

Projet d'extension du Port de la Guadeloupe
Réunion publique du vendredi 16 décembre 2011
Cinéma Majestic – Capesterre

I/ Introduction :

Mme Lubino-Bissainte Myriam :

Bonsoir à tous, 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 et que nous représentons ici.

II/ Présentation des membres de la CPDP

Le 4 mai 2011 elle nomme le Président de la CPDP Monsieur Degras Jean-Claude situé en bout de table, et le 8 juin 2011 elle désigne 4 membres de la CPDP : deux de nos quatre membres ne sont pas présent ce soir, Mme Blombou Marie-Laure, M. Portecop Jacques, à ma droite M. Flessel Moïse moi-même Mme Lubino-Bissainte Myriam.

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 gauche Mme Sita Narayanan qui s'occupe de toute la partie environnementale du projet, M. Tristan Bataille, qui est en charge de la partie technique du projet, M. Benjamin Bigarray sur la gauche en charge de tout ce qui est planification, ordonnancement et également des études techniques spécifiques sur le projet et M. Olivier Pierrot sur ma droite pour la partie économique et moi-même Olivier Carmes pilote du projet.

Mme Lubino-Bissainte :

IV/ Modalités et conditions juridiques du débat public

La séance de ce soir est la seizième 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 seront d'ordre général et 3 autres séances auront exclusivement pour thème l'environnement et l'économie, ces trois sont déjà passées. Dans le courant du mois de janvier nous n'auront plus que des réunions dites générales sur les différentes communes qu'il nous reste à visiter, à savoir Trois-Rivières, Bouillante, on reviendra sur Les Abymes à la Cité des Métiers.

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**
- Pour mieux nous faire comprendre les raisons et les enjeux de leur choix.**

V/ Présentation du film :

M. Carmes :

La présentation est en deux parties, tout d'abord un film assez pédagogique d'une vingtaine 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 en détail sur les parties économiques, environnementales, techniques, financières du projet, le contexte dans lequel il s'inscrit pour que vous ayez le maximum d'éléments pour pouvoir comprendre les tenants et aboutissants d'un tel projet.

Donc on va commencer par le film.

VI/ Présentation du Powerpoint

M. Pierrot :

Voilà donc pour ce film.

Maintenant on va rentrer un peu plus dans le détail de la présentation du projet à travers différentes parties, tout d'abord des informations sur le Port Autonome....

Voilà donc à travers le film et ce Powerpoint les grandes lignes de ce projet d'aménagement.

Mme Lubino-Bissainte :

Merci beaucoup M. Pierrot

VII/ Modalités

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

Après le 31 janvier 2012, et dans un délai de deux mois, le Président de la CPDP, Monsieur Degras Jean-Claude, élaborera un compte rendu et le

Président de la CNDP en dressera un bilan. Ces deux documents seront rendus publics et communiqués au Port Autonome de la Guadeloupe.

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

VIII/ Début du débat

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

Le débat peut commencer.

M. Jabo Alexandre de Capesterre Belle-Eau :

M. Pierrot a parlé des conséquences du projet que sur Jarry, et j'aurais aimé savoir pour nous qui sommes au sud de Jarry quelles conséquences pour nos rivages ? Est-ce qu'on aura des sédiments bien que monsieur a dit qu'il y aura des protections mais enfin, j'aimerais avoir des informations pour les communes qui sont au sud de Jarry.

M. Caille :

Qui dit gros bateaux dit capacités de manœuvre restreintes, que ce soit à l'Est de la Guadeloupe, dans le Sud, il faut aussi penser aux marins-pêcheurs qui ont des casiers, des filets, qui sont sur beaucoup de zones du Sud à l'Est, est-ce qu'il y a un chenal prévu pour ces bateaux à capacité de manœuvre restreinte pour que les marins-pêcheurs ne perdent pas leur gagne-pain ?

M. Bataille :

Sur la première question par rapport aux sédiments au Sud de Jarry, il y a des travaux de dragage prévus dans la baie et une quantité importante de sédiments 5 millions de m³, on va en valoriser 2 millions pour les travaux et le reste devra être géré. Aujourd'hui ce sont des sédiments qui sont non pollués et la réglementation nous autorise à les gérer en mer et après ça pose la question de où on les met. C'est comme ça que je comprends votre question, effectivement aujourd'hui on réfléchit, on a commencé beaucoup de mesures en mer notamment pour les pêcheurs, il y a deux bouées qui ressemblent à des DCP qui ont été mouillées au large de la rivière à Goyave et une un peu en dessous de la Caye à Dupont, ces bouées ont une forme de DCP qui mesurent la qualité des eaux, des paramètres, ces choses ont commencé en septembre-octobre et ça va se poursuivre, on a une démarche de connaissance pour choisir le bon site, suffisamment éloigné des côtes pour ne pas envoyer ces sédiments sur les coraux, les herbiers, les casiers.

Le but va être d'aller suffisamment loin pour ne pas qu'il y ait d'impact pour les pêcheurs et pour l'environnement et une fois qu'on est suffisamment loin ça ne sert à rien d'aller plus loin parce que pour nous le coût des travaux explose et c'est aussi de l'argent public.

On ne peut pas vous dire aujourd'hui exactement où seront immergés les sédiments, en rouge c'est le site historique du Port, aujourd'hui il n'est pas du tout envisagé forcément pour le grand projet de port, on va faire des tests en début d'année et aujourd'hui la position n'est pas connue. On est en train de mesurer, de comprendre comment fonctionne le milieu, de réfléchir avant d'agir. Il n'y a pas de craintes à avoir là-dessus, on est très encadrés par les affaires maritimes, par la direction de l'Environnement aussi, on a pris aussi l'attache de l'Ifremer pour intégrer les contraintes de la pêche, bien connaître vos pratiques notamment avec le système d'information halieutique, c'est un problème qui est traité très en amont.

M. Bigarray :

Actuellement, les navires empruntent déjà un chenal sur le Petit-Cul-de-Sac Marin, ce chenal n'est pas adapté aux navires du projet donc de 6 500 boîtes, on a prévu de modifier le tracé du chenal extérieur. Le tracé empruntera un chenal naturel que vous connaissez peut-être dans le Petit-Cul-de-Sac Marin donc au sud du chenal actuel. On voit le chenal à l'écran, et le futur tracé du chenal extérieur. Donc on emprunte un chenal naturel qui permet de passer de l'Atlantique sur le Petit-Cul-de-Sac Marin jusqu'à la baie de Pointe-à-Pitre qui est au nord en haut de l'image. C'est un tracé qui a été étudié sur simulateur numérique pour modéliser la manœuvre précisément de ces navires, il est vrai que ce sont des navires qui ont par petit fond des manœuvres assez délicates.

Sur la partie extérieure du chenal on a une profondeur et une largeur qui permettent au navire de chenalier tout seuls, en revanche une fois à l'intérieur de la baie il sera pris en charge par deux remorqueurs modernes et puissant, à peu près 40-50 tonnes de traction chacun, donc ces remorqueurs permettront au navire d'arriver jusqu'à quai en toute sécurité même jusqu'à un vent de 20-25 nœuds.

M. Caille Ruddy :

C'est pas vraiment le chenal du Petit-Cul-de-Sac Marin mais il y aura des bateaux qui vont passer même au large de Basse-Terre, au large de Marie-Galante, et là il y aura des casiers, il y a des secs, est-ce que ces bateaux auront un chenal à respecter, parce qu'à ce niveau-là on a déjà des problèmes avec les bateaux qui vont à La Dominique qui coupent tous les casiers, ceux qui vont aux Saintes coupent tous les casiers, s'il y a un bateau qui sort et qui passe entre Terre de Haut et Basse-Terre est-ce qu'il y aura un chenal ? S'il y en a un qui passe entre Dominique, les Saintes, Marie-Galante, il faut suivre un chenal parce

qu'il y a des casiers partout, s'il y en a un qui sort de La Dominique, avec le sec il faut avoir un chenal, sinon ils vont passer comment ?

Mme Narayanan :

En termes de nombre de bateaux, dans le cadre du projet, on s'attend à avoir 6 à 8 escales de plus par semaine, donc ça équivaut à un bateau de plus par jour donc le nombre de bateaux ne va pas exploser.

Concernant les engins de pêche c'est vrai que pour le moment on s'est concentré sur le chenal d'accès, sur le chenal extérieur et d'ailleurs on a confié une étude au Comité des pêches qui est le seul organisme capable d'avoir ce genre d'information pour qu'on puisse identifier précisément par rapport au nouveau tracé quelles sont les activités et le type d'engins de pêche qui pourraient être concernés, impactés, et l'objectif pour nous c'est de déterminer avec les pêcheurs des mesures d'accompagnement qui leur conviennent.

Pour ce qui concerne l'extérieur du chenal aux alentours de la Guadeloupe je ne suis pas sûre qu'on puisse apporter beaucoup plus sinon après, lorsque le projet sera déterminé, lorsqu'on saura les lignes créées à partir du projet on pourra envisager autre chose, mais pour le moment on n'a pas plus d'éléments.

M. Bigarray :

Pour compléter sur cet aspect, le Port n'est pas compétent pour la régulation du trafic et l'organisation de la navigation en dehors de sa circonscription. On a un plan d'eau qui a des limites géographiques précises et en dehors de ce plan d'eau ce n'est pas le Port qui décide où passent les navires, maintenant c'est une question intéressante, je pense qu'il faudrait la relayer vers les autorités compétentes, la direction de la Mer qui je pense doit pouvoir gérer ce genre d'affaire.

M. Carmes :

Pour appuyer ce que dit Mme Narayanan, lorsqu'on voit le projet on a toujours l'impression, on l'a vu au cours de plusieurs interventions, c'est un projet évidemment important, on a vu le montant de l'investissement et on a l'impression qu'il va y avoir énormément de navires. Comme disait Mme Narayanan aujourd'hui 22 navires/semaine on va rajouter 8 navires complémentaires et sur ceux-ci il y a 4 navires qui vont avoir des tailles beaucoup plus importantes que ceux qu'on a aujourd'hui parce qu'on vise des navires de 6 500 EVP, mais les 4 autres sont des navires de taille quasiment identique à ceux qu'on reçoit aujourd'hui avec la CMA. Par contre sur la répartition exacte de ces navires la discussion se fera une fois qu'on aura l'opérateur qui sera retenu, on aura alors plus de détails sur les navires types et les trajectoires.

J'appuie également ce qu'a dit M. Bigarray, sur les discussions complémentaires sur les zones de navigation en dehors de la circonscription ce sont des choses à relayer au niveau des Affaires maritimes mais c'est bien noté.

**Mme Lubino-Bissainte :
D'autres questions.**

M. Bourgeois de Capesterre Belle-Eau :

On a parlé du projet au niveau maritime, qui dit extension du Port va aussi créer un trafic important sur Jarry, donc on aura d'autres activités, d'autres industries qui vont certainement s'implanter. Mon inquiétude est que Jarry est déjà plus ou moins saturé par moments, est-ce qu'on a prévu une extension au niveau du trafic ou un désenclavement de la zone que ce soit vers Pointe-à-Pitre ou vers Petit-Bourg pour permettre de faciliter le trafic qui va être opérer sur ce site-là ?

M. Marne :

Il y a le problème de l'environnement qui me préoccupe, vous savez actuellement les problèmes que nous avons dans le pays pour l'environnement, on n'est toujours pas d'accord. Quand nous faisons le tour du pays nous voyons les différentes décharges. Quand on va faire venir ces énormes bateaux ça veut dire que nous allons occasionner plus de déchets puisqu'il y aura plus de conteneurs donc les agriculteurs en prendront un coup et donc ça va encore poser des problèmes. Je ne sais pas ce que vous avez prévu de plus mais pour le moment rien ne me rassure.

En plus a-t-on prévu le déplacement des personnes en plus, vous avez parlé de 300 emplois par exemple, est-ce qu'il est prévu de partir sur les côtes de Capesterre et rentrer à Jarry en bateau ?

Mme Narayanan :

C'est vrai que le problème du trafic routier on s'y est attaqué assez tôt dans le projet car c'est une préoccupation pour nous. On a donc mené une étude en partenariat étroit avec Routes de Guadeloupe qui est l'organisme compétent en ce qui concerne le réseau routier. Le but pour nous c'était d'abord de savoir du trafic de Jarry aujourd'hui quelle est la part qui est due ou qui est reliée directement à l'activité du Port. Aujourd'hui 5,4% du trafic total de l'ensemble des véhicule de Jarry est lié à l'activité du Port, sur 100 voitures qui entrent et sortent de Jarry il y en a 5 à 6 qui vont au Port, véhicules légers et poids-lourds confondus.

La deuxième étape a été de voir dans le cadre de notre projet quelles sont les prévisions de trafic. En phase d'exploitation on s'attend à avoir une augmentation de 1% du trafic dû à l'activité du Port, et dans nos prévisions on a intégré tous les aménagements qui sont prévus par Routes de

Guadeloupe et qui sont sûrs d'être réalisés à l'échéance de l'exploitation du terminal, c'est-à-dire en 2016-2017. Ces aménagements c'est le réaménagement de l'échangeur de la Jaille avec une liaison directe de Jarry vers Basse-Terre et une nouvelle liaison de Moudong vers Petit-Bourg. Je voudrais préciser qu'on a pris les hypothèses les plus pessimistes dans le cadre de cette étude car le trafic maritime visé c'est vraiment du transbordement et donc les containers sont censés rester sur le terminal et ne pas en sortir mais on a quand même pris l'hypothèse que 10% des conteneurs sortirait par poids-lourds pour de la transformation qui serait notamment destinée à la réexportation.

M. Carmes :

Sur l'impact socioéconomique, en termes d'emplois c'est vrai que c'est évidemment un des objectifs extrêmement important d'un tel projet, c'est ce qu'on a démontré à la fois sur la période de travaux, on estime près de 350 emplois directs et on va essayer évidemment de mettre tout en œuvre pour que cet emploi soit local et sur la période d'exploitation, après, sur laquelle on a un peu plus de temps mi-2016 sur laquelle on imagine 200 emplois directs, mais il y a tous les emplois indirects qui sont derrière et c'est ce que disait également M. Pierrot, le plus gros espoir qu'on a sur ce sujet ce sont les plus grosses filières à l'export qui pourront se créer.

Il faut également réfléchir à d'autres alternatives au niveau du transport des personnes de leur domicile jusqu'à la zone de travail, on a vu parfois des études, des initiatives des services de l'Etat sur différentes zones pour imaginer le transport maritime pour les personnes qui allaient sur leur zone de travail. Ce qui aujourd'hui n'est pas évident, on est dans un domaine de changement d'habitudes et la grosse problématique c'est qu'à partir du moment où les gens sont transportés par voie maritime il faut un relais transport en commun pour les amener de la zone de débarquement jusqu'à leur zone de travail, c'est une démarche complète sur laquelle il faudrait avancer avec les services de l'Etat. Pour le moment on n'a pas encore avancé sur cette modalité de transport puisque on se concentre surtout aujourd'hui sur comment maximiser la possibilité pour que cet impact au niveau de l'emploi soit local et notamment au niveau du marché des travaux sur lequel on travaille actuellement, on recense les types de métiers que les travaux vont générer et quelles sont les compétences locales qui existent par rapport à ça, et on souhaite mettre en place un plan de formation si on n'a pas les compétences suffisantes.

Mais je suis d'accord avec vous qu'il y a un autre volet après sur lequel il faudrait réfléchir, d'où viennent la majorité des personnes qui viennent travailler et qu'est-ce qu'on peut imaginer d'innovant pour avoir du transport alternatif de ces personnes.

Mme Narayanan :

Concernant les déchets, apparemment le projet n'a aucune raison de créer des déchets supplémentaires. Les conteneurs qui vont arriver sur le terminal vont repartir sur d'autres bateaux donc il n'y aura pas d'apport supplémentaire pour le trafic domestique, il n'y aura pas de conteneurs supplémentaires destinés à la consommation de la Guadeloupe, donc il n'y a absolument aucune raison qu'il y ait des déchets supplémentaires.

Mme Lubino-Bissainte :

D'autres intervenants.

Marguerite Paul, de Saint-Sauveur Capesterre-Belle-Eau :

Je pense qu'un tel projet aussi significatif nécessite de discuter par rapport aux barrages portuaires par rapport à la Caraïbe, il faut qu'un tel projet inclue beaucoup plus les échanges caribéens et permettent l'exportation et l'importation de façon plus importante par rapport aux autres îles autour de la Guadeloupe.

Caille Pierre, marin-pêcheur à Sainte-Marie, Capesterre-Belle-Eau :

Ce projet c'est un beau projet, je suis pour à 200%, s'il devait commencer dès demain il n'y aurait pas de problème, mais on va draguer le port, on va enlever les sédiments, et quand on va les lâcher ça nous intéresse directement puisque on va les lâcher au large de Sainte-Marie, mais s'il y a un problème pour les pêcheurs, s'il y a un impact sur les casiers, ça prendra combien d'années pour nous dédommager ?

M. Pierrot :

L'intérêt et l'avantage de ce projet c'est que il va nous créer des lignes, on aura un maillage de lignes. Aujourd'hui la Guadeloupe est desservie principalement avec l'Europe par le Havre, un peu aussi sur l'Europe du Sud, et quelques lignes avec la Caraïbe. Demain avec ce projet on aura beaucoup plus de lignes quand l'opérateur va s'installer, l'idée est de recevoir une marchandise, qu'elle soit stockée donc elle ne ressort pas du terminal, et puis qu'elle reparte vers d'autres destinations, et donc on aura un accès à des lignes qu'aujourd'hui on ne peut pas toucher, et c'est ça le grand avantage de ce projet, c'est que toutes lignes qu'on ne touche pas aujourd'hui demain on aura la possibilité de les toucher. Donc aller vers les territoires qu'on ne connaît pas, où on n'a pas accès, c'est là que les possibilités d'exportation locale trouvent leur sens puisqu'on aura des nouveaux marchés et on pourra donc exporter cette marchandise.

Aujourd'hui il y a une zone franche du côté de Jarry qui existe depuis une vingtaine d'années, elle fonctionne mais pas comme elle aurait du fonctionner dans l'esprit d'origine, tout simplement parce qu'il n'existe pas

assez de lignes. Ce projet amène des lignes donc des connexions avec des pays de la Caraïbe mais aussi d'autres pays, d'Amérique du Sud, d'Amérique Centrale ou d'autres encore, vers l'Europe aussi.

Mme Narayanan :

Le but pour nous c'est de trouver un ou des sites d'immersion pour qu'il n'y ait aucun impact sur les pêcheurs ni sur les côtes de Sainte-Marie. Maintenant dans la procédure du projet après le débat public on va avoir le projet définitif qui va faire l'objet d'une étude d'impact. Pendant l'étude d'impact on va définir comment on va gérer ce genre de petits soucis qu'on pourrait connaître pendant la phase de travaux et ce n'est pas nous qui allons le décider tout seuls. Ca sera fait en concertation avec les services de l'Etat, avec les associations et avec les marins-pêcheurs, on va définir des seuils d'alerte pendant les travaux de clapage sur les sites d'immersion et en cas de souci c'est trouver les solutions qui conviennent à tout le monde .

Là où la réglementation a radicalement changé cette année c'est que si auparavant on prenait des années à dédommager ou à intervenir aujourd'hui la loi Grenelle 2 impose une police de l'Environnement et impose au maître d'ouvrage comme le Port de respecter ses engagements en matière de mesures compensatoires, donc on va avoir l'obligation et on va être surveillés par les services de l'Etat qui vont veiller à ce qu'on applique ce à quoi on s'est engagé.

Mme Lubino-Bissainte :

Une intervention ?

M. Ruddy Caille :

En parlant de sédiments j'ai vu les bouées au large de Sainte-Marie, elles se situent à peu près sur la bande des 40 mètres et le pêcheur va jusqu'à la bande des 200 mètres mais à Capesterre on est de spécialistes de la langouste, la langouste est un migrateur qui suit des chemins. Si après le dépôt de ces sédiments vous remodelez le relief des fonds marins et que les langoustes ne passent pas de notre côté, qu'est-ce que vous avez prévu pour les pêcheurs de Capesterre-Belle-Eau parce que la langouste doit suivre un relief, suivre un chenal, mais si vous le bouchez, puisque là où se trouvent les bouées c'est l'endroit où les pêcheurs pêchent la langouste à Sainte-Marie, on pensait même que c'était les Affaires maritimes qui avaient mis ces bouées de marquage, mais si c'est pour déposer des sédiments c'est mal placé.

Borgia Rémi, marin-pêcheur, à Bananier, Capesterre, président d'association :

Je suis un peu inquiet concernant ce projet dans la mesure où je comprends qu'il y aura plus de navires qui vont arriver sur ce Port Autonome. Il faut savoir qu'après la distribution des gros navires il y aura une distribution de conteneurs

qui se fera. De plus, ça va encore multiplier les trafics sur la zone de pêche sud Basse-Terre. Déjà on est affectés par le chlordécone qui fait qu'on nous demande d'aller pêcher plus loin, et quand j'entends qu'il y a 5 millions de m³ à verser au large, quand on dit au large c'est jusqu'où, et on nous impose d'aller pêcher plus loin, est-ce que ça n'aura pas de conséquences pour les navires de pêche ?

M. Bataille :

Pour reparler des bouées pour tout le monde, il y a beaucoup de pêcheurs dans la salle mais je pense qu'il y a d'autres personnes qui ne sont pas forcément allées en mer à proximité. Sur la photo en haut à gauche vous avez une bouée et en haut à droite les bouées sont à terre, voilà les bouées qui ont été mouillées qui servent à faire les mesures, en bas à gauche aussi vous avez des systèmes de mesure, cela ça sert à mesurer les quantités de particules dans l'eau, c'est important pour les coraux, et complètement à droite cela sert à mesurer le courant.

Les bouées c'est les points rouges, elles sont mouillées entre des fonds de 15 à 20 mètres là où elles ont été implantées définitivement. Ce n'est pas là qu'on va claper, la bouée n'a pas été mise à l'endroit où on va mettre le sédiment ; par contre pour nous il était important de connaître le fonctionnement de cette zone du plateau parce qu'effectivement là où le bleu est un peu plus foncé se situent les enjeux très importants, donc c'était pour connaître ce fonctionnement-là, il n'est en aucun cas question d'arriver avec le bateau sur des fonds de 15, 20, 30 ou même 40 mètres et de claper, c'est clair que ce n'est pas là qu'on va claper, on ira claper au large, par des grandes profondeurs de 250 ou quasiment 300 mètre sur le site jaune et on arrive sur 500 sur le site bleu donc on est sur de très grandes profondeurs.

Je ré-insiste on ne clapera pas sur le plateau insulaire. Le but c'est d'aller suffisamment loin pour que ça n'arrive pas à la côte, comme ça a été dit au début le projet est encore en cours donc on n'a pas encore toutes les réponses mais ce qu'on peut vous dire aujourd'hui c'est que l'objectif est d'aller suffisamment loin pour pas qu'il y ait d'impact à la côte pour vos activités et également pour l'environnement.

Aujourd'hui personne n'est capable de vous dire à quelle distance ça sera mais l'objectif c'est d'aller suffisamment loin pour qu'il n'y ait pas d'impact et on est suivi de très très près par les Affaires maritimes et également par la direction de l'Environnement.

Après, pour choisir le site, toutes ces mesures à la mer et il y aura d'autres mesures en janvier aussi, vont permettre de faire ce qu'on appelle une maquette numérique et donc de reproduire la circulation des courants, ce sont des choses qui se reproduisent très bien sur ordinateur et pour ça on a besoin de données dans le milieu, donc toutes les données dont je vous parle

de courant, également de qualité des eaux vont permettre que notre modèle soit fiable et soit spécifique à la Guadeloupe, on ne va pas utiliser des données qui viennent des Etats-Unis ou de la Métropole, ce sont des données mesurées chez nous donc le modèle sera fiable, prédictif, et à partir de ça on pourra discuter sur une base scientifique et technique et faire le meilleur choix avec les Affaires maritimes et avec l'ensemble des acteurs, avec vous effectivement et l'ensemble des organismes scientifiques là-dessus, donc je pense qu'il faut qu'on partage bien cet objectif pour nous on ira jusqu'où il faudra, c'est-à-dire suffisamment loin.

Sur la question des sédiments à manipuler, l'autre personne a parlé de déchets, je tiens à dire que les sédiments qui sont concernés par ce projet-là, c'est pas le cas de tous les sédiments dans la baie, ne sont pas pollués au vu des données qu'on a. Effectivement si on parlait de la vieille darse à Pointe-à-Pitre je n'aurais pas le même discours. Les sédiments de la partie Sud de la baie ne sont pas pollués, c'est des sédiments naturels qui sont dans le port, c'est de la vase et du sable mais ils ne sont pas pollués.

C'est vrai que ce sont de gros volumes qu'on va manipuler, sur les 5 millions de m³ il y en a 2 millions de m³ qui vont rester dans la baie et qui vont permettre de faire sortir de l'eau le terminal donc qui sont revalorisés comme matériaux pour la construction. Après c'est grosso modo 3 millions de m³ qu'on va mettre au large et aujourd'hui ce qu'on peut vous dire et l'engagement du Port c'est qu'on ira aussi loin qu'il faudra pour ne pas qu'il y ait d'impact à la côte sur vos activités et sur le milieu naturel

Mme Lubino-Bissainte :

J'ai quand même perçu chez notre intervenant une interrogation concernant le suivi ou les modifications du milieu de la langouste, est-ce que vous auriez des précisions sur ce sujet, on va modifier un peu l'écosystème pour cette espèce, qu'est-ce que vous pouvez apporter comme éléments de réponse à notre intervenant ?

Mme Narayanan :

J'avais compris que sa question découlait du fait qu'il pensait qu'on allait claper au droit des zones de pêche de langouste et ce n'est pas du tout le cas si j'ai bien compris.

M. Caille :

Je connais un peu la Guadeloupe et pour avoir une zone de profondeur de 500 mètres je ne l'ai pas encore trouvé dans cette zone-là, est-ce que les mesures sont bonnes ou pas ou est-ce le schéma qui n'est pas bon ? Je pose la question parce que je suis un habitué de la mer et je connais tous ces niveaux-là, vous avez dit 300 ou 500 mètres et il n'y a pas ça sur ces niveaux-là. Et on est presque sur la bande des 200 mètres si je regarde le schéma. Je suis un habitué

du coin et la langouste qu'elle soit à 200 mètres ou 300 mètres elle a un passage à parcourir parce qu'elle fait le tour du monde en un an et trois mois, qu'elle passe à 500 mètres ou 400 mètres elle a un passage qu'elle suit. Si après les marins-pêcheurs de Capesterre n'attrape pas de langoustes est-ce que vous avez prévu quelque chose pour eux ?

M. Bataille :

Effectivement, là dessus on a utilisé une carte marine, c'est une carte marine du SHOM que tout le monde peut se procurer, effectivement la ligne qui passe le long du site bleu est la ligne des 500 mètres, c'est ce qui est marqué sur la carte marine, après on a la ligne des 200 ici, effectivement ici vous avez le plateau, des profondeurs entre -10 et -40 voire localement -50 mais globalement on est entre -20 et -40, ici on a bien la ligne des 500 là et la ligne des -200 ici. Aujourd'hui les enjeux pour nous sont fortement sur le plateau, après on ira suffisamment loin pour que les sédiments plongent effectivement et se mélangent et n'aillent pas à la côte.

M. Bigarray :

Pour compléter, c'est la carte marine qui est faite par le service hydrographique de la marine, elle a été faite dans les années 80 je crois, les données sont mises à jour, une campagne de levée bathymétrique a été faite tous récemment, je crois que c'était l'année dernière par sondeur multifaisceaux ce qui veut dire qu'on aura accès à des données récentes et fiables, je peux vous garantir que les indications qui sont données sur cette carte sont fiables, le SHOM est connu pour sa fiabilité dans l'établissement des documents nautiques.

Mme Narayanan :

C'est vrai que dans toutes nos démarches d'études le but pour nous c'est d'essayer de tout prendre en compte, je ne peux que vous remercier de faire cet éclaircissement parce que c'est vrai que la problématique de la langouste très précisément on n'y avait pas pensé sur cette zone-là. On travaille avec le Comité des pêches, on est en relation avec lui donc si jamais il y a un dommage collatéral pour les marins-pêcheurs de Sainte-Marie et de Capesterre on prendra les mesures qu'il faudra en concertation avec les marins-pêcheurs, les Affaires maritimes et les services de l'Etat bien évidemment.

Mme Lubino-Bissainte :

Je vous remercie beaucoup, je crois que la réponse a été donnée. Monsieur, vous souhaitiez prendre la parole, puis un autre intervenant.

M. Jabo :

Je voudrais simplement que M. Bataille me précise le mot clapet, et est-ce que votre budget est déjà arrêté pour ce projet ? parce qu'on rentre en récession et j'aimerais savoir si ce budget est déjà arrêté afin qu'on ai pas de mauvaises surprises.

Patrick Royant, président du Comité régional de Guadeloupe et marin-pêcheur à Sainte-Marie Capesterre :

Vous l'avez bien compris, ce qui inquiète le plus les marins-pêcheurs c'est le clapage en mer. Vous parlez aujourd'hui du large mais jusqu'à présent vous n'avez pas dit jusqu'où, on s'y connaît en miles, on s'y connaît géographiquement jusqu'où vous pouvez aller, vous avez-dit vous-même tout à l'heure que cela a un coût, alors jusqu'à combien pourrez-vous aller, jusqu'à combien d'argent vous pourrez aller pour claper au loin parce que plus vous irez loin plus vous aurez besoin d'argent.

Vous avez vu le site géographique de la Guadeloupe, vous vous trouvez dans une baie si je puis dire ainsi parce que vous avez Marie-Galante au vent et vous avez Gosier et Sainte-Anne de l'autre côté. Selon les courants, je ne sais pas si vous avez pris cela en compte, les clapages vont aller d'une part ou d'une autre donc il y a cela à prendre en compte, d'autre part quand vous dites qu'effectivement vous allez claper au loin et que si vous vous arrêter dans la baie pour ne pas monter plus haut que Marie-Galante donc vous restez dans une certaine profondeur où il y a aussi des vies et des pêches parce qu'on pêche d'autres espèces dans ces fonds.

M. Borgia l'a dit on a parlé de clapages donc vous faites des essais sur un nombre de tonnages. Lorsque vous allez entamer les travaux c'est 3 millions de tonnes et non 30 000 tonnes, il y a une grande différence entre 3 millions et 30 000 et ça, on a pris en compte les conséquences que ça aurait à court terme, et on n'a pas pris en compte les conséquences à long terme, parce que aujourd'hui la pêche subit des conséquences, on a pris l'exemple de la chlordécone, c'est pas les marins-pêcheurs qui ont mis le chlordécone dans la mer, aujourd'hui on nous a donné de l'argent mais c'est un fusil à un coup, aujourd'hui quand on parle de compensation est-ce que ce ne sera pas un fusil à un coup aussi ? Et demain, dans dix ans on aura les conséquences et on nous ne connaîtra plus personne sur ce projet, donc il faudra qu'on prenne en compte les conséquences à long terme parce que demain les clapages qui seront faits en haute mer pourront venir s'échouer à terre et ce sera toujours ces clapages-là qui étaient là haut, donc ça c'est déjà une chose.

M. Bataille :

Le terme clapet on l'a beaucoup utilisé. Je vais expliquer le principe du dragage et donc du clapage. Un bateau va aspirer les matériaux, c'est du sable et de la vase, un gros tuyau aspire et prend en gros 80% d'eau et 20%

de sable et de vase et ça remplit un puits, le bateau a comme une piscine à l'avant qui peut aller de quelques milliers de m³ jusqu'à des valeurs supérieures, donc le bateau part sur des sites identifiés et au fond du bateau il y a des clapets, ça peut être des vannes qui s'ouvrent ou des vannes qui se tournent et donc ça permet à ce mélange d'eau, de vase et de sable de descendre à travers la coque, la coque se vide et le terme de clapage vient des clapet qu'il y a au fond du bateau ; ensuite le bateau est vidé, il repart au port, se remplit à nouveau et ainsi de suite, vous avez le cycle de travail de la drague.

M. Carmes :

Concernant le budget les chiffres qui ont été présentés ne sont pas encore arrêtés aujourd'hui, le projet de 235 millions d'euros globalement avec les 160 pour le Port et à peu près 75 millions pour l'opérateur.

Vous avez vu également dans la présentation quelques variantes, on réfléchit également à une autre variante parce que ça a été le fruit des discussions qu'on a eues. On a lancé un appel à projet, 40 opérateurs mondiaux ont été prospectés pour investir sur ce projet, le retour que l'on a eu et du fait de la situation de crise aujourd'hui dans laquelle on est et qui va durer fait que par rapport à l'utilisation d'un tel terminal on avait prévu 25 hectares de terre-plein et on serait plus aujourd'hui sur un besoin et une capacité de 10 hectares ; par contre le linéaire de quai reste le même, le tirant d'eau aussi. Donc on serait plus sur un projet qui serait dans la totalité sur à peu près 130 millions pour le Port et 50 millions pour l'opérateur privé donc on serait dans les 180 millions ce qui serait peut-être plus adapté par rapport à la situation dans laquelle on est pour trouver un opérateur qui serait prêt à investir pour développer ce type d'activité.

C'est un peu exceptionnel, en général les projets qui sont annoncés sont plutôt à la hausse, on n'en est pas encore à l'ouverture des plis au niveau des marchés de travaux et on peut évidemment avoir de mauvaises surprises mais en termes de conception de projet on pourrait revoir légèrement à la baisse par rapport à l'occupation du terre-plein et passer de 25 hectares à 10 hectares mais il faut qu'on avance encore dans la réflexion mais on serait plus sur un budget à la baisse parce qu'il faut maximiser les chances pour trouver un opérateur pour exploiter un tel terminal.

M. Bataille :

Effectivement vous avez raison le courant est la question principale du retour. On a fait des mesures de courant là où il y a marqué station DCE on a mis en place un courantomètre, il y a également à proximité de cette station un courantomètre qui a été mis en place en janvier, en juin, il y a également des mesures sur septembre-octobre, donc on génère de la donnée pour essayer de bien comprendre le milieu. Sur le fonctionnement du

courant le principe c'est les techniques modernes qu'on utilise. Ces maquettes numériques, le courant en fait vient du vent, de la marée et après il prend en compte la nature des fonds, la forme des fonds, donc on la forme des fonds. Météo France peut nous donner le vent, on a la houle et donc on a mis en place un houlographe donc un système de mesure de houle en entrée de baie de Pointe-à-Pitre en complément de ce qui existe à la Grande Vigie, la marée on la connaît, donc on est capables à partir de ces données terrain de simuler les courants sur des cycles annuels, donc on va être capables d'avoir une connaissance précise et c'est la mesure en mer qui est garante de la qualité de cette simulation, de cette maquette numérique.

Donc le courant est intégré, effectivement c'est un enjeu très important pour comprendre le fonctionnement de la zone, notre démarche aujourd'hui n'est pas de choisir le site comme ça en faisant une croix sur une carte, la démarche est de comprendre le fonctionnement de la zone, d'essayer de voir de quel côté vont les courants, est-ce qu'on a des inversions, comment ça se comporte il y a aussi systèmes de mesure qu'on a mis qui sont capables de mesurer le courant au fond, à mi profondeur, à la surface, on sait aussi qu'il y a des différences en fonction de la hauteur d'eau donc ça c'est intégré dans l'étude et les mesures terrain sont une garantie forte là-dessus.

Ensuite sur la question du jusqu'où je pense que M. Carmes pourra compléter mais on ira jusqu'où il faudra. Au début on avait des discussions avec les services de l'Etat, je reviendrai sur le test et le dragage d'entretien de janvier, mais les services de l'Etat voulait nous amener très très loin sur le site bleu, on ne savait pas pourquoi, il n'y avait pas de raison, on n'avait pas de chiffres là-dessus, l'approche du Port c'est de dire on ira jusqu'où il faudra mais il faut qu'on ait une bonne raison d'aller là effectivement parce que après c'est la démarche de générer des données et de savoir pourquoi on va là et pourquoi on dépense cet argent pour aller plus loin. Effectivement vous avez souligné les aspects financiers, 1 km c'est en gros 1,5 million d'euros en plus sur le clapage, donc si on doit aller à 5 ou 10 km plus loin il faut qu'on sache pourquoi et pourquoi cet argent public est engagé là-dedans.

M. Carmes :

C'est clair qu'aujourd'hui on essaie de générer un maximum de données pour que la décision soit sur des données extrêmement fiables. Il est clair qu'à un moment donné décider d'aller sur un site avec un coût complémentaire qui est extrêmement important sans que finalement entre le premier site et le troisième site il n'y ait aucune conséquence complémentaire et dépenser 10 millions d'euros qui peuvent être utilisés sur autre chose, il y a bon nombre de domaines sur lesquels l'argent public peut être utilisé notamment sur des mesures compensatoires environnementales

etc., mais à partir du moment il est décidé de choisir un site ce sera décidé sur des données fiables. Parfois les études sont assez techniques, assez pointues, le Port mène des études approfondies qui génèrent des données qui n'existaient pas, si les services de l'Etat décidaient ou proposaient un site on demanderait sur quelles bases, quelles données, quelle est la courantométrie sur cette zone, ce sont ces données qu'on essaie de générer aujourd'hui pour pouvoir prendre la décision la plus logique et la plus scientifique possible.

M. Bataille :

Pour apporter des précisions la carte est un peu grande, le site rouge, le site historique du Port se situe en gros à 3,5 miles nautiques de la côte de Goyave, le site jaune se situe en gros à 5 miles nautiques de la côte et le site bleu à 7 miles nautiques. On n'est pas en train de vous dire que c'est sur un de ces trois sites qu'on mettra les 3 millions de m³, aujourd'hui on ne le sait pas. Il y a un test qui va être fait à partir des dragages d'entretien du Port et le but c'est d'utiliser ces dragages d'entretien, ce test, donc on va claper une dizaine de milliers de m³ un tiers sur chacun des sites, c'est ce qui a été validé avec les services de l'Etat et on va faire des mesures autour de ces travaux, autour de la drague, en plus de suivis à la côte on va faire des mesures autour du bateau pour comprendre comment ces panaches descendent dans la masse d'eau, à quelle vitesse ils chutent et c'est l'ensemble de ces données qui permettront d'avoir une simulation et une maquette numérique fiable et après de choisir objectivement le site. Moi je suis bien incapable et personne aujourd'hui est capable de dire, ce serait mentir, c'est là qu'on va claper les 3 millions de m³ mais par contre la démarche de test permet toujours de générer des données, de mesurer dans le milieu pour après se donner le maximum de chances d'avoir le meilleur modèle pour faire le meilleur choix et de manière partagée.

On ira jusqu'où il faudra et pour le choix du site c'est un sujet qu'on sera amenés à discuter ensemble là-dessus à plusieurs reprises, il faut nous laisser avancer dans les études, faire ces mesures. En janvier c'est 10 000 m³, effectivement c'est des faibles volumes, beaucoup de mesures, c'est 400 000 euros de travaux, aujourd'hui c'est quasiment 500 000 euros de mesures qui sont faites à la mer entre les suivis à la côte et sur le bateau donc c'est des sommes très importantes et après c'est encore d'autres sommes pour faire la maquette numérique donc je pense que le Port mesure bien les enjeux là-dessus et investit des sommes colossales et met en œuvre les dernières techniques disponibles, on valorise des travaux de recherches qui ont été faits en 2007. Il y a une première expérience en Bretagne là-dessus, avec ces données-là on sera en mesure de vous présenter un choix le plus objectif possible et ensuite on a à interagir avec vous pour faire le

meilleur choix et on se doit aussi de vous présenter les meilleurs éléments pour faire ce choix-là et ne pas arriver au hasard.

Mme Lubino-Bissainte :

Je vous remercie pour toutes ces informations très très importantes. On voit bien que nous sommes toujours au stade d'avant-projet, que toutes vos contributions permettent, et là c'est clair ce soir, d'aider le maître d'ouvrage à aller beaucoup plus loin pour pouvoir répondre au mieux à toutes vos inquiétudes et en particulier toutes les inquiétudes du Comité de pêche.

D'autres intervenants ?

Max Aral :

J'aurais voulu que M. Pierrot puisse retourner sur le cercle d'évitage.

J'ai aussi remarqué qu'il y a très peu de rouge M. Pierrot, au niveau de la zone que vous avez présentée. Effectivement c'est un projet magnifique, quand il y a de gros projet on met toujours en avant l'emploi. J'ai écouté le monsieur qui est juste à côté de M. Pierrot, il dit certes il y a la formation, quand commencera, la formation et quels sont les emplois ? Une fois que vous avez réalisé ce projet à quel moment on fera la formation ? Est-ce que ce seront des CDD que vous allez mettre en place parce que assez souvent on parle de gros projets, les gens font une année et on a l'impression que ce sont de kleenex on les balance et on fait arriver d'autres personnes. Si vous avez un projet avec des travailleurs, pour les emplois que vous allez créer j'aurais souhaité et les Guadeloupéens d'une manière générale au moment où les choses sont difficiles, les choses iront peut-être mieux d'ici quelques années je l'espère, pourvu que ces gens-là puissent avoir non pas un CDD mais un CDI. Pouvez-vous me dire quels sont les emplois, allons-nous avoir des portiqueurs, est-ce que ce sera toujours les mêmes emplois au niveau de la Guadeloupe ?

Et je ne comprends pas concernant le cercle d'évitage dont M. Pierrot a parlé, la dimension du cercle d'évitage.

M. Caille :

Au début de l'exposé j'ai entendu que le Port Autonome va aider du côté de Port Louis mais c'est un grand enjeu, ça va apporter beaucoup de fric au Port Autonome d'ici quelques années, même au niveau du Comité régional des pêches où dans les statuts est marqué tous ceux qui exploitent la mer peuvent cotiser au Comité régional. Qu'est-ce que vous avez déjà prévu pour les marins-pêcheurs au niveau du Comité régional ?

Nous on a un problème de port polyvalent à Capesterre, ça prend du temps pour voir le jour. Le fait que le secteur qu'on expose là c'est le secteur de Capesterre qui se trouve en danger est-ce que le Port Autonome ne pourrait pas donner un

coup de pouce comme il donne à Port Louis qui a déjà un grand port et qui n'est pas exposé à toutes ces retombées économiques et financières ?

M. Pierrot :

Pour les emplois ce que nous avons identifié c'est ce qui relève de notre activité maritime et portuaire.

On va distinguer trois types d'emplois, ceux qui vont être générés pendant la phase de construction, nous les avons identifié, le Port Autonome a l'habitude de réaliser des travaux de construction donc nous les connaissons, nous savons exactement de quels types emplois nous avons besoin, quelles sont les quantités etc.

Le deuxième type d'emplois ce sont les emplois pendant la phase d'exploitation, mais uniquement la partie emplois portuaires donc tout ce qui est pilotage, lamanage, dockers, manutention de façon générale, on sait mesurer, ça reste du maritime, ce sont des aspects qu'on maîtrise, on a les expériences passées en Guadeloupe mais aussi dans d'autres ports du monde, donc on est en mesure de chiffrer, c'est comme cela qu'on a pu chiffrer en phase de construction 850 emplois globalement donc 350 directs, et pour ce qui est des emplois en manutention notamment on est autour de 200. Ce sont des emplois qu'on peut mesurer grâce à des ratios.

Il y a un ratio qui existe et qui est défini par le ministère pour tous les ports français, quand 2 000 EVP conteneurs sont manutentionnés cela correspond à un emploi, le ratio est vite fait, on a un espace de 540 000 donc on calcule et on aboutit à ces 200 emplois, c'est uniquement pour la partie manutention.

Je reviens maintenant sur les emplois dans le BTP pendant la phase construction, par rapport à nos expériences passées ce sont des emplois d'encadrement d'ingénierie, d'études techniques du BTP, des ouvriers, des transporteurs, des conducteurs d'engins, des contrôleurs ; pour ce qui est des formations le travail a déjà commencé avec Pôle Emploi, nous avons déjà commencé à identifier dans leurs stocks de demandeurs qu'ils ont, donc on est en mesure de savoir qu'il y a telle et telle compétence en stocks, on sait ce qui nous manque, on sait ce dont on a besoin ; une fois que cette analyse sera complète on pourra avec Pôle Emploi, avec la Région Guadeloupe mettre en place le plan et le programme de formation nécessaire pour pouvoir compléter, mais tout ça va être fait en amont du projet, on n'attendra pas que le projet soit réalisé pour le faire sinon il n'y a aucun intérêt, donc ça c'est pour la partie emploi.

La deuxième catégorie d'emplois et ce sont ceux sur lequel le Port Autonome ne peut pas maîtriser parce que cela ne relève pas de nos compétences ce sont les emplois qui viendraient derrière, c'est tout ce qu'on va appeler les emplois indirects, les emplois induits, c'est ce qui va relever des filières qu'on a déjà distinguées, des filières en logistique ou des filières

pour l'exploitation de la production locale. Il y a des pistes, le Port Autonome en tant qu'aménageur portuaire va mettre l'installation, va mettre la structure mais ce n'est pas lui seul dans son coin qui pourra décider qu'on se lance sur telle ou telle filière, il met des pistes, il va même loin parce qu'il propose déjà des pistes et c'est donc à l'ensemble de la collectivité notamment les socioprofessionnels avec qui nous sommes en contacts et avec qui nous avons réalisé pas mal d'entretiens. Je parle des CCI, MPI, CGPME, nous avons déjà des contacts avec ces associations, ces groupements, pour pouvoir voir dans quelle mesure il est possible d'aller plus loin sur ces emplois.

M. Carmes :

Quelques précisions par rapport à notre intervention sur un site comme Port Louis et voir si ce type d'intervention peut se renouveler ailleurs.

A Port Louis les choses ne sont pas encore décidées puisque à l'origine c'est d'abord la commune de Port Louis et les services de l'Etat au niveau de la préfecture qui nous ont demandé d'étudier cette possibilité de venir assister la commune de Port Louis sachant que de toute façon les infrastructures sont propriétés du Conseil général. Pour pouvoir imaginer le développement d'une telle infrastructure et de concilier à la fois l'activité pêche, l'activité plaisance, voire peut-être un site de mise au sec, et de concilier également peut-être un développement touristique. Donc à partir du moment où le Port essaie toujours de faire du développement économique, ce type de projet nous intéresse et on a commencé à travailler sur le sujet mais surtout on attend un accord de la part de nos tutelles de l'Etat, pour pouvoir travailler sur ce type de projet parce qu'on est en dehors de notre circonscription. Donc c'est quelque chose d'exceptionnel et la chose n'est pas encore définitive, mais on espère avoir une réponse d'ici le 1^{er} trimestre 2012.

Alors après, savoir si sur cet exemple on peut continuer sur d'autres zones notamment sur Sainte Marie et dans le cadre peut-être de mesures compensatoires, pourquoi pas, mais il est clair que ce serait des éléments complètement liés à des mesures compensatoires liées au grand projet et qui doivent être bien définies et validées. C'est sur ces deux prochaines années, il faut bien préciser qu'aujourd'hui on est dans la phase avant-projet, on a encore à peu près deux années d'études complémentaires pour obtenir si effectivement à l'issue du débat public le Port décide de poursuivre le projet, on a encore deux années de procédures avant de commencer les travaux mi-2013, fin 2013.

Durant ces deux années, à partir du moment où on a des conséquences sur une filière particulière ces discussions peuvent être engagées.

M. Bigarray :

Le cercle d'évitage c'est la zone dans laquelle le navire peut tourner sur lui-même. Lorsqu'il entre dans la baie le navire arrive à très petite vitesse, ce navire-là sera pris en charge par des remorqueurs comme je disais tout à l'heure, qui lui permettent de ralentir et d'arriver quasiment à l'arrêt dans ce cercle d'évitage, ensuite le navire pivote et se positionne pour aller accoster. Ce cercle d'évitage fait 600 mètres de diamètre, peut-être un petit peu moins dans la dernière variante en bas, en fait ça représente deux fois la longueur du navire du projet qui fait 300 mètres de long, et dans la dernière variante un petit peu moins mais les recommandations internationales disent qu'on peut descendre jusqu'à peu près 1,5 fois la longueur du navire lorsque le remorquage est suffisant.

**Mme Lubino-Bissainte :
D'autres interventions.**

Gilles de Sousa :

Ma question est d'ordre économique. Si ce projet ne voit pas le jour quelles sont les conséquences pour le Port Autonome et pour l'économie guadeloupéenne ? Sachant bien entendu que la Guadeloupe et la Martinique sont en concurrence pour ce port, sachant aussi que Porto Rico, la Jamaïque ne resteront pas en reste par rapport à ce marché qui va s'agrandir.

Marguerite Paul :

Etant donné qu'on a encore deux ans de procédure, je trouve qu'une réunion à la veille des fêtes de fin d'année est-ce que c'est vraiment le bon moment ? Est-ce que en petit comité pour d'abord sensibiliser les gens et ensuite des grandes réunions ce ne serait pas mieux, car ce sont des termes extrêmement techniques et ça nécessite une concertation beaucoup plus vaste, donc je voudrais proposer de faire d'abord des réunions en concertation en petit comité et par la suite des grandes réunions, et à la veille des fêtes ce n'est pas véritablement le bon moment.

Mme Lubino-Bissainte :

Je vais rassurer madame. La Commission Particulière du Débat Public a rencontré déjà un certain nombre d'interlocuteurs locaux institutionnels, les mairies, certaines associations, depuis le mois de juin nous avons des réunions de travail en amont de ce débat public, également pour le Port qui lui travaille depuis déjà trois ans, vraiment de façon très déterminée pour présenter les différents impacts socioéconomiques et environnementaux, donc je vous rassure sur ce point-là nous avons eu en amont des réunions de travail.

Concernant cette date du 16 décembre je vous rejoins tout à fait mais je suis quand même satisfaite ce soir puisqu'on a quand même eu à un moment

bien 30 personnes pour une réunion à la veille des fêtes et début des vacances scolaires, en tout cas je vous remercie d'être présents.

M. Carmes :

Sur la question de monsieur, si effectivement on ne fait pas le projet, c'est ce qu'on a montré dans la présentation Powerpoint c'est le risque de feedérisation. Tout simplement que les navires de plus grandes tailles demain viennent décharger nos marchandises sur un autre port, ces marchandises sont rechargées sur un autre navire de plus petite dimension qui lui peut venir accoster sur la Guadeloupe et donc ce coût a été chiffré à 50 millions d'euros annuels pour la Guadeloupe, c'est la première conséquence directe qui nous a tout d'abord motivés à lancer un tel projet pour notre problématique de tirant d'eau. Ce qui a été présenté également sur la situation actuelle du terminal c'est qu'on a des quais qui ont 12 mètres de tirant d'eau donc qui sont fondés à 12 mètres et sur lesquels on peut recevoir un tirant d'eau admissible de 11 mètres ce qui correspond aux navires de CMA-CGM de 2 250 EVP donc conteneurs vingt pieds.

On réfléchit évidemment à ce qu'on appelle un plan B si on n'arrive pas à passer les différentes étapes nous permettant de lancer et d'avoir l'autorisation de travaux et ce qu'on peut faire pour gagner quelques années, c'est tout le travail qu'on fait avec le service ingénierie pour regarder de manière extrêmement précise si on pourrait légèrement draguer sur deux quais sur trois dont le tirant d'eau pourrait être un tout petit peu améliorer mais de pas grand-chose. On pourrait peut-être gagner 50 cm, et donc ce qui pourrait nous permettre de recevoir des navires jusqu'à 2 800 EVP. C'est vrai que ça ne solutionne pas le problème puisque 70% de la flotte mondiale est supérieure à 3 000 EVP, ça veut dire que 70% de la flotte mondiale ne peut pas venir accoster sur le Port Autonome de la Guadeloupe, donc on pourrait peut-être gagner quelques années mais on ne pourrait plus présenter un projet avec une certaine rentabilité.

Par contre tout à l'heure monsieur disait le Port va se faire de l'argent à travers ce projet, en réalité le taux de rentabilité est assez faible, 6% ce n'est pas un taux de rentabilité très élevé, et notamment un opérateur privé chercherait une rentabilité plus importante. Donc il est vrai que si on gagnait ces quelques années on serait par contre décalé par rapport à l'opportunité du Canal de Panama dont l'ouverture est programmée fin 2014 début 2015 et pour rentabiliser un tel projet on se dit qu'on pourrait capter du trafic de transbordement et augmenter ce trafic, et à partir de là trouver une certaine rentabilité pour lancer un tel projet.

Donc les conséquences de ne pas faire un tel projet c'est directement le risque de la feedérisation avec un coût extrêmement important pour

l'ensemble de la collectivité guadeloupéenne, et on travaille quand même sur un plan B si on avait à gagner quelques années nous permettant de recevoir des navires d'une plus grosse capacité mais il faut savoir qu'il y a un an CMA nous avait annoncé que les navires étaient quasiment remplis à 100%, qu'ils réfléchissaient à mettre des navires de 2 800 EVP, et immédiatement c'est vrai qu'on était dans l'incapacité de les recevoir, donc il y a eu une vive inquiétude à un moment donné par rapport à ce risque de feederisation.

M. Pierrot :

90% des revenus du Port Autonome sont réinvestis en Guadeloupe, c'est important de le souligner, donc on n'est vraiment pas là pour faire des sous comme vous dites.

Vous avez parlé de Porto Rico et de la Jamaïque. Effectivement les grands ports du nord de la Caraïbe que ce soit Freeport aux Bahamas, Kingston en Jamaïque ou au Costa Rica sont des ports où des travaux sont engagés pour s'agrandir et pouvoir accueillir ce nouveau trafic qu'on a vu de 8, 10 voire 12 millions de TEU, ce sont de très grands ports qui vont être certainement construits, pas des ports comme celui que nous espérons construire en Guadeloupe. Chez nous la capacité espérée maximale serait de 540 000, à Kingston ou à Freeport ce serait sur 1,5 million, 2 millions de containers, donc ce ne sont pas les mêmes capacités recherchées.

Vous voyez Jamaïque, Bahamas, on est quand même dans la partie Ouest de la Caraïbe ; mais côté Est donc côté Guadeloupe il n'y a pas de grands projets en cours, le seul projet sur la zone est celui de la Guadeloupe. Les ports comme ceux de la Jamaïque ou des Bahamas sont mieux placés en sortie du Canal de Panama c'est vrai et donc ils peuvent notamment mieux desservir la côte Est des Etats-Unis qui est certainement la région du monde la plus consommatrice. Cependant pour la sortie de Panama pour faire du transbordement de l'Amérique du Sud le seul projet qui existe actuellement c'est celui de la Guadeloupe donc il y a un réel potentiel par rapport au positionnement géographique de la Guadeloupe d'être une liaison entre Paname et l'Amérique du Sud avec le Brésil, l'Argentine, Uruguay, ce sont des pays qui ont des taux de croissance actuellement de l'ordre de 8% et donc comparables à celui de la Chine.

Mme Lubino-Bissainte :

D'autres questions ?

M. Borgia, marin-pêcheur :

Au niveau du projet de port j'aimerais quand même que les informations transitent par le Comité régional pour un peu plus de transparence au niveau de

ce projet pour les marins-pêcheurs dans la mesure où nous les marins on travaille avec le Comité régional, en tant que président d'assoc' on pourra éventuellement faire part aux professionnels afin qu'ils puissent s'assurer des évolutions de ce port.

Mme Lubino-Bissainte :

Merci pour votre suggestion.

D'autres questions

M. Caille Pierre, président de l'association des marins-pêcheurs de Sainte-Marie :

Il y aura beaucoup plus de bateaux qui vont entrer et sortir, il y a la Caye à Dupont et il faudrait baliser pour les risques de collision, on est un petit pays, si jamais il y a une collision de bateaux là on est morts.

Mme Narayanan :

Nos relations avec le Comité régional des pêches, en tous cas avec les services techniques sont très très bonnes et on essaie au maximum de leur donner toute l'information que l'on a, notamment on les a invités à la réunion de présentation initiale de l'Environnement. L'étude dont on a parlé dans la présentation, on leur a confié l'étude des activités de pêche dans le Petit-Cul-de-Sac Marin, on leur a également présenté l'opération d'immersion test. Au stade des études où on est aujourd'hui c'est ce qui a été fait, maintenant si vous voulez qu'on aille plus loin, c'est-à-dire qu'on vienne présenter en conseil d'administration du Comité des pêches, ou à l'ensemble des pêcheurs, ou en réunion dans les communes, on reste à votre disposition bien évidemment, mais le secrétaire général et les services techniques du Comité des pêches ont nos coordonnées et on reste bien évidemment à leur disposition.

M. Bigarray :

En effet, qui dit modification du tracé du chenal extérieur dit modification du balisage donc là-dessus on n'a pas encore le nouveau plan de balisage mais bien évidemment tout sera fait selon les règles de l'art dans ce domaine. On travaillera notamment avec le service des Phares et Balises en local qui est rattaché à la direction de la Mer.

Ce projet de tracé devra réglementairement être validé par une Grande commission nautique. La composition de cette Grande commission nautique est fixée par la réglementation et parmi ses membres il y a des membres du Comité régional des pêches je pense ou en tout cas des personnalités qualifiées du monde maritime local, ça peut être des pêcheurs qui connaissent la zone qui participent à la Commission et qui peuvent

émettre des remarques à la fois sur les dimensions, les caractéristiques, le balisage ou les règles d'exploitation, tout ça est bien réglementé.

**Mme Lubino-Bissainte :
D'autres interventions ?**

Mme Sidambarom de Capesterre-Belle-Eau :

Vous avez parlé de l'extension du Port de Guadeloupe mais sachez que Jarry est sur une terre implantée, on parle de protection de l'environnement, que fera-t-on de la mangrove du côté de Jarry ?

Mme Narayanan :

Concernant le projet le nouveau terminal va être gagné sur la mer, on ne va absolument pas toucher à de la mangrove existante ; voilà la zone d'implantation du projet, les premières zones de mangrove que l'on trouve c'est la bande verte littorale qui ne sera absolument pas impactée par le projet et la zone la plus riche de mangrove c'est celle qui se situe finalement le plus loin du projet donc aucun impact sur la mangrove, ceci dit les impacts positifs il pourrait y en avoir, notamment dans le cadre des mesures compensatoires parce qu'on envisage des replantations de mangrove sur Jarry en partenariat avec l'Office National des Forêts et le Conservatoire du littoral.

Mme Lubino-Bissainte :

D'autres intervenants ? Bien.

Je pense que ce soir le débat a été constructif, nous avons eu des éléments nouveaux et en tous cas des questions un peu plus précises au niveau de la pêche, quelques inquiétudes pour certaines espèces, modification de leur écosystème, d'autres questions liées aux échanges avec la Caraïbe, nous vous remercions vivement d'avoir participé ce soir.

Je rejoins entièrement Mme Paul qui disait tout à l'heure que veille de fête c'est pas évident, en tout cas vous avez fait le déplacement et à ce titre-là nous vous remercions beaucoup et nous remercions également l'équipe du Port Autonome pour ses réponses. Nous remercions la ville de Capesterre de nous avoir reçus et nous vous souhaitons une bonne fin de soirée et bonnes fêtes. Merci beaucoup.