

Projet d'extension du Port de la Guadeloupe
Réunion publique du vendredi 13 janvier 2012
Bouillante

I/ Introduction :

Mme BLONBOU Marie-Laure:

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

Notre rencontre ce soir va se dérouler en trois phases :

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

Le débat public et son organisation juridique :

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

Le code de l'environnement, par la loi Barnier du 2 février 1995, complétée par la loi du 27 février 2002, impose que tous les projets d'équipement présentant de forts enjeux socioéconomiques ou ayant des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire, soient soumis à débat public. Ils entraînent dès lors la saisine de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) qui est une Autorité Administrative Indépendante (AAI).

C'est ainsi que le 23 mars 2011, la Commission Nationale du Débat Public est saisie du Projet d'extension du Port de la Guadeloupe par le Port Autonome de la Guadeloupe.

Le 6 avril 2011 cette CNDP décide que ce projet fera l'objet d'un débat public qui sera organisé et animé par une Commission Particulière du

Débat Public (CPDP) indépendante du maître d'ouvrage.

II/ Présentation des membres de la CPDP

Le 4 mai 2011 elle nomme le Président de la CPDP Monsieur Degras Jean-Claude à ma gauche, et le 8 juin 2011 elle désigne les 4 membres de la CPDP : M. Flessel Moïse en bout de table, M. Portecop Jacques à côté de moi, Mme Lubino-Bissainte Myriam qui s'excuse, elle ne peut être présente avec nous ce soir, et moi même Mme Blonbou Marie-Laure.

Enfin, le 7 septembre 2011 la Commission Nationale du Débat Public valide le dossier de présentation du projet du maître d'ouvrage, le calendrier des réunions publiques et les modalités d'organisation du débat proposés par la Commission Particulière du Débat Public.

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

Merci Mme la Présidente, bonsoir à tous.

III/ Présentation des membres du Port Autonome

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

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

Mme BLONBOU Marie-Laure :

IV/ Modalités et conditions juridiques du débat public

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

17 séances ont été d'ordre général et 3 autres séances ont eu exclusivement pour thème l'environnement et l'économie. Une brochure précisant le calendrier des séances vous a été remise à l'entrée.

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

- L'équivalence : la CPDP doit permettre à toute personne qui le souhaite de pouvoir s'exprimer à l'oral comme à l'écrit tout en respectant les autres. Pour les questions écrites vous aurez au cours du débat deux hôtessees qui vont circuler et vous remettre un document que vous pourrez remplir et sur lequel vous pourrez poser vos questions.

Pour les questions orales, le débat étant enregistré, chaque intervenant devra tout d'abord décliner son identité et aura 3 minutes pour poser sa ou

ses questions, nous prendrons ces interventions par groupe de deux pour permettre au maître d'ouvrage de répondre dans la plus grande clarté.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- les objectifs du projet,
- ses caractéristiques,
- l'opportunité du projet,
- et il soulignera ses impacts économiques, sociaux et environnementaux.

V/ Présentation du film :

M. CARMES Olivier :

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

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

Donc on va commencer par le film.

VI/ Présentation du Powerpoint

M. PIERROT Olivier :

Donc la présentation va se dérouler en cinq points : la présentation du Port Autonome, nous aborderons ensuite les mutations maritimes et portuaires, pour aborder le projet à proprement parler, donc d'un point de vue technique, d'un point de vue environnemental et aussi d'un point de vue socio-économique.

Mme BLONBOU Marie-Laure:

Merci beaucoup M. Pierrot

VII/ Modalités

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

Après le 31 janvier 2012, et dans un délai de deux mois, le Président de la CPDP, Monsieur Degras Jean-Claude, élaborera un compte rendu et le Président de la CNDP en dressera un bilan. Ces deux documents seront rendus publics et communiqués au Port Autonome de la Guadeloupe.

Dans les trois mois suivant cet envoi, le Port Autonome de la Guadeloupe se prononcera sur le principe et les conditions de la poursuite ou non de son projet.

VIII/ Début du débat

Je vais maintenant passer la parole au public, mais avant tout peut être que M. le Maire souhaiterait faire une intervention.

M. le Maire de Bouillante

Bonsoir à tous. Evidemment j'ai beaucoup de questions, s'il s'agit d'aménagement du territoire, s'il s'agit de développement économique. Je suis d'autant plus intéressé que je suis Maire d'un territoire complètement délaissé, qui n'a pas connu de plan de développement économique, alors qu'il y a des possibilités d'extension autant que vous l'avez dit ici, ouverture sur la Caraïbe, etc. En ce qui concerne les yachts on bloque tout sur Pointe à Pitre alors que ces bateaux de plaisance passe par là, descendent, et tel que je vois les choses, je ne suis pas technicien mais j'ai l'impression que justement à ce niveau il y a déjà saturation, en ce qui concerne la grande et la moyenne plaisance. En termes d'aménagement de territoire je ne sais pas si c'est toujours intéressant.

Je ne sais pas par quoi commencer, j'en ai tellement de questions, mais je vais y aller. Quand nous parlons de développement et d'aménagement aujourd'hui on parle de l'homme au milieu, au centre des débats, au centre c'est à dire que c'est lui qui va agir, devenir acteur. Qu'est ce qu'il devient, comment on a pris en compte le progrès humain dans un projet de développement et d'aménagement ? Parce que si c'est pour faire comme on fait maintenant, on n'est pas en situation de progrès humain. Ce n'est pas l'homme qui doit être au service de l'économie, c'est l'inverse. Le monde est en train de changer, donc je ne sais pas sur quoi vous vous êtes basés aujourd'hui. Si c'est sur l'existence, c'est à dire ce qu'on fait aujourd'hui d'une manière générale il me semble que ça va poser un problème dans le futur. Deuxièmement c'est que, je dois dire que je ne suis pas opposé au projet mais en tant qu'homme averti qui réfléchît sur le développement économique de son pays, qui ne veut pas qu'on refasse ce qu'on fait à présent et qui est bout de course, il faut se placer dans une perspective de développer autrement. Si on continue de faire que sur le plan économique, politique, et en plus la réforme territoriale qui va créer un problème politique sérieux de démocratie autour de Pointe à Pitre, Aymes et Baie-Mahault, nous aurons des problèmes. En effet, les gens vont venir autour de Jarry, alors il va se créer ce qu'on ne veut pas voir, c'est à dire qu'il va y avoir des gens de plus en plus pauvres qui vont venir autour de Pointe à Pitre. Le projet de développement du Port Autonome ne peut se concevoir sans en même temps un projet de développement global. Autrement on va créer de la misère, de la pauvreté, de la délinquance, et il n'y aura pas assez de place dans les prisons. Et je ne suis pas sur qu'en termes d'aménagement il faut concevoir tout autour de Pointe à Pitre. Je vais vous dire plus, pour que vous puissiez bien comprendre comment je me positionne, je suis ici à Bouillante dans une commune enclavée, imaginez les catastrophes majeures. Qu'est ce qui va se passer ? On va dire qu'on s'occupe de Pointe à Pitre pour x raisons, et nous nous serons oubliés. Ca veut dire qu'on renvoie à une conception du développement qui tient compte du territoire et qui va modifier le comportement des hommes et des femmes du pays. Je ne l'ai pas entendu. Socio-économique ça ne dit rien. En ce qui concerne l'écologie, ce

n'est pas une question seulement d'environnement, si vous comprenez à travers ce que vous faites qu'il va y avoir des bouleversements liés à l'écologie et que vous allez procéder ensuite à des remplacements ce n'est pas la même chose, c'est que vous avez déjà modifié le système écologique et que vous allez essayer de le reconstituer sur combien de temps. Et entre temps qu'est ce qu'on fait ? En attendant qu'on rétablisse l'équilibre écologique. Je ne suis pas sûr que vous y arriviez. Mais c'est pareil, aujourd'hui on ne peut concevoir le développement de territoires sans tenir compte de l'aspect écologique qu'il fonde un port. Et je ne l'ai pas entendu dans l'exposition, on a parlé d'environnement mais ça demande plus de précision.

Ensuite qu'est ce que nous allons, nous, vendre ? Les bateaux passent c'est bien Alors on vend des avions, des ailes, des pièces, mais ce n'est pas nous qui vendons. Donc il faut bien faire la différence entre les intérêts qu'il y a pour la France et l'intérêt qu'il y a pour nous qui avons envie de nous développer et d'être de moins en moins dépendants. Alors c'est vrai qu'il y a le développement local, pharmaceutique, etc. mais ce ne sont pas des produits lourds, ça peut passer par avion. Ce que je veux dire c'est que le fret peut fonctionner. Dans l'économie, dans la production, qu'est ce qui va passer par les containers et qu'est ce qui reste ?

Ensuite, vous n'avez pas insisté sur le tsunami, ça va très vite et il n'y a pas de barrières pour l'empêcher. Donc là vous parlez de séismes, il y a quand même la Soufrière en 1843, même si on me dit qu'aujourd'hui c'est plus solide, vous allez faire de l'assainissement. Quelle est la garantie pour construire le port et dire que ça va résister ? Par ailleurs, j'aurai bien aimé savoir ce que vous envisagez, par exemple sur Basse-Terre ? Ici j'envisage un port de plaisance pour retenir les yacht notamment. Est ce que vous estimez que vous aurez assez d'espace ? Puisque si la croisière, la plaisance, avance, comment vous allez faire pour tout bloquer sur Pointe à Pitre et quel intérêt ? Aujourd'hui nous avons non seulement besoin de développement économique mais nous avons besoin d'organisation sociale, un aménagement social. C'est à dire ce qu'on est train de faire sur les Abymes, on est train de tout envoyer sur les Abymes, par exemple La Poste, les pompiers, etc. Ce n'est toujours pas un développement qui va vraiment servir à la Guadeloupe. Si on ne tient pas compte de tout l'aménagement global d'un pays, ça peut entraîner justement du sous développement ou du mal développement, même si c'est intéressant d'avoir un port en expansion. Sur le plan de la stratégie par rapport à un pays en développement comme le Brésil, qu'est ce qui nous dit que le Brésil ou le Venezuela, qui sont en plus en train de s'organiser, vont nécessairement passer par la Guadeloupe ? Je ne dis pas que ce n'est pas possible, je dis « justifiez nous, expliquez nous que nous sommes sûrs que c'est par là que tout va se passer ». Et si c'est par là que tout va se passer ça entraîne une surveillance, une concurrence, je dirai même une guerre possible. Parce que s'il y a un seul chemin pour les pays émergents, etc. on va se retrouver peut être comme l'Iran

qui dit « Bon, vous passez par là, ben moi je commence à préparer mes armes » pour avoir une incidence, on voit bien ce qui se passe ailleurs. Si vous dites que c'est la seule voie possible, il y a un enjeu militaire. Ça peut provoquer une guerre demain. On fait quoi ? Quelle est notre position, quelle est la solution de rechange que nous avons ? De plus, compte tenu de la crise actuelle qui s'amplifie autant vous dire que ce n'est pas gagné d'avance. Rien n'est gagné d'avance parce que personne ne sait où on va ; avec les pays émergents qui s'organisent et se disent que c'en est assez d'avoir les Etats-Unis dans la Caraïbe, et les américains en réclament une partie, je ne vous apprends rien. Ce que je veux dire c'est que sur le plan diplomatique avec la volonté d'exclure les Etats-Unis de la Grande Caraïbe, que nous sommes en train de construire, quand on construit le port aujourd'hui quelles garanties avons nous pour dire nous sommes sûrs que les choses vont se passer par là ?

Ma dernière question : est-ce qu'aujourd'hui il faut plusieurs institutions qui gèrent la question des ports ? Parce que dans le cadre de l'intercommunalité on a autre chose qui se dessine. Parce que dans la réforme on parle de compétences en matière de développement et de port, ça peut remettre en question votre stratégie. Alors comment vous positionnez vous ? Par exemple, nous à Bouillante qui voulons absolument avoir un port pour nous désenclaver, est ce que le Port Autonome demande à avoir compétence sur toute la Guadeloupe pour avoir une certaine cohérence des politiques, ou est ce qu'on essaye chacun de saucissonner, puis créer des divisions où finalement on remet en question le projet inconsciemment parce qu'on est sur des divisions de territoire, je m'excuse d'avoir été si long mais je suis très sensible à ces questions de développement économique et d'aménagement du territoire.

M. CARMES Olivier

Merci monsieur le Maire. Effectivement il y a un bon nombre de questions et je pense qu'il va y avoir des réponses de chacun des membres puisque tous les aspects ont été un peu abordés.

Le premier élément sur l'aménagement du territoire et le projet du port, alors il est vrai qu'aujourd'hui l'intervention du Port se résume au niveau de sa circonscription portuaire. Ce projet a été intégré dans les nombreuses discussions, notamment le schéma d'aménagement régional sur lequel dès le départ le projet a été intégré. Alors, il est vrai que le Port a un domaine d'intervention assez large mais aujourd'hui on essaie surtout de travailler sur notre partie qui nous concerne. Pour ce qui est de l'intervention humaine, etc. nous sommes assez pragmatiques, le Port se doit d'adapter ses infrastructures par rapport à l'évolution de la flotte mondiale, et vous l'avez vu lors de la présentation c'est assez impressionnant parce qu'il y a encore quelque décennies on était sur des navires qui avaient des capacités de 500 containers, aujourd'hui on reçoit des navires qui ont une capacité de 2 250 EVP. On a des infrastructures qui sont complètement adaptées pour

recevoir ce type de navires mais dès qu'on va dépasser cette capacité. Malheureusement à l'époque où le terminal de Jarry avait été construit il n'y avait peut être pas eu cette anticipation, mais ce n'est pas toujours évident parce qu'on a 35-50 ans d'anticipation. Et aujourd'hui vous avez effectivement 70% de la flotte mondiale dont les capacités sont supérieures à 3 000 EVP, donc ça veut dire qu'aujourd'hui vous avez 70% de la flotte mondiale qui ne peut pas escaler sur la Guadeloupe. Alors, l'objectif d'un port comme le notre c'est d'adapter nos infrastructures pour coller à l'évolution de la flotte mondiale et de l'économie qui tourne autour de nous. Après c'est vrai qu'intégrer le projet d'aménagement par rapport à un schéma global de la Guadeloupe, je le dis aujourd'hui on l'a fait à travers le Schéma d'Aménagement Régional. Il est vrai que de toute façon tous les politiques, toutes les institutions sont au courant d'un tel projet. On a encore un petit peu de temps par rapport à sa mise en place puisque s'il se met en place dans les délais déjà assez ambitieux à partir du moment où on passe positivement ce débat public, il ressort qu'on parle d'une mise en exploitation mi 2016, début 2017. Ce qui laisse encore un petit de peu de temps, 2017 ca semble loin mais c'est demain, pour intégrer ce projet dans le développement global de la Guadeloupe.

Mme NARAYAN Sita

Les mesures de compensation dont on a parlé ce sont vraiment les dernières. Il ne faut pas oublier qu'on a essayé d'éviter au maximum les impacts et on va prendre des mesures pour réduire les incidences pendant la phase chantier notamment. Les mesures compensatoires ne sont pas forcément appliquées après le projet, la mise en service est programmée pour 2016, mais rien ne nous empêche, et d'ailleurs on a déjà commencé notamment avec le projet pilote de récifs artificiels, à travailler à ces mesures compensatoires. Elles seront peut être disponibles avant la mise en œuvre effective du projet. En termes de temps pour leur application la loi Grenelle 2, qui va être appliquée, va nous obliger à avoir un suivi de ces mesures. Les modalités et le temps de suivi nous seront imposés à l'issue de l'étude d'impact par les services de l'Etat.

Je voulais juste rajouter quelque chose pour le tsunami : c'est vrai qu'on n'en a pas fait le détail dans le power point, par contre c'est une problématique qui concerne la Guadeloupe dans son ensemble, ce n'est pas une question spécifique par site, c'est un risque global. Aujourd'hui on a commencé à travailler dessus avec l'UAG, le laboratoire de modélisation des risques maritimes, par contre ce qu'il y a c'est qu'il nous manque un certain nombre de données en Guadeloupe, notamment les données de bathymétrie, de connaissance des fonds sous-marins et surtout autour des côtes, ce qu'on appelle les petits fonds. Ces données sont en cours d'acquisition par les services de l'Etat, c'est un programme qui s'appelle

Litto 3D, et on attend ces résultats pour 2012 avant de pouvoir commencer des modélisations très précises, sans elles on ne peut malheureusement pas avancer plus que ça.

M. Tristan BATAILLE

Il y avait aussi une question sur les séismes, donc je vais dire quelques mots là-dessus : ça a été pris en compte dans la conception des ouvrages. Effectivement le coût des ouvrages qui vous a été annoncé aujourd'hui c'est un calcul qu'on appelle techniquement « avant projet », donc ça a été intégré, notamment pour le quai, les digues. Il faut savoir qu'aujourd'hui pour le quai on s'est mis au niveau maximum de la réglementation française et européenne. Il faut savoir que la Guadeloupe et également la Martinique sont au niveau maximal de la réglementation française sur les efforts sismique, c'est à dire par exemple qu'on est au même niveau que la Californie et le Japon, au niveau des exigences pour nos ouvrages. Quand vous vous mettez au max, normalement c'est pour les hôpitaux, les ouvrages de gestion de crise, ça peut être une caserne de pompiers, un centre opérationnel. Donc ce quai sera de ce niveau là, le premier aux Antilles françaises, et ce sera une garantie d'avoir un ouvrage de gestion de crise, parce que c'est vrai que si jamais il y a un peu de bouleversements dans le terre-plein ça peut se réparer facilement, par contre un quai qui vaut plus de 70 millions d'euros avec des pieux, du métal, du béton de l'acier, vous ne le réparez pas en quelques semaines, jours, même pas en quelques mois. Effectivement c'est un aspect très stratégique. Le séisme est pris en compte dans le coût qu'on vous présente aujourd'hui, donc c'était important pour nous pour ne pas avoir de surprises après, parce qu'on sait bien dans les bâtiments ou même tous les ouvrages que le séisme ici influe très fortement sur les coûts.

M. Olivier PIERROT

Alors, que va vendre la Guadeloupe ? Déjà, on a parlé tout à l'heure de l'étude de la production locale qui a été réalisée, c'est un élément très important, c'est qu'est ce que la production locale ? On entend parler de beaucoup de choses. La production locale c'est deux choses : un produit qui est issu d'entreprises installées en Guadeloupe et ça peut être un produit obtenu sans transformation, notamment la production traditionnelle, canne, banane. Mais c'est aussi des produits qui peuvent être obtenus avec transformation en faisant intervenir un certain pourcentage d'intrants importés. Donc on va faire appel à de l'importation, faire entrer dans un processus de production au niveau local et aboutir à ce qu'on appelle la production locale. Ce sont aussi des produits locaux, parce qu'ils vont faire travailler de la main d'œuvre guadeloupéenne, générer de la valeur ajoutée et créer des emplois. Dans cette étude, donc la liste non exhaustive qu'on a

vue, quelques éléments, quelques exemples pour faire plus simple : Kanasao, Phytobokaz, pharmacopée locale, les peintures seigneuries, sans solvant et reconnues au niveau écologique, la couscouche, les ignames, les pomme-patates. Ce sont des éléments qui ont été créés dès le processus de la recherche jusqu'à la commercialisation, donc c'est quelque chose qui est uniquement guadeloupéen. Ça ce sont des choses qu'on peut exporter. Pourquoi est ce que ce n'est pas fait aujourd'hui ? Ce sont déjà des industries qui sont naissantes, qui démarrent tout juste. Aujourd'hui on n'a pas les lignes maritimes vers l'export. Quels sont les pays qu'on va toucher vers l'export ? Principalement l'Europe, la France, le sud, la méditerranée, quelque lignes. Demain avec ce HUB, puisque l'idée du HUB c'est d'avoir des lignes de transbordements – un bateau arrive, dépose une marchandise qui est récupérée par un autre navire – mais la ligne est là, et puisqu'elle est là il n'est plus nécessaire de remplir 10 000, 50 000 containers pour rentabiliser la ligne, puisque le transbordement est là. Dans ce sens si le guadeloupéen peut ajouter 5, 10, 100 containers par semaine c'est un supplément par rapport à ce qu'il peut faire aujourd'hui. Actuellement il n'a pas la possibilité de faire, demain avec les lignes maritimes qui vont s'ouvrir il pourra le faire. Mais je ne parle pas d'exporter en quantités massives, on n'est pas la Chine. Simplement on est sur des marchés de niche, donc des produits qui ont une forte valeur ajoutée et qui peuvent apporter des retombées sérieuses pour la Guadeloupe.

Autre élément, l'organisation des lignes : pourquoi le Brésil, le Venezuela ? Effectivement ce sont des pays qui s'organisent aujourd'hui. Au cours du diaporama on avait une représentation où on a la sortie du canal de Panama, la région Caraïbe, et la Guadeloupe au milieu. Tous les pays qui sont sortie du canal de Panama qui sont situés ici : Panama, la Colombie, la Jamaïque, les Bahamas. Ce sont des pays qui sont destinés à desservir la côte est des Etats-Unis, partie très consommatrice. Ce n'est pas ce marché qui est visé par la Guadeloupe. Nous ce qu'on vise, et c'est là l'avantage de notre positionnement géographique, ce sont des pays vers le Sud, l'Amérique du Sud. Là on a des pays qui se développent de plus en plus, qui s'organisent, on a des lignes. On a eu plusieurs relations au cours des démarches commerciales, M. Carmes pourra en parler mieux que moi, plusieurs contacts, plusieurs réunions avec des armateurs mondiaux, que ce soient des américains, des européens, des asiatiques. Et cette situation, ils sont tous d'accord sur le principe que demain on a un marché en Amérique du Sud qui va se développer et là il y a un enjeu fort et qui est considérable. La Guadeloupe de par son positionnement géographique est bien positionnée, c'est le seul projet actuellement dans la partie est de la Caraïbe pour un agrandissement portuaire. Il y a des projets vers le haut, du côté Nord Caraïbe, Nord-Ouest, mais pas du notre, et l'Amérique du Sud est un marché en devenir.

M. Olivier CARMES

Le dernier élément, M. le Maire, par rapport à vos différentes questions, c'est vrai que par rapport à l'aménagement on se posait la question pourquoi Pointe à Pitre, pourquoi concentrer l'activité sur Jarry une fois de plus ? Tout d'abord, il y a des raisons sur lesquels M. Bataille répondra mieux que moi, qui sont surtout techniques, par rapport à la protection de la zone au niveau nautique, une zone extrêmement protégée sur Jarry. Mais le deuxième élément c'est surtout économique, il est vrai qu'aujourd'hui créer un nouveau terminal, vous l'avez vu d'ailleurs au niveau de la présentation on parle de 350 mètres de linéaire de quai, donc ça veut dire que sur ce nouveau terminal il y aura un seul linéaire de quai. Une nouvelle compagnie où le développement des nouvelles activités doit se faire avec deux linéaires de quai. Donc ça veut dire qu'on est obligé de créer ce nouveau terminal en connexion avec le terminal existant, ce qui fait aussi confirmer que l'ancien terminal ne sera pas abandonné puisqu'il pourra être tout à fait adapté pour des navires de tirants d'eau moins importants, et puis utiliser le nouveau terminal pour ce qu'on appelle après des navires mères. L'autre aspect c'est qu'on doit utiliser l'ensemble des familles professionnelles qui sont déjà présentes sur le site. Et puis le troisième élément : à partir du moment où on espère faire du développement économique c'est bénéficier de toute l'activité économique qu'il y a sur Jarry pour obtenir une réussite de cette activité. Donc il est clair qu'aujourd'hui par rapport à ce site on n'a pas trop le choix de le concentrer sur la zone de Jarry, si ce n'est qu'à côté de ces éléments il faut aussi savoir qu'on a d'autres projets, on l'a vu dans la présentation aussi le port de Basse-Terre et le port de Folle-Anse. On est allé faire une réunion de débat public sur Marie-Galante où on a présenté également le projet de développement sur Marie-Galante, un beau projet à la hauteur du port et de son trafic, mais on l'a vu près de 4 millions d'euros qui vont être investis sur l'île. Et Basse-Terre, c'est d'ailleurs le seul et unique projet aujourd'hui qui est inscrit au contrat de plan inter région, sur lequel on a un projet de 6 millions d'euros, dont les travaux vont commencer à partir du 1^{er} mars/1^{er} avril, sur lequel on a eu beaucoup de concertations avec la ville et la région avec l'objectif de concilier à la fois les possibilités de développement de l'activité croisière. Il va y avoir un allongement du quai de 40 mètres permettant de recevoir à la fois un navire de croisière et un navire de marchandise, de développer également l'accueil en ce qui concerne les passagers pour les Saintes, et une meilleure intégration du port dans la ville avec une mise à disposition d'espaces qui étaient autrefois portuaires qui vont revenir à la ville pour que la population de Basse-Terre puisse davantage avancer sur le site avec peut être à terme le développement d'activités type croisière qui s'intègrent complètement dans la ville. Donc il

est clair que le Port essaye de développer les différents sites, mais aujourd'hui est contraint sur un tel projet économique de se concentrer encore sur Jarry.

Mme Marie-Laure BLONBOU

Merci M. Carmes, je vais passer la parole au public. Je vais quand même rappeler que nous prendrons deux interventions et vous avez un temps de parole chaque personne de trois minutes et après vous pourrez encore poser des questions si vous le souhaitez. C'est pour pouvoir donner la parole un peu à tout le monde dans la salle.

Mme Caroline RINALDI, association Evasion Tropicale

J'avais déjà une question au niveau de la forme, j'ai vu l'exposition dans différents endroits et je vois qu'elle parle toujours au futur, le futur du Port Autonome, etc. Il me semble que quand un projet est mis en débat public, et ça s'est révélé ailleurs, il peut ne pas voir le jour et j'étais un petit peu gênée par cette forme de communication qui disait déjà que le projet se fera, il y avait juste une toute petite ligne sur l'exposition qui disait si jamais ça doit se poursuivre, mais voilà. Donc je pense que c'était un petit peu gauche et mensonger pour le public, ça aurait du être présenté différemment. Ensuite, sur le projet en lui même, c'est vrai que la présentation été extrêmement rapide et ça aurait été intéressant de pouvoir préciser des petites choses au niveau du power point, et ça je trouve que c'est dommage s'il y a des personnes qui n'ont pas du tout été amenées à étudier le dossier. Pour entrer un petit peu dans les détails, c'est vrai qu'on a énormément de questions mais je voulais savoir est ce qu'il a été déterminé quelle serait la part de produits importés qui resteraient sur la Guadeloupe et la part qui serait ré exportée ailleurs ? Ensuite, quelque chose que je ne comprends pas trop, comment se fait-il qu'avec Panamax n'on aurait plus la possibilité d'avoir les produits qui viennent de la France et les portes containers ? Est ce que ça deviendrait des portes containers énormes également ? Autre question, la Martinique n'est elle pas plus adapté et avec moins de conséquences sur l'environnement pour accueillir un HUB s'il devait se faire ? L'impact sur le Grand Cul de Sac Marin, qui est quand même zone biosphère où on veut ré introduire le Lamentin, donc j'ai du mal à concevoir la cohérence de la politique guadeloupéenne en matière de développement et environnement. C'est pareil, on vient de signer un accord pour mettre en place un sanctuaire pour les mammifères marins dans les Antilles françaises et en même temps on veut mettre en place un projet qui va faire une grosse augmentation de trafic maritime avec tous les risques que ça comporte. Aussi, est ce que la Guadeloupe doit jouer le jeu de cette mondialisation ? Est ce que nous on n'a pas une autre carte à jouer, justement de développement franchement locale, d'autonomisation de notre production ?

M. Olivier CARMES

Juste peut être sur l'introduction, pour vous rassurer par rapport à la phrase « le projet se fera », alors que c'est vrai qu'il y avait toujours trois conditions qu'on avait affiché par rapport à la réalisation d'un tel projet. Alors la première c'était l'adhésion des collectivités, de l'Etat, donc ça a été toutes les démarches qui ont été faites en amont et les courriers de soutien qu'on avait obtenu des différentes collectivités. La deuxième condition c'était l'adhésion de la population guadeloupéenne, donc on y est, c'est ce débat et ses différentes réunions jusqu'à fin janvier, et il est clair que par rapport à ce débat, ce qui avait été présenté c'est que la commission aura à l'issue de ce débat deux mois pour réaliser ses conclusions et puis le Port aura trois mois pour se prononcer par rapport à la suite ou non de ce projet, et s'il le continue, s'il l'adapte ou non. Et la troisième condition qui est extrêmement importante également, c'est de trouver un opérateur pour pouvoir investir lourdement sur ce projet puisque c'est un investissement mixte, comme vous l'avez vu : 235 millions sur lesquels on attend un opérateur privé pour investir près de 75 millions d'euros. Donc on est encore peut être à la moitié du chemin, mais absolument pas sûr de pouvoir réaliser ce projet.

Après, en ce qui concerne les présentations, on l'a dit également, du moins la commission particulière l'a précisé, on est rentré vraiment dans le détail sur trois réunions à thème, à la fois une qui était complètement environnementale, donc on a fait une présentation avec des intervenants extérieurs, une présentation spécifiquement économique, et puis une réunion qui a été mixte, donc sur lesquelles on est vraiment rentré dans le détail, et on peut comprendre que là aujourd'hui on est sur les présentations généralistes sur lesquelles on va assez vite sur les différents sujets et que vous manquez d'informations.

Mme Marie-Laure BLONBOU

Je voulais juste préciser pour madame : le débat concernant l'environnement est sur le site, donc vous pouvez le revoir.

Mme Caroline RINALDI, association Evasion Tropicale

Si vous allez dans les communes c'est justement pour porter l'information à la population, tout le monde n'a pas l'internet, ou accès à l'information autrement.

Mme BLONBOU Marie-Laure

Mais si voyez les autres réunions ou il y a eu beaucoup de questions sur l'environnement, assez pointues, et toutes les questions ont été répondues. Les interrogations de tous ont été posées et le Port a apporté une réponse sur les questions environnementales. Mais justement lors des débats de ce

genre l'objectif c'est de donner la possibilité d'expliquer concrètement le projet et toutes les questions pointues peuvent être posées.

Mme Caroline RINALDI, association Evasion Tropicale

Ce n'était pas mon propos, c'était au niveau,, même technique je pense qu'il y a beaucoup de gens qui ne sont pas au courant et voient ce projet tellement énorme et compliqué...

Mme Marie-Laure BLONBOU

Vous savez, nous avons eu une réunion la semaine dernière à Trois-Rivières et nous étions fort étonnés du niveau de compétence des gens en matière de questions assez pointues. Et pourtant ce ne sont pas des gens qui sont au fait de ce projet. Nous avons eu, pareil, une réunion à Capesterre avec les pêcheurs, là aussi le Port a enregistré beaucoup de demandes des marin pêcheurs, par rapport à l'environnement. Donc vous savez, ce débat s'enrichit avec les questions justement et c'est l'objectif, que vous puissiez poser des questions pour que le Port puisse lui aussi approfondir ce projet. Rien n'est décidé.

M. Olivier PIERROT

La part des produits importés et exportés : alors dans la configuration actuelle, sur un trafic de 3,4 millions de tonnes, on a 75% d'importations, 12% d'exportations et 13% de transbordement. Ce qu'il faut savoir c'est qu'une fois que le navire est arrivé la marchandise va rester, comme je disais tout à l'heure à la première question c'est qu'on permet de ré exporter cette production que nous avons sur place. Donc c'est un élément supplémentaire pour la valorisation de l'export. Ce qu'il faut savoir c'est qu'aujourd'hui le guadeloupéen, je prend un exemple les chiffres ne seront peut être pas les bons, qui mange 10 kilogrammes de riz par an, demain il ne va pas en manger 20 kilogrammes, on ne va pas changer sa consommation de façon globale. La consommation va augmenter parce que la population va augmenter, on est sur ce principe là. Aujourd'hui qu'est ce qu'on constate ? C'est que le trafic domestique augmente 1,5% par an en moyenne. Demain avec l'ouverture du terminal, ce qu'on souhaite et donc les conditions seraient réunies, c'est que l'exportation pourrait être valorisée, donc augmenter un peu plus, le transbordement augmenté aussi, je parle en parts relatives, et donc inéluctablement c'est diminuer la part des imports. Alors pourquoi les lignes vont être différentes ? Pourquoi est ce qu'on ne serait pas desservi de façon directe, comme aujourd'hui ? On a vu les six générations de navires, ce qu'il faut savoir c'est que 70% de la flotte actuelle ce sont des navires de 3^{ème} génération et plus qu'on ne peut pas recevoir. L'avantage pour un armateur d'avoir un gros navire c'est qu'il va transporter plus de boites, qui dit transporter plus de boites dit

économie d'échelle, donc le coût à la boîte revient moins cher. Le gros bateau ne peut pas rentrer en Guadeloupe, les caractéristiques du terminal ne permettent pas cet accueil. Ce qui va se passer c'est que la ligne directe que nous avons aujourd'hui, les armateurs qu'est ce qu'ils vont faire ? Bien, il y aura tout une réorganisation des lignes maritimes une fois que Panama va s'agrandir et va s'ouvrir. Nécessairement, un armateur c'est une entreprise, il va chercher à faire des profits, de la rentabilité : avoir de plus gros navires et donc changer les lignes, quand on va changer les lignes si un port n'est pas adapté le bateau ne rentre pas et la ligne direct va être feederisées. C'est pour cela qu'il y a peu de chances avec l'ouverture de Panama que la connexion directe qui existe aujourd'hui existe encore demain.

M. Olivier CARMES

Sur la question de la Martinique, est ce que le projet est plus adapté ou non ? La première chose c'est tout d'abord, la Martinique il est vrai a un tirant d'eau supérieur au notre, 14 mètres, donc ils n'ont pas notre première préoccupation qui est l'urgence d'adapter nos infrastructures. Nous aujourd'hui, on l'a dit, on a 12 mètres, on peut recevoir des navires jusqu'à 11 mètres, donc on a l'obligation d'adapter nos infrastructure.

A partir de là il est vrai aussi que la Martinique, à partir du moment où elle a analysé les possibilités du transbordement et de l'impact socio-économique que cela pouvait porter, elle s'est dit qu'elle voulait aussi faire du transbordement, parce que ça va créer de l'emploi, c'est du développement économique. C'est une chambre de commerce qui gère le port, qui a aussi un objectif de développement économique, ce qui de notre côté nous rassure puisque c'est toujours ce qu'on explique, que le transbordement peut avoir un impact socio-économique et donc on n'est pas les seuls à le penser. Mais il est vrai que la Martinique n'a pas cette urgence par rapport à nous, on doit le faire, et à la différence par rapport à nos collègues martiniquais c'est qu'on essaye aujourd'hui de faire un projet rentable, on a vu tout à l'heure les critères de rentabilité qui nous sont imposés par l'Etat. Et donc il faut profiter de cette occasion pour faire un appel à projet et de voir si on peut ouvrir la concurrence au niveau des opérateurs qui exploitent sur le terminal de Jarry, puisqu'aujourd'hui on a un monopole et à partir du moment où on essaye tous de lutter sur la maîtrise des coûts et des prix. A partir du moment où on pourra mettre de la concurrence et gérer la base des coûts logistiques, à la fois par les économies d'échelle en utilisant plus importants, mais aussi en créant de la concurrence, effectivement on a tout intérêt de tenter cette ouverture du marché à un nouvel opérateur. Donc on est sur un projet un petit peu différent par rapport à la Martinique, mais comme je vous le dit on a une urgence qui est beaucoup plus importante aujourd'hui sur la Guadeloupe.

M. Tristan BATAILLE

Je vais répondre à la question sur le Grand Cul de Sac Marin. Donc déjà pour tout le monde le projet, les travaux concernent la baie de Pointe à Pitre, côté Petit Cul de Sac Marin. Après, c'est vrai qu'il y a des terrains qui vont être gagnés sur la baie, il y a des surfaces qui étaient en eaux qui vont sortir et devenir de la terre, donc on s'est posé la question de la modifications des courants, qui est un aspect important par rapport à l'interaction avec le Grand Cul de Sac Marin. On sait aujourd'hui que les eaux du Petit Cul de Sac Marin passent dans le Grand Cul de Sac Marin par la baie de Pointe à Pitre, donc il y a un transfert et la modifications des courants associés est un aspect très important. Le Parc d'ailleurs nous a alerté là dessus, on l'a intégré à nos études. Il faut savoir que notre démarche sur l'environnement c'est de générer des données, des connaissances. Il y avait beaucoup de données qui étaient anciennes sur la baie de Pointe à Pitre, d'ailleurs une grande partie générée par d'anciens projets de développement du Port, donc les précédents développements datant des années 90 il y a eu beaucoup de données, de mesures. Donc sur cet aspect on a mis en mer ce qu'on appelle des courantomètres, ça mesure le courant, sa vitesse, sa direction. On en a mis quatre. On en a mis un justement dans le Grand Cul de Sac Marin à la sortie de la Rivière Salée, un à l'entrée de la Rivière Salée côté baie de Pointe à Pitre, un en entrée de baie et un un peu plus au large. Tout ça permet de générer des connaissances sur le milieu, et après de faire appel à des outils modernes qui sont des maquettes numérique, modèles, qui reproduisent la circulation de l'eau, et ces données terrains permettent que ces modèles soient fiables. Et quand on analyse les données issues de ces modèles validés par les mesures terrains ça montre qu'on n'a pas d'impact sur les courants, avec la phase 25 hectares, au niveau du transfert dans le grand Cul de Sac Marin. On ne modifiera pas l'hydrodynamisme, la manière dont les eaux se transfèrent de ce côté de la Guadeloupe à l'autre. Donc c'est vrai que nous n'avons pas d'impact par notre projet sur le Grand Cul de Sac Marin, c'est un enjeu très important pour nous vu qu'il y a l'aire marine et la notion de cœur de parc.

Mme NARAYAN Sita

Concernant le projet de ré introduction du Lamentin du Parc et d'autres manifestations comme l'appel à création du sanctuaire des mammifères marins, on est tout à fait au courant de ces projets et l'enjeu pour nous c'est d'avoir un projet qui dans sa phase chantier va prendre en compte ces éléments. Pour tout ce qui concerne les travaux, c'est mettre en place des mesures de réduction des impacts, notamment sur les cétacés. Pour ce qui

concerne la phase exploitation, juste pour recadrer les choses, aujourd'hui on a 22 escales de navires hebdomadaires, dans le cadre du projet on va passer à 30, ce qui équivaut à peu près à un navire supplémentaire par jour. Donc on est vraiment pas dans une explosions du trafic. L'augmentation reste très faible donc l'impact, sur les cétacés notamment, en phase d'exploitation restera très faible.

Mme Marylène LEFORT-FELICITE, Conseillère Générale de Bouillante

Je rebondis à propos de la question de madame : je voudrais savoir est ce que Guadeloupe et Martinique peuvent avoir chacun un projet de ce type là ? Est ce que pour les deux îles ce projet peut être retenu pour chacune d'elles ? Concernant la valorisation de la production locale, monsieur Pierrot a parlé de Phytobokaz, de Kanasao, mais est ce que vous avez envisagé de voir peut être avec l'UAG, vous en avez parlé tout à l'heure pour la formation des hommes ? Parce que je pense que ces deux produits ne sont pas suffisants si on veut parler d'un développement compte tenu du nombre de chômeurs que la Guadeloupe possède actuellement. Et quel contact vous avez vraiment avec les professionnels, les entreprises locales ? Est ce qu'ils sont tenus informés du débat, du projet ? Est ce que vraiment les acteurs socio-économiques ont la mesure de ce que vous voulez faire pour la Guadeloupe et avec les incidences pour la population et le pays ?

M. FAVANT, Vice-président de l'ONG COEDADE, Comité Européen des Assises de l'Energie et du Développement Durable dans les Régions Ultrapériphériques

Je vais essayer d'être très synthétique et j'ai regroupé différents axes en rapport avec l'énergie, les risques maritimes, l'emploi, la rentabilité financière, les risques sociaux, le développement endogène, les risques majeurs, etc.

Pour commencer, il y a un point sur l'aspect financier qui me tient particulièrement à cœur et qui est connu un peu de tout le monde, j'aimerais savoir quelle est la grille des salaires des dockers avec les primes et avantages du mini au maxi. Parce que vous savez très bien que nous subissons assez régulièrement des grèves et je me posais la question de savoir comment vont réagir les partenaires qui auront des containers qui devront transiter par la Guadeloupe si celle-ci se trouve en cessation d'activité pour ces problèmes de grève. C'est un détail mais qui peut avoir une très grande importance, parce que si on a une mauvaise opinion après vous savez que les clients iront ailleurs, bien entendu.

Concernant les risques maritimes, avez vous des statistiques à propos du nombre de containers, d'EVP, perdus en mer tous les ans dans la Caraïbe ? Pour se limiter à cette zone parce qu'ailleurs on sait qu'il y en a des quantités. Savez vous quel est le nombre de porte containers, bâtiments qui subissent des dommages, voir des bâtiments coulés ? Il y en a aussi beaucoup sur la planète,

mais au niveau de la Caraïbe et de la zone qui nous concerne, quels seraient les impacts de ces dégâts ? Vous avez dit que le trafic actuel était de 4 millions d'EVP et qu'il serait censé passé de 8 à 12 millions, comment vous voyez une expansion pareille du commerce mondial, international sachant qu'on est en pleine crise, et que cette crise planétaire a commencé il y a plus de deux ans et que ne serait-ce qu'aujourd'hui, ça vous devriez savoir aussi, c'est par rapport au financement, que la France a perdu son triple A, on n'en a plus que deux, et que ça va pas aller en s'arrangeant ? D'ailleurs dans toutes vos prévisions financières il a été dit que c'était en 2009, nous sommes en 2012, à mon avis tout ce que vous avez prévu doit être revu hélas à la hausse parce que les financements ne risquent absolument plus d'être les mêmes par rapport au contexte économique actuel. C'est bien beau ce gros, grand projet encore, il est basé sur quoi par rapport à la non prise en compte du changement climatique global ? Ça m'inquiète un peu. Vous savez que Jarry est construit à peu près à 1 mètre au dessus du niveau de l'eau, pas plus. Ça ne fait pas beaucoup. Donc même si le quai est construit en classe D vis à vis des risques sismiques, et encore restons humbles, hier on fêtait l'anniversaire de plus de 200 000 morts de nos voisins, le jour où le « big one » va arriver en Guadeloupe je n'ose pas imaginer comment la crise va être gérée, là je vous parle en tant qu'expert aux risques majeurs puisque je suis formateur aussi aux risques majeurs, il restera le problème du reste.

M. CARMES Olivier

Pour la question de madame, concernant les projets Guadeloupe et Martinique, à savoir si les deux projets peuvent être retenus : alors aujourd'hui c'est vrai que le maître d'ouvrage, c'est le Port Autonome de la Guadeloupe, donc il est clair que nous on s'occupe de notre projet et qu'on n'aura pas à décider par rapport à la Martinique. Le Ministère de l'OUTRE-MER s'occupe de ces deux projets et n'a pas tranché aujourd'hui. Nous on se concentre à avancer sur notre projet le plus professionnellement possible, le plus rapidement possible également. Sachant que de l'autre côté c'est vrai qu'aujourd'hui on n'essaie évidemment pas de se mettre en concurrence par rapport à la Martinique, on a assez de projet concurrents au niveau de la Caraïbe. Maintenant il est vrai que lorsqu'on parle de HUB on est sur des projets de HUB secondaires puisqu'il faut savoir que sur des projets comme Kingston, Jamaïque, ce sont des terminaux qui traitent plus de 2 millions d'EVP. Aujourd'hui nous, en termes d'activité sur la Guadeloupe, on est à 160 000 containers par an, et par ce projet là on pourrait à terme rajouter à l'horizon de 35 ans près de 500 000 containers. On est effectivement sur le long terme mais on espère peut être sur les premières années obtenir à peu près 230 000 containers supplémentaires. Par cette évolution ça serait capter au niveau de spécialistes par rapport aux 8 millions d'EVP à l'horizon 2020, c'est de

prendre une toute petite part et être à peu près à 5%. Si la Martinique a également son projet sur cette partie, si on cumule les deux projets, être à 8-9% du trafic transbordement de la Caraïbe ce ne sont pas non plus des ambitions complètement démesurées. Donc aujourd'hui ce n'est pas le Port Autonome de la Guadeloupe qui tranchera par rapport à une éventuelle sélection des deux projets.

M. Olivier PIERROT

Valorisation de la production locale, formation des hommes, les contacts avec les entreprises locales.

Alors en tant qu'autorité portuaire, le Port a pour mission la gestion des installations portuaires. Pour ce projet on s'est lancé sur la connaissance, on voulait savoir ce qu'était la production locale. On est un port, premier port, avec 95% des échanges commerciaux de la Guadeloupe, et donc une porte d'entrée essentielle. Pour nous ça a été important de s'intéresser à ce qu'était la production locale. Ce qu'il faut savoir c'est que cela fait partie de compétences à premier abord. Ce qui s'est passé quand on a fait cette étude, on n'est pas restés dans notre coin, M. Maurin a rencontré des chefs d'entreprise guadeloupéens, des associations de type MPI, MEDEF pour pouvoir asseoir son étude. D'un autre côté, nous avons conduit d'autres études dans le domaine économique, de la même façon nous avons toujours associé tout ce qui est CCI, MPI, CGPME, MEDEF à toutes nos démarches d'un point de vue économique et ont participé à toutes nos études. On n'a pas de contact direct avec l'entrepreneur, je veux dire au bas de l'échelle, mais on a des contacts avec leurs représentants. Et ça c'est important à signaler, ce n'est pas un projet et des études qui sont réalisées dans un coin Port Autonome, on s'ouvre à tout le monde.

Pour ce qui est de l'emploi et la formation, de la même façon, ce projet s'il voit le jour, le Port Autonome va mettre en place les infrastructures, mais à lui tout seul ne pourra pas tout faire. Il va falloir que les entreprises, que ces représentants, que nous avons déjà rencontrés et avec qui nous discutons encore et toujours, prennent le relais. Pour aller encore un peu plus loin, en tant qu'autorité portuaire nous avons une connaissance de tout ce qui se fait dans le maritime et le portuaire, donc les emplois du secteur qui vont découler de ce projet on est en mesure de les chiffrer, de savoir exactement ce que c'est, de savoir quel type de formation est nécessaire. Et ce que je peux vous dire c'est qu'on a identifié des emplois à trois niveaux. D'abord en phase de construction, 850 emplois directs/indirects dont 350 en direct. Donc on sait exactement ce que c'est : du personnel d'encadrement, de l'ingénierie, des transporteurs, des ouvriers, du bâtiment. On sait exactement qui ils sont et quel est le niveau de formation. Deuxième type d'emploi, ce sont les emplois en exploitation, donc ce sont des pilotes, des lamaners, les hommes qui vont attacher les bateaux quand ils arrivent à

quai, ce sont des équipages sur le remorquage, du personnel dans le transit. Donc tout ça ce sont des emplois qu'on peut qualifier, qu'on peut compter, on sait exactement quel type de formation il faut. Pour ce qui est de ces emplois en période d'exploitation on a comptabilisé environ 500 directs/indirects, on a 200 en direct. Troisième partie d'emploi, ce sont les emplois qui viennent à partir de cette valorisation de production locale et c'est là qu'intervient justement le relais que doivent faire toutes ces entreprises, toutes ces associations. C'est avec elles pour le coup qu'on pourra savoir quelles sont les formations dont on aura besoin. On peut comptabiliser tout ce qui est portuaire, mais tout ce qui est au delà on ne peut pas, ce n'est plus notre domaine, on ne maîtrise pas. Alors pour compléter, toujours sur la formation et l'emploi, nous avons déjà engagé, avec pôle emploi, un travail. Ce qu'on a fait c'est qu'on a identifié dans leur stock de demandeurs d'emploi les compétences qu'ils avaient, par rapport à ce dont on aurait besoin en phase de construction. Tout ce qu'on a pu voir qui n'existait pas dans leur stock, avec la Région Guadeloupe on va s'insérer dans leur programme de formation pour qu'avant la phase de construction, en amont, les formations soient mises en place et donc que les compétences soient présentes pour favoriser cet emploi au niveau local.

M. Olivier CARMES

Alors sur les différentes questions de monsieur, a première chose sur les salaires au niveau dockers c'est une entreprise privé donc on ne pourra pas se prononcer. Par contre sur quoi on peut se prononcer ? C'est dire qu'il est clair que l'image des grèves, la Guadeloupe ou la Martinique, elle est réelle. Il faut quand même savoir que sur le port de la Guadeloupe ça doit faire 8 ans maintenant qu'on n'a pas connu de jours de grève. Il faut aussi savoir que malgré les évènements de 2009 le port lui n'était pas en grève. Alors les transporteurs étaient en grève, les marchandises ne sortaient pas, mais le port en lui même n'était pas en grève. Donc il est clair que là dessus il y a une certaine exemplarité qui essaye de se mettre en place, il y a des discussions sociales qui sont mises systématiquement en place et par rapport notamment à ce projet c'est le premier élément. Si on a parlé tout à l'heure de l'aspect environnement qui a été une des priorités sur un tel projet il est clair que l'aspect social évidemment aussi a été une des priorités de discussion par rapport à un tel projet. Maintenant je crois qu'il ne faut pas tout voir de manière négative en ce qui concerne les possibilités du Port de se positionner sur le transbordement. Il faut savoir aujourd'hui qu'on en fait déjà, sur les 160 000 EVP on fait à peu près 35 000 EVP de transbordement, c'est une activité qui va encore se développer. Alors c'est vrai, se développer avec ou sans le grand projet de Port, mais ça veut dire que sur 2012 également on devrait gagner à peu près 10 000 EVP complémentaires au niveau du transbordement, donc c'est un trafic qui

évolue. Et puis lorsque vous allez prospecter à l'extérieur pour trouver des opérateurs c'est vrai que, vous avez tout à fait raison, il y a l'aspect social systématiquement qui revient un petit peu en avant, mais on a quand même de nombreux avantages par rapport à la Guadeloupe. Et notamment vous savez que, si on cite un exemple comme le port de Marseille, lorsque vous parlez aux opérateurs à l'origine l'aspect social, on n'arrive pas à travailler, etc. cependant il est le premier port français, c'est près de 100 millions de tonnes. Alors c'est vrai qu'il y a énormément d'énergie, mais ce que je veux dire par rapport à ça c'est qu'il n'y a pas que l'aspect social, il y a l'aspect notamment situation géographique qui est un élément extrêmement important par rapport au développement d'un port et c'est vrai que lorsque l'on regarde la Guadeloupe par rapport au positionnement de l'Amérique du Sud et du Brésil, c'est vrai qu'on a un positionnement pour du transbordement par rapport à ce territoire qui peut être intéressant, sans avoir des ambitions complètement démesurées. Et puis vous avez d'autres aspects à mettre en avant, toujours dans ce cadre de prospection, c'est vrai qu'en période de crise lorsque sur des projets comme cela vous avez des financements publics à peu près de 2/3 du coût global de l'investissement qui est financé par un établissement comme le notre a pu encourager des opérateurs à se dire « Le Port investit quand même une grande partie, j'ai une partie qui est quand même importante » faut les trouver les 75 millions d'euros, un opérateur qui veut investir à ce niveau ici en Guadeloupe, mais ce sont des éléments qui peuvent être rassurants. Après vous avez la sureté du territoire, alors des fois ça peut prêter sourire, mais je peux vous dire que sur des terminaux, notamment je revois des fois notre directeur commercial qui s'est fait accompagné de gardes du corps sur certains territoires pour aller voir le directeur du port. Donc il y a des aspects qui sont quand même importants et la productivité aussi se fait notamment sur les délais d'attente des navires en rade. Vous avez des terminaux sur lesquels ils ont des coûts de passage portuaire qui sont extrêmement intéressants, mais qui sont des fois perdus parce que vous avez des délais d'attente en rade des navires pendant une journée, deux, et quand on connaît le coût d'affrètement d'un navire ça fait complètement chuter le coût global de passage. Alors il y a des questions après sur lesquelles il est un peu difficile de répondre, des questions assez précises, le nombre de containers perdus en mer. Il est clair de toute façon que le projet se fasse ou ne se fasse pas, le canal de Panama lui se fait, et cette évolution de trafic qui permet de passer, non plus des navires de 4 000 EVP mais des navires jusqu'à 12 500 EVP, est liée à ça, c'est à dire que vous allez avoir une refonte des flux logistiques et pouvoir passer sur ce nouveau circuit commercial des navires de plus grosses dimensions ça va générer des augmentations de trafic dans la zone Caraïbe. Et après que notre projet se fasse ou non, de toute façon des containers perdus en mer il y en aura

évidemment toujours et sur lesquels nous, vous comprenez, on ne peut pas intervenir.

En ce qui concerne le projet à la hausse, vous avez raison, on devrait préciser, je crois qu'au niveau de la présentation, ce qu'on disait c'est le coût valeur 2009, 160 millions d'euros. Donc lorsqu'après vous faites les business plan par rapport à ça il y a indexation des prix. Je crois qu'on doit arriver à 187 millions pour la partie du Port à l'horizon construction et étalement sur 3 ans. Par contre par rapport à ça, ce sera peut être la particularité de notre projet, c'est vrai que souvent les projets sont sous estimés et lorsqu'ils commencent ils ont un coût beaucoup plus important, on est en train de réfléchir par rapport à ces discussions avec les opérateurs peut être de réduire la surface de terre-plein. Aujourd'hui on est sur 25 hectares, on est en train de regarder, de faire des simulations pour rejoindre peut être 12 hectares de terre-plein ce qui pourrait peut être suffire par rapport à l'activité. Bon ce n'est pas encore défini, mais il est clair que si on réduit un peu les terre-pleins on serait sur un projet légèrement réduit qui se rapprocherait des 130 millions d'euros pour le Port. Une chose est sûre c'est qu'on n'ira pas au delà en termes de surface par rapport à 25 hectares.

M. Olivier PIERROT

L'augmentation du transbordement 4, 8, 10 voir 12 millions, comme on l'a dit dans des navires plus gros, pour les économies d'échelle. Ce qu'il faut savoir, comment est desservie la côte est des Etats-Unis, New York, Washington ? Les marchandises sortent d'Asie, comme les gros bateaux ne peuvent pas passer par le canal de Panama, ils s'arrêtent à Los Angeles, côte Ouest, d'où on va utiliser le trafic ferroviaire, traverser tout le pays d'Ouest en Est et la marchandise va arriver à New York. C'est un coût qui est plus élevé que celui de transport maritime. Demain le Panama va permettre que toute la marchandise qui passe par Los Angeles va partir de l'Asie pour arriver directement à New York ou Washington. Donc là déjà on a une augmentation du volume. De la même façon on a parlé des pays d'Amérique du Sud, des pays en fort développement actuellement, là on a un marché qui se développe, qui va continuer à se développer, et de la même façon on a encore d'autres EVP, containers. C'est pour ça qu'à dire d'experts, ce n'est pas nous qui inventons ces chiffres de 8, 10, 12 millions, c'est comme cela qu'on va arriver à ces volumes de containers transbordés, je dis bien que c'est du transbordement.

M. Tristan BATAILLE

Je vais apporter des éléments sur la question relative aux changements climatiques. Effectivement c'est quelque chose de très important dans la conception des ouvrages. Donc notre terminal actuel, les quais de Jarry sont

à 2,5 mètres au dessus du niveau de l'eau sur les terrains exploités, notamment pour le container, et le nouveau terminal sera placé effectivement à 3 mètres au dessus du niveau de l'eau. On a intégré le changement climatique, on s'était rapproché des services de l'Etat, la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement pour avoir une valeur. On est parti sur 40 centimètres, qui étaient la valeur qu'ils nous avaient indiqué à l'époque, aujourd'hui on parle plutôt de 23 centimètres. Donc on a pris des garanties là dessus. C'est clairement intégré dans notre conception puisqu'effectivement après c'est important, notamment sur l'agression des ouvrages, etc. quand vous avez de la houle, ou des éléments comme ça.

Ensuite sur la partie séismes, ce qui est important aujourd'hui c'est que pour la conception technique des ouvrages on ne fait pas ce qu'on veut, on rentre dans une réglementation. Pour les techniciens on appelle ça des ouvrages à risque normal. Mais on rentre dans une réglementation technique. Nos quais, il peut y avoir différentes catégories par rapport à la protection, par rapport aux séismes. Et nous on s'est mis au maximum des règles européennes. Après, aujourd'hui quand on regarde Haïti, puisqu'effectivement on a eu des retours d'expérience là dessus, notamment avec certains bureaux d'experts en Guadeloupe qui sont allés en Haïti faire des expertises : les ouvrages n'étaient pas dimensionnés aux séismes, c'est à dire que très clairement les quais sont tombés, les photos sont flagrantes, notamment des ouvrages sur pieux avec des tubes métalliques, à la jonction avec le plateau, la dalle de quai, c'est à cet endroit que ça a rompu, c'est l'endroit le plus fragile du quai, ce n'était pas conçu pour le séisme. Donc une chose est sûre, c'est que quand vous n'êtes pas conçus pour le séisme, quand il y en a un gros qui arrive tout s'écroule. C'est clairement ce qui s'est passé pour les ouvrages au niveau d'Haïti. Par contre, quand vous êtes au maximum de la réglementation européenne, effectivement vous maximisez vos chances que les quais soient toujours debout et opérables. Après c'est vrai qu'on vit maintenant dans une société qu'on pourrait appelé une société du risque. Aujourd'hui, vous dire qu'il y a un risque nul, personne ne peut le dire et c'est impossible, mais on se met au maximum de la protection, on met toutes les chances de notre côté.

M. Germain CANTAL, Vieux-Habitants, Président de l'association l'Estrade de la résistance Guadeloupéenne

Mes réactions au regard du projet d'extension du Port Autonome de Pointe à Pitre : les différents gouvernements français qui se succéderont continueront d'obtenir tout ce qu'ils veulent en Guadeloupe tant que le peuple ne sera pas conscient de la réalité de la condition politique dans laquelle il vit, à savoir la néo colonisation qui est en place depuis 1946, tant qu'il n'existera pas de parti politique Guadeloupéen fort et avec un profond esprit patriotique, tant qu'une

mise à niveau massive et générale de la Guadeloupe par la France et l'Union Européenne ne sera pas effective afin qu'elle puisse rattraper tout son retard, et enfin tant qu'il n'y aura pas la ré implantation du port de la ville de Basse-Terre pour un fonctionnement maximum. Alors je demande au peuple multi ethnique de la Guadeloupe d'être vigilant de ce qu'on nous propose par rapport à ce projet, parce que c'est un projet qui va nous amener à l'anéantissement. Si on veut avancer, mettons la Guadeloupe au niveau des autres départements français dans l'hexagone et comme ça on verra par la suite qu'est ce qu'on peut faire, parce que nous sommes au fond du puits. Quand je passe en haut de la falaise, je vois la Guadeloupe de plus en plus profond dans les précipices. Donc, depuis 1492 en passant par 18 juin 1935 et en passant par 213 ans d'esclavages qui a été aboli en 1848, soit disant qu'il y a eu une première abolition en 1794, et soit disant qu'il y a eu une départementalisation en 1946, mais en 1946 il y a eu la néo colonisation et donc c'est l'évolution du peuple qu'il faut mettre en route, et après on verra qu'est ce qu'on va faire, qu'est ce qu'on peut faire au niveau de ce qu'on nous propose maintenant là, soyons vigilants.

Mme Marie-Laure BLONBOU

On enregistre votre intervention, mais je voulais juste rappeler c'est aux questions relatives à l'extension du Port Autonome qu'on pourra répondre.

M. le Maire de Bouillante

En ce qui concerne le séisme tout dépendra de la force du phénomène et de l'épicentre. Ensuite sur la question économique je ne suis pas convaincu. Vous savez que quand on a parlé de l'extension de l'aéroport, on nous a parlé de HUB, on nous a dit la même chose, mais quels sont les avions qui se posent à l'aéroport de Pointe à Pitre ? Pour moi il n'y a pas de HUB parce que ça devrait être un vrai aéroport international, ça n'a pas été fait. On a l'habitude de nous parler comme ça, et évidemment tout le monde est d'accord, oui c'est le développement, etc. mais au résultat on n'est pas plus riche, on n'est pas plus avancé. Et la question de l'emploi, moi élu je peux vous dire que chaque fois qu'un investisseur vient me voir c'est pour me dire qu'il y aura de l'emploi, etc. comme si on allait, excusez moi l'expression, se prostituer pour l'emploi. Mais le chiffre du chômage est toujours de 25% malgré tous les plans. En remontant juste depuis 1976 notamment, avec les 110 points pour le développement de M. Dijon, secrétaire de l'Etat à l'époque, on n'a jamais vu vraiment de réduction du chiffre, des points. Donc il y a quelque chose, quand on nous présente la question du développement ça pose un problème, c'est à dire que ce n'est pas ce que vous dites théoriquement qui n'est pas soutenable, c'est après comment ça se traduit réellement, quelle influence sur le pays. Et ça on ne peut toujours pas dire qu'on est satisfait de tous les plans, et on revient avec de nouveaux encore et encore. Donc il y a quelque chose qu'on n'a pas vu, qu'on n'a pas encore saisi. Donc je dis que le débat sur la question du développement économique je

ne peux être aujourd'hui satisfait. Ensuite j'ai parlé de stratégie, évidemment je suis un homme politique, je dois m'inquiéter de la stratégie économique, de la stratégie politique et des influences qui vont avoir lieu à partir de ça. En ce qui concerne la production, on veut exporter. Ecoutez, on ne dit pas la vérité aux guadeloupéens, quand on est en système néo libéral et qu'on parle de la concurrence, c'est à dire chercher les prix les plus bas. Aujourd'hui la Guadeloupe a intérêt à voir Haïti produire du sucre, puisqu'on a souvent dit la Caraïbe ça nous pose problème parce que le niveau de vie est plus élevé. Pourquoi le niveau de vie est plus élevé ? Parce qu'on a un système bancaire qui prête. Mais c'est hypocrite quelque part. Je ne dis pas que vous vous êtes hypocrites, mais je dis que dans ce système néo libéral la concurrence entraîne quoi ? Si on s'en tient à ce système et qu'on ne veut pas en sortir, il est préférable de produire du sucre roux en Haïti et la Guadeloupe n'a aucun intérêt. En ce qui concerne la banane, il n'y a pas d'avenir réel dans la banane tel que c'est produit aujourd'hui, les pays de l'Amérique du Sud, on leur a donné au niveau européen la possibilité de concurrencer énormément la production, donc ce n'est pas ça que nous allons exporter. Et donc c'est pourquoi je vous dis que vous entrainer, quand vous parlez de la question du développement économique, un vrai débat. Et il faudra qu'on dise aux guadeloupéens que le sacrifice doit se faire et trouver d'autres productions, d'autres transformations qui aient de la valeur ajoutée, et ce n'est pas là l'avenir de la Guadeloupe, c'est culturel, c'est lié à notre évolution historique, mais n'empêche que ce n'est pas là qu'on va trouver le développement économique.

M. Olivier CARMES :

Alors, les choses sur lesquelles nous aujourd'hui on est quasiment sur par rapport à ce projet c'est que, on l'a présenté au niveau du risque de feedérisation, aujourd'hui si on ne fait pas le projet, si on ne revient pas à la situation identique à celle qu'on connaît aujourd'hui, on a réellement un risque de feedérisation, et ce risque on l'a chiffré, on peut donner le détail après des coûts : 50 millions d'euros annuels pour la communauté guadeloupéenne. C'est lié tout simplement au fait que nos marchandises demain, et on l'a connu il y a très peu de temps lorsque CMA nous a tout simplement posé la question « Mais demain on veut passer à des navires de 1 800 EVP, ils ont 12,5 mètres de tirant d'eau, est ce que vous pouvez les accepter ? », on a regardé, tous les services ingénieries ont été mobilisés rapidement, voir ce qu'on pouvait draguer à la petite cuiller, et savoir comment on pouvait s'en sortir parce que la question était très simple « Si vous ne les recevez pas on va tout simplement décharger sur un autre port, on va alléger les navires et on viendra vous voir après. » Donc ça veut dire qu'en général, le plus gros risque si on n'adapte pas nos infrastructures, ce n'est pas effectivement demain mais dans les 3-4 années supplémentaires, on ne va pas revenir dans la situation identique, c'est que nos marchandises

iront transborder ailleurs avant de revenir sur la Guadeloupe, on n'aura plus cette ligne directe et donc une double manutention et puis l'utilisation de deux navires pour acheminer les marchandises et une augmentation du coût logistique. Donc ça c'est un élément déjà extrêmement important. Le deuxième élément c'est celui sur lequel théoriquement, à partir du moment où le projet se fait, c'est qu'on va créer de l'emploi au niveau de la période de travaux, effectivement on est impressionné des fois par le montant de l'investissement mais de l'autre côté ça veut dire que ce sont des travaux qui vont être réalisés sur la Guadeloupe. Et on le sait aussi bien, toutes les discussions et les attentes des entreprises BTP par rapport à la relance de grands travaux sur la Guadeloupe c'est quelque chose qui est extrêmement attendu. Et là dessus, les éléments se chiffrent par rapport aux travaux habituels, on dit 750 emplois indirects dont 350 directs sur une période, par contre il est clair ce sont des emplois à durée déterminée sur 3 ou 4 ans, mais est ce qu'on peut effectivement fermer les yeux sur 350 emplois directs dans cette période de crise ? Et puis, le troisième élément c'est la période d'exploitation, ça c'est assez mathématique, c'est tout simplement par rapport à l'augmentation du trafic de containers c'est environ 550 emplois globaux dont 200 emplois directs portuaires. Sur ces éléments, à partir du moment où on fera le projet, il y aura de la création d'emploi, de valeur ajoutée. L'autre élément par contre, sur lequel M. Pierrot a essayé de développer, et sur lequel à la limite, et c'est pour ça qu'aujourd'hui lorsqu'on vous a fait les critères, ce qu'on appelle le taux de rentabilité interne socio économique, on arrive sur des taux de 24-25%, sans intégrer les possibilités d'export parce qu'aujourd'hui on est en train d'élaborer les pistes. Il est clair qu'à partir du moment où le Port lui met les dispositions pour faciliter l'export, et on l'a dit tout à l'heure, aujourd'hui les entreprises vous disent que le marché est trop petit pour s'industrialiser, il faut qu'elles s'industrialisent mais on a 400 000 habitants et on va avoir un développement qui va être réduit, comment pouvoir effectivement exporter, et elles se retournent vers nous, on essaye de trouver des armateurs et ces derniers vous disent qu'avec la faiblesse de la production locale ils ne peuvent pas créer une ligne, pas créer de fond de cale. Demain avec l'opportunité de transbordement, c'est celui-ci qui va créer ce fond de cale et ce n'est absolument pas la production locale qui va exporter qui va créer l'équilibre de la ligne, par contre on pourra mettre 1, 2, 5, 100 containers sur ces lignes qui vont donner l'opportunité d'export. Donc aujourd'hui le Port à travers ce projet met des outils favorisant l'export. Par contre on n'est tout à fait d'accord, c'est une véritable révolution, se lancer sur l'export et créer des filières c'est tout l'enjeu dans les prochaines années, à savoir est ce que les entités économiques, les politiques, les collectivités sont prêtes à se lancer sur ce challenge pour effectivement voir quel type de filière approfondir. Evidemment on est resté pour l'instant sur ces analyses

avec l'université sur la production locale et quelques pistes de possibilités d'export, mais aussi il est clair qu'on n'est pas non plus sur des ambitions démesurées. Dire qu'on va faire des entreprises de transformation de 2 000 emplois, non. Créer quelques entités qui vont rajouter à ces 500-600 emplois directs, en récréer au moins si ce n'est autant, peut être le double, oui c'est possible sur un étalement peut être de 10-15 ans. Mais on a tout d'un coup des outils qui nous permettent d'exporter.

M. Olivier PIERROT

Alors, juste pour compléter ce que vous disiez sur le sucre, la banane, certains l'ont déjà compris. Je vais faire ce que je ne dois pas faire, je vais prendre des exemples concrets, faire de la pub. Bichon, quand Bichon a pris la banane et a fait des chips, de la semoule de banane, ils avaient bien compris que c'était une autre possibilité d'exportation. Kanasao quand il fait du jus de canne c'est pareil. J'en ai d'autres, il y a Cap Créole à côté quand il prend du poisson il fait des rillettes, il fait du fumé, c'est encore de la possibilité de changer les modes d'exportation, de consommation. C'est là l'idée, ce sont des produits où on va mettre de la valeur ajoutée. C'est comme ça qu'on pourra développer un peu plus l'exportation.

Mme Caroline RINALDI, l'association Evasion Tropicale

Vous montrez le spectre de la feederisation, en fin de compte vous dites que si on est feedérisé ça va coûter 500 euros par foyer par an, c'est ça ? Ce qui fait 50 euros par mois, ce n'est pas grand chose. Est ce que justement, si les produits sont amenés à être plus chers en entrant en Guadeloupe, ça ne va pas pousser la production locale, le fait qu'on va plutôt chercher une autonomie et donc ne plus avoir besoin d'importer ces produits ? Est ce que justement ça ne serait pas là notre chance ? Je le dis tel quel, ce n'est peut être pas votre débat. Parce que quand j'entends aussi que monsieur Pierrot dit qu'on ne va pas consommer plus de riz qu'on en consomme actuellement, si ce n'est qu'il y aura peut être plus de population. Mais on ne consomme pas que du riz, à l'heure actuelle on consomme plein de trucs qui viennent de Chine, dont on a rien à faire, et qui au bout d'une semaine sont morts et qu'on ne peut même pas réparer ni quoique ce soit. Donc je ne sais pas si c'est vraiment notre avenir toutes ces importations, est ce que justement la feederisation ne va peut être pas nous faire des ouvertures pour réfléchir autrement sur notre consommation en Guadeloupe et sur la production davantage guadeloupéenne. Pourquoi produire seulement pour exporter alors que déjà on n'arrive même pas à produire pour nous même ?

M. Guy FAVANT, Vice-Président de l'ONG COEDADEDRUP

Je voulais juste revenir sur l'aspect des statistiques portuaires, des dix dernières années par exemple, qui montrent dans un de vos documents une croissance assez intéressante, avec une hausse moyenne de 16% entre 2000 et 2008. Il n'a

pas été fait le cas là, dans toutes les présentations, d'un axe qui a été très porteur pour l'activité du Port c'est l'importation du charbon. Il faut quand même en parler parce qu'il est prévu dans l'extension du port une zone de débarquement vraquier pour continuer à importer du charbon. Alors, est ce que c'est aussi quelque chose de très positif, pour le Port bien entendu, mais pour l'environnement en Guadeloupe le charbon c'est une catastrophe au niveau du Moule, et vous savez très bien qu'il y a un projet en stand by aussi sur Marie-Galante, avec peut-être dans les aménagements que vous avez envisagé sur le port de Folle-Anse là aussi un déchargement vraquier de charbon pour aller empoisonner notre grande galette. Il faut faire attention dans les chiffres, dans le développement, dans la croissance que certains avaient même qualifié de négative, mais ça c'est extraordinaire, il faut faire attention à ces activités qui, au lieu d'avoir un intérêt quelconque, sont en fait un poison. Donc ça c'est un détail important, le charbon. D'ailleurs vous précisiez qu'en octobre 2009 il y avait le meilleur score du mois parce qu'effectivement 32 000 tonnes de charbon ont été importées. Sauf que le mois d'après il y a eu plus que 8 000 tonnes et en décembre il y a eu 0 tonne, donc il faut faire attention aux statistiques aussi et ne pas faire parler n'importe quoi dans ces statistiques, toujours est il que le charbon, il faudra revenir là dessus, c'est catastrophique.

Je voulais aussi parler non seulement du développement endogène de l'île comme ça a été dit il y a quelques minutes, mais aussi du problème de l'autosuffisance alimentaire, on importe de toute évidence des îles voisines des racines, parce qu'on n'en a pas assez, donc vouloir les exporter c'est peut être un peu utopique. Et enfin une dernière anecdote, sur Marie-Galante ma fille qui travaille achète des carottes, vous ne savez pas ce qu'il y a écrit sur le sachet « Made in Guadeloupe ». Alors si c'est ça le progrès il faudrait peut être qu'on arrête aussi notre vision de la mondialisation. Enfin n'oubliez pas aussi que nous sommes dans le « peak oil », c'est à dire que ça y est nous avons atteint le maximum de production de pétrole, hors le projet d'extension du Port Autonome est directement indexé sur la ressource en pétrole. Ces porte-containers ne vont plus pouvoir naviguer à des prix intéressants par rapport au coût du pétrole qui ne va pas cesser d'augmenter. Sachez aussi que la Guadeloupe vit au dessus de ses moyens et que nous avons une dépendance de 98% d'importation d'énergie primaire. Donc avant de parler, vous avez dit exportation d'énergie, je n'ai pas très bien compris, je ne vois pas en quoi on pourrait exporter de l'énergie. Ça a été dit dans une des diapos du power point.

M. Olivier PIERROT

Alors 500 euros par an par foyer, 50 euros par mois, d'accord ce n'est pas beaucoup pour certains, mais c'est beaucoup pour d'autres. Pourquoi est ce que la feederisation ne serait pas un élément positif ? La production locale, c'est ce que j'ai dit au début, c'est qu'effectivement c'est de la production traditionnelle - canne, banane - et c'est aussi de la production de produits

qui font appel à des importations, à des intrants importés. Si demain nous sommes feederisés qu'est ce qui se passe sur ces intrants ? Ils deviennent plus chers. Qui dit intrants plus chers dit que le produit en fin de chaîne son prix serait forcément plus cher. Ça c'est pour les produits qui sont transformés. Les produits non transformés, je prends l'exemple de la banane toujours : la banane pour la produire on va mettre des produits phytosanitaires notamment. Est ce qu'on en produit en Guadeloupe ? Non, donc on les fait venir. Ils seront aussi plus chers puisque nous serons feederisés. Dans aucun pays, à ma connaissance, peut être qu'il y en a, où la feederisation a eu lieu, le coût de la vie a été moindre. En revanche, de nombreux pays on su se développer derrière un HUB portuaire, et de nombreux pays proches de nous, Jamaïque, République Dominicaine, Trinidad. Effectivement la feederisation peut être un biais, moyen pour développer notre production comme vous dites, mais c'est un point de vue que je ne partage pas. Ce que je vois avec la feederisation c'est qu'on aurait nécessairement une augmentation des coûts de tous les intrants pour la production locale, que ce soit la production traditionnelle ou la production transformée.

Autosuffisance alimentaire, développement endogène : alors pour compléter le développement endogène, même type de réponse que j'ai fait à madame, il n'y en a pas sans apport de produits qui viennent de l'extérieur. On ne parle pas de développement endogène uniquement sur de l'intérieur, ce n'est pas économiquement possible et viable.

M. Olivier CARMES

Sur les importations de charbon, il faut bien savoir que ce n'est pas le Port qui va prospecter pour aller chercher du charbon. C'est vrai que le Port, on l'a vu, avait un rôle de développement économique important, mais on n'est pas non plus de l'autre côté responsable de la politique énergétique. Si aujourd'hui on produit l'électricité à partir de charbon nous on se doit tout simplement d'adapter nos infrastructures. Aujourd'hui le charbon décharge sur un quai au niveau du Port, il y a des réflexions tout simplement par rapport à cette augmentation de trafic, une partie du terminal container, il y a une aire de quai, si les navires sont plus gros on va voir si effectivement ils peuvent décharger sur cette zone. On en reste aujourd'hui dans cette démarche, il n'y a absolument de démarches pour aller chercher, prospecter un développement de ce type d'activité sur lequel on n'a aucune prise. En revanche, on travaille nous sur des productions d'énergies renouvelables sur lesquelles madame Naranayan va vous donner plus de détails.

Mme Sita NARANAYAN

De façon très concrète on a installé sur 24 milles mètres carré, de nos plus grands entrepôts de Jarry, des panneaux solaires qui ont été mis en service. Ça équivaut à 38 000 tonnes de CO2 qui ne seront pas rejetées dans l'atmosphère. Dans le cadre de notre programme de développement durable on travaille aussi avec l'UAG sur l'étude des énergies renouvelables de la mer. Aujourd'hui les filières ont été identifiées en Guadeloupe, ce qui manque c'est mettre au point les modes de conversion de ces énergies naturelles en énergies électriques, et là ça demande des prototypes, beaucoup d'investissements, et dans le cadre de notre nouveau programme on continue à travailler avec eux en ce sens.

Mme Carole SAINT-LAURENT, EPC Plus

Le nouveau quai qui sera construit aux normes parasismiques, en cas de séisme majeur combien de ports ayant un quai encore en état seront susceptibles de recevoir des bateaux pour les premières nécessités ? Il y a-t-il un état des lieux qui a été réalisé sur l'état des quais et sur leur résistance aux séismes ? Il y a-t-il un projet de développement, d'aménagement des ports situés aux endroits stratégiques pour desservir les premières nécessités puisque les routes seront trop endommagées pour assurer le transport ? Il y a-t-il un budget prévu pour l'aménagement de ces sports stratégiques qui auront pour vocation d'évacuer et d'utiliser les marchandises stockées sur le nouveau quai du projet ?

Mme Caroline RINALDI, l'association Evasion Tropicale

Est ce que le jeu en vaut la chandelle ? De vouloir à tout prix le faire en Guadeloupe avec tout l'impact que ça va avoir sur la baie de Pointe à Pitre par rapport à la Martinique. Est ce que ça vaut vraiment le coup de se battre pour que ce soit la Guadeloupe plutôt que la Martinique qui aura moins de difficultés au niveau de l'environnement, au niveau de l'infrastructure à mettre en place ?

M. Tristan BATAILLE

Sur l'aspect sismique vous avez bien identifié la fonction de gestion de crise, c'est à dire que notre ouvrage en étant au max, permettra effectivement d'avoir une gestion de crise. Après il y a des voiries, des routes qui amènent au terminal. Là dessus elles sont sous gestion, une partie, de Routes de Guadeloupe, le reste c'est nous. Mais ce qui est important c'est que des ouvrages majeurs comme un quai vous ne le réparez pas. En Haïti, pour décharger ils ont mis en place très rapidement une espèce de poste à barge qui est vraiment le truc le plus primaire, c'est très dur pour y accéder, nous il y a la garantie de pouvoir accéder à quai. Après je veux dire remettre en état une route, effectivement avoir des engins, des camions type militaires qui transportent des marchandises même sur une route un peu endommagée, on peut réagir. Par contre si le quai est par terre vous ne pouvez pas réagir et la connexion est très difficile. Alors votre question était

assez large, j'ai compris, parce que moi je réponds pour la Guadeloupe, si jamais il y a un séisme majeur en Guadeloupe qu'il y ait un quai d'une autre île de la Caraïbe qui soit en bon état ce n'est pas important, pour apporter les marchandises ce qui est important c'est qu'il y ait un quai chez nous. Ensuite sur l'état des quais actuels : il faut savoir que Jarry s'est construit à partir du milieu des années 60 progressivement, notamment la majorité des quais qu'on a aujourd'hui ont été construits fin des années 70, et le dernier développement, le quai 12, la partie containers avec un linéaire continu de quasiment 600 mètres, a été construit au début des années 90. Donc lui effectivement est dimensionné aux séismes, il n'est pas dimensionné au max, par contre les autres quais ne sont pas dimensionnés aux séismes ou très peu. C'est clair qu'aujourd'hui on a des ouvrages qui ne sont pas ou peu dimensionnés aux séismes, et en tout cas qui n'ont pas le niveau de protection qu'on souhaite avoir sur le futur terminal qui lui sera au niveau maximum.

M. Olivier CARMES

Martinique/Guadeloupe : je répondrais par une question également. Pour éviter de répéter les différences de tirant d'eau, moi je dirais de l'autre côté si la Martinique n'a pas cette obligation d'adapter ses infrastructures elle ne risque pas d'être feederisée, pourquoi ne pas laisser la Guadeloupe développer son projet ? Je vous l'ai dit, aujourd'hui on a nous cette obligation d'adapter nos infrastructures, alors après effectivement tout dépend des surfaces qu'on va mettre, de terre-plein, etc. Mais il faut aussi savoir que de toute façon le projet de la Martinique, on est également sur 300 mètres de quais complémentaires, on est sur 10 hectares de terre-plein complémentaire, on est sur un projet qui avait été chiffré de manière commerciale à 60 millions d'euros et qui avait été réchiffré par nos services à 90 millions d'euros. Donc on est aussi sur un investissement quand même important. Donc, je me pose la question aujourd'hui, pourquoi réaliser un investissement si important alors qu'ils n'ont pas cette obligation aujourd'hui d'adapter leurs infrastructures ? Raison pour laquelle on avance sur notre projet et effectivement on essaye de donner une priorité par rapport au projet en Guadeloupe.

Mme Carole SAINT-LAURENT, OPC Plus

En fait, je parlais des ports situés sur la Guadeloupe. Je vais résumer mes questions précédentes et aller plus directement au but. C'est à dire qu'en cas de séisme majeur ne risque-t-on pas d'avoir toutes les marchandises sur ce quai qui ne pourront pas être utilisées par faute de transport routier ? Parce qu'on ne pourra pas refaire des routes comme ça. Vous avez le pont de la Gabarre, le pont de l'Alliance. Pour desservir la Grande-Terre il n'y aura que les voies maritimes.

Et donc c'était sur l'état des quais dans les ports existants en Guadeloupe : Saint-François, Port-Louis, pour desservir ces marchandises.

M. Tristan BATAILLE

Donc effectivement, nous on peut agir que dans notre circonscription, après ce qui est important c'est que nous on ouvre là un ouvrage de gestion de crise, d'autres maitres d'ouvrage peuvent avoir la même démarche s'ils le souhaitent sur leurs infrastructures. Notamment, le Conseil Général gère des ports, il peut décider d'un maillage du territoire mais ce n'est pas nous qui allons pouvoir construire un quai dans la zone sous gestion du Conseil Général. Ce qui est important c'est d'avoir une possibilité d'approvisionnement d'urgence, avec un navire de grande taille qui peut arriver sur la zone portuaire. Après rien n'empêche de ré dispatcher sur des systèmes de barge, etc. Par contre, vous ne pouvez pas approvisionner l'îles qu'avec des barges minuscules, avec 2 mètres de tirant d'eau, c'est ça mon problème. Mais rien n'empêche, une fois que vous avez la plate-forme, de ré atteindre les zones. Effectivement on n'est pas sur un trafic routier majeur, je suis d'accord que les routes vont être endommagées. Mais moi je me suis beaucoup interrogé par rapport aux quais sur Haïti, on est là pour acheminer des aides d'urgence aux population, quand je vois en tant que citoyen le camion des pompiers, il passe dans des endroits ne va pas passer. Donc c'est vrai que je pense qu'on n'est pas sur la même problématique que sur la circulation de masse des personnes. Par contre si vous avez les marchandises qui sont là sur un quai opérable, vous maximisez vos chances de porter secours à la population, alors que si on ne l'a pas et que tout est effondré et qu'il faut trouver des matériaux, etc. aller dans une autre îles, arriver avec des petites barges, pour moi le temps explose, et c'est aussi les problèmes qu'a eu Haïti , une barge de beaching, c'est système très anciens, il y a 4-5 ou 6 siècles c'est comme ça que ça fonctionnait aussi, c'est un système primaire, ça ne permet pas d'approvisionner massivement et en cas de gestion de crise, on l'a vu pour Haïti, le temps est très important. Effectivement je pense que là dessus c'est une solution plus globale et nous on offre une des solutions.

M. Guy FAVANT, Vice-président ONG COE DADE DRUP

L'aspect énergétique, sans même envisager un séisme majeur, je n'ai pas lu dans vos documents votre prévision énergétique pour les besoins de cette extension. A savoir quels sont les besoins énergétiques actuels ? J'entends les besoins en énergie électrique, puisque tous les portiques fonctionnent à l'électricité. Et quels sont vos moyens de secours en cas de rupture d'approvisionnement ? Parce que vous savez que le système de production d'énergie est centralisé au niveau de la Guadeloupe, c'est d'ailleurs une critique

que j'ai formulé lors de différentes réunion de travail Commission Energie de la Région. Il faudrait envisager non plus un seul centre de dispatching, ça a été le cas à plusieurs reprises, de clash en Guadeloupe, ou simplement la foudre était tombée sur une zone et la Guadeloupe était dans le noir, sauf ceux qui sont solaires. Donc qu'est ce que vous avez comme moyen de secours en interne, en propre ? Et vous n'avez pas répondu tout à l'heure à ma question, à savoir comment vous envisagez le « peak oil », l'augmentation inéluctable du coût du pétrole et l'incidence que ça va avoir sur toutes ces marchandises, plus les transports routiers, plus tout ce qui en découle, puisque c'est directement en fonction de cette ressource que le transbordement et la Guadeloupe peut vivre.

M. Tristan BATAILLE

Il faut savoir qu'actuellement on opère cinq portiques, ce sont des engins assez importants qui sont alimentés par des câbles 5 500 volts, donc effectivement ce sont des aspects très importants. On s'est rapproché d'EDF qui nous a interrogés aussi pour leur planification. Sur le nouveau terminal, il y aura à priori en phase initiale 3 portiques. Donc c'est vrai aujourd'hui on en a déjà 5, on passera à 3, on n'est pas un territoire on va dire avec aucune présence de puissance importante, on en a déjà, on va augmenter. Les bilans de puissance sont en cours là dessus. On s'est rapprochés d'EDF. Ils nous ont demandé eux, pour ajuster avec leur service développement d'EDF. Donc ce sont des choses qui sont en cours, on est en train de travailler dessus, mais il faut savoir qu'on opère déjà 5 portiques sur Jarry.

M. Guy FAVANT, Vice-président ONG COEDADE DRUP :

Mais vous n'avez pas de moyens autonomes ?

M. Tristan BATAILLE

Non effectivement s'il n'y a plus d'électricité, les portiques ne tournent pas,

M. FAVANT Guy, Vice-président ONG COEDADE DRUP

Il n'était pas envisageable d'avoir des groupes de secours ?

M. Tristan BATAILLE

Là vous posez vraiment des aspects très précis liés à l'exploitation. Moi je sais que sur les aspects travaux on a du couper l'alimentation des portiques pour faire les travaux, etc. Mais après sur l'aspect exploitation il faudrait qu'on creuse avec nos collègues sur comment ça se passe, est ce qu'avec un groupe ils peuvent le déplacer, etc.

M. Olivier CARMES

Juste une précision quand même, les navires ont aussi une possibilité d'auto déchargement, donc en cas de crise majeure les navires, si les portiques ne fonctionnent plus, peuvent effectivement avec leur grue de bord décharger les containers. On n'est plus sur le même rythme, on est dans une situation de crise. Par contre, effectivement, sur l'entrepôt, notamment frigorifique, ils ont des groupes permettant de réagir. Après ce sont aussi des questions en termes d'exploitation.

Alors si j'ai bien compris la question par rapport à l'augmentation du prix du pétrole et notamment l'augmentation de la taille des navires. Il faut aussi savoir qu'aujourd'hui on parle d'un constat. C'est à dire que l'évolution de la flotte des navires est là et en termes d'évolution de taille des navires c'est aussi une augmentation de l'économie d'énergie en termes de nombre de containers transportés. Donc aujourd'hui vous êtes sur des navires beaucoup plus récents, sur des constructions de navires neufs qui ont des consommations moins importantes que les navires précédents. Vous êtes de toute façon sur des politiques énergétiques, je ne suis pas armateur mais on le voit sur les vitesses de traversée qui sont de plus en plus contrôlées et régulières. Et puis, si les armateurs aujourd'hui malgré l'augmentation du prix du pétrole, ce qui n'est pas nouveau, c'est qu'ils ont des raisons en termes économiques qui sont beaucoup plus intéressantes d'avoir des navires de plus grosses dimensions que d'avoir 3 ou 4 navires pour transporter la même entité, et ce qui arrive après, notre problématique, c'est qu'ils vont chercher des HUB de transbordement, raison pour laquelle les différents ports essaient de positionner.

M. Julien BERNARD, habitant de Bouillante

J'aurai deux questions. Une question où j'ai peut être mal compris : vous prévoyez de pouvoir recevoir des bateaux de 6 000 EVP en sachant que les bateaux vont varier et vont plutôt aller vers 12 000 et 18 000 EVP, donc est ce que vous n'attendez pas une prévision un peu basse pour le futur ? Deuxième question : au niveau de vos calculs de modélisation pour le Grand Cul de Sac Marin, vous avez pris quatre mesures de courant et vous nous avez annoncé que pour l'étude des tsunamis le résultat de la bathymétrie allait arriver en 2012, or ça me paraît bizarre de faire des études de courants et de passages d'eau sans connaître la bathymétrie des côtes. Donc votre modèle est-il vraiment à jour ? Et votre étude tient-elle bien la route ?

M. Olivier CARMES

Alors, juste sur la taille des navires, le navire de projet aujourd'hui qu'on va essayer de capter, sur lequel les infrastructures sont adaptées, c'est un navire de 6 600 EVP, container 20 pieds, qui nécessite un tirant d'eau au niveau des quais de 15 mètres, puisque ces navires ont un tirant d'eau de 14 mètres, donc pied de pilote d'un mètre. Par contre pour éviter la situation

dans laquelle on est, si on a un développement futur de cette activité et qu'on a nécessité de recueillir de plus grosse dimension, on va refonder les quais à 17 mètres, permettant à terme, donc deuxième opération, de draguer jusqu'à 16 mètres les quais et de pouvoir éventuellement, s'il y avait ce développement, puisqu'ils existent aujourd'hui ces navires de 12 500 EVP, les recevoir. Ce qui n'est pas le cas aujourd'hui avec nos quais puisqu'ils sont fondés à 12 mètres, raison pour laquelle on ne peut pas, à 50 centimètres près, faire une opération simplement de dragage permettant d'améliorer le tirant d'eau des quais puisqu'ils sont fondés qui n'ont pas été prévus pour pouvoir les draguer. Donc ça c'est la précision, mais aujourd'hui on vit sur des navires d'à peu près 6 000 EVP.

M. Tristan BATAILLE

Sur le courant, comment ça fonctionne ? Il y a les fonds, la bathymétrie est très importante. Alors il faut séparer la problématique du courant dans la baie et de l'échange avec le Grand Cul de Sac Marin de la problématique du tsunami. Effectivement dans la baie, on a fait ce qu'on appelle des levées bathymétriques, donc ça permet de connaître la forme des fonds dans la baie, aussi à la jonction avec le Grand Cul de Sac Marin de voir comment l'eau circule en interaction avec le fond. Pour tout le monde, ce qui crée les courants, il y a la bathymétrie, mais après il y a des éléments, il y a le vent, il y a la marée, il y a la houle, donc c'est ça qui est important. Et quatre points ont été placés à des endroits stratégiques et le modèle, si vous voulez, en fait Météo France peut nous donner des vents, on a la marée, on peut entrer aussi des houles et on peut reproduire des cycles annuels, ce sont des choses qui marchent très bien dans des baies, ça fait longtemps que c'est validé. Ce que je veux dire c'est qu'on n'est pas sûr de la recherche, on est sûr des produits vraiment de type quasi industriels, c'est à dire que des bureaux d'études peuvent mettre en place ces systèmes assez « simplement ». Par contre, le gros problème de ces systèmes où on reproduit les courants c'est de confirmer qu'ils reproduisent la réalité et donc ces quatre points de mesures, avec des mesures très haute fréquence, sur toute la colonne d'eau, permettent de vérifier. Effectivement, si on a fait des mesures en janvier et en juin, je prends les mesures en janvier, je connais le vent, la marée, la houle, etc. et donc je viens vérifier que mon modèle reproduit bien ce qu'il y a sur ces points là. Et notamment, au niveau de la Rivière Salée, tout le monde convient bien, il y a un resserrement, il y aurait pu avoir une accélération des courants, on est sûr quelque chose de particulier par rapport à la baie. Donc c'est important d'avoir des points coté Grand Cul de Sac Marin et coté baie de Pointe à Pitre et la comparaison avec ces points permet de faire des réglages du modèles. Un modèle ce n'est pas différent d'une machine ou même d'une voiture, quand votre mécanicien règle votre voiture, ça permet de régler le

modèle et donc faire ce qu'on appelle, en jargon scientifique, le calage du modèle, et après ça le rend prédictif et on peut tester d'autres situations. Mais effectivement, la bathymétrie, vous avez raison, a été intégrée, et on fait récemment ce qu'on appelle des levées bâties pour mettre à jour nos cartes et être précis sur la modélisation du courant.

Mme Sita NARAYAN

C'est vrai que dans notre circonscription, dans la baie, on connaît extrêmement bien la bathymétrie. Par contre, c'est vrai que sur les cotes ailleurs en Guadeloupe on la connaît moins bien, et ce n'est pas du tout notre compétence d'aller faire des levées bâties dans ces zones là. Le bureau de recherche géologique et minière qui est le référent en Guadeloupe du projet Litto 3D, est celui qui est en train de mener les mesures, qui va nous permettre d'acquérir ces données là. Faire une étude du tsunami, spécifiquement dans la baie sans avoir les données globales en Guadeloupe n'a pas de sens. C'est pour ça qu'on est obligé d'attendre ces données pour travailler aussi plus spécifiquement dans la baie.

M. Tristan BATAILLE

La bâtie, si elle est importante pour l'aspect calcul, elle est très importante pour l'aspect accueil des navires, parce qu'elle nous permet de confirmer que les fonds n'évoluent pas, ou s'ils évoluent qu'on doit agir dessus, et donc confirmer nos tirants d'eau et notre capacité d'accueil des navires. Alors c'est vrai qu'assez fréquemment, par rapport peut être à d'autres maitres d'ouvrage, on est amené à faire des levées pour que la capitainerie soit à même de confirmer nos capacités d'accueil et de ne pas envoyer un bateau s'échouer si jamais il y a eu une variation des fonds. Donc c'est un sujet pour le port par ailleurs, pour son fonctionnement, on valorise dans l'étude.

Mme Caroline RINALDI, l'association Evasion Tropicale

J'ai senti un petit flou de M. Pierrot au niveau de la présentation des écrans anti turbidité où on n'a pas l'air de vraiment savoir si ça va fonctionner et dans quelle mesure. Alors est ce qu'il y a des modèles de sédimentation de la zone qui ont été effectués quand même ? Si ces écrans fonctionnent plus ou moins bien ? C'est quand même important, parce qu'on a, encore une fois, le Grand Cul de Sac Marin et des zones coralliennes qui ne sont pas très loin. Donc là, je pense qu'après dire « Oui, il y a des mesures de compensations qui vont être prises », mais quand le mal sera fait sur une zone et ben je pense que déjà avec les précédentes installations de Jarry on a beaucoup changé la zone qui est bien envasée et sédimentée, donc j'ai l'impression que vous n'êtes pas très au point à ce niveau là.

Et une autre inquiétude également : on sait où on est dans nos plans POLMAR. On a eu un POLMAR dernièrement sur lequel on a été convié de répondre pour les cétacés, mais on nous a dit que c'était un POLMAR Terre, alors j'ai eu du mal à comprendre comment on pourra faire un POLMAR Terre sur quelque chose qui touche le milieu maritime. L'ancien POLMAR je pense qu'il date peut être d'il y a 12 ans, puisque le Président de l'association y avait participé. Je ne suis pas sûre qu'on soit vraiment au point actuellement en Guadeloupe pour gérer une crise. On est en train de cumuler les risques ici en Guadeloupe, autant avec l'augmentation de la plaisance, du trafic, etc. Mais derrière on n'a pas beaucoup de ... Alors on parle du tsunami, c'est très bien qu'on s'en occupe, mais bon rien que des problèmes de pétrole qui se déverse dans la mer, là je pense qu'on n'est vraiment pas au point, et ça c'est quand même quelque chose que vous devez vraiment intégrer.

M. Tristan BATAILLE

Je vais apporter des éléments sur les écrans anti turbidité, comme on les a appelés. Donc effectivement mon collègue étant économiste on va compléter. Mais sur ces aspects là c'est pratiqué ailleurs. Il faut savoir dans quel cadre on les utilise, c'est très important. Notamment sur des phases de dragage particulières, quand on drague des éléments durs où il faut une drague spéciale qui désagrège, qui casse l'élément et après ça l'aspire. Donc là ce sont des phases où ça remet en suspension, il y a de la matière qui est mise dans l'eau et qui peut poser des problèmes, et le type de drague, qu'on appelle drague stationnaire, donc on peut protéger autour de la drague. Ça a été fait dans d'autres chantiers, on parlait tout à l'heure des réunions à thématique au Lamentin, début novembre, il y a une personne d'un bureau d'étude de l'environnement qui a présenté une expérience qui a eu lieu à un grand projet de terminal méthanier au Yémen, où il y avait une zone corallienne magnifique, et ils ont mis en place ces écrans, ils ont fait des mesures de part et d'autres, ça a fonctionné, il y a eu des expériences là dessus. Il y a eu des expériences plus récemment également dans la Caraïbe. Effectivement il y a eu le port de Caucedo, en République Dominicaine, donc ce sont des grands développements. Donc l'expérience du Yémen ça a été mis en œuvre et ils ont eu des résultats positifs. D'un côté il y a une turbidité élevée, après ça peut se sédimenté, de l'autre il y a une turbidité faible, donc ce sont des choses qui se maîtrisent. Après ce qui est important ce sont les conditions d'utilisation, il faut que les courants soient faibles, et nos mesures de courant permettent de garantir qu'on peut utiliser ces écrans, Nous, nos vitesses max sont nettement inférieures aux vitesses limites d'utilisation de ces techniques, donc on pourra mettre des écrans dans la baie, autour de la drague, pour protéger certains habitats marins à risque. Et aujourd'hui dans la conception finale du projet ces éléments seront intégrés, c'est à dire qu'on ne fait plus,

comme ça a peut être été fait par le passé, on rajoute ces éléments après, ce sont des éléments qui sont à chiffrer et ça a un coût qui sera pris en compte. Ce qui est très important c'est que nous on peut les utiliser dans notre baie sur les limites d'utilisation, ce n'est peut être pas le cas de tous les projets, mais ça a marché pour d'autres projets, donc pour moi il n'y a pas de freins techniques à ce que ça marche pour nous aujourd'hui.

Mme Sita NARAYAN

Ce qu'il faut savoir concernant POLMAR c'est que ce n'est pas du tout notre compétence, au Port Autonome, c'est la compétence du Centre Opérationnel Régional de Surveillance et de Sauvetage. Ce qu'il y a à notre niveau par contre dans le cadre du projet c'est qu'on prendra, si le projet se fait, toutes les mesures possibles pour sécuriser la navigation. Notamment le changement de tracé du chenal a été optimisé de façon à sécuriser la navigation. D'autre part le croisement sera interdit dans le chenal, ce qui va augmenter la sécurité également. En cas d'avarie machine on aura un système de remorquage adapté, avec au moins deux remorqueurs. Le pilotage sera systématique à l'entrée et à la sortie de la baie. Si le contrôle est de la compétence de la Direction de la Mer appuyée par les douanes, nous, au niveau du Port, on prendra toutes les mesures pour sécuriser au maximum la navigation maritime.

M. Guy FAVANT, Vice-président de l'ONG COEDADEDROP

Je voulais intervenir sur la participation de la structure GUADAIR qui a fait une analyse, mais j'aimerais bien savoir quels sont les points où ont été posés les capteurs et à quel moment ? Parce que lorsqu'il y a des déchargements vraciers de 30 000 tonnes de charbon ou du clinker pour le ciment, j'imagine qu'avec les vents dominants il y a obligatoirement une poussière effroyable qui est déposée non seulement sur terre mais en mer, et la mer sert de poubelle et bien sûr de filtre hélas. C'est l'exemple du Moule où le charbon arrive et devait être, dans le projet initial, dans les hangars. Ça n'a pas été le cas, il est vracier. Et les gens respirent au Moule la même poussière. N'oubliez pas aussi, à titre d'information, que le charbon qui est déchargé en vracier à Jarry est transporté toute la nuit avec 18 semi-remorques de Jarry au Moule. C'est très intéressant. S'il fallait faire le bilan Carbone n'en parlons pas. Plus les accidents, il y en a déjà un qui s'est renversé. Donc c'est pour dire, GUADAIR a fait des analyses, ok, mais est-ce qu'il y a eu des capteurs mis en mer ? Ça ne me semble pas réellement facile au moment où le charbon a été déversé ou le clinker du ciment.

Mme Sita NARAYAN

Donc effectivement il n'y a pas eu de mesures spécifiquement en mer, par contre il y en a eu partout dans Jarry, sur toute la zone industrielle jusqu'à la station fixe du lycée agricole. Il y en a eu sur l'îlet Cochon, sur l'îlet

Boissard et de l'autre côté à Pointe à Pitre. Et ça sur deux périodes de mesure, saison sèche, saison humide, avec le laboratoire mobile et des tubes passifs. Les points de mesures sont disponibles dans l'étude qui est sur le site internet précisément. Et sur toute la période de mesure on n'a eu aucun pic, aucun seuil détecté qui soit au delà des seuils préconisés. On n'a pas eu d'alertes. C'est vrai que les résultats sont plutôt bons, même en période de déchargement de clinker. Par contre c'est vrai que dans le cadre de l'étude d'impact on va surement proposer un plan de surveillance en phase chantier, parce que là il y aura peut être des effets d'accumulation avec les brumes de sable qui peuvent nous arriver. Donc effectivement, si spécifiquement sur les périodes de déchargement on n'a pas d'inquiétudes, c'est vrai qu'il faudra qu'on prenne en compte les effets d'accumulation.

Mme Marie-Laure BLONBOU

Au nom de la commission je vous remercie de votre participation et de votre présence à ce débat, qui vient enrichir tous les autres que nous avons eu et qui seront bien entendu mentionnés dans le bilan final. Bonne soirée à vous tous. Au revoir.