

Projet d'extension du Port de la Guadeloupe
Réunion publique du vendredi 18 novembre 2011
Salle municipale - Sainte Rose

I/ Introduction :

Mme Marie-Laure Blonbou:

Nous allons démarrer, mesdames messieurs, mesdames messieurs les membres de l'équipe de direction du Port Autonome. Au nom de tous les membres de la Commission Particulière du Débat Public nous vous saluons et nous vous remercions de participer ce soir à ce débat public qui a lieu pour le projet d'extension du Port de la Guadeloupe.

Notre rencontre va se dérouler en trois étapes. Au cours de la première étape je m'appliquerai à vous dresser le cadre juridique et je vais vous préciser les modalités techniques du débat.

La seconde étape concernera la présentation du Projet d'extension du Port Autonome de Pointe-à-Pitre Jarry. Cette présentation sera faite par les membres de la direction du Port Autonome de la Guadeloupe le maître d'ouvrage.

Et c'est au cours de la troisième étape que vous tous ici vous aurez la possibilité de vous exprimer sur le projet et ceci selon les modalités propres à l'organisation du débat public. Vous pourrez ainsi poser toutes vos questions sur le projet d'extension à l'équipe de la direction du Port Autonome qui bien entendu y répondra avec le plus grand soin.

Le débat public en lui-même et son organisation : en date du 23 mars 2011, le Directeur du Port Autonome de la Guadeloupe a officiellement saisi le Président de la Commission Nationale du Débat Public en vue d'étudier la possibilité de créer les conditions d'un dialogue avec les Guadeloupéens et ce sur la base d'un dossier joint, celui relatif à l'extension du Port de Jarry. En effet le débat est une étape essentielle et officielle importante dans le processus d'élaboration de projet d'aménagement ou d'équipement de tout territoire. Il doit permettre ainsi à tous ceux qui le souhaitent de s'informer sur ces projets, d'exprimer leurs suggestions et leurs remarques.

Le Code de l'Environnement de la loi Barnier du 2 février 1995 complétée par la loi du 27 février 2002 impose que tous les projets d'équipements présentant de forts enjeux socioéconomiques ou encore ayant un impact significatif sur l'environnement ou l'aménagement du territoire soient soumis à débat public et entraînent dès lors la saisine de la Commission Nationale du Débat Public qui est en fait une autorité administrative indépendante.

II/ Présentation des membres de la CPDP

Cette Commission est composée de cinq personnes :

M. Jean-Claude Degras, Président de cette Commission, les membres sont Jacques Portecop, Mme Lubino-Bissainte, moi-même et M. Moïse Flessel qui peut-être va nous rejoindre tout à l'heure.

Ces membres ont été désignés le 4 mai et le 8 juin 2011.

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

M. Carmes :

Merci Présidente.

III/ Présentation des membres du Port Autonome

Sur la droite Mme SAINT-CHARLES qui est responsable du service Prospective et qui répondra à toutes les questions à caractère économique, Mme Sita Narayanan est chargée de toutes les questions environnementales de manière générale sur le Port et plus particulièrement sur le Grand Projet de Port,

M. Tristan Bataille qui s'occupe de la partie Ingénierie et qui donc qui s'occupe de la partie technique,

Et moi-même Olivier Carmes en tant que pilote du projet.

Mme Blonbou :

IV/ Modalités et conditions juridiques du débat public

La séance de ce soir est la neuvième séance des débats publics pour ce projet d'extension du Port Autonome. Elles ont commencé le 5 octobre 2011 et elles s'achèveront le 31 janvier 2012.

Dix-sept de ces séances sont d'ordre général et trois auront pour thématiques des thématiques économiques et environnementales.

Dans sa mission d'organisateur et d'animateur du Débat public la Commission Particulière du Débat Public, la CPDP devra respecter quatre principes fondamentaux, ils ont été édictés par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. Notre mission et notre rôle reposent sur quatre principes fondamentaux qui sont l'équivalence, la transparence, l'argumentation et la neutralité :

- l'équivalence : 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 il y a une boîte où vous pourrez les glisser.

Pour les questions orales le débat est enregistré, chaque intervenant devra tout d'abord décliner son identité et aura trois minutes pour poser sa question, nous prendrons les interventions par groupe de deux.

- la transparence, la CPDP doit rendre claire et accessible à tous les citoyens toutes les informations relatives au Projet.

- l'argumentation conduit les membres de la Commission à veiller à ce que l'ensemble des positions exprimées soient explicitées et argumentées en toute transparence.

- la neutralité garantit la totale indépendance des membres de la Commission, du maître d'ouvrage, de l'État, des collectivités locales, des associations ou de tout groupe de pression.

Je vous précise que la Commission ne se prononce pas sur le fond du dossier. Elle doit simplement de favoriser l'expression de chacun sur le projet présenté par le maître d'ouvrage. Pour ce faire vous avez à votre disposition un grand nombre de supports tels que la voie de presse, la communication, la télévision, il y a six expositions, et la radio.

Tous les citoyens ont également la possibilité de contribuer à titre individuel ou institutionnel sur le sujet ou avoir un angle d'analyse au travers des cahiers d'acteurs publiés par la CPDP.

Dans tous les lieux d'exposition des bornes Bluetooth sont à votre disposition, elles vous permettent de recevoir sur vos téléphones portables, si vous le souhaitez des informations sur les dates et lieux des différentes rencontres.

Vous avez à l'écran les coordonnées de la Commission, elle reçoit tous les jours de 8h à 12h, de 14h à 17h sauf le mercredi et le vendredi uniquement le matin de 8h à 13h.

Vous avez l'adresse du site Internet de la CPDP à l'écran. Vous aurez sur ce site toute l'actualité concernant les réunions, les réponses aux questions qui nous sont posées, les études scientifiques et techniques du maître d'ouvrage.

Je voudrais juste rappeler que le débat normalement porte sur une question précise « Faut-il oui ou non construire une plateforme portuaire de transbordement à Jarry ? Si non, pourquoi ; si oui, dans quelles conditions ? »

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

V/ Présentation du film :

M. Carmes :

La présentation a deux parties : le film d'une dizaine de minutes qui reprend les éléments du Grand projet, tous les aspects, le contexte général, la partie environnementale, la partie financière.

Et une deuxième partie, Powerpoint, qui va reprendre d'une manière plus détaillée l'ensemble des éléments qu'on aura vus au niveau du film. Mme Saint Charles se chargera de cette présentation.

Tout d'abord le film d'une dizaine de minutes.

VI/ Présentation du Powerpoint

Mme Saint Charles :

La présentation va s'articuler autour de cinq thèmes : dans le premier on va se présenter, le PAG, qui sommes-nous et ce que nous faisons, ensuite on abordera les aspects concernant l'environnement maritime et portuaire, suivis des caractéristiques du projet que ce soit au niveau technique, environnemental, financier ou économique.

VII/ Modalités

Mme Blonbou :

Merci Mme Saint Charles pour cette présentation.

Je voudrais saluer la présence de M. le maire parmi nous. Au nom de la Commission Particulière du Débat Public je tiens à vous remercier de l'accueil que vous nous faites dans votre ville, c'est généreux de nous accueillir sur votre territoire. Vous pouvez intervenir avant le début du débat si vous le souhaitez.

Je voudrais préciser que le sujet sur lequel porte le débat est toujours à l'étude et qu'il peut être modifié en fonction des contributions que nous allons recueillir. Aussi il est fondamental que vous puissiez tous vous exprimer afin de pouvoir éclairer le maître d'ouvrage dans la poursuite de son projet.

Que se passera-t-il à l'issue du débat ?

Après le 31 janvier 2012 et dans un délai de deux mois, la CPDP élaborera et publiera un compte rendu et se fera le rapporteur auprès de la Commission Nationale du Débat Public de tout ce qui se sera dit durant ces quatre mois.

Dans les trois mois qui suivront cet envoi, le maître d'ouvrage, le Port Autonome de la Guadeloupe rendra publique sa décision, qui sera soit de continuer le projet tel qu'il a été annoncé et présenté, soit de le modifier en tenant compte des observations présentées par le public, soit d'y renoncer.

VIII/ Début du débat

Je vous rappelle que les questions seront posées par séries de deux, Mme Lubino se fera gestionnaire du temps, le décompte va se présenter devant vous, vous avez 3 minutes pour poser vos questions. Vous pourrez bien évidemment reposer d'autres questions si vous le souhaitez.

Je compte sur votre courtoisie et le respect mutuel, ce qui favorisera la participation de tous.

Je vous remercie de votre attention et je déclare le débat ouvert.

Mme Blonbou :

Monsieur le Maire ?

Le Maire de Sainte Rose :

Merci mesdames et messieurs les membres du Conseil du Débat Public et les administrateurs du Port. C'est vrai que quand on regarde ce projet il faut se dire effectivement il y a une grande réflexion. Il y a un positionnement de la Guadeloupe dans les 10-15 ans à venir, c'est vrai effectivement qu'aujourd'hui la compétition est rude et le choix d'investissement doit être très judicieux et quand vous dites que la Guadeloupe servira de hub pour permettre le redispatching au niveau de la Caraïbe voire au niveau de la Côte Est Américaine, ou voire aussi le sud du Continent sud-américain, est-ce que effectivement la Guadeloupe va servir de hub pour redispatcher ? Est-ce que effectivement ce projet va servir aussi pour importer de la matière première qui permettra une relance de l'industrie guadeloupéenne ? Si c'est ça c'est bien, mais compte tenu des difficultés aujourd'hui sur la zone de Jarry en termes d'usagers pour pouvoir circuler ma question, vous êtes limité en tirant d'eau, c'est 11 mètres je crois, pourquoi ne pas avoir repris le vieux projet de Port-Louis, un port en eaux profondes où là effectivement il n'y a pas de problème de tirant d'eau d'autant plus que j'ai cru comprendre que vous allez pouvoir intervenir sur Port-Louis ? Alors je vous pose la question tout bêtement, est-ce qu'il ne serait pas intéressant de tenir compte des difficultés déjà de Jarry et si effectivement on a un hub aussi important je crois que ça va poser quelques soucis.

La deuxième chose, est-ce que vous ne craignez pas la concurrence ? Avec la Guyane notamment, qui aujourd'hui va jouer dans la cour des grands, avec le pétrole ? Est-ce que quelque part si j'ai bien compris il y a déjà des réflexions pour faire un port, une raffinerie avec la réexportation ? Donc est-ce que vous ne craignez pas la concurrence ? Voilà ce que j'avais à dire dans un premier temps.

Mme Blonbou :

Merci M. le maire, nous allons prendre une deuxième personne.

Harry Louis, enseignant :

A-t-on pris des contacts avec l'université de la Guadeloupe pour former des jeunes qui seront appelés à travailler sur cette plateforme portuaire puisque vous parlez d'un très grand nombre d'activités qui vont entraîner des communications avec les Etats voisins de la Caraïbe ? Je pense qu'il faudrait former des spécialistes, nous avons une université en Guadeloupe qui serait de nature à favoriser cela et, le nombre d'emplois prévus pourrait être accru puisque c'est un problème auquel nous sommes tous confrontés, et il faut qu'il n'y ait pas seulement les 500 emplois prévus pour la manutention mais d'autres jeunes gens, jeunes filles préparés, formés pour intervenir.

D'où viendront les matériaux destinés à former les plateformes elles-mêmes, ce calcaire, ces roches ? Pointe-à-Pitre a beaucoup souffert dans le passé de l'élimination de très nombreux mornes environnants.

M. Carmes :

Sur l'aspect économique il est vrai que la différence sur Port-Louis et le projet initial est qu'on n'était pas sur un aspect de développement de terminal conteneurs, on était sur du vrac, on était sur un projet sur lequel le projet en lui-même pouvait vivre de manière indépendante. Aujourd'hui sur un projet comme un nouveau terminal à conteneurs il faut à la fois qu'il soit adossé à un terminal qui existe aujourd'hui notamment le terminal de Jarry 1 sur lequel on a fait la présentation tout à l'heure. Et l'autre aspect est qu'il faut absolument utiliser les compétences économiques et le savoir-faire portuaire qui existe déjà sur le site. On espère aussi, c'est tout l'intérêt d'un tel projet, que l'impact économique d'un tel projet ne soit pas uniquement portuaire, justement qu'il y ait un impact beaucoup plus large, socioéconomique, de développement notamment au niveau de l'export, et pour ça on doit être adossé à une zone économique, donc raison pour laquelle aujourd'hui la situation est absolument extrêmement importante d'être adossé à un tissu économique qui existe.

Il y a un aspect technique pour lequel on a retenu le terminal aujourd'hui, la situation dans la circonscription du Port sur Jarry sur laquelle M. Bataille va donner quelques détails.

M. Bataille :

Concernant les raisons du choix du site on peut se poser techniquement la question où-ce que je vais implanter le Port ? C'est vrai que Jarry représente l'avantage d'être protégé des houles par l'existence des îlets et des cayes, c'est un aspect très important notamment sur les terminaux conteneurs où il faut que le nombre de jours où on ne puisse pas opérer tendent quasiment vers 0, on a déjà une protection naturelle, des sites comme Port-Louis nécessiteraient de créer des digues très importantes pour

que le bateau se mette à l'abri, et donc nécessiteraient également des remblais importants sur une zone naturelle très riche, c'est vrai qu'aujourd'hui les enjeux, les critères environnementaux dans un projet interviennent très en amont et d'ailleurs c'est pour ça qu'on a réalisé l'état initial dans la phase quasiment d'étude d'opportunité. Donc à Port-Louis il y aurait de très forts enjeux environnementaux, je pense qui rendraient problématique la réalisation d'un remblaiement sur 25 hectares en connexion avec la côte, et après effectivement il y a la connexion avec tout l'hinterland, c'est l'aspect développé par M. Carmes mais il est vrai que Jarry aujourd'hui présente cet avantage d'être protégé et de présenter des enjeux environnementaux moindre telle que zone comme Port-Louis.

Mme SAINT-CHARLES :

Concernant la concurrence nous sommes en concurrence avec les ports de la Caraïbe sur la partie containers, cette concurrence on doit la voir à deux niveaux, d'abord les capacités de stockage des terminaux à conteneurs qui nous entourent et puis surtout leur tirant d'eau, nous en avons identifié trois notamment, celui de Caucedo à Saint-Domingue, ici vous avez celui de la Jamaïque, le port de Kingston et celui de Freeport aux Bahamas. Aujourd'hui dans la Caraïbe il n'y a que ces trois ports qui offrent les deux conditions : le tirant d'eau donc supérieur à 14 mètres et surtout les capacités de stockage pour recevoir au moins 500 à 1 000 000 d'EVP. Donc nos concurrents sur les conteneurs sont ici. Pour le port de Guyane effectivement les choses vont devenir extrêmement importantes sur le pétrole et nous ne sommes pas concernés dans le cadre de ce projet sur cette partie.

M. Carmes :

Sur la partie emploi il est vrai que l'objectif d'un tel projet c'est d'avoir un impact socioéconomique le plus important possible et notamment évidemment localement. La première étape que nous avons faite sur l'emploi est que sur la partie travaux on travaille avec le Pôle Emploi pour essayer de définir métier par métier quelles sont les compétences dont on va avoir besoin pendant ces trois années de travaux et quelles sont les compétences qui existent afin de pouvoir rendre en adéquation les besoins par rapport aux compétences locales et si les compétences locales n'existent pas dans ce domaine de pouvoir mettre en place avec la Région un plan de formation qui permettrait de favoriser localement l'emploi et de voir également au niveau des marchés publics comment introduire ces éléments dans les critères de choix et de sélection des entreprises qui vont répondre aux marchés publics qu'on va être obligé de lancer pour cette partie.

Deuxième phase mais celle-ci est la plus urgente puisque vous avez vu tout à l'heure sur le planning qu'on parle de fin 2013 début des travaux mais c'est

quasiment demain. Il est vrai aussi que la deuxième étape ce sera de faire la même démarche au niveau de l'exploitation du terminal puisque la deuxième étape ce n'est plus d'avoir des contrats à durée déterminée pendant la période de travaux mais c'est réellement des emplois durables pour l'exploitation du terminal et de voir une fois de plus par rapport à ça quels sont les compétences nécessaires et voir localement quels seraient les plans de formation à mettre en place.

Le troisième aspect qui est peut-être le plus difficile mais dont les objectifs sont les plus importants c'est l'opportunité à l'export. Il est vrai qu'aujourd'hui sur un tel projet autant on sait que sur la période travaux c'est quelque chose qui rentre dans les compétences du Port de définir les besoins, autant sur l'exploitation d'un site c'est des éléments sur lesquels on a également des compétences, autant sur le domaine export il faut qu'il y ait des compétences nouvelles qui viennent pour réellement provoquer cette démarche qui est complètement nouvelle. C'est se dire que demain on, n'a pas seulement un marché local avec 400 000 habitants, on peut réellement profiter de ces nouvelles lignes maritimes pour pouvoir exporter, et ça c'est quelque chose d'extrêmement important sur lequel tout d'un coup il faut créer des nouvelles filières. Il faut se dire que oui on peut être compétitifs dans certains domaines, pas sur des domaines de production très importants mais peut-être sur des stratégies de niche et dans ce domaine-là il faut vraiment des compétences nouvelles pour pousser cette petite révolution pour se dire oui on peut faire de l'export et oui on peut avoir un impact économique important et quant à nos relations avec l'université, en tout cas aujourd'hui avec les universitaires, on a des relations importantes avec l'UAG. Déjà au niveau de la conception dès qu'on le peut, il est vrai qu'on est obligé de rentrer dans les domaines des marchés publics mais on travaille déjà avec l'université au niveau de la conception du projet et notamment dans des démarches environnementales.

M. Bataille :

Pour la question sur la provenance des matériaux, il est vrai que c'est une plateforme importante donc il y aura besoin de quantité importante de matériaux pour créer ce qu'on appelle la plateforme ou le terre-plein, c'est la partie qui va sortir de l'eau sur laquelle seront stockés après les conteneurs. Ensuite vous avez des digues, ça a une forme de talus avec des gros rochers, des enrochements qui permettent de ceinturer, et vous avez l'ouvrage d'accostage, le quai, en partie nord sur 350 mètres.

Tout à l'heure on a parlé du tirant d'eau qui est un aspect très important pour notre projet, aujourd'hui on est à 11 mètres, on passera à 14 mètres avec des navires de 6 500 boîtes, donc on voit qu'on a 3-4 mètres à gagner et on a effectivement une quantité énorme de matériaux qui va être mobilisée dans le chenal d'accès pour permettre aux bateaux de rentrer et également

sur ce qu'on appelle le pied des ouvrages, c'est-à-dire en dessous des digues au niveau du quai où il y a des matériaux à enlever. Ce dragage c'est grosso modo 5 millions de m³ de matériaux et la volonté c'est d'en réutiliser le maximum dans la construction. Ces matériaux, dans le chenal c'est principalement du sable et de la vase mélangée, plus localement des zones dures avec des cayes désagrégées donc effectivement, les cayes seront réutilisées sur les parties sensibles des ouvrages et le chenal en fait devient une carrière. Il faut le concevoir comme ça, c'est-à-dire qu'on utilise ses matériaux, ils sont pompés et ils sont renvoyés dans le terre-plein c'est-à-dire qu'avec vos digues on aura la forme du terminal et vous renvoyez les matériaux à l'intérieur par refoulement hydraulique avec des conduites et donc vous revalorisez ces matériaux-là. C'est vrai qu'il y a de la vase, c'est pas des matériaux très nobles mais aujourd'hui les techniques d'amélioration de sol, de confortement, on a chiffré d'ailleurs là-dessus des éléments dans le projet, permettent de revaloriser ces matériaux-là en cœur de remblais, 2 millions de m³ valorisés sur 5 et ensuite un aspect très important. Au début Sophie Saint Charles a parlé de l'ISDI, l'installation de stockage de déchets inertes, la rénovation urbaine de Pointe-à-Pitre-Abymes c'est grosso modo 200 000 tonnes de béton armé donc c'est des quantités très importantes. Notre installation est la première et la seule existante en Guadeloupe qui permet de gérer ce type de déchets inertes qui ne réagissent pas avec l'eau ou avec l'air dans un cadre complètement légal et autorisé donc il y a une autorisation qui est valable 10 ans sur la Pointe de Jarry. C'est exploité et donc ces matériaux une fois concassés, donc il y a également un concasseur sur le site, ça permet de réduire la taille des blocs, c'est des matériaux extrêmement nobles donc qui pourront être utilisés en partie supérieure du remblaiement donc on a également une deuxième source et ces déchets deviennent du coup une fourniture et sont revalorisés dans le cadre du projet. Sur la partie enrochement on mettra à contribution les carrières de la Guadeloupe et éventuellement de la Caraïbe mais c'est vrai que très clairement, ce ne sont pas par exemple les carrières de tuff qui permettront de remblayer les 2 millions de m³, effectivement c'est le chenal plus la valorisation des déchets provenant de la démolition des immeubles.

Mme Blonbou :

Merci, nous allons prendre deux autres interventions.

Mme Philippon, enseignante :

J'aurais deux ou trois questions si c'était possible, la première c'est pour revenir sur l'intervention de la présentatrice qui avait pourtant clairement posé deux questions, à savoir nous allons répondre si le projet que nous allons vous présenter va être oui accordé et à quelles conditions et il y avait aussi une autre question c'est non et pourquoi.

Il me semble que les personnes du Port Autonome qui sont là, qui nous ont fait une belle présentation sont toutes convaincues de la pertinence de ce projet. Je ne vois pas des gens qui vont nous proposer, dans un débat il y a toujours les pour et les contre, les gens qui vont nous proposer pourquoi ce débat ne devrait peut-être pas être fait, là pour l'instant on a plein de bonnes raisons qui nous sont proposées, en effet on peut les améliorer mais quelles sont les raisons qui pourraient nous faire penser que ce projet ne doit pas être fait ? Je ne les ai pas vues exposés, je ne sais pas s'il y a des représentants de ce courant-là.

Ma deuxième question c'est sur la feedérisation, je crois que c'est le mot que vous employez, si j'ai bien compris il va y avoir un bateau supplémentaire par jour donc nous allons toujours garder tous les autres bateaux qui vont amener les marchandises dont la Guadeloupe a besoin ça ne va pas changer. Finalement il va y avoir un bateau supplémentaire avec des marchandises qui ne concernent pas la Guadeloupe et qui vont repartir avec d'autres bateaux pour d'autres destinations ; donc ce que je me dis c'est que si ce bateau ne vient pas ça ne change rien, les autres bateaux vont continuer à venir, donc la Guadeloupe n'a pas besoin de ces marchandises donc je n'ai pas bien compris ce principe ou si le bateau ne vient pas on va avoir besoin de ces marchandises ; il y a quelque chose qui m'échappe peut-être dans ces explications.

Et enfin le troisième point où j'aimerais avoir des précisions c'est sur le budget. Vous avez dit qu'il y aura une grosse partie d'autofinancement dont une bonne partie est d'endettement, excusez-moi mais aujourd'hui ça m'a un peu fait tiquer, on est dans une crise il me semble de l'endettement français, et ensuite il y a la 2^{ème} ligne qui est un opérateur privé, ce que j'aimerais savoir c'est si l'Etat va s'endetter, les Français vont s'endetter, ensuite qui va avoir les profits ? Vous aviez dit que vous pensiez avoir à peu près 6% de profits, mais qui va ensuite avoir des profits, est-ce que les Guadeloupéens, est-ce que les Français qui vont donc être endettés pour plusieurs années j'imagine vont avoir à un moment donné un retour sur investissement ?

Je voudrais faire un petit parallèle parce qu'il n'y a pas longtemps que je me suis intéressée à ce sujet, sur le pont de Millau qui me semble être un peu correspondant, c'est en effet un projet prestigieux le pont de Millau, mais pour les gens de la région, on leur avait promis des emplois, on leur avait promis un développement, ce qui se passe aujourd'hui c'est que le pont marche très bien pour les relations internationales, très bien mais les gens de la région ne l'utilisent pas.

Mme Blonbou :

Pour ce qui est de la première question l'objectif du débat c'est de présenter le projet donc le Port présente son projet mais il peut y avoir des avis contre ce projet, dans le débat on est là pour recueillir les avis qui sont contraires et pourquoi ils sont contre ce projet, des avis argumentés, c'est la raison pour laquelle le Port ne peut pas présenter un argumentaire contre

son projet mais c'est à vous, le public. Je vous l'ai dit au départ, on a un rôle neutre, on n'est là que pour être un lien entre les deux, vous donner la parole, entre le Port et le public, on n'est pas là pour prendre parti pour le projet, on est une courroie entre les deux parties. Vous pouvez être contre, vous pouvez exposer votre avis et c'est à nous à le noter et à le stipuler dans le rapport.

Mme Philippon, enseignante :

On n'a pas les mêmes moyens financiers que le port autonome de Guadeloupe

Mme Blonbou :

Vous avez la possibilité de rédiger quelque chose et de nous le faire parvenir sur le site et nous à ce moment-là on va l'intégrer dans les rapports.

Je passe la parole au Port pour les autres questions.

M. Carmes :

Sur cette intervention on a noté trois questions et c'est vrai que les sujets sont extrêmement vastes.

Sur la première question vous avez un peu l'impression que ce projet va se faire à la limite quels sont les éléments qui pourraient empêcher qu'un tel projet puisse se dérouler et se faire.

On travaille le projet de manière active depuis 2009. Le premier élément pour réaliser ce projet c'était d'abord de convaincre l'Etat, on est un établissement public effectivement mais on est complètement autonome au niveau fonctionnement, aujourd'hui on ne reçoit aucune subvention de fonctionnement, on peut recevoir des subventions en termes d'investissement mais sur le fonctionnement on est complètement autonome et donc on a des comptes à rendre à l'Etat par rapport à des risques qu'on peut engendrer sur le financement et le fonctionnement d'un tel projet. Il est vrai que la première démarche a été de convaincre l'Etat, on avait déposé pour ça un dossier de prise en considération qui reprenait les différents éléments, c'était en 2009, c'est à dire les aspects financiers, environnementaux, la présentation du projet, l'environnement économique d'un tel projet sur lequel aujourd'hui on a aujourd'hui l'autorisation de poursuivre.

Le deuxième élément est celui sur lequel nous sommes aujourd'hui, c'est le débat public, il faut savoir que sur certains débats publics il y a parfois des arrêts, il est tout à fait possible que si des éléments sont soulevés de manière extrêmement importante et sur lesquels le Port n'avait pas travaillé il se peut que le Port à un moment donné décide d'arrêter le projet, c'est arrivé notamment sur le Port Autonome de Bordeaux au niveau du terminal méthanier.

Le troisième élément c'est de trouver un opérateur, c'est d'ailleurs l'élément peut-être le plus difficile aujourd'hui puisque nous sommes sur une répartition d'un investissement public-privé sur lequel le Port investi à peu près deux tiers et l'opérateur privé un tiers, et ce tiers représente quand même 70 millions d'euros, ce qui fait que si on n'a pas ce tiers on n'a pas la rentabilité de ce projet, et donc sur cet aspect on a lancé un appel à projets sur lesquels on est en cours d'analyse, c'est l'élément le plus difficile de pouvoir motiver un opérateur pour financer et participer également au financement d'un tel projet.

Sur ces éléments on estime que ce projet on a à peu près 50% de chances de le réaliser ; donc il y a encore des étapes extrêmement importantes et après le débat public il y a des procédures administratives qui sont lourdes notamment l'étude d'impact sur laquelle on devra prouver quelles sont les mesures compensatoires qu'on va mettre. On n'a pas encore discuté de l'aspect environnemental si ce n'est dans la présentation, mais quelles sont les mesures qu'on va mettre concrètement et est-ce que l'Etat va nous autoriser à poursuivre dans ces démarches-là.

Donc il est vrai qu'aujourd'hui beaucoup d'éléments encore nous amènent à une certaine incertitude pour poursuivre sur un tel projet.

Pour expliquer les éléments de la feedérisation je vais donner la parole à Mme Saint Charles.

Mme SAINT-CHARLES :

Sur la feedérisation effectivement j'ai dit qu'il y avait 22 escales hebdomadaires aujourd'hui de porte-containers, et on prévoit une escale supplémentaire par jour. Vu comme ça je comprends votre analyse. Mais la feedérisation et les 4 millions d'EVP supplémentaires qui vont être dans la Caraïbe vont chercher une plateforme de transbordement, c'est donc tous les services des armateurs maritimes qui vont être réorganisés, donc les 22 escales que nous avons aujourd'hui sont peut-être en provenance de certains pays de la Caraïbe ou d'Europe etc. vont être réorganisés. Aujourd'hui avec cet apport de nouveaux EVP il n'est pas dit que nos lignes maritimes restent telles qu'elles, il y aura une réorganisation des escales, une réorganisation de la fréquence et surtout une réorganisation de la taille des navires. Quand on a fait les simulations avec un navire mère de 6 500 EVP qui viendrait une fois par semaine escaler sur le port de Pointe-à-Pitre et mettre d'autres petits feeders avec une réorganisation des armateurs nous sommes effectivement arrivés à ce chiffre d'environ 30 escales hebdomadaires, ce n'est pas un chiffre très important, on reste dans la moyenne basse optimiste en espérant que peut-être nous aurions un deuxième navire mère supplémentaire.

Donc par feedérisation il ne faut pas comprendre qu'on rajoute simplement un navire qui vient d'un autre port, c'est toute la réorganisation des armateurs qui se fera sur la place portuaire de la Guadeloupe mais aussi tout aux alentours c'est-à-dire sur la place de Kingston, sur la place de Caucedo, sur la place de la Martinique, Trinidad, Barbade, c'est l'ensemble qui va être totalement réorganisé.

Sur la partie impact socioéconomique, budgétaire, ce qu'on va en tirer.

Lorsque ces navires vont venir sur le port de la Guadeloupe effectivement ils auront des marchandises en transbordement qui ne sont pas destinées à notre consommation locale et donc non destinées aux Guadeloupéens mais l'existence de ces lignes maritimes fera que nous pourrons avoir des marchandises qui viendront de ces autres pays et surtout pour pouvoir exporter nos marchandises comme le signalait M. le maire, exporter nos marchandises vers ces autres pays.

Quel est le problème que nous avons aujourd'hui en Guadeloupe ? Nous avons quatre armateurs, nous avons quatre à cinq lignes uniquement vers l'Europe et vers les ports de la Caraïbe. C'est extrêmement faible, quand on dit qu'on a un taux d'ouverture de 40% en Guadeloupe ça veut dire qu'on vit quasiment en autarcie, la plupart de nos marchandises viennent de la France métropolitaine essentiellement, nous n'avons quasiment pas d'ouverture vers d'autres marchés, donc ces nouvelles lignes vont régler le problème aujourd'hui que nous avons en Guadeloupe. Nous n'avons pas suffisamment de fret, c'est ce que nous disent les armateurs, vous n'avez pas suffisamment de fret à transporter je ne peux pas vous ouvrir de nouvelles lignes maritimes vers d'autres pays, les chargeurs donc exportateurs et industriels guadeloupéens disent oui mais si vous n'ouvrez pas les lignes moi je ne vais pas produire plus aujourd'hui donc comment est-ce que l'on fait ? Et là on l'a appelé notamment dans le dossier du maître d'ouvrage le paradoxe de la poule et de l'œuf. A un moment donné il faut bien qu'il y en ait un des deux qui arrive, et ce que l'on offre avec le transbordement c'est les lignes maritimes que nous n'avions pas aujourd'hui, sans conditions, sans conditions de produire plus aujourd'hui pour les Guadeloupéens. C'est-à-dire qu'ils pourront produire sur des marchés de niche, pas forcément en grande quantité et avoir quand même des débouchés pour leurs marchandises à l'exportation.

M. Carmes :

Sur l'aspect budgétaire, l'emprunt et le fait de lancer un tel projet en période de crise. Sur un tel projet, on est sur du moyen terme, entre le moment où on décide de lancer un tel projet on fait des études à peu près pendant cinq années avant d'avoir l'autorisation de travaux et puis il y a à peu près trois, quatre ans de travaux, ce qui nous amène sur un projet de

dix ans. Maintenant avec les crises à répétition on ne sait plus si on est en permanence en crise ou si ça revient tous les ans. Lorsque le Port avait lancé cette démarche en 2008 c'était le record historique, on atteignait 3,5 millions donc tout allait bien, 2009 l'effondrement, 2010 légère reprise mais moins importante que prévu, 2011 on commence enfin à reprendre quasiment l'évolution qu'on avait eue pour espérer sur 2012, et d'ailleurs on doit bientôt présenter le projet, ré-atteindre ces 3,5 millions, mais malheureusement aussi on voit que tout le monde se repose des questions sur ce 2^{ème} semestre 2011 donc ce n'est pas évident sur une durée de moyen terme d'arrêter, d'accélérer, en fonction des situations économiques. Il est vrai aussi qu'en tant qu'établissement public il nous semble extrêmement important aussi de montrer l'exemple. Le port aujourd'hui n'est pas endetté ou n'a quasiment aucun endettement donc a une situation saine, peut se lancer sur un tel projet, et on estime aujourd'hui que c'est à un établissement public de montrer l'exemple d'investir en période de crise, si aujourd'hui le Port n'investit pas, malheureusement ce ne sont pas les opérateurs privés qui vont le faire, raison pour laquelle aujourd'hui aussi la démarche d'appel à projet est assez compliquée parce que motiver des opérateurs privés à investir 70 millions d'euros en période de crise qui a aussi rendu compliqué l'appel à projet qui était tombé en août de cette année avec l'effondrement boursier, ça n'a pas facilité, ce sont des éléments qui sont pris en considération. Mais aussi il faut savoir que quand on parle d'autofinancement, c'est assez exemplaire aussi dans cette démarche, on essaie de trouver une rentabilité financière non pas uniquement socioéconomique, on essaie de concilier les deux avec une prévision de 30% de subvention, le Port va gérer, financer ses 70%. Il est vrai que sur ces 70% il y a à peu près 10-15% qui vont venir d'un apport en fonds propres et le reste d'un emprunt bancaire qui sera notre premier emprunt bancaire au niveau du Port. C'est l'élément évidemment peut-être à risque par rapport à un tel établissement mais à un moment donné il faut le prendre, de toute façon on doit moderniser nos installations.

Mme Blonbou :
Deux autres questions.

Marina Zabarel :

On a parlé du projet comme étant une opportunité pour la Guadeloupe, on a vu que la réussite d'un projet comme celui-là est à la fois d'ordre technique, environnemental et financier. Je reviens sur la partie financière, pour l'opérateur c'est vrai il y a un appel à projet lancé mais dans le cas d'une défaillance d'un opérateur sur un projet aussi gigantesque que celui-là est-ce qu'il y a une option de prévu, est-ce que comme Eurotunnel il est envisagé la participation

d'actionnaires, de petits actionnaires et est-ce que c'est un scénario qui a déjà été imaginé ?

Parallèlement au projet de la Guadeloupe d'extension du Port Autonome de la Guadeloupe on parle de celui de la Martinique, est-ce que c'est des projets qui sont liés, qui sont complémentaires ? Si les conclusions ne sont pas positives en Guadeloupe et vice-versa en Martinique quels impacts, retombées, conséquences cela aura pour notre projet d'extension du Port Autonome de la Guadeloupe ?

Et puisqu'on parle d'exploitation, de pérennisation d'un outil structurant comme celui-là j'ai envie de vous demander quel est l'état du climat social parce que souvent on a connu les grèves sur le Port Autonome, on a vu comment ça pouvait mettre en péril toute une économie ; précisément où en est la consultation avec les syndicats, le climat social guadeloupéen est-il favorable à la portée d'un tel projet ?

Danièle Albina Maciava :

Ma question est par rapport à l'exportation, il y a toutes ces boîtes qui vont arriver de l'extérieur, la partie transbordement est là juste pour repartir mais il y a toutes les anciennes boîtes qui sont là qui malheureusement repartent vides, est-ce qu'en amont il y a un travail qui a été fait au niveau de ceux qui produisent pour avoir cette capacité d'exporter ? A part la banane, le sucre et le melon, l'exportation que nous faisons est en petite quantité. Est-ce qu'il y a eu un travail fait en amont de ce côté-là ? Puisque même si le port se construit, la production ne va pas aller forcément de pair s'il n'y a pas vraiment un travail fait en amont.

Mme Blonbou :

Merci madame Albina je vais laisser passer la parole à monsieur Carmes

M. Carmes :

Sur la partie de l'opérateur et ce qui va nous garantir le risque de défaillance d'un tel opérateur. Tout d'abord le type de contrat qu'on peut négocier est un contrat de 35 ans qui est aujourd'hui utilisé par les grands ports maritimes donc c'est aussi l'avantage d'être en connexion avec l'ensemble de ces ports métropolitains avec lesquels on peut échanger à la fois sur les normes contractuelles et sur l'antériorité qu'ils ont par rapport à ce type de démarche puisque c'est une démarche tout à fait classique de lancer des appels à projet et de lancer des financements qui sont mixtes public-privé, donc aujourd'hui on s'appuie aussi sur l'expérience de grands ports comme Marseille, Le Havre sur ces démarches.

Au niveau des contrats sur l'appel à projet on avait mis un critère minimum dès la première année qui était de 250 000 conteneurs avec une évolution de 5% par an. Si l'opérateur ne réalise pas cet objectif de trafic il a ce qu'on appelle un malus, des pénalités. De l'autre côté évidemment s'il

dépasse les objectifs, à titre commercial il y a les bonus, ce qu'il faut évidemment espérer.

Le deuxième élément par rapport aux contraintes d'un tel opérateur c'est qu'on veut absolument que ce type d'opérateur investisse lourdement pour qu'il puisse essayer de développer au maximum le terminal. Si nous avons un investissement qui était 100% le PAG, il est clair qu'un opérateur qui n'aurait pas l'objectif de trafic suffisant pourrait très bien partir et quitter le terminal avec des conséquences financières extrêmement lourdes pour le Port et à partir du moment où cet opérateur investit lourdement sur le terminal eh bien les investissements après deviennent propriété du Port s'il quitte de manière anticipée ce qui est stipulé au niveau des contrats. Avec ce type de contrat vous avez des investissements dans le temps, si l'opérateur a du retard par rapport à ses investissements il a des pénalités également par rapport à ces données.

C'est à double tranchant, ce type d'éléments contractuels vont rassurer l'Etat, l'établissement public que représente le Port, mais de l'autre côté aussi ce sont des contraintes qui sont mises à des opérateurs qui peuvent potentiellement les freiner pour répondre sur ce type d'appel à projet donc il faut trouver le juste milieu pour être suffisamment attractif mais protéger les intérêts évidemment du Port.

La Martinique a aussi déclaré avoir un projet de terminal de transbordement. C'est vrai qu'il y a eu beaucoup de communications à partir du moment où on a commencé le débat public puisque je suppose que la Martinique savait qu'on allait beaucoup parler du projet puisque c'est une mise en public et une présentation de ce projet. La différence si on doit faire une comparaison entre les deux projets est qu'aujourd'hui le Port a une urgence de moderniser ses installations, à la différence de la Martinique qui a un tirant d'eau jusqu'à 14 mètres, et nous avons un tirant d'eau jusqu'à 12 mètres ce qui permet d'avoir des tirants d'eau admissibles de 11 mètres, ce qui correspond à nos navires actuels. Mais à partir du moment où un opérateur souhaite mettre en place un navire non plus de 2 250 boîtes comme on l'a présenté tout à l'heure mais ne serait-ce que des navires de 3 000 boîtes, ces navires ne peuvent pas venir escaler en Guadeloupe. Avec le risque de feedérisation que l'on a présenté tout à l'heure mais il faut bien prendre en considération ces éléments puisque ces 3 000 boîtes aujourd'hui ça représente 70% des navires, la flotte actuelle est supérieure à 3 000 EVP, c'est-à-dire que 70% de la flotte mondiale ne peut pas venir escaler sur le terminal de Jarry ; donc on a cette urgence que n'a pas la Martinique de moderniser absolument nos installations et comme on le disait par rapport à la question précédente, à partir du moment où on souhaite projeter et présenter des projets qui sont rentables, avec une petite rentabilité comme on l'a vu à hauteur de 6%, eh bien il faut absolument

par rapport à cette rentabilité trouver un opérateur, et aujourd'hui la grande différence également par rapport au projet martiniquais c'est qu'ils cherchent un impact socioéconomique mais ils ne souhaitent pas mettre en concurrence l'opérateur en place. C'est-à-dire l'opérateur historique que nous avons aujourd'hui CMA-CGM. Aujourd'hui le Port souhaite profiter de cette occasion à la fois pour développer de nouveaux trafics à travers le transbordement et trouver une rentabilité du projet en développant les trafics et le deuxième élément c'est de tenter d'ouvrir la concurrence pour avoir un impact économique pour la Guadeloupe important, à savoir notamment la mise en concurrence et la baisse du coût de transport logistique maritime. Sur la partie climat social je vais laisser la parole à madame SAINT-CHARLES.

Mme Saint Charles :

Effectivement c'est un aspect important le climat social sur la partie portuaire. La dernière grande grève sur le terminal remonte à il y a à peu près sept ans. Depuis les choses ont beaucoup évolué, je ne vais pas rentrer dans le détail de l'organisation mais de la manutention, il y a eu un regroupement de la main d'œuvre portuaire docker dans un seul GIE de manutention donc les choses ont beaucoup évolué. Je ne peux pas parler en lieu et place des syndicats mais selon les différentes interventions et les différentes réunions que nous avons eues notamment avec les dockers ils sont très attentifs au projet et à comment est-ce qu'il se déroule. Aujourd'hui ils ont un signe fort que c'est un projet qui va effectivement amener de l'activité portuaire supplémentaire, on n'enlève pas l'activité qu'ils ont aujourd'hui, on ne la remplace pas, a priori il n'y aurait pas de raison que cela suscite des soucis.

Un mot en particulier sur notre place portuaire parce que c'est vrai qu'à notre échelle quand on regarde les impacts de la grève sont très forts, à l'échelle de l'armateur, il ne faut pas oublier que la Guadeloupe est dans un environnement portuaire global caribéen, il y a beaucoup de soucis sur les autres places portuaires de la Caraïbe que ce soit en engorgement, que ce soit en grèves de la main d'œuvre, la différence est qu'on n'en entend pas parler mais les armateurs sont très souvent soumis à ces différents aléas. Aujourd'hui notre place portuaire apparaît stable pour les armateurs.

Concernant la boîte qui part vide et le travail qu'on aurait mené en amont. Sur la partie exportation, on a commencé à identifier les filières, le PAG a mené une étude sur la production locale qu'on est en train de terminer avec l'université, M. Alain Morin, donc on a commencé à dérouler toutes les filières énumérées et à voir les potentiels d'exportation de ces différentes filières. Et vous avez raison, tout l'enjeu aujourd'hui pour nous est de

développer l'exportation pour que toute cette offre de transport qui est mise à notre disposition, ces conteneurs ne repartent pas à vide. Il a été vu dans celle d'ici on a une richesse formidable, je pense que je prêche pour beaucoup de convertis. Quand vous prenez notre recherche et développement sur la partie Kanassao, celle que l'on a fait avec des pommes patates, la filière développée par M. Henri Joseph sur la pharmacopée locale etc. vous avez des produits aujourd'hui en Guadeloupe, Cap Créole, Top dur, les Seigneurie Caraïbes avec la peinture sans adjuvant, beaucoup de produits sont développés ici alors qu'ils sont faits aujourd'hui pour se substituer aux produits d'importation qui sont vendus localement, donc l'outil de production est dimensionné plus pour de la production locale et le réseau domestique et pas encore effectivement pour l'exportation. Et c'est là que sera l'enjeu pour ces différentes entreprises exportatrices, c'est de dimensionner leur outil, être capable de produire plus pour pouvoir exporter, plus on s'entend, il ne s'agit pas de produire en grande quantité, il s'agit de trouver les différents produits de niche qui pourront être développés. L'idée ce n'est pas de créer une industrie importante en Guadeloupe mais plusieurs petites entreprises, créer plusieurs emplois, c'est ça aussi l'enjeu de ces différentes niches.

Mme Blonbou :

Merci, je voulais juste rappeler que ceux qui ne souhaitent pas prendre la parole ont la possibilité d'écrire leurs questions, les hôtesse sont là, vont vous passer des fiches pour y inscrire vos questions auxquelles nous allons répondre. Si nous n'avons pas le temps de le faire ici nous pouvons répondre également sur le site.

Deux autres questions.

M. Mévalet, citoyen lambda de Sainte Rose :

Il est dommage que je n'ai pas été là pour assister aux exposés mais j'ai l'impression que le Port Autonome a réussi, comme ça se passe toujours en Guadeloupe, à faire entrer dans son projet des politiques influents, nos plus valeureux techniciens ou intellectuels d'ici que vous avez rangé de votre côté, vous prenez le reste et la plus grande majorité des Guadeloupéens pour des idiots. Nous n'exportons presque rien à part le rhum qui ne se vend même pas en métropole, tout le reste vous le connaissez. Vous avez fait état de quelques petites productions qui ne suffisent même pas ici, qu'on n'arrive même pas à écouler. Le port que nous avons maintenant est trop grand pour nos exportations, donc ça serait tellement plus judicieux que vous puissiez dire aux Guadeloupéens très clairement les raisons pour lesquelles vous voulez qu'il y ait une extension de port, et qu'il y ait peut-être puisque nous ne le savons pas des fabrications de bateaux beaucoup plus grandioses, qui doivent avoir des terminaux beaucoup plus profonds je ne connais pas les termes, mais madame

est entrée dans votre jeu et parle de production locale, exportation, nous allons exporter quoi à partir de ce port puisque nous n'arrivons même pas à exporter à partir de celui que nous avons ?

Il y a une dame qui a évoqué l'aspect grève, vous pourriez peut-être nous dire, ça serait mieux et plus judicieux pour nous de l'entendre, pour parer aux grèves, quand par exemple en Martinique il y a des grèves vous faites venir ici les conteneurs et que le Port de Guadeloupe s'avère trop petit pour contenir tous ces bâtiments, quand il y a des grèves aussi dans la Caraïbe, la Caraïbe a besoin de ports, il y a eu une grève je ne sais plus en quelle année, nous n'avions pas suffisamment de place ni ici ni en Martinique ; peut-être que cela vous apporterait beaucoup plus d'argent que la Caraïbe puisse venir stocker leurs conteneurs quand ils ont des grèves. Mais n'allez pas nous dire que le port servirait d'ici à transporter pour la Caraïbe puisque nous sommes loin de concurrencer la Caraïbe mesdames et messieurs, merci.

Mme Blonbou :

Vous n'avez donc pas posé de question, c'était une intervention.

Une question ?

Daniel Lozio, Office de Développement et d'Aménagement de Sainte Rose :

Je souhaiterais savoir, dans la mesure où il y aura environ trois ans de travaux, nous connaissons tous les grandes difficultés de circulation que nous avons sur Jarry. Evidemment vous avez parlé de remblais qui seront pris directement dans la mer donc pas de circulation, mais pour tout ce qui concerne les remblais qui partiront de la ville ou des carrières pour arriver à Jarry je crois que le réseau routier doit être revu. Si nous parlons de parallèle on nous avait parlé ici à Sainte Rose de la décharge et nous avons évoqué les problèmes de circulation que nous avons déjà, on nous a fait miroiter des déviations, des ports pour emmener les déchets par la mer, plein de choses, pour l'instant nous avons une augmentation de la circulation, des difficultés de circulation, des camions poubelle qui nous embaument toute la journée et aucune amélioration de ce côté-là. Peut-être que le Port ce sera une bonne chose, je ne rentre pas dans ces considérations, mais il faut, quel que soit le résultat, prévoir tout ce qui pourrait plutôt améliorer les conditions de vie des Guadeloupéens et, supprimer toutes les nuisances que nous avons. Qu'avez-vous prévu à ce niveau-là ?

Mme Blonbou :

Merci monsieur Lozio de votre question je passe la parole au port.

Mme Sita Narayanan :

Concernant le trafic routier on s'y est pris très en amont en partenariat étroit avec Routes de Guadeloupe. On a donc mené une étude très précise sur le trafic routier en trois étapes.

La 1^{ère} étape a été de faire un diagnostic à l'aide de comptages que l'on a faits nous-mêmes et les comptages enregistrés par Routes de Guadeloupe depuis quelques années pour déterminer la situation actuelle du trafic dans Jarry et aux alentours du terminal, pour savoir un peu quelle était notre part de trafic au niveau du Port directement liée à l'activité du terminal. Les résultats sont que les poids lourds ne représentent que 3% du trafic dans Jarry et que 6 poids lourds sur 10 qui sortent du terminal restent dans Jarry.

La 2^{ème} étape a été de voir pour les chantiers précédents qu'on a pu avoir au niveau du Port quel a été leur impact sur le trafic routier dans Jarry. Cela s'est fait avec les comptages et les contributions de Routes de Guadeloupe. On a pu monter jusqu'à 400 poids-lourds par jour notamment pour la construction du troisième entrepôt frigorifique ou la rénovation des terre-pleins, ça représente une augmentation d'environ 1%. Actuellement le trafic dû au Port dans Jarry s'élève à 5,4% donc pendant les travaux qu'on a pu connaître on est monté jusqu'à à peu près 6,5%.

La 3^{ème} étape a été dans le cadre de projet de voir quelles sont les prévisions de trafic, la chose importante c'est qu'on a vraiment fait le tour des aménageurs donc Routes de Guadeloupe, le service grands travaux de la Région, pour savoir quels sont les projets qui à l'horizon 2015 pour notre phase chantier et à l'horizon 2017. Pour la phase exploitation du terminal, auront lieu et seront opérationnels à ce moment-là, par exemple la mise à deux fois deux voies de la Voie verte et l'amélioration de l'échangeur de la Jaille, la mise à deux fois trois voies de la route jusqu'à la Gabarre, de la Rocade. En phase chantier c'est vrai qu'on aura une période à gérer parce qu'il y aura un certain nombre d'augmentation de poids-lourds on s'attend à 14 à 29% d'augmentation de trafic spécifiquement pour les poids-lourds; par contre sur la phase exploitation on vise du trafic maritime de transbordement, donc pas de trafic routier supplémentaire puisque les conteneurs vont rester sur le terminal, mais on a quand même pris l'hypothèse que 10% des conteneurs qui arriveraient par bateau, sortiraient du terminal, donc c'est une hypothèse très pessimiste même pour nous et on passerait d'aujourd'hui 5,4% du trafic dû à l'activité directe du Port à 6,5% donc une augmentation de 1 à 2%, donc ça reste faible au niveau du trafic.

Mme Blonbou :

Deux autres questions ?

Laurence Texier de Sainte Rose :

Vous avez parlé du Port du Havre, son opérateur privé est un opérateur chinois, là-bas les conditions de travail ont chuté, les salaires ont chuté, tout le monde se retrouve en intérim, donc allez voir sur Internet ils ne sont pas très contents de cette opération. Au niveau du Port Autonome si j'ai bien compris vous êtes un établissement public donc vous êtes là pour servir nos intérêts, pourquoi avoir fait une réforme des ports et laisser des opérateurs privés rentrer dans ces ports qui étaient publics et donc le transbordement ça nous rapporterait de l'argent à nous et pas à un opérateur privé ? Quel est donc cet intérêt pour nous de s'endetter pour enrichir un opérateur privé ?

Didier Cunin, directeur des services techniques de Sainte Rose :

Les bâtiments, les installations, est-ce que par rapport aux séismes, avez-vous regardé un peu comment ça se passe puisque il y a une réponse sismique des sols peut-être à prendre en compte sur des ouvrages assez longs et qui peuvent demander des choses particulières au niveau de la conception.

M. Carmes :

Sur la première question concernant le Port du Havre et d'enrichir des opérateurs privés je peux vous dire qu'aujourd'hui on n'en a pas dix à la porte des opérateurs privés qui veulent venir s'enrichir ici, c'est qu'effectivement l'enrichissement ne doit pas être si évident. On aimerait bien en avoir dix, notre projet on fait tout pour qu'il soit intéressant, on espère en avoir trois ou quatre qui se positionnent pour pouvoir se lancer sur un tel projet mais comme on l'a dit tout à l'heure c'est aussi une prise de risques, il y a des contraintes que l'Etat français impose. En ce qui nous concerne les critères de rentabilité ne sont pas si évidents parce que les conditions d'exploitation sont celles du droit français, les charges sociales, etc. il est clair qu'on ne va jamais réduire les salaires. Sur les conditions d'exploitation sur le terminal se poseront par contre des questions de productivité, est-ce qu'on peut encore améliorer la productivité pour atteindre des seuils équivalents à d'autres ports concurrents même si l'objectif par rapport à ça est d'être un hub secondaire et pas d'être un hub majeur. Comme disait Mme Saint Charles tout à l'heure si on devait se comparer avec des ports comme Kingston etc. c'est 2 millions d'EVP, ici l'objectif c'est d'arriver dans vingt-cinq ans à peu près à 540 000 EVP. En termes de transbordement, donc on est un hub secondaire sur lequel en termes de productivité l'objectif est peut-être de rentrer comme on dit dans la 1^{ère} division mais d'être en bas peut-être de la 1^{ère} division parce qu'on a des contraintes qui sont celles qu'on connaît mais de l'autre côté on a

évidemment de avantages qui sont notamment le financement de deux-tiers de l'investissement global par un établissement public.

Sur le Havre je ne connais pas en détail les conséquences de ce qui se passe mais à partir du moment où vous travaillez dans un port français vous avez des conditions sociales imposées au niveau français, et effectivement peut se poser la question sur la multiplicité des contrats à durée déterminée par rapport à des contrats indéterminés. Je sais que sur les ports de Guadeloupe ce sont des éléments qui de toute façon ne passeront pas et des négociations de toute façon sont en cours par rapport à ça, je n'ai pas trop d'inquiétude d'exploitation provisoire par un opérateur privé parce que là-dessus on sait réagir lorsqu'il y a ce type de comportement.

Par rapport au financement du projet il faut savoir que l'engagement et les discussions qu'on a eues avec l'Etat c'était en aucun cas que le contribuable guadeloupéen finance le projet, en aucun cas on va financer un tel projet par une augmentation tarifaire. On aurait pu augmenter dans les prochaines années de 10% etc. pour avoir de plus grandes facilités ; le Port à confirmer à l'Etat français qu'il n'y aurait aucune augmentation au-delà de l'inflation, il y a des augmentations normales mais toujours en-deçà de l'inflation dans les dix prochaines années, ce sont des éléments sur lesquels le Port a confirmé son engagement.

Pour en revenir sur la réforme des ports, la réforme des ports c'est tout le contraire, justement en ce qui concerne aujourd'hui la réforme des grands ports maritimes le fait est qu'on va avoir la réforme de la gouvernance au niveau des ports de l'outremer, alors que sur la métropole on a également la réforme de la maintenance. Aujourd'hui on n'est pas concernés par cet aspect. La réforme de la gouvernance c'est de sortir les opérateurs privés d'un organe de décision. Aujourd'hui au conseil d'administration il y a nos clients, c'est-à-dire que nos clients participent à l'évolution stratégique, décident aujourd'hui, demain ce ne sera plus le cas. Aujourd'hui il y a un directoire, un conseil de surveillance, un comité stratégique, et dans le conseil de surveillance vous n'avez pas les opérateurs privés, ce qui fait hurler certains opérateurs puisqu'ils avaient toutes les données, c'est pour sortir de cette ambiguïté délicate que cette réforme des ports a été mise en place pour la gouvernance.

Pour ce qui est de l'aspect de la manutention aujourd'hui on n'est pas concernés, peut-être demain mais pas aujourd'hui.

M. Bataille :

Sur la partie sismique aujourd'hui on a les chiffrages du projet à 160 millions d'euros qui intègrent un dimensionnement aux séismes, on a fait des calculs de niveau avant-projet avec les anciennes règles puisque les calculs ont été faits en 2009, les règles française PS92, ce qui est important c'est qu'on s'est placé au niveau sismique pour le quai au niveau maximum de la réglementation française, la classe D ou 4, c'est le niveau maximal de dimensionnement aux séismes, ça veut dire que ça augmente les quantités de béton, ça augmente les quantités d'acier, pour un ouvrage comme le quai qui coûte 75 millions d'euros être en classe D par rapport à une classe B qui est une classe intermédiaire, c'est 10 millions d'euros de plus. Aujourd'hui un ouvrage en classe D donc en classe maximale normalement c'est réservé uniquement aux ouvrages de gestion de crise, c'est-à-dire des ouvrages dont le fonctionnement est primordial après un événement majeur, un séisme majeur, en théorie c'est les hôpitaux, les pompiers, les PC de gestion de crise, et donc notre quai constituera un ouvrage potentiellement de gestion de crise et ce sera le premier quai de ce niveau-là aux Antilles françaises, ça a été très directement intégré.

Le reste du terminal est dimensionné sur une catégorie intermédiaire, il faut savoir que réparer une digue qui s'ouvre, un peu de matériau qui part, ça n'empêche pas de décharger des éléments sur un quai, mais un quai qui s'effondre, quand on voit les photos d'Haïti il est inutilisable, c'est fini quoi, donc c'est vrai qu'il y a eu ce choix stratégique, un surcoût qui est associé et ça a été intégré dans les calculs, dans les coûts aujourd'hui.

Maintenant on est en train de préparer les dimensionnements futurs, ce qu'on appelle les dimensionnements projets et à ce niveau-là les calculs sismiques sont réalisés selon les normes européennes. Il faut savoir qu'aux Antilles françaises Guadeloupe et Martinique les règles qui nous sont imposées au niveau national comme c'est nous qui avons la plus forte sismicité, ça correspond à ce que peuvent vivre les ingénieurs ou les aménageurs en Californie ou au Japon, on se retrouve à avoir des normes extrêmement élevées et donc là-dessus on a une protection réelle de nos ouvrages et donc on aura un quai ouvrage stratégique qui résistera à des événements majeurs, c'est très directement pris en compte dans le coût car ce n'est pas anodin quand on ne le prend pas en compte.

Mme Blonbou :

Nous avons quatre questions écrites. Je vais en prendre deux pour le moment.

Question de Mme Douai Michelle : « est-ce qu'il n'y a pas une disproportion du projet portuaire par rapport à la taille de l'île et de ses possibilités ? »

Question de Mme Diocho Christèle : « en raison du site particulièrement sensible n'est-il pas opportun de mettre en place une démarche environnementale dans ce projet, type ISO 14001 ? »

M. Carmes :

Sur la taille du projet c'est vrai que ça peut être parfois impressionnant, je vous rappelle les 350 mètres de linéaire de quai, 25 hectares de terre-plein, ça peut être impressionnant et c'est vrai que l'investissement en lui-même peut être impressionnant également, c'est 240 millions d'investissement global.

Vous avez vu également sur la présentation faite par Mme Saint Charles qu'on avait différentes options au niveau du projet, différentes orientations sur lesquelles on réfléchit, il faut savoir aussi que suite aux 4-5 mois de prospection et les 40 contacts d'opérateurs mondiaux qu'on a eu par rapport à ce projet on a été amenés à réfléchir par rapport au niveau des terre-pleins, à savoir est-ce que 25 hectares c'est pas une dimension trop importante, est-ce qu'il ne faut pas revenir peut-être à des dimensions un peu moins importantes et notamment 10-12 hectares, c'est une réflexion qu'on mène également pour aussi rationaliser les coûts de l'investissement pour que la partie du Port ne soit plus de 160 millions d'euros mais puisse peut-être redescendre autour de 130 millions d'euros ; donc ce sont des éléments sur lesquels on réfléchit. Evidemment l'objectif n'est pas de faire un terminal surdimensionné mais d'écouter les opérateurs notamment par rapport aux perspectives de transbordement et prendre évidemment aussi la frilosité ambiante par rapport au contexte mondial et puis réadapter peut-être le projet par rapport à ces éléments donc c'est une des variantes aussi sur laquelle on travaille aussi, on a toujours par contre ces orientations c'est pour ça qu'on ne vous les a pas montrées, ce sont des choses qui sont encours de réflexion, ça évolue toujours, on a toujours ces différentes orientations du projet, c'est toujours au même endroit mais cette surface de terre-plein peut être revue à la baisse par rapport aux différentes discussions des opérateurs et aux besoins qui pourraient être amenés par rapport à ça.

Sur la partie site sensible et l'aspect environnemental je laisse la parole à Sita Narayanan.

Sita Narayanan :

En termes de procédure on va avoir une étude d'impact qui va se dérouler obligatoirement à l'issue du débat public, qui va porter sur le projet définitif qui pourra se dégager du débat.

Nous avons quand même commencé très en amont un certain nombre d'études qui ne sont absolument pas obligatoires à ce stade du projet, tout

ce qui est état initial de l'environnement, toutes les études très spécifiques concernant le bruit, le trafic routier etc.

La démarche environnementale est au cours du projet dès l'amont, nous avons commencé dès la genèse du projet, par exemple le tracé du chenal comme c'était dit dans le film a vraiment été optimisé pour éviter au maximum les récifs coralliens, ça va faire maintenant un an et demi qu'on prend les meilleures pratiques en termes de chantier, de dragage, de mesures de réduction pendant le chantier. On réfléchit déjà aux mesures compensatoires les plus efficaces que l'on pourra proposer pendant l'étude d'impact et qui seront mises en œuvre dans le cadre du projet.

La démarche environnementale est effectuée dans le cadre du projet et l'est totalement.

En ce qui concerne la norme ISO 14001, c'est une norme de qualité qui ne s'applique pas à des projets mais en fonctionnement d'établissement ou d'entreprise, la démarche est aujourd'hui en cours au Port Autonome, si tout va bien on aura la certification dans le courant 2012, en tout cas c'est l'objectif qu'on s'est fixé mais c'est vraiment une norme de qualité qui s'applique au fonctionnement d'un établissement, c'est déconnecté du projet.

Mme Blonbou :

Deux autres questions ?

M. Lozio :

Il y a quelque chose qui m'a échappé en ce qui concerne le calcul béton armé. Si vos calculs ont été faits selon le BS92 quand vous allez refaire les calculs en fonction de l'Euro code 8 il y aura un surcoût qui sera occasionné systématiquement ?

Mme Maguy Copol :

Je vous avais déjà envoyé ma question et on m'a dit qu'elle sera sur le Net sur votre site, donc je vais la réitérer. Je suis arrivée un peu en retard, je n'ai pas vu le film. En ce qui concerne le projet, sans vous choquer, enfin moi je suis une profane, je préfère vous dire que je suis contre d'une part, et d'autre part au sein de ce projet j'aimerais savoir si les Guadeloupéens ont le droit s'ils n'en veulent pas, qu'un référendum soit organisé pour l'annuler ?

Mme Blonbou :

Puisque vous êtes contre, est-ce que vous pourriez argumenter ?

Mme Maguy Copol :

Ça risque d'être un peu long.

Mme Blonbou :

Par contre ce serait bien que vous puissiez écrire une contribution et nous l'envoyer.

Mme Maguy Copaul :

Je vais tâcher de le faire.

Ensuite dans ce projet c'est vrai que vous faites une approche écologique mais je remarque qu'il y a très peu la position de la personne humaine c'est-à-dire les Guadeloupéens au sein de ce projet, les impacts psychologiques il peut y en avoir, je ne sais pas, et on a vu aussi en France au niveau de ces grands ports, Marseille, Le Havre et tout, il y a un passage énorme de gros navires, et on a vu des dégazages incontrôlés, de marées noires, alors imaginez une marée noire, un dégazage sur une petite île comme la Guadeloupe je ne sais pas qu'est-ce qu'on pourra faire.

La durée de vie d'un port de ce gabarit peut être de combien d'années ? Parce que la façon dont je vois le monde actuellement pour moi tout a une durée de vie, parce que tout bouge économiquement et ça m'inquiète un peu.

Pour terminer, je regarde votre projet, il y a un petit dessin qui est très très clair où je vois que la Guadeloupe se trouve à une intersection, elle est positionnée entre l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud, l'Europe et l'Asie, c'est-à-dire la France en haut, la Chine en bas, c'est-à-dire que la Guadeloupe se trouve au sein du bleu en haut l'Europe et au sein du rouge en bas, voilà.

M. Bataille :

Je vais apporter des éléments sur la question relative au séisme qui est extrêmement technique.

Quand vous calculez un ouvrage, quand vous cherchez à déterminer son coût, dans la planification il y a plusieurs étapes. Il y a d'abord ce qu'on appelle l'étude préliminaire ou les esquisses donc vous avez un premier chiffrage et à chaque fois vous introduisez ce qu'on appelle des sommes à valoir, on introduit des pourcentages d'erreurs, souvent on majore la somme, en phase initiale ce qu'on appelle étude préliminaire souvent c'est 20-25%, après on passe sur l'étude d'avant-projet et donc on affine les choix d'implantation, par exemple dans l'avant-projet on a étudié différentes solutions de quai, on a aussi étudié l'impact du niveau sismique. Est-ce que je me mets en catégorie 2 sur 4 ou est-ce que je me mets au max en 4, donc ça permet de tester différentes solutions une fois que l'implantation est à peu près déterminée, donc aujourd'hui on est à ce stade-là, et à ce stade-là pour calculer des quais ou des ouvrages vous intégrez des efforts, des sollicitations, c'est comme quand on construit une maison, il y a du vent, des charges ou quand on construit une école il y a tant de personnes etc. et donc il ne faut pas que les élèves passent au travers

du plancher quand il y a 40 personnes dans la salle, c'est un peu le même type d'approche et donc vous avez l'intégration de l'ensemble de ces éléments qui amènent à déterminer la quantité de béton, de métal, d'acier qui permettent de résister. A partir de ces quantités, comme aujourd'hui on a des incertitudes elles ont été majorées, en général entre 5 et 10%. Ensuite vous avez un calcul où sur ces quantités vous mettez un prix, le m³ de béton c'est tant, le kilo d'acier c'est tant, etc. le m³ de dragage c'est tant, il y a des choix qui sont faits, là aussi on a pris l'attache de cabinets, on a interrogé les autres ports etc. et donc on a essayé d'avoir une vision objective des prix et une fois que vous avez ce prix final-là vous réappliquez une somme à valoir qui est de 15% au stade avant-projet. C'est vrai qu'aujourd'hui on a pris du mou, ce qui est important pour nous au stade avant-projet c'est d'avoir pris en compte le séisme, on l'a pris en compte au niveau maximal pour le quai, c'est clair qu'aujourd'hui on n'a pas fait le calcul selon les normes européennes qui ont introduit des modifications, il y aura peut-être des modifications, moi je ne suis pas à même aujourd'hui de voir le niveau d'influence pour un quai qui est quand même un ouvrage extrêmement particulier, ça dépend du type de quai, notamment je sais que Rouen, Dunkerque, ont comparé les différentes méthodes de calcul, il n'y a pas forcément d'augmentation, ça dépend du type de sollicitations mais aujourd'hui ce qui est important pour nous c'est qu'on n'a pas zappé le séisme, il est pris en compte à un niveau max sur le quai, on a pris les sommes à valoir, donc là-dessus on a pris de garanties même s'il y a des variations. L'étape d'après c'est de réduire les sommes à valoir et d'arriver sur le prix qui permet après de rechercher les entreprises de travaux et de comparer, si on a dit que ça coûte 160 et qu'une entreprise nous propose 300 ça nous permet de comparer et d'affiner. Aujourd'hui on a pris du mou et on aimerait plutôt avoir des surprises à la baisse vu toutes les marges qu'on prend.

Sita Narayanan :

Quand on parle d'une démarche environnementale on prend l'environnement au sens très large, à la fois l'environnement physique donc tout ce qui concerne les courants etc., l'environnement écologique avec les milieux vivants marins et terrestres mais aussi l'environnement humain, c'est cette partie-là qu'on appelle cadre de vie, tout ce qui concerne par exemple le bruit, les vibrations notamment en phase chantier, la qualité de l'air et en particulier le paysage. Cet aspect a été pris en compte et l'étude paysagère sera mise en ligne sur le site d'ici la semaine prochaine.

Concernant le risque de marée noire, dans le cadre du projet c'est vrai que les nouveaux navires qui vont arriver chez nous auront une taille augmentée qui s'accompagne de précautions d'entretien et de surveillance

supplémentaires par rapport à aujourd'hui. Les contrôles seront également renforcés. Aujourd'hui on vit avec le risque de marée noire, on a des navires pétroliers qui arrivent dans nos eaux. Même si le projet ne se fait pas, en Guadeloupe on ne sera pas à l'abri d'un accident puisque le trafic maritime va se réorganiser et va augmenter dans la Caraïbe, donc c'est un risque, et on n'est pas à l'abri en Guadeloupe, même si un navire n'accoste pas chez nous il y en a un certain nombre qui ne passent pas si loin que ça et donc même si le projet ne se fait pas on ne sera pas à l'abri.

On a un centre de surveillance et de sauvetage qui est appuyé par les services de l'Etat type douane, Direction de la Mer, qui est opérationnel, qui est prêt pour pouvoir en cas d'accident dans les meilleurs délais et de la meilleure façon possible.

M. Bataille :

Je voudrais apporter des éléments de réponse sur la partie durée de vie, c'est une question qui n'est pas évidente parce qu'aujourd'hui quand on regarde les quais de Pointe-à-Pitre il y a le gros bateau de croisière Club Med qui est accosté au quai 2 qui a été construit dans les années 50, il est toujours opéré, utilisé, certains de nos quais sur Pointe-à-Pitre ont été construits dans les années 60, Jarry en 60, 70, 90. Après il y a toute la partie maintenance, c'est vrai qu'on parle de projet neuf, il y a un collègue qui n'est pas avec nous ce soir qui travaille sur la partie maintenance de notre patrimoine, les quais ça s'entretient, il y a eu des gros travaux à Marie Galante récemment. C'est un patrimoine à entretenir mais après la question c'est plutôt si les navires changent, on a souvent cette question-là sur des quais anciens à Pointe-à-Pitre, ils ont été faits pour un navire qui a une certaine taille, il y a un navire quatre fois plus gros qui veut arriver, est-ce que le quai va résister ? Mais l'ouvrage une fois qu'il est bien entretenu ne se dégrade pas.

Aujourd'hui sur le projet actuel, les éléments importants notamment dans la durée de vie des ouvrages c'est aussi les conditions naturelles, une des questions importante a été de fixer la côte de la plateforme, c'est-à-dire à quel niveau je me mets au-dessus de l'eau, on a intégré là-dessus le réchauffement climatique sur la base des éléments que nous avaient donnés les services de l'Etat. On avait intégré une élévation du niveau de la mer de l'ordre de 45 cm, aujourd'hui c'est plutôt 20-25 qui est conseillé, 40 cm en 2009 ça correspondait à une durée de vie de l'ouvrage de l'ordre de 80 ans, on se projette très loin, là on parle de contrat de 35 ans, après c'est l'entretien de l'ouvrage, le Port Autonome entretient bien ses ouvrages et vous avez des bateaux qui accostent sur des quais qui ont 60 ans.

Pour moi on aura des durées de vie largement au-delà de 50 ans, au-delà de l'échelle humaine.

M. Carmes :

Concernant la question sur le référendum on n'est pas très bien placés pour pouvoir répondre si ce n'est qu'aujourd'hui on respecte les procédures qui sont imposées à un établissement comme le nôtre pour mener des grands projets. Les procédures c'est notamment le débat public qui nous est imposé par rapport au montant de l'investissement et de l'intérêt général que représente un tel projet pour la Guadeloupe. Pour résumer ce qu'on avait dit tout à l'heure sur un tel projet le premier élément est que de toute façon si on ne fait rien on risque d'être feederisé, c'est un élément qui est véritable. On y a été confronté et on a tremblé je peux vous l'assurer il y a environ un an et demi, notre opérateur historique nous a tout simplement demandé de faire entrer des 2 800, des navires de plus grosses dimensions, estimant que ses navires étaient pleins, ces 2 800 EVP ont été absolument incapables de les recevoir et à partir de là on estime qu'il faut absolument moderniser nos installations pour pouvoir recevoir des navires de plus grosse dimension et éviter la feedérisation car si on ne fait rien c'est une augmentation du coût de transport et c'est des conséquences évidemment pour l'économie guadeloupéenne.

Le deuxième élément c'est d'ouvrir la concurrence et à partir du moment où vous ouvrez la concurrence on peut espérer qu'on aura des coûts de transport logistique qui seront plus bas.

Le troisième élément c'est des navires plus gros, c'est des économies d'échelle donc on va encore une fois de plus essayer d'intervenir sur la baisse du coût de transport.

Et les autres éléments ce sont les emplois, une chose est sûre c'est qu'à partir du moment où vous développez du trafic on aura de l'emploi portuaire. Maintenant ce qu'on essaie de faire c'est de sortir de la zone portuaire et d'avoir des emplois notamment sur l'export et j'en conviens c'est un élément qui est ambitieux et difficile mais c'est l'élément sur lequel aujourd'hui on peut avoir un impact socioéconomique le plus important.

L'autre élément qu'il faut noter aussi, c'était la première question et la première intervention notamment au niveau de M. le maire, que d'autres se positionnent et tentent de se positionner sur de tels projets, on a parlé tout à l'heure de la Guyane, je ne pense pas que la Guyane sur ce projet en tout cas puisse se positionner mais il y a des projet de modernisation de leur terminal ; par contre on a parlé tout à l'heure de la Martinique, qui fait vite, défend son projet, à partir du moment où on a les arguments qu'on vous a avancés notamment sur l'impact socioéconomique il y a d'autres ports qui se motivent par rapport à ça. Il ne faut pas non plus perdre trop de temps, aujourd'hui on a deux ans d'avance peut-être par rapport à la Martinique mais je peux vous assurer que sur le dossier de prise en considération qu'on a fait de manière la plus sérieuse possible et notamment au niveau de

l'environnement, l'état initial de l'environnement, on a dû mettre près de un an, un an et demi à réaliser ce dossier de prise en considération avec des hésitations normales au niveau des services de l'Etat donc des discussions très très difficiles et aujourd'hui la Martinique a dû mettre trois à quatre mois pour obtenir son dossier de prise en considération, donc on a toujours deux ans d'avance par rapport à ça mais si on traîne de trop c'est vrai que d'autres de toute façon le feront.

Mme Copol Maguy :

Je regarde un peu ce projet, vous allez peut-être me trouver difficile mais je trouve qu'il n'apporte pas grand-chose au niveau local autre qu'une consommation accrue de produits importés et aussi une grande pollution maritime et des décharges à gérer. Et également, en ce qui concerne la feederisation pour moi c'est une bonne chose pour la Guadeloupe, cela permettrait un développement endogène pour la consommation des produits locaux, bio, et aussi au niveau des Guadeloupéens pour qu'ils reprennent possession de ce pays. Et au niveau du Port, même si on a tous les conteneurs, tout ce qu'on veut, je ne vois qu'un passage entre la Chine et l'Europe, c'est-à-dire que nous sommes une plateforme et voilà, ça passe et ça repasse, je ne vois vraiment pas qu'est-ce que ça apporte aux Guadeloupéens.

M. Mévalet :

Madame, c'est dommage qu'on ne soit pas unis. Vous avez dit que vous travaillez sur ce projet depuis 2009 donc vous avez bien évidemment anticipé déjà sur toutes les questions enquiinantes qu'on pourrait vous poser, toutes les interrogations qu'on pourrait, nous Guadeloupéens, nous poser. Vous nous demandez aujourd'hui de motiver le non qu'on pourrait dire face à ce projet en un mois, bon, je n'ai même pas envie de vous dire pour qui est-ce que vous nous prenez, je l'ai dit tout à l'heure.

Puisque vous parlez de questions à poser je vais en poser une, le projet a lieu demain, quel impact économique profitable, je dis bien au profit des Guadeloupéens, pas au profit des importateurs que nous connaissons, les gros importateurs guadeloupéens, que dis-je, les gros importateurs, je ne vais pas parler de LKP pour ne pas encore polémiquer dessus, puisque le président vous a dit qu'il ne faudrait pas que les Guadeloupéens participent à ce projet, les gros importateurs c'est eux qui nous remplacent, ils vont participer pour nous. Quel impact économique, socio, que cela aura pour nous Guadeloupéens, profitable ? Le projet n'a pas lieu, quel impact, économique, cela aura-t-il pour nous Guadeloupéens ?

Mme Sophie SAINT-CHARLES :

Sur la première question et votre avis sur la feedérisation, naturellement le Port Autonome ne le partage pas. La marchandise aujourd'hui arrive de façon directement, à partir du moment où nous serons feederisées elle devra subir une deuxième opération de transport. Rien que pour cette deuxième opération de transport vous rajoutez au minimum sur un conteneur environ 300 euros, c'est un chiffre qui est vérifiable, lorsqu'il y a par exemple des grèves, lorsque vous devez refaire venir une marchandise c'est à peu près le coût de ce transport. Si nous sommes feederisées demain matin ce coût sera pour la Guadeloupe et c'est ce qu'on a évalué à 500 millions d'euros par an parce qu'on a à peu près 80 000 conteneurs pleins et c'est effectivement un coût important.

Concernant les importants je vais aussi répondre à la question de monsieur, nous comprenons vos inquiétudes et elles sont totalement légitimes et ce sont des questions récurrentes dans les débats.

La production locale en Guadeloupe, et on ne parle pas de produits finis, effectivement de l'importateur qui fait venir du produit fini sans aucune transformation et qui le revend nous ne sommes effectivement pas sur ces produits-là ; par contre on ne fait pas de production locale sans intrans, il y a la production agricole certes, que nous connaissons, les produits de l'agriculture, animaux etc., mais on ne fait pas de production locale sur tous les autres produits que je vous ai cités tout à l'heure sans intrans. Donc nous avons besoin d'un outil portuaire développé capable de faire venir ces marchandises. Si nous sommes feederisées demain matin ces marchandises vont donc venir avec un coût beaucoup plus important que ce que nous avons aujourd'hui donc la production locale de toutes les façons, même à destination de la consommation locale ça aura un impact, donc le problème de la feedérisation est particulièrement important.

Autre chose, nous sommes en train de développer des infrastructures pour ce Port non pas pour dix ou quinze ans, aujourd'hui 67% de la flotte mondiale et je ne parle que d'aujourd'hui, ne peut pas rentrer en Guadeloupe et vous avez vu qu'avec l'agrandissement des navires de plus en plus nous aurons cette évolution dans la Caraïbe, si nous ne faisons rien, si nous ne développons pas nos installations portuaires, notre avenir est engagé pour les vingt, trente ans, quarante ans, cinquante ans à venir, alors c'est un choix et c'est effectivement pour ça qu'on est là aujourd'hui, mais dans quarante ans avec notre tirant d'eau limité, nous aurons effectivement un impact économique extrêmement important. Tout à l'heure je vous disais nous n'avons que quatre lignes, quatre grands armateurs qui viennent en Guadeloupe, sur les quatre il y en a trois qui ont un service commun, donc effectivement il n'y a quasiment pas de concurrence aujourd'hui en Guadeloupe, l'ouverture de ses lignes vous avez effectivement remarqué sur la carte que l'on part de Chine à Europe mais

en fait ça c'est pour les navires mères, et vous avez tous les autres petits navires qui pourront partir sur l'Amérique du Sud, et ce sont ces marchés-là qui sont notamment visées et c'est extrêmement importants parce que les opérateurs qui viendront pourront offrir ces nouvelles lignes de transport. C'est tout l'enjeu aujourd'hui de cette extension du Port de la Guadeloupe.

Mme Blonbou :

Deux questions écrites qui rejoignent un peu les questions posées dans l'assistance.

M. Zabarel Alain : « Dans le montage financier est-il prévu la participation de petits actionnaires ? »

Une association, dont il faudrait mentionner le nom, **M. Pazet Christian :** « Je crois que ce serait une bonne chose pour le développement de la Guadeloupe, qu'il faudrait augmenter la production de la Guadeloupe ». Il précise que ce projet est un projet bénéfique pour les Guadeloupéens.

M. Carmes :

Sur le montage financier, aujourd'hui les apports d'actionnaires, de personnes qui souhaiteraient prendre part au projet au niveau du Port ce n'est pas possible car on est établissement public 100%, le seul actionnaire aujourd'hui c'est l'Etat. Par contre avec l'ouverture à un opérateur privé pourquoi pas, on se dit est-ce que ce sera un seul opérateur, une association d'opérateurs ? Aujourd'hui il est vrai que des participants actionnaires sur un opérateur privé je ne vais pas répondre à leur place, mais je pense que c'est quelque chose qui pourrait être envisageable pour la partie privée. Maintenant c'est la stratégie de l'entrepreneur privé et il m'est absolument impossible de répondre par rapport à ça.

Pour la partie de l'établissement public c'est une chose qui est aujourd'hui impossible.

Mme Blonbou :

Deux autres questions.

Laurence Texier :

Excusez-moi, je ne comprends pas, les opérateurs privés ont déposés des dossiers déjà ? Vous les avez en main, ou non ?

M. Carmes :

L'appel à projet a été lancé le 15 juin avec remise des offres le 15 septembre. L'Etat français nous a demandé aujourd'hui de ne pas analyser dans le détail l'ensemble des offres, pour éviter qu'au niveau du débat public ces éléments concernant ces opérateurs puisque effectivement il y a après un débat par rapport au choix qui va être opéré au niveau des opérateurs

privés pour éviter tout parti pris ou position par rapport à ce choix opéré dans un appel à projet qui est complètement ouvert, qui est européen, et sur lequel l'analyse précise sera réalisée fin janvier.

C'est pour ça que vous dire maintenant quel sera le type d'opérateur, quelle sera sa nature, quelle sera sa spécialité par rapport aux ouvertures qui seront réalisées sur les différents marchés, c'est quelque chose sur lequel on ne peut absolument pas communiquer de manière officielle aujourd'hui. Mais il y a eu des articles, pas mal de discussions, l'opérateur historique est intervenu, il y a des moyens de pression qui interviennent sur ce sujet, mais aujourd'hui au niveau de l'appel à projet les choses ne sont pas closes.

Laurence Texier :

Je ne comprends pas, quand il y a dépôt des dossiers on ne peut pas en redéposer d'autres après ? Vous allez devoir faire le choix parmi ceux qui sont présents ?

M. Carmes :

Il y a deux solutions : soit on fait le choix par rapport aux opérateurs qui peuvent se positionner sur cet appel à projet ; soit on estime que les offres sont insuffisantes, qu'elles ne répondent pas et on peut estimer que l'appel à projet est infructueux et dans ces conditions qu'est-ce qui se passe, c'est ce que je disais tout à l'heure dans la présentation, on estime aujourd'hui qu'on est à 50% de la réalisation du projet, on a dit qu'il fallait trois conditions indispensables pour réaliser et lancer et avoir l'autorisation de travaux. C'était d'abord d'avoir l'autorisation de l'Etat de mener les études, la 2^{ème} c'était de passer le débat public et d'avoir une adhésion au niveau de la population guadeloupéenne, le 3^{ème} élément fondamental c'est de trouver un opérateur qui est prêt à investir. Par rapport à ça fin janvier on fait le bilan du premier appel à projet, soit on a un opérateur qui répond dans les conditions et on avance dans les négociations pour signer un contrat de trente-cinq ans. Et là c'est pareil il y a des risques de rupture de la discussion puisque signer sur trente-cinq ans, vérifier les éléments de trafic etc., signer sur trente-cinq ans c'est quand même un engagement fort, soit on estime que les négociations ou les offres ne sont pas suffisantes, soit on arrête à un moment donné parce qu'on peut estimer que ce projet n'intéresse pas les opérateurs privés et on ne réalise pas le projet. Soit on estime qu'il faut avoir une seconde chance, lancer un deuxième appel à projet pour maximiser les chances et trouver un opérateur qui soit intéressé à investir sur le projet.

Mme Blonbou :

Je rajoute une information pour Mme Copol qui est arrivée un peu en retard, je l'avais mentionné au départ concernant la question sur le

référendum. Le fait que c'est un projet d'équipement présentant de forts enjeux socioéconomiques, ce projet a des impacts significatifs non seulement sur l'environnement mais également sur l'aménagement du territoire, donc il est obligatoirement soumis au débat public, c'est la raison pour laquelle on est obligé de faire une saisine au niveau de la Commission Nationale du Débat Public, donc c'est le débat qui va faire foi, qui est valable comme référendum, ça entraîne une saisine, pas un référendum.

Convery Gesner, de Sainte Rose :

Quand vous parlez d'opérateur et que vous avez votre projet, votre plan, le Port Autonome a son plan, a un projet, si parmi les opérateurs qui répondent ils présentent un autre plan moins coûteux que le vôtre comment ça va se passer ?

Mme Maguy Copol :

Je regarde le projet et les travaux qui sont en train de se réaliser vers le Canal de Panama qu'ils sont en train d'agrandir également, tout cela m'effraie, beaucoup. Vous l'avez dit tout à l'heure, ce port a peut-être une durée de vie de 80 ou 50 ans, à peu près, mais en cas de non réalisation parce qu'on sait qu'en ce moment à cause des crises successives on ne sait jamais ce qui peut se passer, comment transformer un outil pareil s'il a été créé, on ne peut plus rien récupérer, donc comment récupérer un outil, si après des années, si après avoir construit ce port rien ne se faisait ? Puisque on a vu des hôpitaux, on voit partout dans le monde, même en Espagne il y a des villes nouvelles qui sont créées et tous les immeubles, tout le béton est là qui regarde les gens, même les hôpitaux, rien n'est fait et on a dépensé beaucoup de millions pour rien ; donc si ce port on se rend compte finalement qu'il n'est pas adapté au moment puisqu'on ne sait pas ce qui peut se passer demain, on ne sait pas ce qui peut provenir de la Chine, pour le moment on a besoin de ce passage pour faire venir les produits chinois vers l'Europe mais après, qu'est-ce qu'on fera nous de ce port ?

M. Carmes :

Toujours sur l'appel à projet, évidemment concernant l'opérateur il y a des conditions minimum qui avaient été mises, on a parlé tout à l'heure des conditions minimum de trafic, conditions minimum d'investissement, et en termes d'investissement on avait prévu pour ce projet 350 mètres linéaires et 35 hectares mais l'opérateur pouvait proposer une autre variante qui par contre devait avoir un minimum de 300 mètres linéaires de quais et 10 hectares de terre-plein. Donc aujourd'hui il est clair que l'opérateur va pouvoir proposer une variante mais il est également clair que ce projet était destiné à créer un nouveau terminal, et un opérateur qui pourrait proposer uniquement une modernisation d'un terminal actuel c'était exclu de l'appel à projet.

Aujourd'hui, pour mener un tel projet, je le répète, c'est cinq ans d'étude. Le Port ne se lance pas au hasard sur un nouveau terminal, c'est 40 opérateurs mondiaux qui ont été contactés, c'est des analyses poussées, en termes environnemental, en termes d'analyses financières, ce sont des simulations qui ont été faites avec les services de l'Etat pour introduire une 1^{ère} crise, une 2^{ème} crise, une 3^{ème} crise, savoir qu'est-ce qui se passe si l'opérateur à un moment donner se retire. On a vu que pendant huit mois on pouvait tenir sans aucun trafic sur ce terminal, ce qui devait nous permettre de relancer un appel à projet. On a simulé bon nombre de choses, mais on n'est jamais sûr, on essaie au fur et à mesure de l'avancée des études de réduire systématiquement le coefficient d'incertitude mais à un moment donné évidemment quand vous vous lancez dans un tel projet il y a toujours une part de risque. Mais savoir si le terminal risque demain d'être un désert et une infrastructure sans aucun trafic, compte tenu de l'investissement et de toute façon si on fait le projet c'est qu'on a un opérateur qui s'est engagé sur trente-cinq ans, qui va investir 70 millions d'euros et qui va amener effectivement amener ses trafics avec les conditions qu'on a mises. Si en plus l'opérateur s'arrête, dépose le bilan, qu'il n'y a plus de trafic, oui il y a toujours des éléments de risque, on se retrouvera avec une infrastructure moderne, on se posera rapidement et sûrement la question de se dire qu'il faut exploiter le nouveau terminal parce qu'il a un tirant d'eau beaucoup plus important que l'autre et se demander ce que l'on fait de l'ancien terminal. Je peux vous dire que pour l'ancien terminal on a déjà des ambitions notamment sur un linéaire de quai puisque parmi les projets on avait notamment un terminal multi vrac qui avait été proposé pour développer l'activité vrac, c'était un projet important également en termes d'investissement financier et sur lequel on n'a pas pu trouver un équilibre financier et on se dit que demain une partie du terminal actuel pourrait recevoir des navires de plus grande importance dans le domaine du vrac puisque sur les quais aujourd'hui ils n'ont pas assez de surface car les tirants d'eau sont un peu limités. Donc on se dit que le terminal actuel peut de toute façon avoir une polyvalence ; dans de nombreux ports vous avez des terminaux qui ne sont pas spécialisés, qui peuvent accueillir du vrac, du conteneur, du véhicule, et donc à partir ne pas avoir ce type d'installation c'est dramatique. Si demain on dit qu'est-ce qu'a fait le port, il faut réagir vite, les délais sont de dix ans, et les délais de réaction sont de plus en plus long et évidemment les contraintes réglementaire le sont et tant mieux notamment pour le respect de l'environnement et pour éviter et limiter la prise de risque, mais il faut avancer.

On n'a pas trop d'inquiétude sur ce que sera demain ce terminal si les choses se passent mal.

Mme Blonbou :

Je vous rappelle que l'ensemble des études sont à votre disposition sur le site, vous pouvez les consulter à l'adresse du site qui apparaît sur l'écran.

Deux autres questions.

M. Louis, enseignant :

J'ai entendu toutes les interventions faites et je me représente l'impact positif que peut avoir ce projet d'extension du Port de la Guadeloupe ici, mais en ce qui concerne la Martinique qui elle-même est engagée dans l'élaboration d'un projet qui ressemble au nôtre, je ne souhaite pas que nous soyons en opposition, disons-nous bien que la Martinique est un département français d'outremer dans la Caraïbe et que toutes dispositions devraient être prises pour que nous puissions avancer la main dans la main et que nos démarches pourraient être complémentaires dans le futur ; et que les installations qui seraient ici ou là seraient utiles et permettraient que se crée une activité économique profitable à l'ensemble de notre jeunesse parce que comme je l'ai dit dans mon premier propos, l'important pour ces projets c'est de savoir qu'ils déboucheront sur la création de très nombreux emplois, emplois qui vont faire de plus en plus défaut, mais qui pourront se dégager de ces réalisations nouvelles.

Mme Copol :

Au point de vue environnemental, pour moi c'est un massacre de voir tous ces petits îlets, l'îlet Cochons, l'îlet Boissard, pour nous ça représente quand même un patrimoine assez important et de voir tout cela massacré pour un port, je ne sais pas, pardonnez-moi mais je ne vois vraiment pas pourquoi on va sacrifier ces îles-là.

Mme Blonbou :

C'est une intervention ou une question ? si c'est une question est que vous voulez savoir quel est l'impact sur ces îles ?

Pierre Huno :

Deux choses. Premièrement un constat, sur l'aspect environnemental qui est défini sur votre prospectus je suis fortement étonné de remarquer qu'il manque de pertinence dans vos sujets et dans vos propositions tel que dans le cadre de vie où il est marqué que plusieurs études ont été menées ou sont en cours de réalisation sur l'éclairage. Je pense qu'à ce niveau il ne faut plus jouer avec les Guadeloupéens sur la notion de l'environnement et surtout sur la protection de l'environnement parce que nous sommes quand même sur une île qui n'est pas extensible, vous savez comment le Petit-Cul-de-Sac Marin est rempli de pêcheurs et l'importance de l'équilibre écologique que cette zone-là joue dans la qualité de l'air, surtout, alors qu'elle est déjà menacée par l'EDF, par la circulation routière, je veux parler de présence de carbone dans l'air. Emmener

une telle structure dans cette zone-là et quand même mettre des paragraphes qui manquent de pertinence dans le volet protection de l'environnement c'est quelque part ne pas être vraiment à la hauteur des besoins socioéconomiques de notre pays, mais en fin de compte, je le dis sincèrement que ça manque de pertinence il faudrait faire en sorte que vous vous penchiez vraiment dessus parce que Mme Copole qui pose la question à savoir le devenir des petits îlets que je connais, il faut en tenir compte M. Carmes du Port Autonome de cet aspect-là et aussi faire des propositions qui sont à la hauteur des attentes des Guadeloupéens en termes de protection de l'environnement. Pour l'instant j'ai eu l'occasion de vous entendre M. Carmes à plusieurs reprises là-dessus, je suis désolé de constater et de vous le dire ce soir, la notion de protection de l'environnement n'est pas assez présente sur le prospectus que vous avez présenté ici ce soir.

M. Carmes :

Sur le premier aspect concernant la Martinique, la collaboration en tout cas la non-opposition d'un tel projet, il est clair que demain ce type de relation va être facilité puisque la Martinique dans le cadre de la réforme des ports va devenir un établissement public. Dans ce cadre-là les établissements publics vont avoir la même gouvernance, c'est-à-dire que les opérateurs, en tout cas les directeurs de port devront mener un projet de développement stratégique commun et éviter que des projets puissent venir se concurrencer. Je vous parle de demain, ça va venir rapidement car cette réforme est en cours donc courant 2012 elle devrait être appliquée. Il y a déjà des pistes qui sont en cours de discussion, on a d'ailleurs une réunion prochainement avec le port de la Guyane et le port de la Martinique, un projet de collaboration avec différentes lignes est évoqué.

Aujourd'hui ce type de collaboration n'est pas facilité parce qu'on a des fonctionnements différents avec des gestions au niveau des Chambre de commerce d'un côté et établissement public de l'autre. Donc on espère vivement, on est tout à fait d'accord que ce type de projet et les futurs projets devront ne pas être concurrents, il y a bon nombre de sujets. Là on parle de conteneurs mais dans le domaine de la croisière, de la réparation navale, dans différents domaines des complémentarités doivent être trouvées.

Sur la partie environnement il faut peut-être qu'on revoie la partie environnement, je vais donner la parole à Mme Narayanan mais il faut aussi qu'on vous donne le dossier maître d'ouvrage, il est au fond, et au niveau du site vous avez l'ensemble des études dans le domaine environnemental qui ont été intégrées.

Dans le domaine environnemental on s'est fortement préoccupé de cet aspect, c'est la première priorité, on travaille depuis 2008 sur des plans de

développement durable et notamment ce type de projet a été partagé avec de nombreuses associations environnementales, ça fait un an et demi qu'on discute, qu'on a des réunions de travail, qu'on a toujours ouvert totalement nos études et échanger sur ces aspects, fait des propositions de mesures compensatoires, et je peux vous assurer qu'aujourd'hui dans le domaine environnemental le Port peut être considéré comme exemplaire. Concernant les mesures compensatoires c'est aujourd'hui qu'il faut en débattre et tout au long du débat public ce sont des éléments qui seront inscrits au niveau de l'étude d'impact et donc ce sont des éléments extrêmement importants qu'on va vous exposer.

Mme Narayanan :

On va revenir sur les impacts directs du projet.

Vous avez une carte à l'écran. Les impacts directs du projet sont à deux niveaux : au niveau de l'implantation du nouveau terminal, et au niveau du Banc Provençal où il y a des herbiers qui vont être remblayés. Le deuxième impact c'est au niveau de la caye de l'îlet Cochons qui va être draguée, creusée, seulement du point de vue sous-marin, que ce soit l'îlet Boissard, l'îlet Coquillages ou l'îlet Cochons ils ne seront absolument pas touchés en surface.

Aujourd'hui les mesures compensatoires que l'on envisage visent à réduire et faire en sorte que l'état écologique de la baie après le projet ne soit pas changé voire amélioré. Ça veut dire que les herbiers et les coraux qui pourront potentiellement être touchés on va tout mettre en œuvre pour mettre en place des mesures de compensation, cela peut être de déplacer les herbiers et déplacer les coraux avant le dragage, avant le remblaiement.

Oui, déplacer les coraux, nous avons eu lors de la réunion thématique du 4 novembre au Lamentin une intervention d'un prestataire privé qui nous a montré un film nous montrant comment ça s'est passé, il y a eu de nombreux cas ailleurs dans le monde, au Yémen, en Egypte, en Jamaïque, ce sont de pratiques qui se font et qui marchent très bien, donc ça peut être déplacer des coraux et les herbiers. Ça peut être aussi mettre en place des nurseries, des élevages, faire du bouturage, il y a un certain nombre de techniques qui existent et qui vont être mises en place dans le cadre du projet s'il se fait. Ces mesures vont être précisément définies pendant l'étude d'impact.

Les mesures que l'on envisage sont innovantes. Et au lieu d'avoir une compensation de 1 pour 1 ce sera beaucoup plus que ça, ça veut dire que s'il y a 10 m² de coraux impactés on va en recréer 20 m², ce qu'on appelle la non-perte globale de biodiversité dans la baie sera assurée.

Concernant les études environnementales nous travaillons avec le Comité des pêches sur le diagnostic des activités de pêche potentiellement impactées

dans la zone. C'est une étude qui est difficile à mener parce qu'il faut avoir une approche spécifique et une approche privilégiée auprès des pêcheurs, donc c'est le Comité des pêches qui nous le fait pour déterminer quelles sont les activités et les types de pêches qui sont potentiellement impactés par le projet et déterminer en collaboration, en concertation avec les pêcheurs les mesures d'accompagnement qui leur seront les plus profitables et les plus appropriées.

Tout ce qui concerne les études de la qualité de l'air sur les bruits et vibrations est disponible sur le site Internet. Ce sont des études qui ont déjà été menées et qui sont extrêmement lourdes. Nous avons fait des mesures, des analyses, pour vous donner une idée concernant la qualité de l'air on a fait deux types de mesures : des mesures avec des tubes de diffusion qui mesure le taux de dioxyde de soufre et le taux de dioxyde de carbone, des mesures à l'aide du laboratoire mobile de Gwadair qui est l'association agréée de la qualité de l'air ; donc on a fait un certain nombre d'études très spécifiques avec des spécialistes locaux sur les thématiques très particulières, et toutes ces études ne sont absolument pas réglementaires à ce stade du projet, ce sont des études qui sont censées intervenir au moment de l'étude d'impact qui portera je le rappelle sur le projet définitif de façon réglementaire. Obligatoirement l'étude d'impact doit avoir lieu après le débat public, c'est la loi, c'est la procédure, nous avons mis en place une démarche innovante en ce qui concerne l'environnement pour prendre très en amont toutes les problématiques, pour essayer de ne rien oublier et d'avoir le maximum d'éléments à vous présenter pendant le débat.

Mme Blonbou :

La Commission reçoit lundi matin le Comité des pêches, ils auront eux aussi leur contribution à nous donner.

Je vous conseille vivement de continuer à poser vos questions sur le site, une équipe se chargera de vous répondre.

Deux dernières questions.

Jim Lapin, conseiller municipal :

Je voudrais revenir que la question du port de la Martinique. Vous avez répondu à la question en disant que vous allez essayer de coordonner les actions entre les deux îles, mais juste en arrivant j'ai entendu que nous sommes en avance sur le projet de la Martinique, nous avons deux ans d'avance, donc quelque part il faudrait que le projet guadeloupéen aboutisse le plus rapidement possible ; si vous dites ça c'est que déjà nous sommes en concurrence avec le futur port de la Martinique. Dans la mesure où vous dites que il faudrait peut-être que nous aboutissions dans ce projet avant que la Martinique nous rattrape si j'ai bien compris l'intervention, donc quelque part nous sommes déjà en concurrence,

donc après quand les réalisations seront faites comment allez-vous veiller à ce qu'il y ait complémentarité ?

Mme Copol :

Ce type de port, avec cette dimension, c'est un outil gigantesque alors qu'est-ce qui fait qu'il peut être adapté à la superficie d'une petite île qu'est la Guadeloupe.

Mme Blonbou :

Cette question a déjà été posée tout à l'heure à l'écrit. Le Port peut répéter la réponse si vous le souhaitez

M. Carmes :

Concernant la Martinique, de toute façon à partir du moment où un port comme la Martinique souhaite se développer sur un projet comme celui-ci qui a évidemment un impact socioéconomique important, on ne peut évidemment pas s'opposer par rapport à ça. Il est clair par contre que cette collaboration va exister demain. A partir du moment où ces établissements deviendront établissements publics il y aura une collaboration qui sera beaucoup plus facile, on a déjà des pistes de collaboration.

Aujourd'hui sur ce projet de terminal conteneurs c'est beaucoup plus difficile puisque cet arbitrage doit plutôt être fait au niveau ministère de l'Outremer qui a annoncé sur différents médias qu'il était pour le développement de deux projets similaires. Il est clair que plus on avancera vite sur notre projet moins on risquera s'il y avait à un moment donné une décision de favoriser un projet par rapport à un autre, donc on préfère que notre projet avance le plus vite possible.

Il est vrai que cette collaboration aujourd'hui n'existe pas et il est encore difficile de la développer par rapport à ça.

Mais comme on vous disait tout à l'heure, notre motivation est aussi importante parce qu'on a une obligation de moderniser nos installations ce qu'on estime qu'aujourd'hui la Martinique n'a pas forcément, donc il faut aujourd'hui moderniser nos installations, il faut rapidement s'adapter ; et on se dit que si la Martinique perd par rapport à nous c'est moins dramatique que notre situation.

Sur la dernière question, en termes d'image ça peut être impressionnant, on a vu les 350 mètres de linéaires de quai, les 25 hectares de terre-plein, à côté de ça il est vrai que ce n'est pas forcément un terminal si grand que cela puisque lors des premières discussions on nous a dit vous ne proposez qu'un seul linéaire de quai, pour un terminal de transbordement c'est peut-être limité, notamment lors des premières discussions avec l'opérateur historique qui était venu nous voir avec une équipe de techniciens qui disait

que si on veut vraiment faire le hub majeur sur la Guadeloupe c'est 700 mètres de linéaires de quai, 40 hectares de terre-pleins et nous demandait si on pouvait faire un tel projet, on a dit non, ce type de projet on est incapable de le faire, on ne souhaite pas le faire, il n'est pas adapté à la Guadeloupe et on ne souhaite pas être dans le top 3 des opérateurs de transbordement, on veut être un hub secondaire, et il faut faire effectivement un projet qui soit dimensionné à la Guadeloupe et à nos ambitions. Raison pour laquelle aussi si on peut faire ce type de projet avec peut-être moins de surface gagnée sur la mer et non plus 25 hectares mais 10 hectares, évidemment qu'on rentrera dans cette démarche avec un investissement qui sera peut-être moins important, l'objectif étant de réaliser ce projet et qu'il puisse être rentable.

Mme Blonbou :

Je vous remercie de toutes ces interventions qui étaient très riches.

Je vous convie vivement à continuer à poser vos questions, si vous en avez d'autres, à l'écrit par courrier et par e-mail.

M. Mévalet :

J'avais demandé, si le projet devait avoir lieu ou pas, quel impact socioéconomique cela aurait pour nous petits Guadeloupéens ? Hormis les travaux de manutention dont nous allons évidemment bénéficier.

Mme Saint Charles :

Si ça ne se fait pas, j'ai répondu sur la feedérisation.

En termes d'emplois, l'activité pure de transbordement génère de l'emploi portuaire, vous avez des manutentionnaires et de la main d'œuvre docker pour manutentionner les boîtes destinées au transbordement. Maintenant ce que l'on espère grâce à ce maillage de lignes c'est qu'il y ait des boîtes qui partent à l'exportation.

En termes d'impact socioéconomique c'est ce volet des emplois dits indirects, qui ne concernent pas l'activité portuaire directement, qui est à chiffrer. Aujourd'hui nous ne pouvons pas vous donner de chiffres parce que ça va dépendre des filières qui seront développées.

Mme Blonbou :

Je vous remercie beaucoup, je vous souhaite une très bonne soirée.

Nos interventions sur les autres communes sont annoncées par la télévision ou à la radio. Nous vous remercions.

