindre à l'horizon 2020 ces 10 millions logiquement à dire d'expert d'EVP, donc on restera en fin de peloton dans cette première division parce qu'on a des ambitions qui sont mesurées.

Pour ce qui est du détail et que vous ayez une vision plus large des différents projets je passe la parole à Mme Saint Charles.

Mme Saint Charles :

Pour les ports concurrents de la Caraïbes on se fonde sur deux choses : les tirants d'eau de ces ports et leur capacité, ce sont les deux éléments de référence pour être une plateforme de transbordement.

A Saint-Domingue vous avez le port de Caucedo qui est un hub de transbordement qui a à peu près 14 mètres de tirant d'eau. A côté la Jamaïque et le port de Kingston qui a plus de 14 mètres de tirant d'eau ; et Freeport aux Bahamas qui a 15 mètres de tirant d'eau.

Ce sont des ports qui vont largement au-delà des 2 millions d'EVP et qui captent effectivement aujourd'hui la majeure partie du trafic de transbordement, ce sont aussi des ports qui ont les surfaces nécessaires.

Aujourd'hui, au niveau de notre positionnement, et c'est ce qui fait la force de notre plateforme portuaire, nous sommes le seul port positionné ici si le projet se fait, qui serait capable d'offrir 15,50 mètres de tirant d'eau. Je précise aussi que la taille de la plateforme portuaire, la capacité offerte est importante. Le projet de la Martinique va rajouter quelques hectares mais avec son trafic domestique toujours en place sur la Pointe des Grives, tandis que nous on offre véritablement une capacité nouvelle de stockage pour un hub. Donc sur cette partie est de la Caraïbe la Guadeloupe est le seul port qui pourrait offrir un tirant d'eau d'environ 15,50 mètres et une capacité d'accueil à ces navires.

Concernant la feederisation, le 3^{ème} jeu d'écluses au Panama va ouvrir fin 2014. Il y aura un bouleversement du transport maritime dans la zone, des navires plus grands, c'est inéluctable, que ce soit les cabinets, que ce soit les transporteurs maritimes eux-mêmes, tout le monde s'organise en ce sens et les carnets de commandes d'un navire sont aussi faits en ce sens. Je rappelle qu'aujourd'hui 67% de la flotte mondiale ne peut pas rentrer en Guadeloupe sur notre plateforme portuaire, et plus ça va aller plus les navires grossissent donc effectivement notre plateforme portuaire ne pourra pas accueillir la flotte mondiale qui est en train de se constituer.

Concernant le coût sur l'économie. On sait ce que ça va nous coûter si on ne le fait pas. Qu'est-ce que ça peut engendrer si on le fait ? La première des choses et pour en revenir à l'armateur que vous avez cité, CMA-CGM, aujourd'hui nous avons une situation l'oligopole sur le terminal, nous avons

un armateur important qui fait 80% du trafic de marchandises, qui offre une ligne vers l'Europe, quelques lignes vers le nord de la Caraïbe, absolument pas au sud et absolument pas par exemple sur le Brésil.

Ensuite c'est un armateur qui a un accord, appelons-ça de partenariat, avec deux autres armateurs principaux qui sont dans la zone, qui sont Marfret et Maerks, les taux de fret c'est 2 000 euros le Vingt pieds, 3 000 et quelques les Quarante pieds, ce sont des taux de fret qui sont en augmentation croissante, il n'y a pas de véritable concurrent sur notre plateforme portuaire et l'offre de services est extrêmement réduite. Il y a une dizaine d'années, et c'est quelque chose de très important, nous avions huit à neuf armateurs différents sur notre plateforme, vous aviez des compagnies qui sortaient en direct des Etats-Unis, il y avait Techmarine, P&O Nedlloyd, Bernus, Tropical Shipping, nous avions une offre de transport concurrentielle que nous avons totalement perdue, alors pourquoi ? C'est en étroite liaison avec ce qui se passe au Canal du Panama, il y a une concentration des armateurs aujourd'hui et nous avons le troisième armateur mondial qui fait 80% du trafic et qui ne met pas en service plus de lignes que nécessaire, donc on a un marché qui est tourné vers l'Europe, la plupart de nos marchandises viennent de la France métropolitaine et nous n'arrivons pas à nous ouvrir sur l'extérieur.

Vous avez parlé du packaging, nous avons une chance en Guadeloupe, c'est que nous sommes un département d'outremer et surtout nous sommes dans la Communauté européenne, et pour l'ensemble des pays qui gravitent autour de notre zone nous sommes l'un des départements qui peut offrir une possibilité à ces pays de transformer leurs produits et ensuite pourquoi pas de les importer vers l'Europe voire de produits européens qui soient transformés chez nous pour ensuite partir sur les pays de la Caraïbe, les normes européennes sont différentes sur les packagings au niveau conditionnement etc., ce sont des choses qui se font aujourd'hui et qui ne sont pas forcément en relation avec les coûts salariaux, en tout cas pas à ce niveau-là.

Sur la main d'œuvre dockers il y a eu un certain nombre de troubles il y a quelques années mais notre place portuaire est aujourd'hui extrêmement stable, c'est une place portuaire qui est performante, nous n'avons pas à rougir des performances que nous réalisons par rapport aux autres pays de la Caraïbe, on est en augmentation croissante, ça se mesure par le nombre de conteneurs par heure, aujourd'hui on fait 24/25 avec des nouveaux portiques, avec l'organisation, que ce soit des moyens, que ce soit de la main d'œuvre dockers. Dans les ports de la Caraïbe il y a une insécurité, il y a de l'attente pour les navires, on ne parle pas de leurs grèves mais il y en a puisqu'on reçoit très souvent leurs conteneurs qui leur étaient destinés,

donc ces ports sont parfois vus de façon idyllique mais ne le sont pas forcément et très honnêtement nous n'avons pas à rougir de notre place portuaire et de notre main d'œuvre dockers aujourd'hui.

M. le maire de Morne à l'Eau.

C'est un débat qui est très très important pour nous, il faut dire les choses comme elles doivent l'être. Le port doit être un outil de développement pour le commerce extérieur français notamment et pour le commerce extérieur guadeloupéen. C'est vrai que pendant des années nous avons pensé que la Guadeloupe pouvait être la base avancée du commerce français ou européen dans la Caraïbe et vers l'Amérique latine etc. Un port d'une si grande envergure va permettre que cela soit une ouverture de la France et de l'Europe sur le continent américain. Autrefois dans les années 60 on disait que le tourisme pouvait être aussi la panacée et pouvait permettre l'essor de la Guadeloupe et créer des emplois, on voit aujourd'hui la situation dans laquelle notre pays se trouve, je crois qu'aujourd'hui il faut être très réaliste en disant qu'avec ce qui est proposé aujourd'hui le port étendu va permettre de créer de l'emploi, et chaque fois qu'on nous a proposé une création d'emploi on s'est rendu compte que finalement le pays n'avait pas avancé, et avait reculé, mais aujourd'hui il faut regarder les choses autrement et je crois qu'il ne faut pas nous bercer d'illusions nous Guadeloupéens, il faut envisager réellement un vrai développement qui favorise l'exportation de nos produits également. Aujourd'hui on a l'impression que les pôles d'excellence qui devraient être mis en place en Guadeloupe, à cause de la concurrence des produits de la Caraïbe de même nature, ne sont pas en place, donc c'est un problème politique, le Port c'est un outil de développement économique et commercial mais il ne peut pas être mis en place sans qu'il y ait une réflexion politique sur quels enjeux et quels projets de développement pour le pays, il est absolument clair qu'on ne peut pas mettre en place une structure aussi importante que le Port de Guadeloupe sans concevoir comment organiser le développement du pays et profiter du développement du commerce extérieur français pour permettre un développement également du commerce extérieur guadeloupéen. Et aujourd'hui on sait très bien que le taux de couverture des importations et des exportations est ridicule, autrefois il était de 8 ou 10% il y a quinze, vingt ans ; il est de 5% aujourd'hui, or si un port aussi important est mis en place et qu'on importe beaucoup plus, qu'on est plus dépendants de l'extérieur, il ne faudrait pas que le port nous rende encore plus dépendants de l'extérieur sans qu'il y ait des retombées pour le pays ; donc il faut absolument qu'il y ait une synergie entre l'action des politiques, l'action du développement et l'aménagement de l'extension d'un port comme celui-ci. Je voulais dire donc qu'il y a un problème de développement qu'il faut associer, associer l'extension du port à un problème de développement économique et mettre en place à mon sens des pôles d'excellence pour que nos produits agroalimentaires ou plutôt agroindustriels ou

agrotransformés deviennent concurrentiels au niveau international. On sait très bien, dans les années 80 on nous disait que l'Europe était la chance de la Guadeloupe, on s'est rendu compte que c'était un leurre parce qu'aujourd'hui la banane guadeloupéenne et martiniquaise est en difficulté en Europe, ce qui veut dire que nos produits ne sont pas légion en Europe et donc l'Europe n'a pas été une chance pour nous. Et aujourd'hui les produits européens ne doivent pas inonder le marché guadeloupéen pour être favorisés sur le marché américain, il faut que nous aussi nous ayons des retombées.

Il faut que la Guadeloupe soit un port de transbordement de produits européens et asiatiques, et puisse profiter réellement de l'activité portuaire dans l'intérêt de l'archipel guadeloupéen, est-ce réellement possible, est-ce réaliste sans une implication directe forte et politique ?

M. Miati Jocelyn.

Sur le plan de la technologie pour ce projet de prolongement, est-ce un prolongement dans la même technologie de la mise en œuvre ou est-ce une nouvelle technologie ?

M. Carmes :

Sur un tel projet, monsieur le maire, c'est un élément fondamental, le port est un outil de développement économique, l'impact socioéconomique d'un tel projet est extrêmement important pour justifier tout l'intérêt de sa réalisation. Il est vrai que lorsqu'on avait déposé notre projet de prise en considération préalable en 2009 on était rentré uniquement sur des critères sur lesquels on maîtrisait, et notamment c'était l'emploi pendant la période de travaux, ça on sait chiffrer, on sait définir le type de compétences. C'était le risque, on l'a dit tout à l'heure risque de feederisation, on sait ce que coûte une double manutention, ce que coûte d'utiliser un navire mère et ensuite un navire secondaire pour venir décharger nos marchandises ; en revanche les éléments que Mme Saint Charles a exposés tout à l'heure c'est cette formidable opportunité que représente les possibilités d'export qu'on n'avait pas hier parce que pour pouvoir exporter il faut déjà avoir des lignes maritimes, c'est le rôle aujourd'hui du Port de proposer des infrastructures adaptées, de proposer des outils pour pouvoir exporter, et après c'est à toute l'économie et aux institutions de prendre le relais pour avoir une chance de rebondir par rapport à ces éléments et de pouvoir créer des emplois au-delà de l'enceinte portuaire. C'est évidemment un des objectifs du Port sur cet aspect, et je crois qu'on a encore le temps puisque il faut faire vite évidemment mais on est tout à fait dans les temps aujourd'hui pour mettre en place ces pôles d'excellence et se structurer puisque on vous parle toujours de cette ouverture mi-2016 pour l'exploitation donc on a encore quelques années pour mettre tout ça en place, être compétitifs et se lancer sur ces filières à l'export.

M. Bataille :

Je comprends votre question par rapport aux technologies de construction des ouvrages, sur le cas actuel sur la partie conteneurs on a un front continu de 585 mètres qui a été construit successivement en 1976, 1979 et 1992. Il y a deux types de quais, ceux qu'on appelle des quais caissons, ce sont des quais massifs qui tiennent par leur poids, c'est comme une grosse boîte à chaussure qu'on remplit de sable ; et il y a les quais pieux, il y a une digue et des tubes métalliques, des pieux qu'on enfonce dans le sol qui permettent -certains bâtiments et immeubles sont construits ainsi- d'aller chercher la portance au fond, on met une dalle béton au-dessus.

Aujourd'hui la solution technique retenue c'est le même type de technologie que les quais 12 et 13, un quai sur pieux, il y a eu une étude d'avant-projet, on a comparé des solutions caissons et pieux, les deux sont intéressantes, ce qui fait la différence c'est le coût, il faut mener le calcul en entier pour voir en fonction de l'ensemble de nos contraintes notamment au niveau des risques naturels etc., le séisme, permet de retenir un quai sur pieux.

Ensuite vous avez des digues, les technologies sont toujours les mêmes, vous amenez des matériaux, vous mettez des enrochements et ensuite le terre-plein donc la plateforme de stockage sera créé comme les précédents développements de la Pointe de Jarry par remblais. On amènera des matériaux notamment en provenance du chenal, provenant aussi du stockage de déchets inertes, cela permettra de valoriser tout le béton de la rénovation urbaine de Pointe-à-Pitre, ce sont des choses classiques qui ont été faites par nos prédécesseurs.

Mais le point très important qui n'a pas été forcément fait par nos prédécesseurs c'est qu'on a décidé de mettre le quai au niveau maximal niveau séisme, on a parlé de classe D ce sont des termes techniques, aujourd'hui avec la nouvelle réglementation on parle de classe 4 avec les Eurocodes mais ce qui est important de retenir pour tout le monde c'est que ce quai va être au maximum de la réglementation sismique française, sur la Martinique et la Guadeloupe ce qu'impose la réglementation française c'est des normes aussi drastiques que ce qu'il peut y avoir en Californie ou au Japon donc on aura un vrai ouvrage de gestion de crise. Donc du point de vue technologique on sera « meilleurs » que ce qui a pu être fait par le passé.

M. Carmes :

Une petite précision par rapport aux deux techniques de quais, il est vrai aussi que l'objectif étant de favoriser les entreprises locales pour pouvoir répondre et se positionner sur la construction de ce type d'ouvrage, on va évidemment essayer d'orienter de toute façon sur le quai pieux qui en plus en termes économiques semble plus intéressant mais sur lequel les entreprises locales pourraient se positionner alors que le quai caissons est

un peu plus complexe et nécessite des ouvrages spécifiques notamment des cales sèches, qu'on n'a pas aujourd'hui sur la Guadeloupe. C'est toujours dans l'objectif d'essayer de favoriser au maximum les entreprises locales pour pouvoir répondre aux futurs appels à projets ou du moins marchés publics.

M. Flessel :

Je voudrais préciser au public : vous avez la possibilité de poser des questions par écrit. Pour cela les hôtesse vous remettent une fiche sur laquelle vous allez pouvoir poser votre question qui sera lue par la CPDP.

Deux autres questions :

M. Bregmeste.

Quelle était la date d'ouverture de cet appel d'offres et la date de fin ?

Combien d'opérateurs ont participé à cette offre à la finale ? M. Martens, le directeur du Port Autonome lors du débat du Lamentin nous a dit qu'apparemment il n'y a pas de repreneur jusqu'à présent. Je suis fort étonné qu'à l'heure actuelle personne n'ait déposé sa candidature. Est-ce que ce projet est vraiment viable ?

Mme Marie Foucand.

Quel type de communication avez-vous mis en place avec les différents syndicats de la place ? Parce que au moins ce soir, en tant que grand public, j'ai pu découvrir ce projet qui me paraît assez bien. Je pose cette question parce que ces temps derniers nous avons souvent entendu qu'on était en train d'organiser un déversement de tous les produits venant de l'Asie. Donc quel type de communication avez-vous mis en place avec ces différents responsables ? Est-ce qu'il y aura un suivi avec eux ? Est-ce qu'il y a déjà des travaux effectués avec ces différents responsables ?

M. Flessel :

Je voudrais au nom de la CPDP répondre à la deuxième question qui s'adresse directement à notre Commission.

Nous avons, madame, avant de lancer la campagne de débat public, adressé des courriers aux personnalités politiques de Guadeloupe, aux syndicats, à un certain nombre d'organisations, associations, etc. Nous n'avons à ce jour reçu aucune réponse des syndicats, donc je comprends votre question mais je vous invite à comprendre aussi ce que nous vivons dans ce pays, aucune réponse des syndicats.

M. Carmes :

Question extrêmement importante sur l'appel à projet, sur lequel petit à petit on a donné des informations, puisqu'à l'origine sur cet appel à projet

qui a été lancé le 15 juin avec ouverture des plis le 15 septembre, on devait effectivement à partir de cette date avoir une discussion, un rapport d'étape avec les services de l'Etat, chose qui a été faite. L'objectif étant d'analyser et de pouvoir discuter avec les opérateurs après le débat public pour éviter que justement il y ait de la pression par rapport à d'éventuels opérateurs. Cet élément n'a pas été possible puisque des informations ont très rapidement circulé notamment dans les médias, CMA a communiqué de manière volontaire par rapport à leur offre, donc à partir de là il est clair qu'on a commencé et qu'on peut donner des informations sur ce sujet.

Il est vrai que cet appel à projet on souhaitait le lancer après le débat public, il nous semblait important par rapport à ce débat public qui est une totale ouverture qu'on ne nous accuse pas de dire vous venez présenter un projet qui est déjà ficelé, vous avez déjà l'opérateur, etc., c'était un de nos souhaits. Il semblerait que les débats publics qui se passent en Métropole au niveau des ports sont souvent faits en ayant un opérateur au préalable, donc on a accepté ces conditions qui nous ont été imposées par les services de l'Etat. Il fallait pour éviter de perdre du temps lancer un appel à projet avant le débat public, dans un délai qui était extrêmement court et à une période qui n'était pas forcément favorable, et surtout il fallait faire une prospection commerciale extrêmement lourde qui a duré à peu près quatre mois. 40 opérateurs mondiaux ont été rencontrés, dans le monde entier, il y a eu vraiment une démarche extrêmement lourde, et en plus pour cet appel à projet dans lequel vous demandez à un opérateur d'investir près de 70 millions d'euros sur une période estivale, avec en plus la crise au mois d'août, effondrement des bourses etc., ce qui n'a pas forcément favorisés les investisseurs privés. On a eu des discussions extrêmement serrées jusqu'au dernier moment pour arriver malheureusement au deuxième opérateur qui devait répondre, qui s'est désisté le dernier jour quasiment, et donc il restait une seule offre qui est celle de CMA-CGM qu'ils ont présentée dernièrement et qui aujourd'hui ne correspond pas à notre projet puisque l'offre de CMA-CGM est une modernisation du terminal actuel, il y a eu pas mal d'échanges notamment par différents médias.

Aujourd'hui, sur cet appel à projet, on en est à une situation où on a envoyé une vingtaine de questions à notre opérateur CMA pour expliquer davantage la position par rapport à sa proposition et pour savoir après si on estime que cet appel à projet est infructueux et à partir de là, est-ce que l'Etat va nous autoriser à relancer un second appel à projet, on espère, mais aujourd'hui on n'a toujours pas la réponse. On estime que la chose la plus difficile dans notre projet -raison pour laquelle on souhaitait la mettre en 3^{ème} étape- c'était de trouver un opérateur privé. Donc on espère avoir la possibilité de lancer un second appel à projet, et dans ces conditions, peut-être se servir de toute la démarche commerciale qui a été réalisée pendant trois à quatre mois pour retenir les différentes propositions qui ont été

faites au niveau des opérateurs et peut-être de légèrement réduire la surface des terre-pleins. Donc on est en train de réfléchir à une réduction et une optimisation du terminal pour pouvoir réduire le coût du projet et pouvoir limiter les contraintes d'entrée d'un nouvel opérateur, ou que l'opérateur historique puisse faire une bonne proposition puisque comme je le disais tout à l'heure on avait mis des contraintes assez hautes en termes de nombre de conteneurs dès la première année. 250 000 conteneurs Vingt pieds, aujourd'hui on en fait 160 000, vous voyez donc que c'était un challenge extrêmement élevé avec une croissance de 5%, donc on espère avoir cette seconde chance qui serait tout à fait légitime, c'est un projet compliqué mais à côté de ça le timing est complètement respecté. On continue nos démarches administratives pour pouvoir respecter le timing initial, tout ça pour dire que malgré le risque de feederisation on a toujours évidemment un risque de ne pas faire ce projet ; donc on se bat tous les jours pour pouvoir le faire évoluer et passer cette étape extrêmement importante.

Pour ce qui est de la communication, une petite remarque concernant la communication syndicats et de manière plus générale aussi, depuis mi-2009 jusqu'à mi-2011 on a lancé une vingtaine, une trentaine de réunions avec les différentes familles professionnelles, aussi bien au niveau syndical que dans le domaine économique, dans le domaine environnemental, dans le domaine des services de l'Etat, pour présenter notre projet et avoir notamment déjà les premières remarques par rapport à des choses qui ne seraient pas claires ou des évolutions qu'on pourrait apporter par rapport au projet. Donc on a dû rencontrer près de 600 personnes sur cette période pour pouvoir discuter. Une chose est claire, et le mot qui a été la consigne qui avait été adressée par notre directeur général depuis le début du projet : on n'a rien à cacher sur un tel projet, et notamment au niveau de l'état initial de l'environnement. Ce type d'étude était à disposition, il y a seulement les études à caractère vraiment stratégique, prospection commerciale etc. sur lesquelles on ne peut pas diffuser, mais on a toujours joué à cahier complètement ouvert, on n'a rien caché pour pouvoir communiquer sur l'ensemble des avancées des études sur ce sujet, et cela on l'a fait aussi bien avec les organisations syndicales qu'on a pu rencontrer, notamment M. Martens pour pouvoir expliquer les différents aspects du projet notamment en termes de productivité, etc. et des attentes de chacun sur l'évolution de ce sujet.

M. Flessel :

J'ajouterais aux propos de M. Carmes que sur le site de la CPDP vous pouvez trouver toutes les études techniques, scientifiques, qui sont consultables.

Deux autres questions.

Gordien Jean-Claude.

Nous savons qu'il y a plusieurs appels d'offres, des gens se sont positionnés, et à notre étonnement on constate qu'il y en a un seul qui est bon. La question qu'on peut se poser aujourd'hui est qu'on sait que ces armateurs se parlent entre eux, il y a des lignes à fric, on est bien placés pour le savoir. Est-ce qu'il n'y a pas un échange entre eux et que pour protéger les 80% de l'armateur on a fait comme ça ? De toute évidence, et c'est clair pour nous, il faut qu'il y ait un projet en Guadeloupe, qu'il soit petit ou gros il faut qu'il y ait une évolution en matière portuaire afin que la Guadeloupe puisse se positionner dans la Caraïbe, parce qu'on constate que la Martinique fait ses affaires, il n'est pas question pour nous qu'on reste à la traîne. Donc ce soir je vous pose la question : comment un armateur puisse être le seul à répondre à cet appel d'offres et que les autres se soient désistés ? Est-ce qu'il n'y a pas eu pression quelle qu'elle soit ? Je me pose la question et je vous la pose aussi.

Serge Perrier.

Une question très technique, est-ce qu'on pourrait nous montrer sur un petit croquis la zone draguée, 15 mètres, 17 mètres, quels volumes cela représente-t-il ? Que va-t-on faire de ces... vous nous avez répondu en partie que ça pourra servir mais je suppose qu'il y aura des excédents.

Est-ce qu'on est absolument sûr d'épargner le Grand-Cul-de-Sac Marin ?

M. Flessel :

M. Carmes, la question sur l'appel d'offres, sur l'armateur, revient sans arrêt, pourrait-on avoir une réponse ? Il y a deux types de préoccupations me semble-t-il, il y a des gens qui soupçonnent une manœuvre, qui soupçonne que le projet ne se réalisera pas parce qu'il n'y a pas d'opérateur. Et monsieur vient d'exprimer maintenant un vœu, il veut que le projet soit réalisé. Donc il faut répondre à cette deuxième préoccupation, si vous ne pouvez pas nous donner des précisions sur l'autre mais au moins sur celle-ci.

M. Carmes :

La raison pour laquelle on ne peut pas vous donner une position officielle du Port pour savoir si on va relancer un appel à projet c'est qu'on n'a pas une position officielle de l'Etat. C'est un peu normal de considérer l'offre de l'opérateur historique qui est là depuis tant d'années et qui est un opérateur extrêmement important au niveau national. Il est difficile de dire que cette offre ne correspond pas et que le marché est infructueux. Les

pressions sont assez importantes, aujourd'hui le Port le souhaite, mais il nous faut une position officielle de l'Etat que nous n'avons pas aujourd'hui, et tant qu'on ne l'a pas, M. Martens travaille là-dessus c'est aussi la raison pour laquelle il n'est pas là aujourd'hui, il travaille dans cette démarche, et on rentre aussi dans une période politique qui va commencer à être sensible. Les décisions sont un peu difficiles à obtenir mais on se bat là-dessus pour obtenir très rapidement une décision et pour qu'on passe en Conseil d'administration, on a déjà avancé des dates, tout est anticipé pour pouvoir en cas de décision répondre très rapidement. Pour ce qui est de la pression CMA, de l'opérateur historique, c'est clair, je pense qu'on serait à leur place je crois qu'on ferait la même démarche, c'est la démarche commerciale et un peu logique pour défendre sa place, il faut à un moment donné mettre la pression sur d'autres opérateurs qui potentiellement pourraient venir se positionner sur ce qu'il considère aujourd'hui comme son marché.

Aujourd'hui le recul des opérateurs étaient de dire on a fait nos business plans, regardé les contraintes d'entrée, les investissements du projet, et de l'autre côté ils ont regardé ce que coûterait une bataille contre un opérateur aussi important que CMA-CGM et lorsqu'ils ont comparé la rentabilité du projet qui était peut-être un peu limitée par rapport à l'investissement assez élevé de l'opérateur privé et les contraintes en termes de trafic, ils ont répondu par la négative. Aujourd'hui notre stratégie est de vraiment diminuer ces critères, que la rentabilité d'un opérateur, afin qu'il puisse rentrer, soit beaucoup plus importante et beaucoup plus rapidement, pour que l'attrait d'un tel projet soit beaucoup plus fort ; et à partir du moment où vous avez une rentabilité à deux chiffres sur un tel projet eh bien ils vont se dire ça vaut le coup peut-être de perdre quelques parts de marché ailleurs mais surtout on va en gagner sur ce projet et le potentiel d'avoir un hub secondaire est extrêmement important.

Donc c'est là-dessus aujourd'hui qu'on travaille et qu'on sera prêts pour évoluer et relancer ce second appel à projet. C'est un dossier compliqué, les étapes sont importantes, tous les aspects du projet le sont, dans différentes questions qu'on a eues lors des autres réunions il y avait beaucoup d'aspects environnementaux, et cet aspect commercial est évidemment fondamental pour la réussite d'un tel projet. On est confiants, on va se battre là-dessus pour essayer d'ouvrir la concurrence parce que l'impact socioéconomique d'un tel projet, on parlait tout à l'heure des coûts positifs, des coûts de transport pour la population guadeloupéenne, il est clair qu'il y a les économies d'échelle, à partir du moment où vous allez utiliser des navires de plus grosse dimension. Et il y a l'aspect d'ouverture à la concurrence qui permet de réduire les marges d'un opérateur qui n'est plus en situation de monopole, c'est cet objectif qu'on souhaite avoir pour l'économie guadeloupéenne.

M. Bataille :

Pour la deuxième question vous avez une carte de la Baie que je vais commenter pour tout le monde. Ici la Pointe de Jarry, là le terminal avec les 25 hectares, ici le quai. Sur les travaux de dragage effectivement il y a les accès nautiques, ce qui permet d'arriver jusqu'au quai, on va approfondir parce que les navires sont plus gros et donc plus profonds avec des plus grands tirants d'eau que ceux qu'on accueille aujourd'hui, les traits rouges marquent les accès nautiques, c'est la route sous-marine qui permet d'arriver jusqu'au quai. Ici on a la passe d'entrée, le chenal, le cercle d'évitage qui permet d'avoir la rotation du bateau, la darse et on arrive devant le quai. Pour les accès nautiques on ne doit pas draguer dans le chenal extérieur, aujourd'hui il y a un chenal au niveau du Petit-Cul-de-Sac Marin, on passera plus au sud, notamment pour ceux qui connaissent il y a la caye à Dupont près de l'îlet Fortune où il y a des profondeurs naturelles de l'ordre de 30 à 40 mètres. C'est ce chenal qui sera utilisé, il y a eu des études qui montrent que les courbes permettent de ne pas draguer, les dragages sont concentrés dans la Baie, premièrement au niveau de la passe donc on doit élargir la passe, faire du déroctage à ce niveau-là, au niveau des cayes de la pointe de l'îlet Cochons, ensuite on est concerné par des matériaux meubles, un mélange de vase et de sable tout le long du chenal et également au niveau du cercle, on drague, ce sont des épaisseurs ici de l'ordre de 4 mètres qu'on a enlevé.

Ensuite il y a les ouvrages, on doit draguer le terminal, il y a ici un haut-fond où il y a en gros sur cette partie-là 2 mètres d'eau et ici 5-6 mètres d'eau, donc on a 3-4 mètres de matériaux qui sont mauvais et donc qu'on doit enlever sur tout le tour des digues et qu'on remplacera par des matériaux durs provenant d'ici et provenant du pied de quai où il y a également une formation dure.

Ensuite vous pouvez draguer au niveau du quai. L'ensemble de ces dragages, ouvrages et accès nautiques, représente 5 millions de m³ en gros, donc la majorité c'est le dragage du chenal ici, on a une surface de 115-120 hectares avec une épaisseur de 4 mètres, et localement on a des épaisseurs plus importantes liées aux ouvrages.

La volonté est de réutiliser ces matériaux du chenal, aujourd'hui ce qui est important c'est un mélange de vase et de sable, il y a eu des campagnes de prélèvements qui ont été conduites, on va compléter, on peut revaloriser ces matériaux de qualité moyenne à localement mauvaise en cœur de remblais, c'est-à-dire une fois que vous avez fait vos digues vous mettez les matériaux du chenal à l'intérieur, ça représente en gros 2 millions de m³ de matériaux. Les matériaux durs ici et là serviront pour l'assise, donc la base, la fondation de votre digue.

Ensuite le reste, donc l'excédent, il faut savoir que les matériaux sont non pollués, donc on peut les gérer en mer dans le cadre de la réglementation sur l'Eau, donc ils vont être relocalisés au niveau du Petit-Cul-de-Sac Marin, pour ça on a des sites d'immersion, aujourd'hui on a un site historique. Il y a la Baie, Jarry là, le Gosier ici, Goyave là, le site historique est ici, le site 1 en gros à 6 miles nautiques de l'entrée du port, qui a été utilisé depuis les années 90 lors d'un précédent développement pendant le dragage d'entretien. Une grande étude est en cours pour définir où on va mettre les 3 millions de m³ qui ne seront pas utilisés. L'enjeu c'est de définir la position, ici on a la côte. Le plateau insulaire caractérisé par des profondeurs de 10 à 20 mètres, là-dessus on a des coraux, des herbiers, des pêcheurs, de l'activité touristique, des plages, et les courants portent grosso modo vers là ; et donc le but est de définir un site suffisamment loin pour ne pas impacter le plateau qui est ici, on réfléchit à plusieurs sites possibles. Là vous avez des sites qui sont à 200 mètres de fond, là 300 et là 500, il y a un grand programme d'acquisition de données à la mer qui est en cours, notamment les points rouges là qui sont des stations de mesures de la qualité des eaux, ici on a rajouté une station de mesure du courant, tout ça c'est une génération de données. En fait pour définir la position de ces sites on va utiliser des modèles numériques, c'est des maquettes qui représentent le milieu, les fonds, qui permettent avec le vent, la marée et la houle d'avoir le courant. Le dragage concrètement c'est de l'extraction de matériaux, c'est aspiré dans le bateau, porté au large, le bateau s'ouvre et ça part dans le milieu, ces éléments se dispersent et il ne faut pas que ces éléments-là arrivent sur le plateau parce qu'ils vont arriver sur les coraux, abîmer les herbiers et aller sur le casier, donc pour ces éléments-là on doit choisir la bonne position et ces simulations vont reproduire les transports de la vase à la côte et donc pour cela on a besoins d'énormément de données spécifiques, c'est pour ça qu'il y a un programme actuellement de génération de données en mer, c'est des études très lourdes.

Sur cette diapo se sont des bouées mouillées au large de Goyave et de la caye Dupont et de l'épave Ismini, ces bouées ont été réalisées en Guadeloupe par une société qui s'appelle PLK Marine et on a rajouté dessus des instruments, ça, ça sert à mesurer la charge particulière dans l'eau lorsqu'elle est trouble, cela ça sert à mesurer le courant, il y a une grosse génération de données qui permettra d'alimenter le modèle et de définir correctement les paramètres pour notre site.

On a des dragages d'entretien qui sont prévus en janvier, on va faire des mesures autour du bateau pour bien comprendre comment se développe le panache, ce qui sort du bateau, notamment la vitesse de chute, concrètement à la sortie du bateau ça chute vers le bas, en parallèle c'est poussé par les courants, ça descend comme ça, donc c'est clair qu'il faut que ça descende avant d'arriver sur le plateau insulaire, c'est ça l'enjeu. Et

donc tous ces modèles nécessitent une quantité astronomique de paramètres, du coup on ne veut pas utiliser de paramètres américains, de Métropole, ou d'autres pays, l'idée c'est d'avoir des valeurs Guadeloupe. Il y a donc un grand programme d'acquisition de données en mer, il faut savoir que ce type de mesure c'est de la mesure en continu, il y a eu six semaines de mesure en continu sur 4 stations sur tous les paramètres de qualité des eaux, c'était d'ailleurs une première en Guadeloupe, on l'a mené étroitement avec les services de l'Etat, la DEAL, la direction de la Mer, on a également des interactions avec l'Ifremer, donc tout cela va permettre de fiabiliser le modèle, et ensuite on peut tester plusieurs sites, voir ce qui se passe sur le site 1, le site 2, le site 3, une autre position, ça permet de choisir objectivement le site et après ce qui est important c'est qu'une fois qu'on est suffisamment loin et que donc on n'a pas d'impact sur l'environnement ce n'est pas la peine d'aller plus loin parce que concrètement c'est le coût des travaux qui explose. Pour passer de là à là c'est de l'ordre de 10 millions d'euros, c'est des coûts faramineux parce que le bateau tout le temps où il n'aspire pas pour lui c'est du « temps perdu » ; donc il y a une position qui intègre les enjeux environnementaux et humains et après si ici c'est bon ce n'est pas la peine d'aller là sinon le coût des travaux explose. Ça c'est sur la partie définition du site, c'est un grand programme d'étude.

Sur la partie Grand-Cul-de-Sac Marin, la Baie est connectée, il y a le Petit-Cul-de-Sac Marin et au nord il y a la Rivière Salée qui permet d'aller dans le Grand-Cul-de-Sac Marin. On sait que les eaux de la Baie se renouvellent tous les 5 jours à peu près, il y a une vidange progressive dans le Grand-Cul-de-Sac Marin, et votre question va-t-on amener des éléments fins notamment en phase travaux dans le Grand-Cul-de-Sac Marin ? Là dessus on a regardé les données anciennes, elles étaient éparses ou en tout cas ne répondaient pas à notre problématique donc on a fait des mesures avec la mise en place de quatre courantomètres, c'est un engin qui mesure la direction du courant et sa vitesse. On en a mis un au niveau du plateau extérieur dans le Petit-Cul-de-Sac, un en entrée de Baie, un en entrée de Rivière Salée et un de l'autre côté. C'est aussi une question qui nous a été posée par le Parc parce qu'il gère l'autre côté, il y a le cœur de Parc etc., donc la question des courants est primordiale, on a fait des mesures en janvier et en juin et on a eu assez récemment les résultats, c'est toujours une maquette numérique, on intègre la forme des fonds, la marée, le vent, la houle, et on est capable de reproduire les courants notamment dans la Baie, et ça montre qu'on est capable de tester aussi avec projet et sans projet. Ce qui est important de retenir c'est que les courants sont très faibles aujourd'hui dans la Baie, les valeurs numériques sont de l'ordre de 0,3 mètre, donc 30 cm/seconde qui sont des valeurs très faibles. On a des valeurs un peu plus fortes au niveau de l'engainement de la Rivière Salée,

on arrive à 60 cm/seconde mais on reste sur des valeurs extrêmement faibles, on n'a pas d'hydrodynamisme fort dans la Baie, loin de là.

Aujourd'hui ces courants faibles sont également une garantie. On aurait des courants forts on pourrait avoir des craintes du transfert des éléments fins. Donc pour tout le monde ce qui va se passer durant les travaux, notamment, c'est une question assez technique, il y a une partie du dragage notamment le déroctage qui peut générer des éléments fins dans l'eau, l'aspiration des éléments meubles, l'aspiration est très forte il n'y a pas de génération d'éléments fins dans l'eau, et il y a également la création des digues, vous amenez par voie terrestre des matériaux qui sont déversés dans l'eau. Il y a des exemples ailleurs, vendredi au Lamentin il a été présenté sur un film ce que sont les écrans géotextiles, concrètement c'est une espèce de rideau, on a des rideaux derrière nous, on peut imaginer un rideau comme ça qui est maintenu en surface et qui permet de ceinturer la zone de travaux ou de protéger une zone à enjeu, on peut par exemple avoir un herbier qu'on veut protéger. Ce qui est important c'est que sur la phase de dragage à risque donc le déroctage ce sont des dragues qu'on appelle stationnaires, qui se déplacent très lentement donc on est tout à fait à même d'entourer ces dragues-là, de contenir les éléments fins, on est capables de le faire également sur les digues, donc on a une double garantie là-dessus, c'est-à-dire des courants très faibles qui fait qu'on n'a pas de craintes à avoir sur le transfert et la mise en œuvre de mesures travaux. On l'a intégré aujourd'hui dans nos réflexions, ce sera intégré dans les appels d'offres, ce sera un coût à supporter, très clairement, comme l'écran anti-turbidité n'est pas anodin, ça marche très bien, ça a été fait dans d'autres projets, par exemple le projet qui a été présenté vendredi au Lamentin, c'était un exemple au Yémen, un terminal méthanier financé par la Banque Mondiale, ils ont effectivement bien ceinturé, ce sont des techniques connues, et ce qui est important c'est que ce sont des techniques qui nécessitent des courants faibles, quand on a des courants faibles en général il faut être inférieur à 0,5 mètre/seconde, nous on est à 0,3 en max dans la Baie dans la zone de projet sur la partie sud, on pourra tout à fait développer cette technique-là, il n'y a pas de craintes à avoir aujourd'hui pour le Grand-Cul-de-Sac Marin et en plus comme l'a dit Sita tout à l'heure, dans le cadre des autorisations Loi sur l'Eau, l'Etat nous demandera, à raison, de faire également des suivis environnementaux de nos travaux qui permettront de vérifier a posteriori ces impacts-là et éventuellement d'ajuster si nécessaire.

M. Flessel :

Deux autres questions.

M. Bregmestre.

Mercredi dernier au Lamentin M. Martens je voudrais savoir sur quelle étude il a pu décréter que c'était créateur d'emplois de 200 caristes, ma convention pour le moment a 100 dockers, on a eu une réunion extraordinaire DBCE qui nous a fait comprendre qu'on nous parle de rationalisation, on ne nous parle pas d'augmenter l'effectif des dockers.

On a changé la photo, il y a un fameux triangle d'or, j'ai pu constater que les trois grands dont MSC s'est placé aux Bahamas, la Maerks au Costa Rica et la CGM s'est mise en Jamaïque. Je me demande si nous ne sommes pas déjà feederisés dans cette histoire, parce que avec le canal du Panama vous avez dit qu'il va y avoir 10 millions de containers qui vont passer, mais 90% c'est sur les Etats-Unis, dans les 10% qui restent comment ça va être partagé ? La Guadeloupe étant décalée beaucoup plus à l'est nous ne faisons pas partie de ce fameux triangle, parce que si les bateaux sont détournés sur nous, maintenant c'est une question de temps, les armateurs ne tiennent pas à perdre du temps, un détour sur la Guadeloupe c'est deux jours de perdus. Selon mon opinion nous sommes déjà feederisés dans l'histoire.

M. Flessel :

Je rappelle que ceux qui veulent poser des questions écrites peuvent encore le faire, nous allons vers la fin de la séance.

Priam Judith.

J'aurais voulu savoir comment vous avez déjà pu établir les variantes du projet sans avoir les éléments de courantologie.

Mme Saint Charles :

Sur les ratios sur les emplois portuaires, je n'ai pas souvenir précisément mais vous avez dû l'entendre dans ce qu'a dit M. Martens, nous on parle d'emplois portuaires 200 emplois portuaires et pas précisément des caristes. Les ratios qui sont donnés sont 2 000 EVP pour un emploi, mais après on parle d'emploi portuaire et dedans il y a la main d'œuvre dockers et les emplois dits directs, le lamanage, le pilotage, le remorquage, tout ce qui est auxiliaires de navire etc., donc c'était plus global que ça.

Sur MSC, Maerks, CMA, j'espère qu'on n'est pas déjà feederisés. Il y a de l'activité dans la Caraïbe et aujourd'hui ces armateurs sont déjà positionnés pour les 4 millions d'EVP actuels.

Sur les Etats-Unis ce n'est pas totalement les 80%. Le trafic que l'on vise part plus sur l'Amérique latine, nous ne nous sommes justement pas mis en concurrence de ces plateformes portuaires parce qu'en termes de capacités nous ne pourrions absolument pas suivre ; par contre tout ce qui va sur l'Amérique latine, Brésil, Surinam etc., oui, on est bien placés de ce côté-là pour cette zone-là et c'est ça notre objectif principal.

M. Bataille :

On va mettre la slide avec les trois variantes.

Ça c'est la solution de base, là vous avez le terminal actuel, il y a une légère ouverture, on n'est pas sur une darse en U, vous avez une légère ouverture... En fait la différence fondamentale entre les variantes c'est l'ouverture tout d'abord et ensuite les extensions possibles après. Parce qu'aujourd'hui on réfléchit sur une phase 1 avec 350 mètres de quais mais peut-être que dans quinze, vingt, trente ans, ceux qui viendront après nous auront envie de faire un nouveau projet et de l'étendre, et aujourd'hui cette ouverture va « figer » les extensions possibles, c'est-à-dire que quand vous ouvrez comme ça vous pouvez faire 700 mètres de quai en continu, après vous butez contre le chenal d'accès.

La réflexion a été de dire qu'il y a d'autres variantes possibles. Si j'ouvre là je maximise à ce niveau-là l'extension possible sur un linéaire continu, on peut arriver jusqu'à 900 mètres de quai, on gagne 200 mètres. Par contre je m'éloigne du haut-fond qui est ici et je me rapproche des enjeux environnementaux au sud.

Ensuite sur une variante à ce niveau-là, la deuxième, là on est sur une darse en U très resserrée donc on est au maximum sur le banc, par contre on a des possibilités d'extension qui sont plus réduites, celle-là en fait est un équilibre entre une variante fermée et une variante très ouverte, au début c'est plus la réflexion en terme d'extension future parce qu'on est obligé de penser à ça, qui a amené à cette réflexion. C'est là aussi l'intérêt de permettre une extension importante, 700 mètres, mais d'être aussi sur le haut-fond parce que ce qui est très important sur un projet portuaire c'est plus les fonds sont hauts moins vous avez à remblayer, si vous avez 10 mètres d'eau et comme il faut arriver 3 mètres au-dessus du niveau de l'eau vous avez 13 mètres à remblayer, 10 mètres + les 3 mètres, aujourd'hui sur le Banc Provençal vous avez des zones où il y a 2 mètres, on n'a que 5 mètres à remblayer. Donc aujourd'hui les courants ont été étudiés sur cette variante-là. Les effets du projet sur les courants sont extrêmement faibles. Les seuls effets qui ont été mis en évidence par les modélisations c'est au niveau de la presqu'île à Monroux, c'est le quartier de Bas-du-Fort, c'est l'avancée qui ferme la Marina, donc là on a des avancées de courant de quelques centimètres/seconde, c'est imperceptible ; donc c'est clair qu'aujourd'hui on a une hydrologie extrêmement faible dans la Baie, de base, ce qu'on montré les mesures, ces mesures sont disponibles, elles ont été utilisées pour caler le modèle, on est sur une hydrologie faible, on n'a pas d'effets avec cette variante-là.

Sur les autres variantes ça reste à étudier précisément, mais on n'a pas aujourd'hui d'effets, ça doit être confirmé mais on devrait rester dans les mêmes gammes de variations. Ce qui est important aujourd'hui c'est que

de toute façon quelle que soit la forme finale qui serait retenue pour l'étude d'impact, il y aura de nouvelles simulations numériques qui seront faites et on peut les faire très rapidement. Ce sont des études qui coûtent extrêmement cher, ce qui est important c'est d'avoir les données terrain pour que le modèle soit fiable et nous raconte clairement ce qui se passe dans la Baie ici. Si vous n'avez pas les données d'ici le modèle raconte n'importe quoi, et donc si vous avez les données de la Baie vous êtes capable de le régler -un peu comme vous réglez une voiture en serrant les boulons- pour qu'il nous explique clairement comment ça fonctionne dans la Baie, donc on sera tout à fait à même de refaire des simulations pour affiner, aujourd'hui l'hydrologie n'est pas modifiée et est extrêmement faible donc en tant que technicien il n'y a pas de craintes à avoir là-dessus pour moi.

M. Flessel :

D'autres questions.

M. Bregmestre.

On a fait allusion à la Martinique ce soir, M. Carmes dit qu'ils veulent relancer le projet mais le Martiniquais ne va pas dormir dans l'histoire, le Martiniquais devant l'adversité il ne dort pas, alors si demain on a du retard les Martiniquais nous sautent dessus, là on sera morts carrément. Je ne suis pas contre le projet, je n'ai jamais dit que j'étais contre mais il n'y a pas mal de trucs en suspens, est-ce que nous sommes dans le virtuel dans tout ça ?

M. Flessel :

M. Bregmestre, faut-il entendre dans vos propos que les Guadeloupéens, eux ils dorment ?

M. Bregmestre.

Monsieur Carmes a dit qu'ils voulaient relancer le dossier, entretemps ce n'est pas du jour au lendemain, depuis 2009 ils sont dessus donc en voulant relancer à nouveau ce dossier-là ils ne vont pas nous attendre.

M. Gordien Jean-Claude.

J'ajoute surtout qu'actuellement on essaie de garder le transbordement sur le port de Pointe-à-Pitre et ce n'est pas facile. On ne va pas se cacher, on est du Port, on travaille à l'intérieur, on est des dockers, donc on s'organise, c'est pas facile. Il faut adapter notre projet si on ne peut pas le faire grandioisement, mais il faut faire quelque chose sans quoi on en souffrira totalement, qu'on soit amis de la Caraïbe ou pas. Si on a quelque chose de positif chez soi c'est bien pour nous, mais si on ne fait rien du tout, et c'est pour ça qu'on a lancé un appel aux politiques pour qu'ils puissent s'investir totalement dans tous les projets qui sont porteurs d'emplois en Guadeloupe parce que c'est important pour nous, en

Martinique ils le font, nous on se déplace, on va souvent visiter d'autres ports mais les politiques ailleurs s'investissent dans ce que fait leur pays, et ça c'est important pour nous.

M. Carmes :

On ne s'endort pas, il y a eu surtout une période de communication qui a été importante, la Martinique s'est rendu compte qu'on lançait un débat public et à partir de là ils ont vu qu'on allait communiquer, discuter, et que notre projet avançait.

Je crois qu'au niveau de la Martinique il y a eu beaucoup d'effets d'annonces, un collègue me disait l'autre jour en Martinique ils ont leur autorisation de commencer les travaux, non, ils ont eu l'autorisation au niveau du DPC, le dossier de prise en considération préalable, que nous avons eu en 2009, donc aujourd'hui on a deux ans d'avance sur la procédure.

Et il faut savoir que la Martinique va devenir un établissement public, ça va transformer un établissement d'intérêt national géré par la Chambre de Commerce qui va passer établissement public c'est une véritable révolution. Lorsqu'une Chambre de Commerce perd un établissement comme un établissement portuaire qui est vecteur de développement économique évidemment c'est une véritable révolution, vous devez mélanger tout d'un coup des secteurs qui viennent de la DDE, des gens des services maritimes, des halles, avec des effectifs de la Chambre de Commerce, j'ai connu ça sur d'autres ports c'est une révolution. Et mener de front un projet de développement aussi important que créer un terminal de transbordement, avoir une restructuration interne et passer sur des nouvelles règles et s'adapter aux règles qui sont celles des établissements publics et notamment proposer des projets rentables sur lequel le port s'est toujours positionné. Demain la Martinique va devoir proposer un projet rentable et ne pourra pas se dire on met le taux de rentabilité de côté, on ne regarde que l'aspect économique, non, Bercy leur demandera les mêmes règles demain : votre projet n'est pas rentable, vous revenez lorsqu'il sera rentable, donc ils vont reperdre du temps par rapport à ça, je vous rassure, aujourd'hui on a deux ans d'avance par rapport à la Martinique au niveau des procédures.

M. Flessel :

Je voudrais donner un petit élément de réponse à monsieur concernant les politiques. Les politiques nous a-t-on dit et M. Mirre était là je crois pour le confirmer, sont globalement d'accord avec le projet du Port, on a fait des courriers mais tous les maires, tous les élus de Guadeloupe n'ont pas répondu, mais disons qu'il y a une volonté politique en faveur du projet d'après ce que nous avons entendu.

Deux autres questions.

Françoise Balzingue.

Par rapport au nombre de conteneurs qui vont entrer dans la Baie, est-ce qu'il y aura des nuisances de bruit pour les gens qui habitent à Gosier par exemple, la Marina, toute la Baie de Pointe-à-Pitre, est-ce qu'il ne seront pas gênés par le passage des nombreux conteneurs, et combien verront-nous passer de conteneurs et de bateaux, est-ce que ça va être comme une autoroute dans la Baie de Pointe-à-Pitre ?

Jude Jacobin :

Pour aller dans le prolongement de la question des dockers qui disaient qu'effectivement il ne fallait pas qu'on dorme, et vous avez plus ou moins dit que les politiques étaient très vigilants sur la chose. Mais les politiques nous savons qui ils sont, ce sont des feux-follets parce que hier soir j'ai vu M. Lurel qui passait sur une chaîne de télévision en Martinique, à la question comment l'Etat allait favoriser la Guadeloupe pour le port, pour ménager la chèvre et le chou, il a répondu je suis pour un port à peu près équivalent en Martinique, sans vouloir dire que la Guadeloupe avait de l'avance sur la Martinique pour la ménager ; donc les politiques on sait comment ils sont, et j'espère que nous pouvons quand même compter sur eux.

M. Flessel :

Je n'ai pas dit qu'ils étaient très vigilants, j'ai dit qu'ils étaient globalement favorables au projet.

Une autre question.

M. Bregmestre :

Apparemment il va falloir qu'on attaque la caye de l'entrée du chenal, avec le réchauffement de la planète, le réchauffement de l'eau et tout, on entend parler d'endroits où avec le dérèglement il y a des coraux qui meurent naturellement. Nous sommes sceptiques, vous allez les casser pour les transporter à côté des îlets, dans les parages, est-ce que c'est sûr que ces coraux vont repartir naturellement ? Ce sont des suppositions mais avec la réalité que l'on entend depuis quelques années, la fonte des glaces, le réchauffement de la mer, on voit que les baleines sont détournées, tout est dérégées que ce soit la chaîne terrestre ou maritime.

Mme Narayanan :

Pour donner un chiffre, aujourd'hui on a 22 escales de navires par semaine. Dans le cadre du projet on va passer à 30 escales par semaine, ça fait un navire de plus par jour. En termes de bruit il faut savoir que c'est une rubrique dédiée de l'étude d'impact, on a quand même conduit un état

initial, un diagnostic des niveaux de bruits enregistrés tout autour de la zone de projet, donc on est allé dans Jarry, sur Pointe-à-Pitre, jusqu'à l'université, pour définir un état de référence. Cet état de référence va nous permettre de fixer quels sont les taux qu'on ne pourra pas dépasser tant en période de chantier pendant les travaux qu'en période d'exploitation. Le terminal à conteneurs n'est pas l'un des terminaux les plus bruyants, ça va rester limité. Mais aujourd'hui on a les chiffres d'état de référence et donc on sait comment fixer les choses tant au niveau de l'exploitation que du chantier. Il faut savoir aussi que les entreprises qui vont travailler sur le site devront se conformer aux réglementations existantes en termes de bruit, relatives aux bruits de chantier, aux bruits de voisinage et aux bruits d'exposition au poste de travail.

M. Carmes :

Sans entrer sur l'aspect politique, il est vrai que le Port depuis le départ sur un tel projet est dans une stratégie de rester pragmatique, c'est-à-dire qu'on avance sur les différentes évolutions au niveau des études et des obligations réglementaires, et on avance toujours en temps masqué, on a toujours pris le risque de continuer les études même si effectivement aujourd'hui nous sommes en débat public on continue les études. Lorsqu'on déposera l'étude d'impact, au même moment on déposera les marchés publics pour les travaux. On verra ensuite si on aura l'autorisation par rapport à l'étude d'impact ou si on devra faire un report, mais on prend systématiquement le risque d'avancer en temps masqué pour pouvoir gagner du temps par rapport aux procédures sans rentrer dans les considérations politiques. On a évidemment un soutien politique, c'est extrêmement important, il va y avoir des élections prochainement mais il n'est cependant en aucun cas dans l'objectif du Port de se prononcer ni de s'engager sur cet aspect-là. Le Port va rester dans son chemin, avancer le plus rapidement possible, je suis tout à fait d'accord sur la notion de temps, je rejoins les dockers sur ce sujet, depuis le départ on a dit il faut être prêt très rapidement, évidemment par rapport aux concurrents, mais aussi par rapport au Canal de Panama puisque au niveau de l'ouverture du 3^{ème} jeu d'écluses ils sont dans les temps, fin 2014-2015, et on a toujours dit que proposer un terminal au niveau de l'exploitation deux ans après l'ouverture du 3^{ème} jeu d'écluses, parce qu'on estime qu'il va y avoir une petite période d'adaptation par rapport à ça, car il est clair que si on sort quatre ans après les chances seront encore plus minimes de trouver un opérateur, donc c'est vrai que dans ces réunions qu'on a eues entre 2009 et 2011 le Port était parfois accusé d'avancer vite, on nous reprochait de vouloir passer des étapes et cacher des choses, on disait non, ce n'est pas nous qui imposons le rythme mais malheureusement c'est l'extérieur qui impose le rythme et il faut avancer très très vite, il n'y a pas que le Canal de Panama mais il y a

aussi tout l'aspect concurrentiel des autres sites, il faut faire très vite sur ce sujet.

Mme Narayanan :

La partie de coraux concernée est la partie sous-marine de l'îlet Cochons qui était partiellement couverte de corail, aujourd'hui c'est vrai que les récifs coralliens en Guadeloupe sont soumis à un certain nombre de pressions, il y a effectivement le réchauffement climatique mais il y a surtout le problème de l'assainissement en Guadeloupe, les éléments organiques dans l'eau conduisent à un certain nombre de blanchiment des coraux.

Les mesures compensatoires que l'on envisage c'est des renseignements que l'on a pris depuis un an et demi, deux ans. On regarde ce qui se fait ailleurs, et de toute façon les mesures qui sont choisies le seront en concertation avec les associations qui sont spécialistes des coraux et des scientifiques notamment de l'université, qui sauront nous dire si les coraux que l'on envisage de déplacer sont en suffisamment bon état. Ils pourront nous conseiller pour le site de déplacement, mais peut-être aussi qu'ils vont nous dire que ce n'est peut-être pas la solution la plus adaptée, peut-être qu'ils préféreront du bouturage ou des replantations qui seront plus efficaces ; parce que le but pour nous n'est pas de déplacer a priori mais de trouver la solution ou les solutions les plus efficaces pour que globalement lorsqu'on fera le bilan dans trois-quatre années la couverture corallienne soit améliorée.

M. Flessel :

Je voudrais vous préciser que nous arrivons au terme de la réunion, s'il y a une personne qui n'a pas encore posé de question et qui aimerait s'exprimer, c'est le moment de le faire.

Pourquoi on pose un certain nombre de question, M. Bregmestre Jean et moi-même Jean-Claude Gordien, nous sommes deux représentants syndicaux dans le Port, donc depuis un certain nombre d'années nous avons pris en charge un certain nombre de choses et brisé le système de grèves intempestives. Donc nous, nous travaillons dans la productivité, dans le dialogue social, ce projet est intéressant pour nous, on ne veut pas être les dindons de la farce, il ne faut pas que les gens nous mènent en bateau parce qu'il y aura du grabuge. Nous sommes conscients qu'il faut faire des efforts, tout le monde fera des efforts. Nous sommes conscients que sur le Port concernant les convictions d'équipes, concernant un certain nombre de choses, il faudra faire des efforts, mais nous sommes conscients aussi que lorsque nous sommes dans l'entreprise il y a un autre dialogue, sur le terrain il y a un autre dialogue. Sur ce dialogue-là de ce soir nous allons faire un rapport à nos mandants demain, leur expliquant

vraiment ce qu'il en est, mais lorsqu'on discute avec un certain nombre de personnes à l'intérieur les gens expliquent différemment les choses, c'est pour cela qu'on pose des questions bien précises et bien claires, pour que l'on puisse après, expliquer.

M. Flessel :

Donc ce n'est pas une question, c'est une précision.

M. Jean-Claude Gordien :

Pour la Guadeloupe il faut que le projet se fasse. On fait partie de la CMA-CGM aussi, dans le GE AREMA nous sommes là mais on dit à nos patrons attention, parce que nous si on fait des efforts et que arrivé au bout vous nous mettez dans le précipice il faut bien comprendre que le Port va s'arrêter et peut-être que la population de la Guadeloupe va se poser la question pourquoi, donc simplement on est clairs.

M. Flessel :

La dernière question.

Dolorès Belair de Morne à l'Eau :

C'est un très bon projet quand j'entends, et sur le papier comme ça, mais on n'a pas encore vu la réalité ; la réalité est toujours différente en Guadeloupe de ce qu'on nous dit souvent, ce sont les terres, la mangrove, la mer de la Guadeloupe, qui seront pris pour faire des choses, c'est très bien, combien de Guadeloupéens pourront obtenir un poste ? Est-ce que tous ces bateaux qui viendront chez nous repartiront après avec beaucoup de bananes, d'ananas de chez nous ? Il ne faudrait pas que ça vienne d'un seul sens mais dans les deux sens, donc je suis contente pour nos agriculteurs qui vont planter plus de bananes, plus d'ananas, il y aura beaucoup plus de main-d'œuvre donc ça donnera un plus pour la Guadeloupe je l'espère car entre la réalité et ce qu'on dit il y a toujours une grande différence.

M. Flessel :

Nous arrivons au terme de cette réunion, vous aurez compris je l'espère que cette campagne de débat public revêt une importance pour nous Commission, et que la réunion de ce soir qui a rassemblé environ 45 participants, va constituer un moment de cet évènement.

Au terme des quatre mois de débat public et dans un délai de deux mois, notre Commission aura la mission de rédiger un compte rendu, dans lequel il y aura tout ce que vous aurez dit, vous à Morne à l'Eau, et les autres citoyens de Guadeloupe. Ce compte rendu qui sera publié sera adressé par notre président à la CNDP, la CNDP aura la mission de transmettre un bilan qui sera produit à partir du compte rendu au maître d'ouvrage. Ce

bilan retracera tout ce que vous aurez posé comme problèmes, toutes les suggestions, les propositions qui seront faites. A partir de ce bilan le Port Autonome va prendre une décision, c'est peut-être ce qui vous intéresse le plus, quelle peut être la décision du Port Autonome ?

Le Port Autonome peut continuer le projet tel qu'il est présenté.

La deuxième possibilité c'est de modifier le projet qui a été présenté en fonction des observations, des suggestions et des inquiétudes.

La troisième possibilité, qui reste encore réaliste, c'est que le Port Autonome renonce au projet.

Il y a eu une inquiétude là-dessus ce soir et je crois que c'est le docker qui l'a précisé, qui voudrait absolument que le projet soit réalisé, mais c'est possible que le projet ne soit pas réalisé.

Je ne vais pas insister davantage, ça aurait été intéressant de savoir comment vous, vous réagissez devant cette hypothèse-là, mais peut-être que nous y reviendrons.

Je déclare le débat clos, je vous remercie et je vous souhaite de passer une bonne fin de soirée.