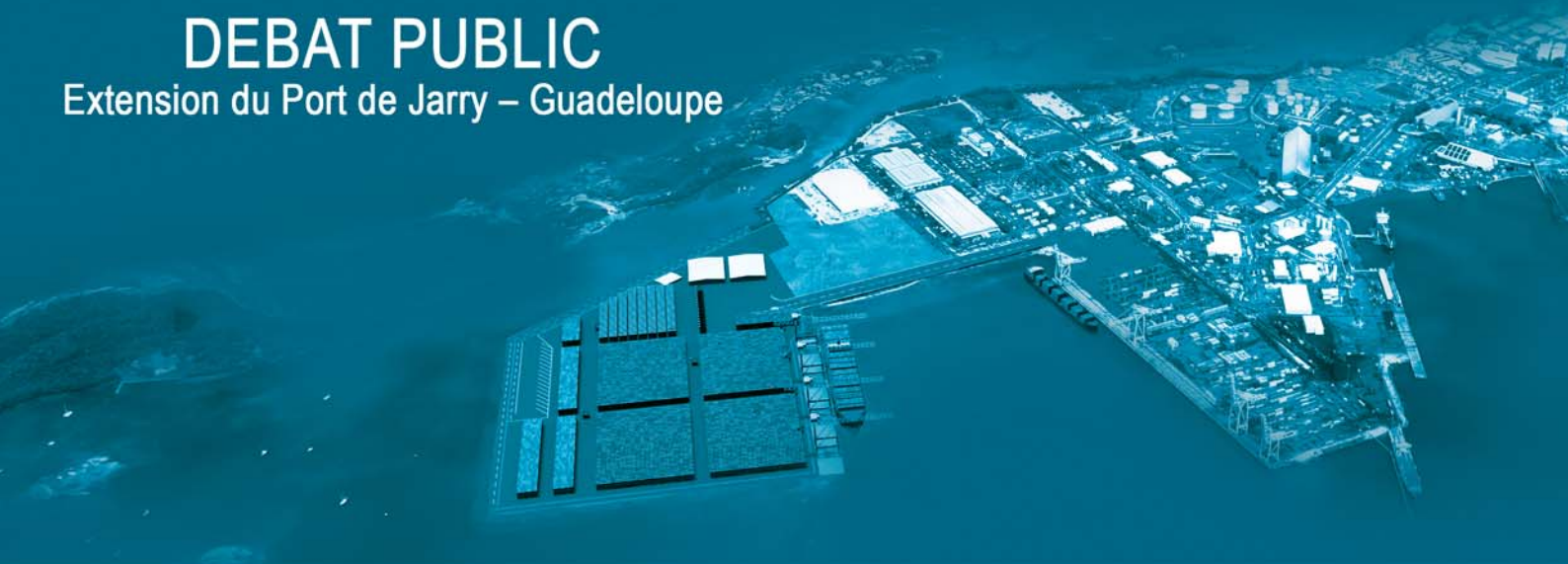


# DEBAT PUBLIC

Extension du Port de Jarry – Guadeloupe



# COMPTE RENDU DU DÉBAT PUBLIC

Etabli par la Commission Particulière du Débat Public

5 octobre 2011  
31 janvier 2012

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Extension  
Port de la Guadeloupe



Madame, Monsieur,

Quatre mois de préparation et quatre autres mois de réunions publiques sont aujourd'hui pour la Commission Particulière du Débat Public, l'occasion de vous présenter le résultat de cette mission. Ce compte rendu a pour unique ambition de retracer les conditions, les modalités d'organisation et surtout de restituer la parole active des citoyens à ce premier débat public organisé en Guadeloupe. Espérant avoir respecté l'exhaustivité et l'objectivité du débat, nous souhaitons avoir répondu à votre attente et vous en souhaitons bonne lecture.



## REMERCIEMENTS

Le débat public sur l'extension du port autonome de la Guadeloupe a été un instant privilégié, riche d'arguments et de points de vue différents.

L'intérêt du public s'est directement positionné sur l'avenir économique de l'île, sur les priorités qu'il est utile d'envisager pour concilier développement endogène, importation et respect de l'environnement.

Le débat a été l'occasion pour la Guadeloupe, terre française et région européenne au cœur de la Caraïbe, d'exprimer son avis sur un projet qui ne souhaitait introduire aucune discrimination entre les communes, les acteurs et les citoyens. Même si les avis furent divergents, partagés et même largement discutés, les participants jouèrent finalement le jeu de la démocratie participative.

Le présent compte rendu résulte des échanges et des propositions émises durant tout le débat. La commission particulière, attentive à l'accessibilité des informations comme à l'expression des questions du public, tient à remercier les représentants de l'Etat, les élus et particulièrement ceux qui nous ont accueillis dans leur commune et qui grâce à leur réserve et leur tolérance ont su faire prévaloir l'intérêt collectif.

Ce débat n'a pas permis de lever tous les doutes et certaines interrogations demeurent. C'est le cas en particulier du rôle et de l'implication des collectivités locales dans ce projet, du concours financier de l'Etat pour donner une cohérence à l'action économique et sociale du territoire, de la capacité des entreprises guadeloupéennes à exporter leur savoir-faire, des réelles retombées en termes d'emploi face aux nouvelles exigences de la gestion publique et de l'impact du projet sur le milieu marin.

Néanmoins, il a eu le mérite d'apporter des éclaircissements sur de nombreux sujets et de permettre au plus grand nombre de défendre l'intérêt du projet ou de lui opposer d'autres perspectives. Les explications du maître d'ouvrage n'ont pas convaincu certaines parties au débat, toutefois, ce dernier a défendu son dossier avec conviction, car conçu comme une passerelle entre le passé et l'avenir, dans une approche conditionnelle, privilégiant la production de responsabilités, de décisions, de compétences ; tout ceci construit dans la concertation et l'innovation.

Nous tenons enfin, à remercier la direction du Port Autonome de Guadeloupe pour son concours apporté dans la compréhension du projet, la disponibilité et la qualité technique des dossiers mis à notre disposition tout au long de cette riche et fructueuse période.



**La France, signataire de la Déclaration de Rio (1992) et de la Convention d'Aarhus (1998) s'est engagée à assurer l'information du public sur les projets ayant une incidence sur l'environnement et l'aménagement du territoire, et à promouvoir la participation de la population à ces décisions**

## **Cadre juridique du débat public**

Le débat public relatif à l'extension du port de Jarry s'est officiellement achevé le 31 janvier 2012, conformément à la décision N°2011/61/PAG-4 de la Commission Nationale du Débat Public, lors de sa séance du 7 septembre 2011.

Les principaux textes juridiques qui régissent la suite et les procédures du débat public sont les suivants :

### **I - Remise du Compte rendu**

**Décret n° 2002-1275 (22-10-2002)  
Titre Ier, chapitre II, article 7, alinéa V**

(...) Le président de la Commission Particulière du débat Public élabore le compte rendu du déroulement du débat et l'adresse à la CNDP de telle façon que le bilan dressé par le président de la Commission nationale puisse, ainsi que le compte rendu, être publié dans un délai de 2 mois à compter de la clôture du débat.

### **II - Elaboration du bilan**

**Code de l'environnement, article L 121.11, 3e alinéa**

(...) Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le président de la Commission Nationale du Débat Public publie un compte rendu du débat et en dresse un bilan.

### **III – Décision du Maître d 'ouvrage**

**Code de l'environnement, article L 121.13**

Lorsqu'un débat public a été organisé sur un projet, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet décide, dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat public, par un acte qui est publié, du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis au débat public. (...)  
débat.





**20** réunions publiques

**31** rencontres avec les acteurs

**800** participants

**4617** visites sur le site internet

**22361** pages visitées

**1000** questions posées

**135** questions posées sur le site

**4** contributions

**49** avis et commentaires

**25** articles

**1** journée « portes ouvertes »





# SOMMAIRE

## PREMIERE PARTIE

<b>A - Introduction .....</b>	<b>p.17</b>
<b>B - Contexte .....</b>	<b>p.17</b>

### 1.1 - Les spécificités du débat ..... p.18

1.1.1 Un régime juridique particulier .....	p.18
1.1.2 Plusieurs débats pour un seul périmètre .....	p.18

### 1.2 - La nouvelle donne économique ..... p.19

1.2.1 Retour sur l'histoire - le canal de Panama .....	p.19
1.2.2 Le trafic actuel dans la Caraïbe .....	p.20-21
1.2.3 La stratégie du Port Autonome de la Guadeloupe .....	p.22
1.2.4 Le port en quelques chiffres .....	p.23

## DEUXIEME PARTIE

### 2 - L'organisation du débat public ..... p. 27

#### 2.1 La saisine et la décision de la commission nationale du débat public .. p. 27

2.1.1 Délibération .....	p.27
2.1.2 Une commission aux multiples compétences .....	p.27
2.1.3 Le secrétariat général .....	p.27
2.1.4 La préparation du débat avec le maître d'ouvrage .....	p.28
2.1.5 La chronologie du débat .....	p.29
2.1.6 La préparation du débat avec les acteurs .....	p.30
2.1.7 La préparation du débat public avec les prestataires de services .....	p.30
1 – L'Agence de communication « Vitamine C »	
2 – La société ALEAUR	
2.1.8 La définition des modalités du débat. ....	p.31

**2.2 La stratégie de communication ..... p.31**

- 2.2.1 Préambule ..... p.31
- 2.2.2 Le plan de communication ..... p.32
- 2.2.3 La diffusion de l'information ..... p.33-34
- 2.2.3 Relations avec les médias ..... p.35

**2.3 Le déroulement du débat ..... p.35**

- 2.3.1 Préambule - ouverture ..... p.35
- 2.3.2 Les réunions publiques ..... p.35-36
- 2.3.3 Les réunions thématiques ..... p.37
- 2.3.4 Calendrier des réunions ..... p.37
- 2.3.5 Lieux d'exposition ..... p.37

**2.4 La consultation du grand public sur internet ..... p.39**

- 2.4.1 La consultation du site internet ..... p.39
- 2.4.2 Les résultats ..... p.40
- 2.4.3 Les chiffres ..... p.40
- 2.4.4 Le système questions-réponses ..... p.40
- 2.4.5 Les cahiers d'acteurs et les contributions ..... p.41
- 2.4.6 Les verbatim et les synthèses ..... p.41

**2.5. Le budget du débat public ..... p.42**

- 2.5.1 Le budget réalisé ..... p.42

**TROISIEME PARTIE****3 – Les enseignements du débat ..... p. 27****3.1 La problématique du développement ..... p.45**

- 3.1.1 Pour ses détracteurs, un projet non nécessaire ..... p.45-46
- 3.1.2 Pour ses partisans, un projet facteur de développement ..... p.47

**3.2 L'opportunité économique du projet ..... p.48-49****3.3 La position des acteurs ..... p.50**

- 3.3.1 Les opposants au projet ..... p.50
- 3.3.2 Les partisans du développement endogène ..... p.51-52
- 3.3.3 Les tenants de l'ouverture ..... p.53

**3.4 Aspects économiques ..... p.54**

- 3.4.1 Le financement du projet ..... p.54
- 3.4.2 Le coût du transport maritime ..... p.55

**3.5 Forces et atouts ..... p.56**

- 3.5.1 Un projet jugé porteur de développement et d'emplois ..... p.56-57
- 3.5.2 Les prévisions du trafic ..... p.58
- 3.5.3 Le projet dans le schéma d'aménagement régional ..... p.59
- 3.5.4 Une ouverture nécessaire vers la Caraïbe ..... p.60

**3.6 Faiblesses : Des effets économiques controversés ..... p.61**

- 3.6.1 Taux de fret et surcapacité – le juste milieu ? ..... p.61
- 3.6.2 Quelles garanties pour le consommateur et pour l'emploi ? ..... p.62
- 3.6.3 Un surcoût pour certains ..... p.63-64
- 3.6.4 Quels outils pour un développement territorial ? ..... p.65
- 3.6.5 Des réticences à confier à un opérateur privé un projet d'intérêt général ..... p.66
- 3.6.6 La position des acteurs institutionnels ..... p.67

**QUATRIEME PARTIE****4 - L'environnement – un équilibre fragile ..... p. 71****4.1 Les attentes du public ..... p.71**

- 4.1.1 Le souci de l'environnement ..... p.71

**4.2 L'impact environnemental ..... p.71**

- 4.2.1 Plages et bords de mer ..... p.72
- 4.2.2 Impacts sur les écosystèmes côtiers ..... p.72
- 4.2.3 Crainte d'une menace sur : ..... p.73-74
  - la mangrove
  - les espèces
  - les ressources halieutiques
  - Le paysage et le patrimoine archéologique
- 4.2.4 Incidences géo-mécaniques sur l'îlet « Cochon » ..... p.75
- 4.2.5 Dangers technologiques ..... p.75
- 4.2.6 Pollutions diverses ..... p.75
- 4.2.7 Risques majeurs ..... p.76-77
  - le risque sismique et le tsunami
  - le phénomène cyclonique
- 4.2.8 Changements climatiques et hausse du niveau de la mer ..... p.78
- 4.2.9 Gestion des déchets internes ..... p.78-79

## CINQUIEME PARTIE

<b>5 - Synthèse et conclusion .....</b>	<b>p. 83</b>
<b>5.1 Synthèse des principales questions .....</b>	<b>p.83</b>
<b>5.2 Les attentes du public .....</b>	<b>p.83-84</b>
<b>Conclusion .....</b>	<b>p.85-86</b>

## SIXIEME PARTIE

### ANNEXES

<b>I - SAISINE ET DECISIONS DE LA CNDP .....</b>	<b>p.89</b>
I - Lettre de saisine du PAG en date du 22 mars 2011 .....	p.89
II - Décisions de la CNDP .....	p.90
III - Organisation du débat et nomination du président de la CPDP .....	p.91
IV - Nomination des membres de la CPDP en date du 8 juin 2011 .....	p.92
V - Décision sur le dossier du débat, les dates et modalités d'organisation du débat public en date du 7 septembre 2011 .....	p.93
VI - Communiqué de presse du 22 septembre 2011 .....	p.94
<b>II - LA PREPARATION DU DEBAT .....</b>	<b>p.95</b>
I - Le code déontologique du débat .....	p.95
II - Liste des acteurs rencontrés pendant la préparation du débat .....	p.96
<b>III - LES CAHIERS D'ACTEURS ET CONTRIBUTIONS .....</b>	<b>p.97</b>
I - Liste des contributions et délibérations .....	p.97
<b>IV - LA BIBLIOGRAPHIE APPORTEE PAR LE DEBAT .....</b>	<b>p.97</b>
I - Etudes du maître d'ouvrage .....	p.97
<b>V - LES PUBLICATIONS DE LA CPDP .....</b>	<b>p.97</b>
I - Les journaux du débat .....	p.97
II - Le compte rendu du débat .....	p.97
III - Les questions / réponses et verbatim du site internet. ....	p.97
<b>VI - LES ARCHIVES DES 20 REUNIONS PUBLIQUES .....</b>	<b>p.97</b>
I - Les enregistrements vidéo et / audio sur site internet CNDP .....	p.97
II - Le verbatim de chaque réunion sur site internet CNDP .....	p.97
<b>VII - LES ARTICLES .....</b>	<b>p.97-98</b>
<b>VIII - GLOSSAIRE .....</b>	<b>p.98-99</b>



# Première PARTIE







## A - Introduction

La Guadeloupe, département français d'Amérique par la loi du 19 mars 1946 constituée sur la base de l'assimilation législative,<sup>1</sup> l'une des quatre régions françaises d'outre-mer et une des sept régions ultra-périphériques de l'Union Européenne (RUP) reconnue par le traité de Maastricht en 1992. A ce titre, le Port Autonome de la Guadeloupe (P.A.G) désirent créer une plateforme portuaire plus conforme aux enjeux du commerce maritime international, a souhaité inscrire son projet comme un vecteur économique majeur, dans le cadre de la politique maritime mondiale, où l'outre-mer représente pour notre pays, la deuxième surface maritime du monde avec 11 millions de km<sup>2</sup>.

Afin d'accroître l'efficacité de son projet, la saisine de la Commission Nationale du Débat Public par le Port Autonome, est en ce sens fondée sur la nécessité de solliciter le plus largement possible, l'ensemble de la population guadeloupéenne, en vue de recueillir son avis sur le projet d'extension du port de Jarry. L'objectif étant de savoir si dans le cadre du processus décisionnel, le projet est en l'état recevable par les citoyens, sous l'angle des contingences environnementales, économiques, financières et sociales - ou s'il doit subir des aménagements.

En application du décret du 22 octobre 2002, la Commission Nationale du Débat Public a donc décidé le 6 avril 2011 d'organiser un débat public. Celui-ci est destiné à donner aux citoyens, une visibilité plus étendue du projet, et de permettre au maître d'ouvrage, dans le cadre d'une démarche collective, d'apprécier les limites et les conditions de faisabilité de celui-ci. Suite aux discussions menées en concertation avec plus de 30 acteurs pendant la préparation du débat, la commission particulière a identifié deux questions-clés sur lesquelles elle a demandé aux participants de se prononcer. La première porte **sur l'opportunité de privilégier la création d'une plate-forme de transbordement<sup>2</sup>, par rapport à l'évolution du trafic maritime international dans la Caraïbe**, et le cas échéant, les conditions préalables à l'exécution d'un tel projet. La seconde question invite les participants à donner **les raisons de leur opposition au projet**.

## B - Contexte

A l'heure où la crise de la dette frappe de plein fouet toutes les économies du monde, le Port Autonome de la Guadeloupe qui a initié, depuis 2008 un projet de modernisation de ses installations tente d'anticiper et d'inverser une situation pour l'ajuster au fort développement du trafic maritime international. Considéré comme une des voies maritimes les plus prometteuses, le canal de Panama représente pour les pays asiatiques et pour les armateurs mondiaux, un précieux raccourci. Pour justifier son projet, le PAG affirme que **si la Guadeloupe n'anticipe pas dès maintenant l'évolution des échanges internationaux, elle sera inévitablement feederisée<sup>3</sup>, soit le pire « scénario catastrophe.» auquel cette dernière puisse être exposée. Il y aurait donc un risque<sup>4</sup> qui ferait perdre à l'île une grande partie de sa compétitivité<sup>5</sup> qui se ferait ressentir à travers toute l'économie.** S'il est encore trop tôt pour le dire, le débat a été un espace de dialogue et d'interrogation sur cette question essentielle qui semble être, selon le maître d'ouvrage, définie comme le centre de gravité, l'axe de rotation de l'avenir de la Guadeloupe !

Avec près de 800 participants aux réunions publiques, 4617 accès sur internet et une large couverture médiatique, le débat a suscité un intérêt riche en questions et arguments, entre public et maître d'ouvrage. Le dossier de ce dernier associé à une présentation substantielle, concise et appuyée par des études techniques denses, exposant les données de base et les problématiques régulièrement rappelées dans toutes les réunions publiques, a été un socle solide face aux questions nourries du public. Un débat basé sur le couplage questions-réponses (public / maître d'ouvrage) et enrichi par une mémoire et une histoire sociale des acteurs au débat a aidé à resituer celui-ci dans sa problématique intrinsèque.

S'il est acquis, qu'il s'agit d'un projet d'entreprise, il est approprié de mentionner, que certaines questions posées par le public, ont révélé la tentation de connecter celui-ci à un cadre plus global, pour lesquelles le maître d'ouvrage n'avait point s'en fait toutes les réponses. Ces questions ont pu accréditer l'idée que le projet était parfois trop centré sur l'aspect technique alors qu'il s'inscrit bien dans une stratégie politique et économique, que le porteur de projet affiche d'ailleurs lui-même, quand il affirme générer 12 000 emplois directs et indirects, dans une île gangrénée par un taux de chômage particulièrement élevé (27%) et un PIB par habitant inférieur de 40 % à la moyenne nationale.

<sup>1</sup> Constitution du 27 avril 1946 qui souligne et explicite sur ces territoires, l'application pure et simple de la loi et du règlement français, ainsi que du droit communautaire.

<sup>2</sup> Le transbordement consiste à transférer le chargement d'un navire sur un autre, avec mise à quai intermédiaire.

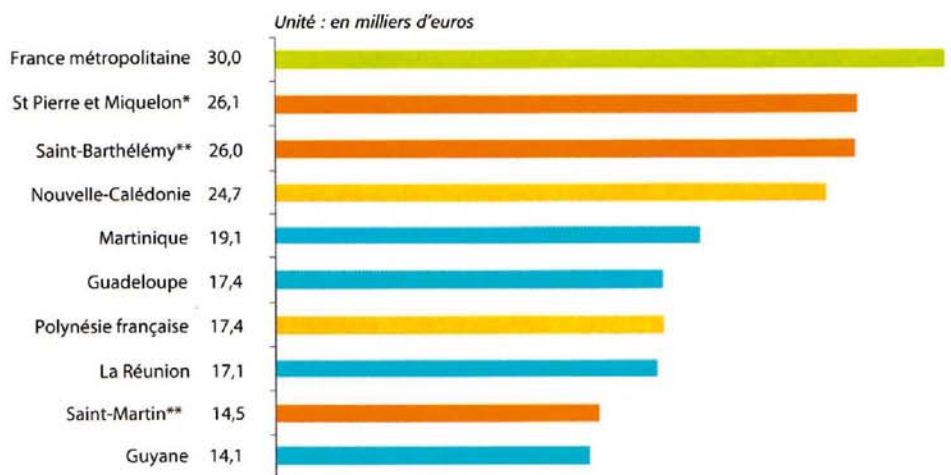
<sup>3</sup> Système de communication mis en place par les compagnies aériennes américaines, appelé « hubs and spokes » qui consiste à organiser le trafic régional autour de centres de second rang eux-mêmes reliés à des centres de premier rang qui assurent le trafic national et international.

<sup>4</sup> Potentialité d'un danger suite à une situation, une activité ou une incertitude. La mondialisation est aussi une mondialisation des menaces.

<sup>5</sup> Capacité à affronter la concurrence sur les marchés extérieurs et intérieurs – voir glossaire

## En Guadeloupe, un PIB par habitant de 40 % moins élevé qu'en métropole

Le PIB par habitant dans les territoires français d'Outre-mer



Il faut également mentionner que l'absence au débat, des associations citoyennes, de lutte et de défense pour l'environnement, des chefs d'entreprise, des syndicats, a indéniablement constitué un déficit dans l'approche globale du sujet, qui aurait de toute évidence donné une forme et une ampleur plus vivantes. Sur cette base d'appréciation, le débat a au moins agi comme un révélateur de l'intérêt porté par les présents et leur respect du formalisme démocratique.

### 1.1- Les spécificités du débat

#### 1.1.1 Un régime juridique particulier

Le schéma constitutionnel et législatif national décline un certain nombre de dispositions particulières sur le plan fiscal et de l'organisation administrative.

Département Français d'outre-mer depuis 1946 (DOM), la Guadeloupe est devenue en 1982 l'une des 26 régions Françaises et en 2003, un département Région d'outre-mer (DROM). A ces divers titres, le droit communautaire lui est appliqué par le biais d'un certain nombre d'avantages et de dérogations liés à ses handicaps structurels (agriculture, pêche, fiscalité..) destinées aux régions en retard de développement.

En Guadeloupe on distingue globalement sur le plan économique, deux bassins d'emploi<sup>6</sup> :

- Le plus important constitué par l'agglomération économique des villes ( Pointe-à-Pitre / Abymes / Baie-Mahault / Gosier)

- le second composé des villes de Basse-Terre / Gourbeyre / Saint-Claude / Baillif / Trois-Rivières / Vieux-Fort. L'attraction de ces pôles d'emploi qui regroupent à eux deux la moitié de la population de la Guadeloupe, s'exerce principalement en ce qui concerne l'agglomération pointoise sur toute la Grande Terre et une bonne partie de la Basse-Terre, faisant de cette dernière le poumon économique de l'île.

#### 1.1.2 Plusieurs débats pour un seul périmètre

Afin de limiter les ruptures de charge et de délai de livraison, préjudiciables au coût du transport, les grands armateurs mondiaux privilégient aujourd'hui des économies d'échelle générées d'une part, par la taille sans cesse accrue des navires, et d'autre part, par la diminution du nombre d'escales. En ce sens, la décision du Port Autonome de Guadeloupe (P.A.G) de favoriser l'implantation d'un Hub de transbordement à Jarry constitue une plate forme de réflexion pour déterminer la nature, l'importance, les impacts du trafic escompté sur l'économie et l'environnement de l'île.

Pour une bonne représentation de l'ensemble du problème, il a semblé nécessaire à la commission particulière, de tenir compte des réalités géographiques, démographiques, économiques, de l'organisation et de la gestion des relations intercommunales, c'est à dire de la réalité du département, comme étant un moyen de mieux appréhender les atouts et les disparités compatibles et /ou incompatibles de celle-ci avec le projet du maître d'ouvrage.

1 – Il convient en ce sens de considérer qu'un certain nombre de données non exhaustives, telles le caractère insulaire, l'étroitesse du marché, l'éloignement des grands réseaux de distribution et de production, pèsent incontestablement sur les coûts et donc sur le pouvoir d'achat des consommateurs.

<sup>6</sup> Un bassin d'emploi exprime les mouvements migratoires entre le lieu de résidence et le lieu de travail.

<sup>7</sup> Un pôle d'emploi est une zone géographique qui offre de nombreux emplois

2 – La composition archipélagique de la Guadeloupe lui confère un particularisme qui illustre tout autant les avantages de sa géographie que les déséquilibres du développement. Parallèlement à la stagnation de l'économie du département, on constate un déséquilibre territorial qui concentre l'essentiel des richesses sur la seule zone économique de Jarry, située en Grande Terre, au détriment du reste du territoire et en particulier des îles du sud ( les Saintes, Marie-Galante, Désirade). Cette situation engendrant les problèmes induits de l'emploi, du transport, du logement, devenus des facteurs d'exclusion sociale.

3 - Ce projet illustre également compte tenu de la conjoncture économique, l'articulation souhaitée ou existante entre l'Etat dont les décisions influencent fortement la politique départementale et, en aval les entreprises, les différentes collectivités locales dont l'action doit se concrétiser dans les grandes orientations du projet.

4 – La particularité de cette économie insulaire totalement dépendante de l'extérieur tant pour son approvisionnement que pour l'écoulement de ses produits, souligne les divisions à son égard, en particulier dans sa traduction identitaire face à la dépendance socio-économique de la société guadeloupéenne.

Pour les uns, la solution aux contradictions et problèmes générateurs de distorsions économiques, sociales et collectives doit trouver directement son implication dans cette géographie à travers un développement auto-centré. Cette approche prétend être en priorité, une réponse au taux élevé d'inactivité et de chômage en Guadeloupe. A cet égard, la thématique de l'autosuffisance alimentaire et énergétique relevée par certains traduit la nécessité d'une base de sécurité existentielle qui ne peut s'inscrire que dans le cadre d'une représentation sociale collective.

Pour les autres, toute politique doit reposer sur une stratégie d'ouverture assise sur des moyens en capitaux, en énergie et ressources humaines suffisantes et suffisamment significatives, sans lesquels il n'y a aucune chance sérieuse de surmonter les distorsions engendrées par le morcellement et l'étroitesse du marché.

5 – Le développement économique de l'île ne peut se concevoir sans la mise en place d'une politique d'aménagement du territoire et sans la réalisation d'infrastructures indispensables notamment dans le domaine des communications (transport individuel et collectif), fortement dépendantes des critères et des financements européens.

6 – Il existe dans le même temps une réelle difficulté à obtenir une visibilité du marché de l'emploi pour le monde de l'entreprise peu structuré en branches professionnelles et susceptible de faire remonter les besoins et d'affirmer sa capacité à affronter les marchés extérieurs.

7 - Toutes les villes ceinturant le port, n'ont aucune tradition portuaire, ce qui constitue en soi un déficit d'image qui n'assure pas la meilleure représentation et complémentarité de « ville portuaire » liée au projet d'intégration dans la Caraïbe.

8 – L'opportunité du projet – Quelles retombées sociales face à une conjoncture défavorable ?

9 – Comment exister face à un phénomène de masse, et comment assurer la défense de l'environnement et un développement durable dans un contexte qui privilégie l'économie ?

10 – La Guadeloupe, sanctuaire de la diversité biologique est aussi une région où l'histoire a engendré une étonnante palette de communautés humaines qui interroge autant le passé que l'avenir. Sur cette terre propice à l'exploration des relations entre l'homme et son milieu, il y a matière à faire converger des aspirations individuelles et collectives à travers la science et la technologie / l'art et la littérature / l'esthétique et le sport.

Tels sont les différents aspects du sujet relevés par la commission, qui inévitablement lui a semblé donné matière à débat et à propositions.

**Les grands thèmes dans cette consultation, sont donc à notre sens, ceux qu'impose la réalité économique, sociale, culturelle et environnementale perçue par le public guadeloupéen.**

## 1.2 - La nouvelle donne économique

### 1.2.1 Retour sur l'histoire - Le canal de Panama

Par référendum du 20 octobre 2006, la population panaméenne a accepté l'extension du canal de Panama, fierté retrouvée de tout un pays, puisque les résultats ont donné le « oui » vainqueur avec 69% des voix, et un taux de participation d'environ 42,5%. L'incontestable victoire n'a pas à cette époque, occulté le véritable débat entre les partisans et les opposants à l'extension du canal. Les premiers avançant l'argument du revenu à tirer du trafic lié à l'augmentation du tonnage de transbordement et à la taille croissante et prévisible des navires. Les seconds faisant état d'un projet qui risquait de creuser les inégalités sociales déjà sérieusement menacées avec les conséquences prévisibles sur l'environnement. Si le canal de Panama n'échappe pas à la mondialisation<sup>8</sup>, il est légitime de chercher à connaître l'évolution du trafic maritime à travers le canal et la zone caraïbe.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Deuxième canal maritime en importance après Suez : en 2005 14 000 navires ont utilisé ce passage.

<sup>9</sup> Les USA, le Japon, la Chine et la Corée sont les principaux utilisateurs du canal.

## 1.2.2 - Le trafic actuel dans la Caraïbe





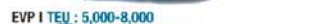

L'émergence du continent asiatique sur la scène internationale et principalement de la Chine est désormais un fait acquis. Sa montée en puissance est celle d'une intégration suffisamment soutenue au sein du système économique international, pour en faire aujourd'hui une puissance à l'intérêt stratégique évident. Cette croissance du géant asiatique s'intègre au nom de la liberté du commerce, dans la recherche en particulier, de voies maritimes nouvelles dont la zone Caraïbe n'est pas exempte. Au-delà de cette nouvelle offensive asiatique qui marque son ouverture sur une nouvelle route maritime (Asie-Amérique-Europe) via le canal de Panama, il s'agit d'une nouvelle vision d'échanges commerciaux permettant l'aiguillage des conteneurs de marchandises vers leurs destinations finales. Pour soutenir la croissance de leur marché et garantir les approvisionnements, les armateurs ont pour objectif essentiel d'abaisser leurs coûts en réduisant le délai d'acheminement des marchandises tout en augmentant la taille et la capacité des navires. Cette massification du transport annonce donc des objectifs commerciaux en terme de productivité de plus en plus ambitieux, qui ne sont compatibles qu'avec des ports offrant des installations adaptées. À cheval sur l'Europe, l'Amérique et l'Asie, la position géographique de la caraïbe avec en tête de pont le canal de Panama, est selon le PAG, déterminante pour les approvisionnements de tous les pays de la côte Est de l'Amérique centrale, du Nord et en particulier des Etats-Unis, des îles de la Caraïbe, des pays émergents de l'Amérique latine et de l'Europe. Le caractère obsolète de certains points de passage du canal et la saturation de ceux-ci, ont conduit les autorités panaméennes à entreprendre de lourds travaux d'agrandissement en vue d'accueillir des navires de taille plus importante et de fluidifier le trafic. Cette nouvelle stratégie de desserte a pour objectif de développer le processus du transbordement qui consiste à décharger les conteneurs des grands navires, dits « navires mères » sur des navires de taille plus modeste (les « feeders ») qui desserviront les ports de la sous-région Caraïbes et en retour ramèneront des conteneurs vers le hub. A priori ceux qui ne pourront le faire pour des raisons techniques ou financières seront condamnés à être plus ou moins « feedérisés », donc dépendants des conditions de transit dans la zone.

Les pays de la Caraïbe se trouvent donc au cœur de nouveaux enjeux géostratégiques dont certains entendent retirer de grands bénéfices, avec l'ouverture en 2015 du troisième jeu d'écluses du canal. Celui-ci devrait permettre le passage d'une nouvelle génération de porte-conteneurs, plus grands, d'une capacité de 12 500 EVP<sup>10</sup>, dont les dimensions sont au minimum les suivantes :

**365 m de longueur, 49 m de largeur et 15 m de tirant d'eau.**

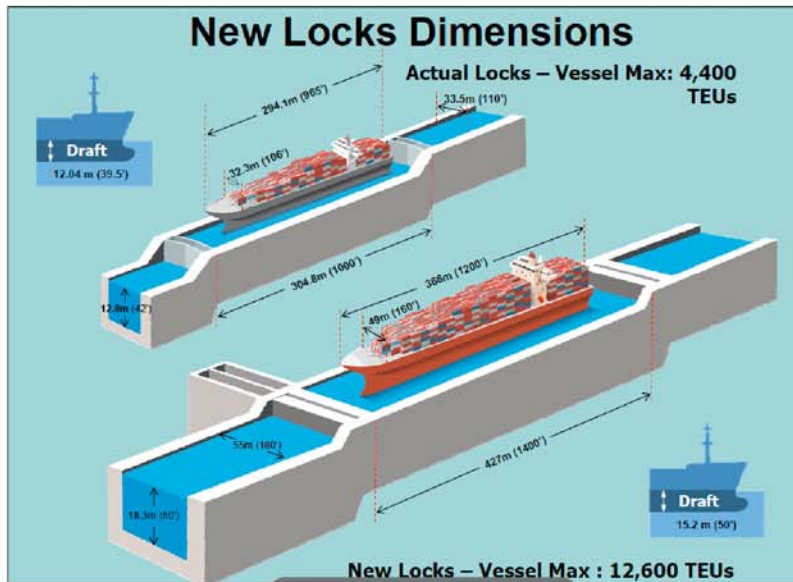
Les illustrations jointes montrent clairement la taille des navires et les flux qui transitent dans cette zone.

### Les différentes générations de porte-conteneurs dans le monde Different generations of container ships worldwide

<b>First generation</b> (1956-1970)	EVP   TEU : 500-800 	<b>Converted Tanker</b>	LONGUEUR   LENGTH : 135 m-200 m TIRANT D'EAU   DRAUGHT : <9 m
<b>Second generation</b> (1970-1980)	EVP   TEU : 1,000-2,500 	<b>Cellular Containership</b>	LONGUEUR   LENGTH : 215 m TIRANT D'EAU   DRAUGHT : 10 m
<b>Third generation</b> (1980-1988)	EVP   TEU : 3,000-4,000 	<b>Panamax Class</b>	LONGUEUR   LENGTH : 250-290 m TIRANT D'EAU   DRAUGHT : 11-12 m
<b>Fourth generation</b> (1988-1996)	EVP   TEU : 4,000-5,000 	<b>Post Panamax</b>	LONGUEUR   LENGTH : 275-305 m TIRANT D'EAU   DRAUGHT : 11-13 m
<b>Fifth generation</b> (1996-2006)	EVP   TEU : 5,000-8,000 	<b>Post Panamax Plus</b>	LONGUEUR   LENGTH : 335 m TIRANT D'EAU   DRAUGHT : 13-14 m
<b>Sixth generation</b> (2006...)	EVP   TEU : 9,000-11,000 	<b>Very Large Containership</b>	LONGUEUR   LENGTH : 360-370m TIRANT D'EAU   DRAUGHT : 14.50-16 m

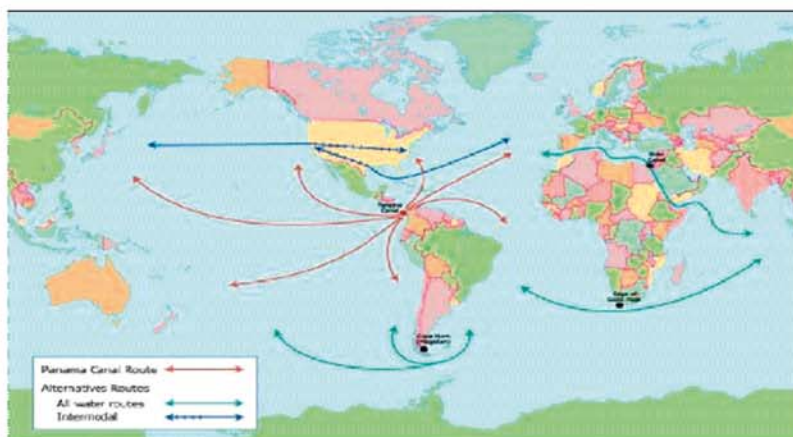
Source: CMA CGM

<sup>10</sup>La capacité de transport d'un porte-conteneur s'exprime en EVP (Equivalent Vingt Pieds), de 33 M<sup>3</sup> de marchandises.



Global Insight a par ailleurs estimé la croissance 2004-2015 des conteneurs régionaux à +75,5% et à +155% celle du transbordement régional.

Rang - opérateur, pays	Nombre de bateaux	EVP	Part mondiale d'EVP en %	% de croissance en EVP depuis janvier 2009
1 - Maersk Line, Danemark	427	1 746 639	11,7	0,3
2 - MSC, Suisse	394	1 507 843	10,1	-0,2
3 - CMA CGM, France	289	944 690	6,3	9,2
4 - Evergreen Line, Chine (Taiwan)	167	592 732	4	-5,9
5 - APL, Singapour	129	524 710	3,5	11,4
6 - Coscon, Singapour	143	495 936	3,3	0,9
7 - Hapag-Loyd Group, Allemagne	116	470 171	3,1	-5,3
8 - CSCL, Chine	120	457 126	3,1	5,9
9 - Hanjin, Corée	89	400 033	2,7	9,4
10 - NYK, Japon	77	359 608	2,4	0,4



Les principales routes commerciales – copyright PAG

### 1.2.3 La stratégie du Port Autonome de Guadeloupe

Depuis quelques années, il ressort selon le Port Autonome de Guadeloupe que le transbordement constitue un axe majeur de développement auquel n'échappe pas la Guadeloupe, dont les chiffres ont quadruplé depuis 2004 pour atteindre près de 30 000 tonnes, soit une croissance annuelle de 14 %. Le P.A.G à la recherche de moteurs de développement économique, souligne avoir souhaité saisir l'opportunité de ce marché du transbordement, en orientant ses perspectives d'avenir en appui du canal, perçu comme un vecteur incontournable d'échanges commerciaux.

L'émergence de nouvelles lignes avec l'arrivée de navires porte-conteneurs correspondant à son statut, contraint le P.A.G « en limite de capacité », à envisager la construction d'un hub de transbordement capable d'accueillir ces nouveaux navires de l'ordre de 6.500 EVP, soit le triple de la capacité actuelle des navires qui accostent en Guadeloupe. Cette orientation qu'avance le maître d'ouvrage, repose sur les facteurs suivants :

- une bonne situation géographique.
- une structure de qualité, équipée et desservie par une base logistique moderne (plate-forme, portiques, compétitivité.)
- les finances saines de l'entreprise portuaire.
- un cadre politique et institutionnel stable.
- Une structure portuaire sécurisée
- le soutien sans équivoque de l'Etat, de la collectivité régionale et de l'Union Européenne,
- le respect incontournable de l'environnement.

Autant de conditions qui sont selon le P.A.G, outre le gage d'une productivité opérationnelle satisfaisante, l'assurance d'une réduction des coûts de transport.

L'objectif à terme étant de substituer aux flux traditionnels d'importations, une stratégie d'import-export destinée à accroître les revenus liés à l'exportation et de diminuer les coûts à l'importation par le biais de la diminution des coûts du transport. Le potentiel de transbordement aussi bien au départ des ports européens que du canal de Panama avec les produits issus d'Asie du sud-est et de Chine pourrait permettre au Port Autonome d'être un vecteur d'acheminement, créateur de richesses et d'emplois. Dans un département où la commande publique est un important levier de relance économique, le maître d'ouvrage estime que pour un investissement d'un montant 160 millions d'euros, dédié aux infrastructures, dont 70% en autofinancement, la capacité technique et commerciale associant les deux flux pourrait :

- tripler la capacité portuaire actuelle,
- générer des emplois directs et indirects,
- mais également faire évoluer plus favorablement la balance commerciale de la Guadeloupe.

L'évolution du projet dépend, selon le maître d'ouvrage, de la réponse des citoyens ; laquelle conditionne pour partie, la mise en œuvre du projet. Toute décision contraire, entrainerait non seulement un délai et donc un coût d'acheminement plus élevé, mais ferait à son avis, perdre à l'île, toute chance d'évolution, d'échange et de diversification de ses ressources à partir d'un autre port d'escale modernisé<sup>11</sup>



Le projet en rouge – copyright PAG.

<sup>11</sup> Coût évalué à environ 50 millions d'euros par an pour l'île,

#### 1.2.4 Le port en quelques chiffres

Le port autonome de la Guadeloupe se positionne comme le 10<sup>ème</sup> Port de France tant pour le trafic de marchandises que pour le flux de passagers. Ce dernier équivaut à 800 000 passagers dont 600 000 à destination de l'île de Marie-Galante, 100 000 pour le trafic inter-îles avec la Martinique et 100 000 au titre des croisières. Le volume du trafic de fret atteint les 170 000 EVP (taux de conteneurisation de 88%), soit un peu plus de 3 millions de tonnes brutes de marchandises, avec respectivement une augmentation de 5% pour le fret et 6 % pour les conteneurs. Avec un chiffre d'affaires de 30,5 Millions d'euros et une production annuelle en valeur ajoutée évaluée à 175 millions d'euros, le port autonome assure 95 % du trafic économique de l'île. Le projet estimé à 160 millions d'euros consiste à améliorer les capacités actuelles du port, en draguant le chenal pour passer de 11 à 15 m de profondeur, en réalisant une plate-forme de 350 mètres de long avec un nouveau terre plein de 25 ha, permettant d'accueillir la croissance du trafic de conteneurs estimé à 540 000 E.V.P. Au regard de l'évolution mondiale actuelle, le P.A.G fait remarquer que 67 % du carnet de commande des porte-conteneurs, concerne des navires de plus de 3000 EVP qui seront à très court terme dans l'incapacité physique de faire escale en Guadeloupe. Le projet répond donc aux objectifs suivants :

- Adapter le port en fonction de la taille des navires et de l'évolution du commerce international évalué à + 9,8 % depuis 20 ans.
- répondre aux besoins de la continuité territoriale
- participer au développement économique
- Diminuer les coûts de transport
- Concilier le projet avec la maîtrise et le gel des tarifs portuaires.
- favoriser les relations avec la Caraïbe.
- Pérenniser le trafic et l'investissement

Il se présente aux dires du maître d'ouvrage comme un outil et un levier de développement économique vers des marchés en plein essor.







# Deuxième PARTIE

# 2



# 2.

## L'organisation du débat public

### 2.1 - La saisine et la décision de la CNDP

#### • 2.1.1 Délibération :

Le 22 mars 2011, le Port Autonome de la Guadeloupe a adressé à la Commission nationale du débat public une lettre de saisine (cf. annexe 1.a) accompagnée d'un dossier relatif au projet d'extension du port de Pointe-à-Pitre / Jarry.

Le 6 avril 2011, la Commission nationale du débat public après en avoir délibéré a décidé d'organiser un débat public. En raison d'une part, du caractère d'intérêt national du projet et d'autre part, des enjeux socio-économiques ainsi que des impacts significatifs que celui-ci pourrait porter à l'environnement, la Commission nationale a considéré que ceux-ci étaient suffisamment importants pour justifier l'organisation d'un débat public animé par une commission particulière.

#### • 2.1.2 Une commission aux compétences complémentaires :

Le 4 mai 2011, la CNDP a nommé Jean-Claude **DEGRAS** à la présidence de la Commission particulière du débat public chargée d'organiser ce débat (cf. annexe 1.b).

L'étendue et la complexité du sujet marqué d'une forte empreinte politique et culturelle nous a amené à nous assurer le concours précieux de personnes issues de la société civile, aptes à lire les enjeux d'un tel projet et à mettre en valeur les conséquences et les attentes sociétales d'une île en mal de développement.

Le 8 juin 2011, sur proposition du président de la CPDP, la CNDP a nommé membres de la Commission particulière (cf. annexe 1.b) :

- Marie-Laure **BLONBOU**, directrice adjointe de la formation professionnelle à la Chambre des métiers, ingénieur territorial, spécialiste des transports maritimes.
- Moïse **FLESSEL**, architecte D.P.L.G.
- Myriam **LUBINO-BISSAINTE**, directrice de la sécurité à Pôle-Emploi et experte agréée auprès des Nations-unies pour les risques majeurs.
- Jacques **PORTECOP**, ancien président de l'université Antilles-Guyane, spécialiste éminent en biologie végétale, membre fondateur du parc national de la Guadeloupe.

#### • 2.1.3 Le secrétariat général :

Il a été confié à Madame Francine FLERET qui est soutenue par ses collaboratrices :

- Stéphanie ARBAUT, assistante CPDP,
- Anne-Laure LOMENCOBORREA, assistante et animatrice du site internet.

1 - Aux rencontres préalables avec les différents acteurs, il est apparu judicieux à la commission particulière d'installer le secrétariat général à Pointe-à-Pitre dans des locaux jouxtant le port, au plus près du projet. Cependant les bureaux n'ont été réellement fonctionnels qu'à partir du 1er juin 2010.

2 - Dès la première réunion de la CPDP, le 6 juin 2011, consacrée à l'installation de la commission, il a été rappelé à chaque membre, la finalité du débat public ; la commission particulière ne se prononce, ni sur le fond, ni sur la forme du projet. Elle n'a pour objectif que de favoriser l'opinion des citoyens et les réponses dues par le maître d'ouvrage à ces derniers. Le code déontologique de la CNDP précise, d'une part, les obligations des membres : équité, intégrité, neutralité vis-à-vis du projet ; d'autre part, l'indépendance vis-à-vis du Maître d'Ouvrage comme de tout groupe de pression et enfin transparence, égalité et disponibilité des moyens d'information au bénéfice du public. Chaque membre, a été invité, en toute responsabilité, à signer son acte d'engagement au service de la mission, conformément au code éthique et déontologique de la CNDP.



L'équipe de la CPDP avec le président de la CNDP le 22-09-2011 / copyright CPDP

#### • 2.1.4 La préparation du débat avec le maître d'ouvrage

La commission particulière à l'instar de la commission nationale a eu le constant souci d'être réactive dans les délais impartis à chacune des étapes du processus. Si les activités professionnelles de deux des cinq membres de la commission ne leur ont pas permis d'envisager des présences régulières, ceux-ci se sont néanmoins acquittés des tâches qui leur étaient confiées sans qu'il ne se soit ressenti quelque rupture de charge. La phase de préparation du débat qui a duré quatre mois a été un moment important de réflexion, d'écoute, d'analyse, de planification, de gestion et de décision où le facteur humain a été déterminant. Durant cette période, la C.P.D.P s'est consacrée en premier lieu, à répondre aux préoccupations matérielles et organisationnelles de la C.P.D.P (moyens, locaux, budget, et mise en place des outils du débat).

Il nous est apparu indispensable de réaliser les missions suivantes :

- Calendrier des réunions internes C.P.D.P et des réunions C.P.D.P/maître d'ouvrage ;
- Calendrier des rencontres avec les acteurs ;
- Calendrier des débats
- Préparation des différents appels d'offres
- Réflexion sur la stratégie et supports de communication (logistique, journal, site internet, cahiers d'acteurs etc.)

En second lieu, la commission s'est efforcée d'évaluer et de fixer les marges du débat par rapport aux réactions que le projet pouvait susciter. Une bonne approche des problèmes, une bonne étude préalable des multiples dossiers et études scientifiques, techniques et économiques en étroite concertation avec le maître d'ouvrage ont été de nature à permettre une meilleure prospective. Cette préparation en amont du débat a permis à la commission d'avoir avec le maître d'ouvrage, plusieurs temps d'échanges. D'une part, afin de lui expliquer le rôle et la mission de la C.P.D.P ; d'autre part, pour collecter suffisamment de données significatives, utiles à une meilleure compréhension du projet. Enfin, lui faire part de nos réflexions au fur et à mesure de nos rencontres avec les différents acteurs, dans le but de présenter au public, un dossier structuré et transparent.

#### **Entretiens préalables avec la direction du port.**

Ces réunions essentiellement thématiques (trafic maritime, économie, environnement, construction du quai) se sont déroulées le 1er, 5 et 8 juillet 2011. Il nous a été ainsi permis de constater que la critique qui accreditait l'idée que le port est générateur de conflits sociaux alors que la paix sociale existe, n'était pas fondée. De même, ces échanges nous ont permis de relativiser la vision que nous avions d'un lieu constituant une sorte de territoire délocalisé sans caractère attractif, au bénéfice de quelques « privilégiés anonymes ». Ces échanges se sont déroulés sur la base de documents abondamment fournis par le maître d'ouvrage qui nous ont permis de faire le point de chaque situation sur chacune de nos préoccupations. Nous tenons à le remercier et à le féliciter. L'accent a été mis sur le souci de la Commission à cerner les potentialités techniques du port,

susceptibles de l'aider à structurer de manière pertinente le débat, afin de mobiliser une assistance aussi nombreuse que variée animée de la volonté de participer de manière effective. Dans cette optique la Commission a émis le vœu de visiter le port afin de repérer le périmètre du projet avec ses impacts sur la mangrove, sur les migrations d'oiseaux, sur l'activité pêche, sur le paysage, sur les risques de pollution et la santé économique des territoires concernés. Cette visite nous a également permis de visualiser les zones de dragage, d'évaluer la qualité des installations, la circulation des porte-conteneurs et découvrir enfin des sites inconnus par la voie terrestre. Cette action a été d'un grand intérêt pour les membres de la Commission, qui au-delà d'une carte géographique, ont pu prendre conscience de l'organisation spatiale de l'installation portuaire. Suite à cette expérience positive, et considérant la méconnaissance du public Guadeloupéen à l'égard du port, nous avons souligné au directeur du Port Autonome, combien il nous semblait judicieux qu'il organisât une journée « Portes ouvertes » destinée au public curieux de connaître et de s'approprier ce patrimoine inconnu. Cette initiative a intéressé la population au plus haut point.

Une incertitude a néanmoins longtemps plané sur le délai imparti au maître d'ouvrage contraint de fournir en temps voulu, le dossier de présentation du projet. Pièce fondamentale du débat public, ce dossier ayant l'impérieuse obligation d'être à priori validé par la C.N.D.P, a subi les avatars du temps, car ne répondant pas suffisamment aux critères d'accessibilité et de compréhension par le grand public, par définition non averti. Afin de ne pas subir les influences des élections sénatoriales (26 septembre 2011), le risque éventuel du désistement d'un investisseur à la date butoir du 15 septembre 2011 et la programmation arrêtée des réunions publiques, la commission nationale a particulièrement insisté auprès du maître d'ouvrage pour que la publication du dossier tienne dans le délai imparti. La C.N.D.P a validé le dossier et sa synthèse lors de sa réunion du 7 septembre 2011, au cours de laquelle le président et la secrétaire générale de la commission particulière avaient été invités à donner leur avis sur l'éligibilité du dossier.

La C.P.D.P tient à exprimer ici à l'équipe du secrétariat général sa profonde reconnaissance pour le professionnalisme et la disponibilité exemplaire dont elle a su faire preuve.

### 2.1.5 La chronologie du débat :

<b>23 mars 2011</b>	Saisine de la commission nationale du débat public par le Port Autonome de la Guadeloupe, lui demandant d'organiser un débat public sur l'extension du port
<b>6 avril 2011</b>	La CNDP décide d'organiser le débat et de créer à cette fin une commission particulière du débat public (CPDP) dont elle confie la mission à Jean-Claude DEGRAS
<b>9 juin 2011</b>	La CPDP commence ses consultations préalables
<b>7 septembre 2011</b>	La CNDP valide le dossier du débat établi par le maître d'ouvrage et approuve les propositions d'organisation et de calendrier présentées par la CPDP.
<b>22 septembre 2011</b>	Conférence de presse conjointe des présidents de la CNDP et de la CPDP. Parallèlement le site internet de la CPDP ( <a href="http://www.debatpublic-portguadeloupe.org">www.debatpublic-portguadeloupe.org</a> ) est ouvert en lecture seule pour permettre la consultation des documents de base du débat. Le dossier de presse est diffusé à 12 journalistes
<b>5 octobre 2011</b>	Première réunion du débat public à Pointe-à-Pitre. Simultanément le site internet est apte à recevoir les questions, avis et contributions des internautes
<b>27 janvier 2012</b>	Réunion de clôture du débat à l'Espace Régional (Abymes). A minuit le site internet restera ouvert en lecture seule durant 4 ans.
<b>30 mars 2012</b>	La CPDP communique le compte rendu du débat à la CNDP, laquelle établira le bilan.

## 2.1.6 La préparation du débat avec les acteurs

La Commission a souhaité rencontrer un grand nombre d'acteurs dès le premier mois de la préparation du débat. Elle a en effet considéré que c'était pour elle, le meilleur moyen d'expliquer la mission et le rôle de la C.P.D.P et d'identifier les problématiques politiques, géographiques, sociales, environnementales et culturelles des territoires concernés. Il s'agissait également de récupérer le plus grand nombre d'informations sur les attentes des populations concernées par le projet. Il revenait à la Commission particulière de prendre l'attache des principaux représentants de l'Etat, et en particulier de Monsieur Jean FABRE, préfet de la Région Guadeloupe. Il nous a été permis de rencontrer, des associations, élus locaux, parlementaires, chambres consulaires, université, syndicats, chefs d'entreprise, ainsi que les services déconcentrés de l'Etat. Autant de personnes en qui nous avons trouvé écoute et appui. Tous nous ont fait part de leur perception et de la place du projet dans l'aménagement et le développement du territoire. Ces informations ont aidé la C.P.D.P à concevoir l'articulation du débat en fonction des thèmes les plus pertinents susceptibles de répondre aux attentes des citoyens.

La Commission a ainsi interpellé 31 acteurs entre le 21 juin et le 15 septembre 2011 éparpillés sur les différents territoires de l'archipel (cf. le tableau des acteurs rencontrés en annexe). La majorité des membres de la C.P.D.P a participé à l'ensemble de ces réunions, et chaque rencontre a fait l'objet d'un compte rendu écrit diffusé à chaque membre de la commission.

Globalement la démarche a été bien accueillie par les interlocuteurs régionaux, quelque soit leur profil. Elle a suscité de nombreuses questions et suggestions pertinentes comme :

- La présence souhaitée d'un psycho-sociologue pendant les débats en raison de l'usage du créole par une population plus apte à s'exprimer ainsi, qu'en Français.
- La capacité des chefs d'entreprise à capitaliser les opportunités offertes par le port.
- La valeur socio-économique des récifs coralliens.
- Le port projet d'entreprise ou projet Guadeloupéen ?
- La relation port-ville.
- L'environnement est-elle une donnée économique ?
- La gestion de la pêche.
- L'aménagement du territoire et en particulier la zone de Jarry.
- Le problème de l'emploi.
- La caraïbe, opportunité ou risque ?
- Les conséquences financières sur les collectivités locales.
- Les transports maritimes pour désengorger Jarry.

## 2.1.7 La préparation du débat avec les prestataires de services :

### 1. L'Agence de communication « VITAMINE C » :

Répondant à un appel d'offres public au BOAMP n° F1010680 en date du 29 juin 2011<sup>12</sup>, trois candidats ont manifesté leur intérêt afin d'apporter leur concours technique au débat organisé par la C.P.D.P.

Les opérateurs économiques ayant soumissionné ont été :

1. TRAIT D'UNION
2. AJN COMMUNICATION
3. VITAMINE C

Le marché répondait aux conditions suivantes :

- Le conseil stratégique en communication,
- Etablir les relations avec la presse,
- Mettre en œuvre un système Bluetooth dans les lieux d'exposition, accompagné d'un film à destination du public muni de téléphones portables,
- Assurer l'organisation logistique des 20 réunions publiques.

<sup>12</sup>Choix de l'offre le 15 juillet 2011

- Bonne compréhension des objectifs et des modalités du débat public en particulier sur la construction du Hub de transbordement.
- Bonnes références en matière de communication.
- Des propositions créatives.
- L'usage d'internet dans le cadre du débat public.
- Une grande expérience dans l'organisation et la logistique des manifestations publiques comparables à celles attendues pour le débat public.
- Une évaluation chiffrée réaliste des moyens par rapport aux prestations attendues.

Les premières réunions de travail ont consisté à présenter les attentes précises de la commission en distinguant clairement ce qui relevait stricto sensu du projet d'entreprise du Port Autonome et ce qui relevait de la promotion du débat par la C.P.D.P. Compte tenu des échéances et de la période des vacances, l'agence de communication a été alertée sur le respect impératif des délais relatifs au plan de communication indexé aux supports de communication. L'attention de celle-ci a été également attirée sur la nécessité de gérer très étroitement l'accompagnement attendu des municipalités sur les moyens (salle, sonorisation, sécurité) à mettre en œuvre pour le déroulement du débat, ainsi que sur la présence et le travail des média pour transmettre les informations en temps et en heure. Nous avons inscrit notre partenariat dans le cadre d'un certain nombre de points d'étape destinés à évaluer le travail accompli dans les délais raisonnables.

## 2 – La Société ALEAUR :

La Commission Nationale du Débat Public a mandaté la société ALEAUR afin de fournir à toutes les Commissions Particulières du Débat Public une solution clé en mains pour la mise en œuvre de leur site Internet, de leur Extranet de travail collaboratif et d'un système de gestion des questions/réponses. Cette solution selon une charte commune et une architecture prédéfinie et adaptée, comprend la fourniture d'un ensemble d'outils techniques ainsi qu'une formation à leur utilisation à destination des C.P.D.P.

C'est donc dans ce cadre initial du marché conclu entre la C.N.D.P et la société ALEAUR que s'est inscrite la mise en œuvre opérationnelle du site internet relatif au débat public sur l'extension du port de la Guadeloupe.

### • 2.1.8 La définition des modalités du débat :

La C.P.D.P a défini les modalités du débat, lequel se déroulera sur une période de quatre mois du 5 octobre 2011 au 31 janvier 2012, avec une suspension du 17 décembre 2011 au 5 janvier 2012 en raison de la période de Noël dont la tradition est particulièrement respectée en Guadeloupe. Vingt réunions publiques ont été programmées dont trois tables rondes thématiques destinées à évaluer les risques d'impact sur l'environnement et les retombées économiques prévisibles, sur le département et dans l'espace Caraïbe, ainsi qu'à mesurer les avis et les questions du public.

Ces trois tables rondes en faisant appel à des experts, universitaires et à des chefs d'entreprise étaient destinées sur chacun des sujets à éclairer le public pour qu'il se forge une opinion sur les différents aspects du projet. Grâce à ces échanges en amont du débat, la Commission a identifié deux questions essentielles à soumettre au débat :

- Faut-il construire une plate-forme portuaire supplémentaire apte à recevoir des porte-conteneurs de plus grande importance pour renforcer les capacités du port sur les nouvelles routes du commerce maritime international via le canal de Panama ?  
Si oui, à quelles conditions au vu des différentes contraintes, en particulier environnementales ?
- Le projet de hub de transbordement répond-il à ces enjeux, à ceux du développement économique du département et à ces contraintes ?

## 2.2 - La stratégie de communication

### 2.2.1 Préambule

En faisant appel à une agence de communication pour nous accompagner, nous avons souscrit à l'idée d'afficher le plus largement possible, l'identité visuelle de la C.N.D.P, considérant d'une part, que dans un environnement multi canal, l'agence de communication reste un maillon essentiel de la relation Public / C.P.D.P / Media ; d'autre part que la qualité du prestataire permet de mesurer assez précisément l'audience et l'intérêt du public pour le débat.

Considérant que l'information pour être efficace doit préciser la forme et le support du circuit, la commission s'est appliquée à réfléchir sur les modalités de l'information pour mieux guider l'action en fonction de la psychologie du public et de ses attentes. Le support, la sémantique et l'image jouant un rôle essentiel dans l'opération informationnelle, nous avons tenté de cerner les motivations psychologiques du public en général pour un projet de ce type et de cette envergure.

Ayant posé les perspectives souhaitées pour assurer un retour de communication positif, nous avons précisé au prestataire notre attente en terme de réactivité et d'efficacité pour soutenir la communication qui ne saurait souffrir d'aucun temps d'attente préjudiciable tant pour la C.P.D.P que pour le public et nos autres partenaires. Un certain nombre d'outils ont été donc envisagés, pour informer le public de la tenue d'un débat de proximité dans leur commune. Avec pour conséquence de fixer le débat autour de la question de son intérêt pour l'avenir du territoire, sur la base d'informations claires et accessibles lui permettant de se forger une opinion en toute connaissance de cause.

Dans cet objectif, la Commission particulière a élaboré une stratégie décrivant les fondamentaux de la mission sur l'ensemble de ses composantes (humaines, organisationnelles, financières,).

L'objectif de celle-ci, étant de donner des indications et prescriptions validées, pour permettre une compréhension claire du concept, en vue de son déploiement sur l'ensemble de l'archipel :

- Renforcer la visibilité de la C.N.D.P et de sa commission particulière,
- Qualité du conseil et de la prestation technique,
- Accessibilité du public aux informations et aux réponses,
- Assurer la complémentarité et la continuité de la prestation entre les différents débats et ses espaces d'accueil et d'information.

Cette stratégie ayant pour objectif de bien prendre en compte à travers les débats les réalités économiques, sociales et culturelles, et mettre éventuellement en œuvre des actions complémentaires.

Si la commission a fait éditer de nombreux documents, elle a également fait la part belle à l'information et la participation sur internet, ce qui se justifiait d'autant plus que le sujet était susceptible d'intéresser des publics plus jeunes.

**Parmi les dépenses matérielles liées à l'organisation du débat et qui sont à la charge du maître d'ouvrage, figure l'assistance de l'agence de communication. C'est sur la base d'une proposition chiffrée de celle-ci, que le maître d'ouvrage a validé le plan de communication proposé par la commission. Au motif d'un dépassement non prouvé de crédit, le P.A.G est revenu unilatéralement sur sa décision ainsi que sur les engagements signés et validés, notamment auprès du journal France-Antilles. S'estimant fondée à juger de l'opportunité et de l'animation du débat, la commission a considéré qu'elle risquait dans ses conditions ne plus avoir sa raison d'être. En effet, malgré les recommandations du président de la C.N.D.P, lors de la conférence de presse d'avant-débat, attirant l'attention des acteurs du débat public à soigner et privilégier les meilleures relations avec les médias, la décision du maître d'ouvrage a perturbé cette communication qu'il faut considérer comme une fonction support importante du débat public. Cette situation pour malheureuse qu'elle soit aura permis aux deux parties de travailler autrement.**

Soulignons sur la chaîne de télévision, Guadeloupe 1ère :

- la suppression des diffusions du samedi, dimanche et lundi plus celle du soir à 19h25.
- Sur la radio R.C.I, la suppression des spots **le jour des réunions**.

**Cet incident mineur a conduit les parties à coopérer de manière précise et technique sur les cibles et les impacts publicitaires. Cet incident a par ailleurs soulevé la nécessité d'un véritable cahier de procédure fixant les modalités d'information et d'organisation entre maître d'ouvrage et C.N.D.P.**

### 2.2.2 Le plan de communication

Un plan média a été conçu par le prestataire « Vitamine C » en accord avec la Secrétaire Générale de la C.P.D.P. Les outils suivants ont été mis en œuvre pour que les journalistes puissent au mieux relayer le débat

- Création d'un fichier presse de 38 journalistes, tous contactés par écrit et par téléphone pour les informer du débat, de ses objectifs et de son calendrier.
- Un dossier du débat.
- Conférence de presse d'ouverture le 22 septembre 2011 en présence de 12 journalistes.
- Compte rendu du débat public sur le projet d'extension du port de la Guadeloupe.



- Des communiqués de presse envoyés systématiquement par mail aux 4 journalistes à chaque étape du débat :

1. Pour annoncer et présenter le débat.
2. Pour présenter la consultation en ligne et le site Internet.
3. Pour annoncer les réunions, thématiques et locales.
4. Pour l'ouverture et la clôture du débat.

• Une relation continue avec le cabinet des élus des collectivités locales afin qu'ils informent leurs administrés de la tenue des débats en complément des actions menées par les médias, site internet ou tout autre moyen à notre disposition.

### 2.2.3 La diffusion de l'information

Le dispositif mis en place par la C.P.D.P a contribué significativement à l'information et l'implication du public. Le débat s'est ainsi nourri et enrichi d'un grand nombre de questions, d'interventions, de propositions recueillies par différents canaux de communication.

Pour diffuser l'information, la C.P.D.P a utilisé les moyens suivants :

- **Le dossier de presse** présentant la Commission nationale du débat public, son cadre législatif, son fonctionnement ; ainsi que la Commission particulière, le rôle et les obligations de celle-ci en tant qu'organisateur du débat public. Le dossier de presse, disponible sur le site internet, a été communiqué à 3 journalistes.

- **Des bandes annonces et spots** radio en diffusion sur Guadeloupe 1ere T.V et radio ainsi que sur Radio caribbes International (R.C.I).

- **Le dossier de synthèse du débat**, fourni par le maître d'ouvrage et distribué dans 159 000 foyers. Plusieurs participants se sont plaints de ne pas avoir reçu ces documents, ou bien de ne pas les avoir reçus à temps. Le prestataire (La Poste) a fourni des justificatifs de distribution mais pour autant, il est toujours difficile de vérifier la bonne distribution de ce type de courriers.

- **Le journal du débat** : Les Journaux du Débat ont été conçus conformément à la charte graphique de la C.P.D.P qui portait la position de neutralité de la Commission.

Sur le fond, les numéros du Journal visaient à mettre en exergue, sous forme d'édito, d'articles, d'interviews, de micros-trottoirs et d'informations pratiques, la prise de parole des citoyens participant au débat. Le journal n°1 (10 000 exemplaires) présentait le fonctionnement du débat, expliquait comment y participer, fournissait la cartographie des réunions publiques à venir et posait la problématique du débat.

- **Les cartes T** : Elles accompagnent les documents de présentation du débat, permettant au public destinataire de poser des questions en retour gratuitement.

- **Les cahiers d'acteurs** : Pour enrichir le débat public, le cahier d'acteur a pour objectif d'offrir aux personnes souhaitant développer une réflexion particulière de bénéficier d'un support d'audience plus large.

- **Les affichettes** : Destinées à annoncer par zones géographiques les dates de réunion. Elles furent distribuées essentiellement dans les commerces et communes de la Guadeloupe.

- **Un film pédagogique** sur le Débat Public.

- **Des panneaux d'exposition** de la C.P.D.P dans six lieux publics. Six jeux de panneaux d'exposition ont circulé tout au long du débat : cette exposition était composée de trois panneaux expliquant le débat (édités par la C.P.D.P) et sept panneaux présentant le projet (émanant du port autonome). Un jeu était disposé devant chaque salle de réunion publique.

- **Des insertions** dans le quotidien France-Antilles (trois pleines pages et vingt (1/4 de page) destinés à indiquer les lieux et les dates de réunion de la semaine.

- **Journée Portes ouvertes**

Plus qu'aucun autre secteur, il semblait indispensable à la commission de se faire une idée exacte de l'état des lieux de l'infrastructure portuaire, compte tenu de l'image négative véhiculée à l'extérieur par les conflits qui ont émaillé dans le passé les rapports entre dockers et armateurs (grève, insécurité, accident). Suite à une visite des installations, cette démarche a permis à la commission de clarifier un certain nombre de conditions liées à l'organisation et à la mobilisation des moyens financiers et humains mis en œuvre. L'évolution des

technologies, l'externalisation et la spécialisation des tâches, l'environnement des entreprises ainsi que la croissance d'un marché extrêmement concurrentiel, ont considérablement modifié le secteur du transport maritime.

Sur la demande de la commission une journée « Portes ouvertes » a donc été organisée le 8 novembre 2011 par la direction du Port Autonome afin de mieux sensibiliser la population guadeloupéenne sur l'histoire et l'activité du port ainsi que sur les enjeux de la Guadeloupe par rapport à son environnement physique, économique social et culturel.

Considérant les contraintes liées au flux et aux règles de sécurité, l'opération a privilégié un partenariat avec l'Education Nationale, afin de privilégier la formation pédagogique de la jeunesse. Après les traditionnels discours de bienvenue, des intervenants ont présenté l'histoire du port, les activités, les métiers du port et les valeurs de l'établissement. Puis l'après-midi, une émission télévisée sur la chaîne privée Canal 10, fut consacrée à l'histoire du port et son rôle dans l'économie Guadeloupéenne, sous la houlette de Monsieur MONPIERRE, expert auprès des Nations-Unies.

Il nous faut remercier d'une part, les autorités portuaires d'avoir accepté de « jouer le jeu » et d'autre part, d'avoir animé avec efficacité et sécurité cette manifestation fort appréciée du public.



Journée portes ouvertes le 8 novembre 2011- Photo CPDP / J.C.D

<p style="text-align: center;"><b>Monsieur GIL THEMINE</b> Président du Conseil d'Administration du Port Autonome de la Guadeloupe et <b>Monsieur Laurent MARTENS</b> Directeur Général du Port Autonome de la Guadeloupe,</p> <p style="text-align: center;">vous invitent à la première édition des journées portes ouvertes du PAG le <b>Mardi 8 novembre 2011</b> de 8 heures à 17 heures au Yacht Club de Pointe-à-Pitre.</p>	<h3 style="text-align: center;">Programme</h3> <p><b>Ateliers permanents</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Historique et activités du port</li> <li>• Métiers spécifiques</li> <li>• Un port éco-responsable</li> </ul> <p><b>Animations du matin</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>8h00: Discours de bienvenue;</b></li> <li>• <b>Dès 8h45: Intervenants</b> présentant l'histoire du port, les activités, les métiers du port et les valeurs de l'établissement;</li> <li>• <b>9h00 à 16h00: Visite guidée des installations du PAG</b> via le plan d'eau (sous réserve d'inscription et dans la limite des places disponibles)</li> </ul> <p><b>Après-midi échange</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>14h00: Émission télévisée</b> <i>L'histoire du PAG et son rôle dans l'économie Guadeloupéenne.</i> Animée par Monsieur MONPIERRE (canal 10)</li> </ul> <p><b>Invités:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ LAROCHELLE Albert</li> <li>◦ ANDREA Alain</li> <li>◦ LARISTANT Michel</li> <li>◦ FRANCOIS-JULIEN Viviane</li> <li>◦ MANNE Patrick</li> </ul>
--	--

Copyright Port Autonome Guadeloupe

## 2.2.4 Relations avec les media :

En amont, un plan média a été élaboré par le prestataire « VITAMINE C » en accord avec la Secrétaire générale. La Commission particulière a souhaité travailler étroitement avec les médias, en particulier « Guadeloupe 1ère » appartenant au groupe France Télévisions.

- Les membres de la C.P.D.P ont également rencontré durant cette période les journalistes des principaux titres de la presse guadeloupéenne, en particulier France-Antilles, quotidien lu par la majeure partie de la population. Entre le 5 octobre 2011 et le 31 janvier 2012 des annonces presse sont parues dans le journal *France-Antilles* et *Nouvelles semaine* afin de communiquer sur la date des réunions publiques.
- Un spot à la T.V annonçait le débat deux jours avant.
- Au lancement du débat 500 affiches de format (50 X 70cm) ont été distribuées dans les entreprises publiques et privées mairie, lieux de passage du grand public, comportant le calendrier des réunions.
- Pendant toute la durée du débat, des documents (journal du débat, synthèses du dossier du maître d'ouvrage) ont été distribués aux participants lors des réunions publiques.
- A la fin du débat, la Commission particulière a édité le journal n°4 du débat.

## 2.3 - LE DEROULEMENT DU DEBAT :

### 2.3.1 Préambule - ouverture du débat :

Une conférence de presse a eu lieu le 22 septembre 2011 en présence du président de la C.N.D.P et a réuni douze journalistes de la presse écrite et de la presse télévisée. Elle a suscité de nombreuses retombées. Cinq interviews de Monsieur Deslandes, Président de la C.P.D.P diffusés à la radio et à la télévision, notamment sur Guadeloupe 1ère aux actualités télévisées de 19 h 30, ont donné une audience certaine au débat.

A la suite, le président de la C.N.D.P a été invité à passer en toute première audience lors des Actualités télévisées de 19 h 30 sur la chaîne « Guadeloupe 1ère » pour présenter au public guadeloupéen le projet du débat, ses enjeux et son déroulement. Vingt dossiers de presse furent distribués aux journalistes et communiqués par version électronique. Trois reportages dans la presse écrite, quatre en radio et trois en télévision ponctuèrent cette manifestation.

### 2.3.2 Les réunions publiques :

Tenant compte de l'existence de communautés d'agglomérations, de communautés de communes, il a été jugé préférable de regrouper un certain nombre de réunions pour éviter une trop grande dispersion sur des territoires peu directement en phase avec le projet. Néanmoins, un certain nombre de communes ont été considérées comme incontournables en raison de leur position maritime et / ou de leur spécificité.

Les élus ont systématiquement joué le jeu et accepté la tenue des réunions publiques à l'hôtel de Ville de leur cité. Vingt réunions publiques dont 3 thématiques ont été organisées dans les communes, dont certaines directement impactées par le projet. Ces réunions ont été majoritairement fixées le mercredi et le vendredi soir jours où la probabilité d'un public intéressé était la plus forte.

La réunion d'ouverture a eu lieu le mercredi 5 octobre 2011 à Baie-Mahault au World Trade Center (W.T.C) prêté gracieusement en la circonstance par la Chambre de Commerce et d'industrie des îles de Guadeloupe. Plusieurs institutions furent présentes ou représentées. Parmi celles-ci, notons le Conseil régional, le Conseil général, l'association des maires de la Guadeloupe, les municipalités de Baillif, Gourbeyre Bouillante et Capesterre-Belle-Eau. Parmi les personnalités il nous faut signaler la présence de madame KOURY présidente de la C.C.I. de la Guadeloupe, de monsieur BANGOU maire de Pointe-à-Pitre, monsieur APANON directeur de l'Institut d'Emission des Départements d'Outre-mer. Environ 800 personnes ont participé aux réunions publiques.

Le soin de confier à chaque membre la présidence d'un débat public a manifestement engendré un processus plus souple et plus égalitaire que tout un chacun a apprécié. Cette pratique qui a largement privilégié l'autonomie de la commission dans des lieux pour chacun d'entre eux spécifiques, est dû en majeure partie à la méthodologie et à la pédagogie du système mis en place par la C.N.D.P. L'image d'indépendance et de neutralité de la C.P.D.P n'a pas non plus souffert de quelque opposition que ce soit. Une seule personne a souligné son souhait d'annuler la légitimité du débat public suite à des propos que nous avons jugés comme scandaleux car ne répondant pas au principe de respect dus au maître d'ouvrage.

Devant un maître d'ouvrage parfaitement préparé, le public s'est parfois senti démuni face à une méthode d'action scientifique impliquant l'élaboration et l'expérimentation de modèles de simulation, la saisie de paramètres, des attitudes inventives en totale adéquation entre la théorie et la réalité. Autant d'études, d'actions, de coactions d'interactions sous forme de vecteurs, de circuits, de plannings et de tableaux de bord physiques et économiques qui ne laissent pas forcément place à une communication équilibrée, tant la psychologie des décisions d'entreprise ne sont pas celles du commun des citoyens. Néanmoins l'ensemble des débats a permis au P.A.G de passer peu à peu d'une logique d'analyse à une logique d'implication dans le cadre de l'intérêt général.

La préparation en amont des réunions publiques a nécessité un cadre d'organisation pour préparer la prise de contact avec les services techniques des communes, en vue d'assurer la mise en place des manifestations. Selon la configuration physique des lieux le secrétariat général et l'agence de communication, ont établi un plan de l'espace tenant compte d'une part des règles de sécurité, d'autre part du module dominant représenté par les acteurs principaux que sont le maître d'ouvrage et la C.P.D.P ; d'autre part, pour conférer une visibilité optimale à la partie vidéographique du débat. Chaque réunion publique a ainsi fait l'objet d'un enregistrement audiovisuel mis à la disposition du public sur le site de la C.P.D.P.

Les hôtessees proposées à l'accueil du public ont pour leur part assuré leur mission avec talent et discrétion pour :

- reconnaître et identifier les personnalités
- personnaliser l'accueil
- confier le micro aux participants
- accompagner et informer le public.
- communiquer et renseigner à partir des panneaux d'exposition

En règle générale, les réunions publiques se sont tenues de la manière suivante : début impérative de la réunion publique à 18 h 30 ; mot d'accueil « républicain » d'un élu de la ville hôte ; présentation de la procédure du débat par un membre de la C.P.D.P ; présentation du projet par le Port Autonome de la Guadeloupe ; débat avec la salle ; fin de la réunion publique à 22 heures. Cette présentation a toujours été respectée. Toutefois, son déroulement a varié en fonction du nombre et de la composition des participants. Le nombre moyen d'une trentaine de questions, par réunion, s'il atteste d'une faiblesse dans cet exercice, n'en a pas moins démontré la pertinence de celles-ci.

C'est à partir de ces conditions que furent adoptées les meilleures lignes de conduite, à savoir, la ponctualité, le respect du timing, le jeu de la polyvalence, le décompte des temps de parole et les modalités d'accueil. Autant d'atouts partagés par les deux groupes (C.P.D.P et P.A.G) qui ont développé de part et d'autre et tout au long du débat public, des capacités positives d'information et de communication. Les premières réunions nous ont incité à procéder à un exercice au cours duquel et dans un esprit d'encouragement et d'entraide, les grandes lignes comme les petits détails furent analysés. Ainsi, les attitudes des uns et des autres furent évaluées en fonction du facteur humain à gérer en de telles circonstances, où on est parfois livré à soi-même, surtout lorsqu'il s'agit de prendre les bonnes décisions au moment opportun.

#### **Les Thèmes retenus au débat**

- Questions sur le fonctionnement du Port Autonome (statut juridique, installations...)
- Mutations de l'environnement maritime et portuaire
- caractéristiques du projet
- Environnement du projet
- Impact socio-économique et rentabilité financière
- Procédures réglementaires
- Divers

### 2.3.3 Les réunions thématiques :

Lors de la saisine du dossier et après contacts pris avec les principaux acteurs, il est apparu à la Commission qu'un certain nombre de problématiques essentielles nécessitaient un traitement particulier.

Mentionnons à titre indicatif le problème de l'environnement, en raison de la richesse écologique de la Guadeloupe, laquelle regroupe d'une part la plus grande superficie de mangrove dans la caraïbe (8000 ha essentiellement sur les côtes basses et Marie-Galante) où se trouvent une quantité importante d'espèces : éponges, palétuviers, crapauds, crabes, oiseaux ; d'autre part son parc national, classé parmi les zones de la biosphère mondiale reconnue par l'U.N.E.S.C.O.

Ainsi, l'amputation physique d'une partie de « l'îlet à cochons », le lieu d'immersion des résidus du dragage, l'élimination des déchets, les pollutions et les risques de dégradation de la mangrove, les effets hydrodynamiques du dragage sur la sécurité du littoral, les risques naturels et technologiques furent un des sujets d'approche du public.

Les impacts socioéconomiques du projet sur le développement de l'île, face aux promesses d'emplois générés par le projet, ont été également un des thèmes qui a retenu l'attention de la commission en raison du chômage structurellement élevé dans l'île (30 % de la population active) avec les problèmes induits de l'exode rural et de la violence. L'aménagement du territoire avec la relation ville-port et les problèmes induits.

### 2.3.4 Lieux d'exposition :

Conseil Régional	Basse-Terre
Sous-préfecture	Pointe-à-Pitre
Chambre de commerce et Aéroport de la Guadeloupe	Pointe-à-Pitre
Centre Hospitalier Universitaire	Abymes
Centre commercial Destreland	Baie-Mahault
Centre commercial Milénis	Abymes

### 2.3.5 Calendrier des réunions :

VILLES	DATES
Mercredi 05 Octobre 2011	Réunion ouverture WTC
Vendredi 07 octobre 2011	Pointe-à-Pitre – salle G. Tarer
Mercredi 12 octobre 2011	Gosier - Hôtel de ville
Vendredi 14 octobre 2011	Abymes - Centre de ressources
Mercredi 19 octobre 2011	Basse-Terre - Hôtel de ville
Vendredi 21 octobre 2011	Port-Louis - Foyer rural de Belin
Vendredi 04 novembre 2011	Lamentin – Médiathèque
Mercredi 09 novembre 2011	Morne-À-L'eau – Hôtel de ville
Vendredi 18 novembre 2011	Sainte-Rose – Salle Beauperthuy
Mercredi 23 novembre 2011	Petit-Bourg – Salle Laura Flessel
Vendredi 25 novembre 2011	Marie-Galante – Communauté des communes
Vendredi 02 décembre 2011	Saint-Claude – Centre culturel
Mercredi 07 décembre 2011	Sainte-Anne – Centre culturel
Vendredi 09 décembre 2011	Baie-Mahault – Hôtel de ville
Mercredi 14 décembre 2011	Université Antilles-Guyane
Vendredi 16 décembre 2011	Capesterre Belle-eau – Ciné Théâtre « Le Majestic »
Vendredi 06 janvier 2012	Tois-Rivières – Salle Bloncourt
Vendredi 13 janvier 2012	Bouillante – Hôtel de ville
Vendredi 20 janvier 2012	Le Moule Salle Robert Loyson
Vendredi 27 janvier 2012	Cité des métiers espace régional Réunion de clôture



Réunion d'ouverture 5 octobre 2011 – Copyright Vitamine C



L'équipe du PAG Gosier. Copyright Vitamine C



## 2.4 - LA CONSULTATION DU GRAND PUBLIC SUR INTERNET

### 2.4.1 La consultation du site internet

Le 5 octobre 2011, la Commission Particulière du Débat Public a ouvert un dispositif de participation sur internet permettant au grand public de consulter, d'échanger et d'exprimer ses opinions sur les principaux thèmes mis en débat. Ce site a été mis en place selon l'architecture commune des sites internet autorisés par la Commission Nationale du Débat Public. Ce système d'échange entre le citoyen, le maître d'ouvrage et la C.P.D.P sur support internet s'est révélé être un outil efficace et complémentaire aux réunions publiques. Les résultats de cette première consultation ont été pris en compte par la C.P.D.P dans l'organisation du débat public.

Le système de questions/réponses établi par la C.N.D.P intègre une :

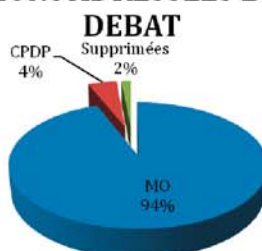
- stratégie d'organisation participative de proximité
- Stratégie d'organisation militante
- Stratégie d'organisation sur le WEB

Les premiers constats du débat public révèlent une bonne maîtrise de l'outil informatique, et une bonne connaissance du dossier du maître d'ouvrage incluant un usage normal d'internet. Il s'agit d'acteurs actifs mais dispersés, ayant certes l'habitude des réseaux sociaux, mais peu mobilisés en nombre. Il est clair que ces internautes ne sont pas dans une stratégie de communication ou d'échange. On est plutôt dans un système de monologue où l'on émet un avis, où l'on pose une question, mais sans aucune volonté de structurer, fédérer, rassembler des opinions en un mouvement d'idées et de pression. Le peu de retour aux invitations adressées aux associations environnementales et l'absence de celles-ci aux réunions publiques démontrent aisément l'absence d'un militantisme de terrain comme on le voit en métropole, lequel sait relayer internet sur le terrain et vice-versa. Les interventions sur le WEB n'ont donc pas mobilisé l'opinion publique dans une société, il est vrai peu habituée à cette forme de débat public organisé sous cette forme. La bataille de l'opinion s'est faite dans la salle et non sur internet, parce que les internautes s'adressaient en priorité au P.A.G plutôt qu'aux autres utilisateurs du WEB.

Mois	Nombre de visites	Nombre de pages visitées	Nombre de fichiers vus
Octobre	1 335	8 903	32 703
Novembre	1 214	5 420	26 541
Décembre	1 261	5 041	24 634
Janvier	807	2 997	14 685
TOTAL	4 617	22 361	98 563

Maître d'ouvrage	127
Questions CPDP	6
Questions supprimées	2

### QUESTIONS ADRESSEES LORS DU



## 2.4.2 Les résultats :

Les rédactions locales, se sont surtout mobilisées au début du débat, avec au total plus de 25 articles, toutes presses confondues :

- Avant même le lancement du débat, de nombreux articles ont annoncé la mise en place de la Commission particulière et le calendrier des réunions publiques, avec une couverture importante à la veille de la réunion d'ouverture.

- Les médias, ont répondu présents pour la conférence de presse d'ouverture, avec la présence des journalistes radios et TV, lesquels ont saisi cette occasion pour retransmettre l'événement (ATV, R.C.I, Guadeloupe 1ere, Canal 10). La couverture audiovisuelle ne fut pas très importante, en termes quantitatifs (reportages sur site avec interviews C.P.D.P, maître d'ouvrage et acteurs).

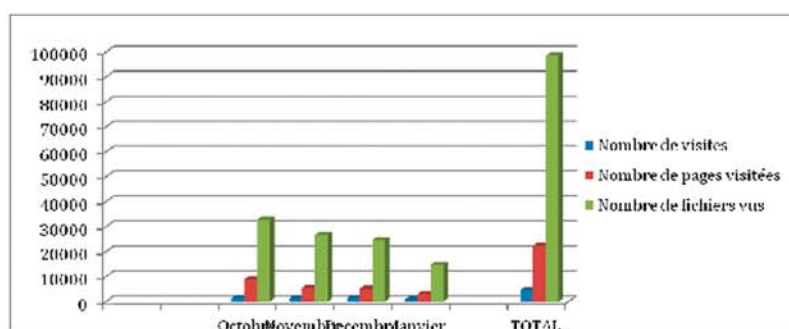
## 2.4.3 Les chiffres :

Pour les thèmes « CPDP » et « Réunions », les deux types de support les plus représentés sont :

- La presse écrite,
- La presse TV et Radio.
- Le site internet

Nombre de visites du site : 4617  
Cahiers d'acteurs : 0  
Nombre de questions : 135  
Nombre d'avis : 49  
Nombre de contributions : 4

Nombre de participants aux réunions : 800  
Nombre de verbatim : 20 – 750 pages  
Retombées « média » :  
TV /Radio 10  
Presse 25



Origine des avis

Carte T	18	37%
Site internet	24	49%
Réunion publique	3	6%
Autre	4	8%

## 2.4.4 Le système questions-réponses :

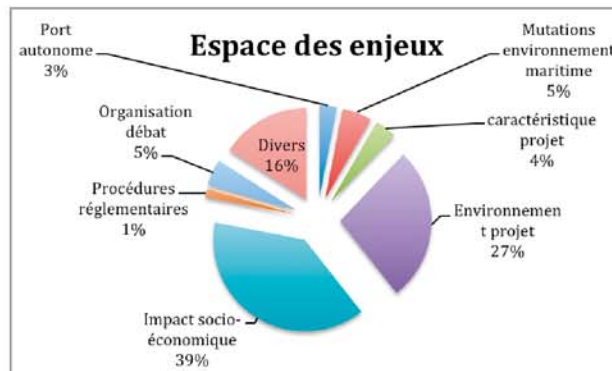
Le maître d'ouvrage a établi une liste de thèmes que la commission a validée et destinée à classer les questions dans le dispositif des questions / réponses en fonction de leur contenu.

- Questions relatives au fonctionnement du Port autonome, son statut juridique,
- Les mutations de l'environnement maritime et portuaire (taille des navires, lignes maritimes),
- Les caractéristiques du projet,
- L'environnement du projet (état initial / impacts),
- les retombées socio-économiques et la rentabilité financière,
- Les procédures réglementaires,
- Autres.



Il a été offert au public la possibilité de poser directement des questions sur le site internet. En outre, la distribution en amont du débat, d'une Carte T et les imprimés remis aux participants lors des réunions publiques ont été les supports de ce dispositif. Sur environ 1000 questions posées lors des réunions publiques, 135 l'ont été via le site Internet (13,5%)

Les deux thématiques qui ont suscité le plus de questions sont relatives à l'économie et à l'environnement. Celles relatives à cette dernière ont nécessité un délai de réponse plus important. Les réponses apportées par le maître d'ouvrage ont été rédigées en moyenne dans un délai de 8 jours. La C.P.D.P a validé ses réponses dans un délai moyen de 3 jours. On remarque que le débat public en Guadeloupe illustre la situation suivante



#### 2.4.5 Les cahiers d'acteurs et les contributions :

Les acteurs, qu'ils fassent partie d'une institution, d'une association ou qu'ils soient « simples » citoyens, avaient la possibilité de proposer à la Commission particulière un cahier d'acteur ou une contribution pour faire entendre leur avis. La commission avait auparavant fait connaître les critères de sélection, de fond (le cahier d'acteur devait répondre aux deux questions posées par la Commission au débat) et de forme (taille de texte, qualité des visuels, calendrier à respecter).

Malheureusement il n'y eut aucun cahier d'acteur.

Quatre contributions ont été communiquées à la Commission :

- L'Union Maritime et Portuaire,
- Le Comité régional des Pêches
- La CGPME.
- L'association des MPI

*Cette fonctionnalité n'a connu un regain d'intérêt de la part des visiteurs, qu'en fin de débat. (cf. Annexe)*

#### 2.4.6 Les verbatim :

Après chaque réunion publique, le prestataire chargé des verbatim a régulièrement transmis dans un délai acceptable les textes à la commission. Les verbatim retranscrits mot à mot par l'agence de communication, ont été vérifiés en double lecture, tout autant par le secrétariat général que par un membre de la commission, lequel a consacré beaucoup de temps et de rigueur à ce travail d'information si utile pour le débat public.

Ensuite le secrétariat général se chargeait de la mise en ligne des documents sur le site internet. Attentif à répondre aux questions des internautes, le maître d'ouvrage s'est enquis de sa mission avec la plus grande célérité et la plus extrême précision. Notre commission a constaté que le P.A.G n'a jamais refusé de se prononcer même quand les questions ne le concernaient pas directement. Il nous appartient de souligner que dès lors qu'une question prenait appui sur une règle de procédure, la commission en prenait acte directement et personnellement.

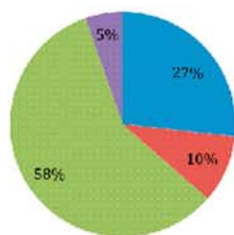


## 2.5 Le budget du débat public

Secrétariat Général		Budget Prévisionnel	
Salaires	119 233,69	500 000, 00	
Commission Particulière (membres)			
Indemnités	43 189,77		
Frais de fonctionnement CPDP			
Installation et fournitures	23 958, 24		
Communication			
	259 701,43		

### Répartition des charges

■ Salaires ■ Indemnités ■ Communications ■ Installation CPDP



Réunion à Petit-Bourg - Copyright Vitamine C



# TROISIEME PARTIE

3



### 3.1 La problématique du développement

S'étendant sur 4 000 km d'est en ouest et sur 300 km du nord au sud, couvrant ainsi une superficie bien plus vaste que celle de l'union européenne, l'espace Caraïbe est constitué de 38 territoires continentaux d'Amérique du sud et d'Amérique centrale, ainsi qu'une majorité d'Etats insulaires, de tailles différentes, socio-culturellement et économiquement disparates. Ensemble couvrant 5,2 millions de Km<sup>2</sup> où cohabitent plus de 270 millions d'habitants.

La plupart des pays de la caraïbe restent vulnérables aux chocs externes et présentent des caractéristiques communes.

- Marché intérieur étroit
- Potentiel de ressources peu développé à faible valeur ajoutée
- Un environnement peu adapté aux contraintes internationales
- L'omniprésence de voisins économiquement puissants

La Guadeloupe figure en termes de richesse au 6e rang avec un produit intérieur brut par habitant de 25 350 dollars U.S.<sup>13</sup>

#### 3.1.1 Pour ses détracteurs, un projet non nécessaire

Au regard d'une série de contraintes difficiles à lever, une très petite minorité d'opposants a lors des débats, manifesté une opposition au projet, d'une part en raison du périmètre du débat public relatif au port de Jarry au détriment du port de Port-Louis, initialement abandonné dans les années 2000 pour des questions environnementales. Cette décision a fortement pénalisé le développement de la ville. Par ailleurs le débat a vu émerger un certain nombre de questions qui se présentent au sein d'un « champ perceptif » comme étant selon le cas, le fruit de perceptions, d'opinions, d'intérêts ou de préjugés.

#### Le statut quo

Si la concordance des buts et des intérêts est loin d'être rationnelle, quelques-uns dans une position patriotique ont par exemple considéré, que la Guadeloupe n'avait nullement besoin d'une nouvelle plate-forme portuaire. Les installations actuelles étant à leurs yeux largement suffisantes, au motif que la France pourvoira toujours à l'approvisionnement de la Guadeloupe.

#### Le paysage et la santé des guadeloupéens menacés.

- Le projet représente une atteinte au patrimoine naturel de l'île du fait de la pollution visuelle et celles liées à la mangrove.
- Le déroctage de l'îlet cochons associé aux effets hydrodynamiques de l'eau provoqueront à terme un séisme, voire des inondations majeures.
- L'expertise de modélisation numérique susceptible de guider l'action du maître d'ouvrage n'est pas un gage de sécurité suffisant.
- La modernisation du port entrainera une augmentation de la consommation de produits importés nuisibles à la santé des guadeloupéens déjà fortement touchés par des maladies chroniques non contagieuses (diabète, obésité etc.) Il y a dans la conjoncture actuelle des limites imposées à la consommation de masse.

#### Une situation économique à risque

Le débat a été la source de nombreuses questions sur les impacts socio-économiques potentiels, compte tenu de la conjoncture internationale.

- Les estimations du port tablent sur une hausse du trafic, alors que la crise actuelle multiplie les incertitudes.
- La recherche unique du profit va à l'encontre du développement de la Guadeloupe.
- Le maître d'ouvrage n'a pas réussi à démontrer par quels moyens la rentabilité de l'objectif pouvait être atteint au moindre coût.

<sup>13</sup> INSEE, Guadeloupe : diagnostic, trajectoires et enjeux, juillet 2011.

- Les communications terrestres et maritimes entraînent l'intensification des échanges et donc précipiteront la Guadeloupe dans les aléas d'un vaste marché dominé par la mondialisation et le capitalisme sauvage.  
- L'intégration mondiale favorisera les effets de dumping de la Chine et des pays de la Caraïbe contre l'économie guadeloupéenne.

### **Un monde urbain défiguré**

Dans un monde bâti autour de la voiture, le projet s'inscrit dans une zone industrielle archaïque et inadaptée aux flux d'une économie moderne. Embouteillages, difficultés de circulation, perte de temps et d'énergie sont à jarry et dans la région « Grand centre » des facteurs d'exclusion et de dégradation.

### **Les bénéfices dégagés du projet serviront à l'enrichissement des groupes privés et des monopoles.**

Considérant la situation économique existante, les intérêts de quelques uns vont mettre à mal l'emploi et la production locale. Quelles certitudes et quelles garanties les guadeloupéens auront-ils dans la gestion du port, car la gouvernance réelle de l'établissement n'est pas aux mains des guadeloupéens. En outre, les grands armateurs qui se partagent les zones d'influence ont des stratégies qui trahissent des desseins funestes auxquels n'échappera pas la Guadeloupe.

### **Information insuffisante**

Les citoyens ne possèdent pas une information suffisante sur les réseaux du transport maritime. La concentration de cette activité économique dans un nombre restreint d'entreprises qui se répartissent 95 % de l'importation en Guadeloupe rend difficile l'accès à l'information et à la connaissance du secteur.

### **Le pouvoir des syndicats**

Le coût de la main d'œuvre ajouté aux grèves et aux conflits engendrés par les organisations syndicales compromettront comme par le passé, l'activité économique du port et de la Guadeloupe.

### **Chef d'entreprise et faculté d'adaptation**

Ce projet a peu de chance de réussir car la classe des chefs d'entreprise n'est pas homogène. Les disparités persistantes de puissance et de dimension n'indiquent pas une tendance à la diversification du risque.

### **La Martinique et la Guyane – conflit de moyens ou d'objectifs**

Le projet martiniquais en raison de dimensions optimales, de l'appui de l'opérateur historique, de ressources financières et techniques indéniables, de la volonté de ses élus et de leur capacité à anticiper l'économie, est beaucoup plus viable que le projet guadeloupéen, d'autant que la motivation des élus de la Guadeloupe n'est pas clairement identifiée. Un constat a été partagé par de nombreux participants quant au résultat négatif de l'appel d'offres qui a fait naître toute une série de questions sur les relations du PAG avec la CMA-CGM et la stratégie de cette dernière.

Quel avenir pour la Guadeloupe face au projet de la Guyane suite à la découverte d'un gisement de pétrole dans ce département ?

### **Un projet dangereux car l'on ne connaît rien sur la cartographie et le fonctionnement des écosystèmes.**

Des inconnues subsistent sur de nombreux plans au regard des failles existantes, des impacts du projet sur la faune, la flore, les fonds marins, l'immersion des déchets inertes, la gestion des risques liés aux dispositifs d'alerte et de sécurité relatives à une zone considérée comme étant à risque. En outre, les changements climatiques provoqueront à terme une importante montée des eaux, sans que les décisions prises actuellement soient en adéquation avec le risque des décennies à venir.

### **Un projet trop éloigné de l'axe du trafic maritime**

Certains opposants ont fait prévaloir que des ports comme Kingston en Jamaïque, Paulo Causeado en République Dominicaine ou Freeport aux Bahamas possèdent tous les outils pour accaparer l'essentiel du marché, grâce à leur situation géographique, et cet aspect a un impact non négligeable sur la crédibilité du projet.

### **Un débat inutile**

Un sentiment fataliste a été partagé par quelques participants persuadés que le port se ferait contre vents et marées, l'Etat ayant déjà décidé et tranché la question. Ce débat étant un pur prétexte pour légaliser une procédure administrative.

### 3.1.2 Pour ses partisans, un projet facteur de développement

#### Une orientation conforme aux intérêts de la Guadeloupe.

Au-delà de ce que certains considèrent comme une résignation, une attitude étroite et restrictive impliquant à court terme un affaiblissement irrémédiable, les partisans du projet considèrent l'extension du port comme la condition indispensable pour créer de nouvelles filières économiques. Compte tenu des indéniables atouts économiques, humains, financiers, culturels, géographiques de la Guadeloupe, ce projet contient à leurs yeux, les éléments indispensables à une évolution socio-économique et environnementale plus harmonieuse. La situation équivoque de la Guadeloupe du fait de l'absence d'un véritable projet et de renseignements sur un potentiel de compétences, pénalise fortement le département. Les facteurs économiques s'ils s'avèrent insuffisants pour résoudre tous les problèmes, favorisent néanmoins à travers ce projet, un point d'ancrage opérationnel de transbordement de marchandises vers des pays tiers. Celui-ci constitue non seulement un vecteur de développement de la production locale et la commercialisation de nouveaux produits allant de la construction à la maintenance, mais participe à l'intégration et au rayonnement politique et culturel de l'île au sein de la Caraïbe.

#### Un attrait touristique

Le port est le point de passage économique obligé du département. A ce titre, le projet peut directement favoriser un développement touristique avec une escale réservée aux grands navires de croisière à Pointe-à-Pitre et à Basse-Terre, et accroître le trafic inter-îles. Dans un monde interconnecté, entre localisation et mobilité, la ville et le port doivent être étroitement associés dans une même dynamique économique et spatiale. Milieu de relations diversifiées, l'interface ville-port peut s'organiser comme le maillon d'une même chaîne, dans la mise en cohérence d'enjeux géostratégiques d'idées et d'actions économiques, privées et publiques. Ainsi, le projet du P.A.G apporte de manière connexe, un soutien à la modernisation et à la rénovation des villes de Pointe-à-Pitre, Abymes et Basse-Terre, en vue de lutter contre les inégalités économiques et sociales.

#### Favoriser l'emploi et la formation

Un savoir faire solide et multiple dans le domaine des activités tournées vers le commerce maritime et le milieu marin, sont de nature à développer de nouvelles formations universitaires et professionnelles liées aux activités portuaires. Considérant que la formation professionnelle joue un rôle en faveur de l'insertion et de l'emploi, les collectivités territoriales pourront participer activement à la lutte contre le chômage<sup>14</sup>, et soutenir également les initiatives créatrices d'activités et d'emplois.

- En outre, les activités présentes sur le territoire correspondent pour beaucoup à des pôles potentiels, voir à des petits métiers. La Guadeloupe est aussi un pays de « petits métiers. » Il est donc nécessaire d'accueillir de nouveaux relais de croissance dans la région d'autant que le chômage y est élevé. Le ciblage de pépites de croissance par la création d'entreprises permettra de créer des emplois industriels, tertiaires qui développeront de la richesse.

- Ce projet pose de toute évidence le problème de l'équilibre économique, lequel peut favoriser l'accompagnement d'un certain nombre de porteurs de projets, susceptibles de développer des implantations de commerce ou d'artisanat pour revitaliser certaines communes.

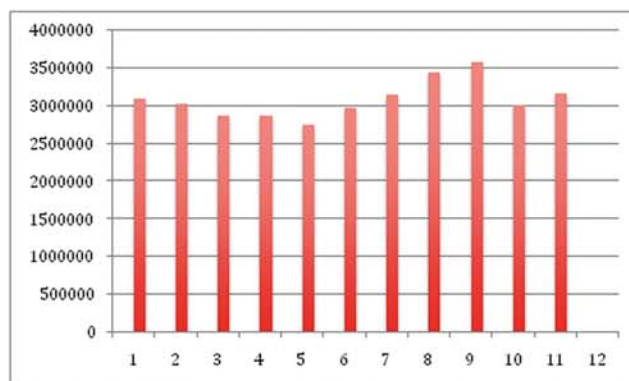
- Le port a cet avantage de gérer le court terme et de soutenir l'investissement à long terme.

#### Un soutien au projet, respectueux de l'environnement

L'impact du projet sur l'environnement est sans doute l'une des questions les plus complexes soulevées au cours de ce débat public. Malgré son appui au projet, ce sujet s'est révélé important aux yeux du public à condition qu'en matière environnementale des études plus approfondies soient réalisées. Toutes ces études constitueront un outil privilégié de connaissance du littoral et du milieu marin, source de richesses.

#### Une ouverture sur la Caraïbe

Ce projet exprime une vision d'ensemble à l'échelle des enjeux ouverts par le canal de Panama. La question de la programmation est donc directement liée à l'ouverture en 2015 du troisième jeu d'écluses du canal et aux investissements concurrentiels dans la zone Caraïbe. Dans les perspectives d'avenir, des solutions seront à terme rapprochées en admettant des modulations régionales compatibles avec la cohérence économique et la cohésion stratégique d'un ensemble Antillo-guyanais.



Evolution Tonnage Brut 2000-2010

<sup>14</sup> Taux de chômage 2011 : 23,80 %.



### 3.2 L'opportunité économique du projet

Au regard des exigences économiques, sociales et environnementales, l'opportunité d'une extension portuaire en Guadeloupe a soulevé plusieurs questions liées :

- A la nécessité de construire un port, en raison de la particularité d'une île en mal de développement dont le taux de couverture n'est que de 5% largement subventionné pour les produits primaires que sont la banane, la canne et le sucre.
- Au surcoût du projet face à une conjoncture économique jugée défavorable et à une concurrence caribéenne considérée comme agressive.
- Au trafic actuel se suffisant largement à lui-même.
- A la production locale et à l'emploi face à un système économique jugé comme étant la source des déséquilibres économiques et sociaux actuels.
- Au caractère critique de l'emploi et à la formation des jeunes sur de nouveaux métiers liés à l'intensification du transport maritime.
- A la situation de notre archipel par rapport aux grandes lignes maritimes situées plus à l'est.

Dans leur argumentaire, les partisans actifs du projet ont développé un débat ouvert sur la pertinence du projet qui se présente selon eux comme un levier de décision et de développement économique fondé d'une part, sur la croissance du trafic de transbordement, d'autre part sur la capacité des performances techniques du port, et enfin sur l'existence de la zone industrielle de Jarry comme modèle économique, pôle de développement susceptible de générer de l'emploi à travers les créations d'entreprises.

Pour leur part, les opposants n'ont pas manqué de souligner le paradoxe consistant à réaliser un tel investissement sans que le maître d'ouvrage ait mesuré les effets de la crise économique internationale sur le département.

**Plus simplement comment peut-on engager l'avenir de la Guadeloupe sur la base d'une situation économique fragile et d'une économie mondiale en crise sans avoir de réelles certitudes sur l'avenir ?** Cette vérité a été souvent rappelée face au ralentissement de l'économie, à l'accroissement du chômage, à la fermeture des entreprises, à l'augmentation des dépenses sociales et des restrictions budgétaires qui se répercutent automatiquement sur les citoyens, sans que quiconque soit totalement maître des décisions.



Dans la comparaison avec des pays caribéens, des opinions diverses ont fait état des échecs répétés en Guadeloupe, d'un certain nombre de projets, dont le tourisme est l'exemple le plus saillant. A ce titre, tout projet de ce type est en conséquence selon certains, frappé d'entrée, d'échec.

Dans le même ordre d'idée, certains considérant que « trop de liberté tue la liberté » comme « trop de concurrence tue la concurrence » préfèrent le maintien du système actuel à toute autre solution considérée comme peu avantageuse pour notre économie.

D'autres ont par ailleurs contesté l'argumentation du Port Autonome présentant l'ogre de la feedérisation comme un « scénario catastrophe » pour la Guadeloupe...*« C'est faux !! 90 % de nos importations qui sont largement suffisantes à nos besoins viennent d'Europe (transatlantique et non par le Panama) et les PCRB (bateaux actuels) continueront à desservir les Antilles quoi qu'il en soit !... Alors il faut arrêter d'agiter l'ogre de la feedérisation qui n'aura pas lieu... En effet la Guadeloupe n'a pas vocation à devenir demain une île de 500 000 habitants à la croissance de 2 chiffres.<sup>15</sup> »*

Cette attitude prudente et préventive nourrie de la situation de crise a été sensibilisée par l'implication et l'imbrication de plusieurs circonstances relayées par les médias. En effet, si l'on en juge par l'actualité des premiers débats, l'opportunité du projet s'est trouvée au cœur d'une polémique entre la proposition du maître d'ouvrage d'un montant de 160 millions d'euros et celui de l'armateur CMA-CGM inférieur de moitié. *« Nous sommes davantage dans une logique d'optimisation du terminal et du personnel dockers qui sont aujourd'hui sous-employés » ... « CMA-CGM a en tous cas fait connaître son intérêt pour le projet martiniquais. De quoi raviver un peu plus l'inquiétude de certains responsables portuaires antillais, qui rappellent que la logique d'un armateur, n'est pas forcément celle d'un aménageur du territoire.<sup>16</sup> ; d'autre part, « le caractère surdimensionné du projet au regard du contexte économique mondial jugé peu porteur. »<sup>17</sup>*

Il en est ressorti dans les premiers jours du débat, le sentiment profond pour la commission qu'il y avait deux débats publics ; l'un classique et légitime, dans les réunions organisées officiellement par la C.P.D.P, et l'autre, celui autour de la CMA-CGM beaucoup plus médiatisé dans les coulisses et relayées ou mis sur la place publique par la presse. Ceci tient incontestablement à la période du débat choisie par le maître d'ouvrage. Le dépôt de la saisine par le maître d'ouvrage le 22 mars, la décision de la C.N.D.P le 6 avril, le dépôt de l'appel d'offres le 15 juin 2011 et la réponse de ce dernier le 15 septembre, pour un débat débutant le 5 octobre 2011 ont créé dans un laps de temps relativement court, un chevauchement d'influences et d'informations parfois contradictoires.

Infailliblement, compte tenu des enjeux, des contradictions, des attermolements des uns ou des autres, le débat a pris la forme d'une fiction démocratique où le projet validé par la C.N.D.P, a pu le temps d'un instant apparaître comme un vrai – faux projet. **La commission ayant le sentiment que la pression exercée autour du débat avec l'apparition sur la place publique d'un nouveau projet, était de nature à constituer un conflit de légitimité.** Conflit, qui introduisait d'une part, une incertitude et une certaine dispersion, en raison de la confrontation opposant le projet martiniquais au projet guadeloupéen ; d'autre part, contraignait subtilement la population à faire ou à ne pas être en mesure de faire un choix à la place de gens qui ne pouvaient et ne savaient en faire un. Ceci a constitué un léger préjudice à l'idée de « démocratie participative » qui consiste justement en amont de la décision finale à interroger le public ou à susciter de sa part les questions les plus fines et les plus pertinentes en vue d'enrichir un projet précis, celui du Port Autonome de la Guadeloupe. Ce que confirme des personnes autorisées : *« Par ailleurs, la nouvelle intervient au moment où démarre le cycle des 20 réunions publiques organisées par la commission nationale du débat public... Un chevauchement de calendrier qui risque fort de perturber, voire de polluer les débats<sup>18</sup> »*

A l'analyse, même si cette situation a pu parfois s'opposer au principe majeur de la transparence exigée par le débat, il faut souligner la communication forte et précise du maître d'ouvrage pendant cette période. Sa démarche n'a pas suscité de réactions particulières de la part du public. En raison du souci de privilégier le projet plutôt que le nom de l'opérateur, le P.A.G a fait observer d'une part,

- que les propositions du contre-projet avaient déjà fait l'objet en leur temps, d'une étude (2008). Idée abandonnée en raison de l'insuffisante perspective du projet, par rapport aux réalités économiques, géographiques, techniques et financières.

- d'autre part, le port a toujours su adapter ses infrastructures au fil du temps et de l'évolution maritime du trafic.

<sup>15</sup> Avis n°4, CPDP, du 7/10/2011.

<sup>16</sup> Eric Stimpfling, Avis n° 6, CPDP – 06/10/2011

<sup>17</sup> Ibid.

<sup>18</sup> Ibid.

Considérant que le projet est en réserve de décision, **le P.A.G a fait prévaloir sa constante volonté d'enrichir le dossier par le débat public avant d'arrêter toute décision finale eu égard aux négociations en cours ou à venir.**

De manière active, les partisans du projet ont pour leur part, considéré qu'un retard suffisamment éprouvé, nécessitait de manière urgente la construction d'une plateforme de transbordement, pour permettre au port de jouer sans tarder, son rôle d'appui au développement économique de la Guadeloupe. Il n'a pas été étonnant d'entendre les dockers du port exprimer leur entière adhésion au projet. La commission a relevé la dualité d'une Guadeloupe enfermée dans ses frontières presque protectionnistes, malthusiennes et parallèlement soucieuse d'ouverture et de développement. Les justifications de ce choix reposent à la fois sur la concordance de l'ouverture du troisième jeu d'écluses du canal de Panama en 2015 avec la fin des travaux d'extension du port autonome prévue en 2016, et enfin, sur l'exigence pour ne pas dire la condition sine qua non pour la Guadeloupe d'échapper à la feedérisation. En effet, le coût de cette dernière estimée à 50 millions d'euros / an, soit une incidence de 500 euros par an et pour chaque famille guadeloupéenne, a été un aspect prépondérant des nombreuses questions du public au maître d'ouvrage. En outre, malgré la crise internationale qui entraîne une certaine récession et les économies rendues nécessaires par celle-ci, les estimations du trafic laissent présager une évolution positive des activités maritimes dans la zone caraïbe. La comparaison des relevés statistiques et des prévisions exposées par le P.A.G, montre une augmentation régulière du trafic de transbordement de conteneurs, qu'illustre le mouvement de reconstruction de la flotte des principaux armateurs.

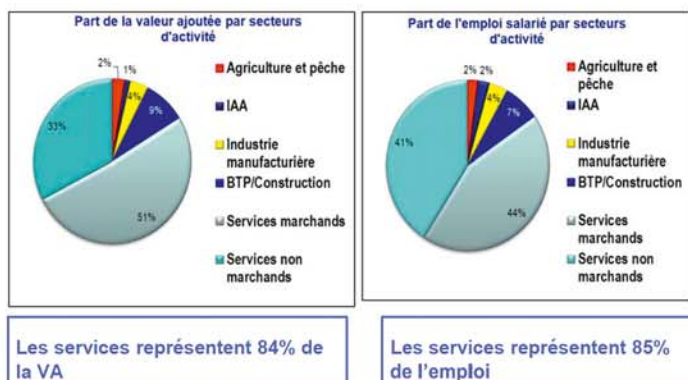
### 3.3 La position des acteurs

#### 3.3.1. Les opposants au projet

Partant du principe que la Guadeloupe importe plus qu'elle n'exporte et que ce déficit est la cause principale des difficultés de développement de l'île, les opposants au projet ont exprimé l'idée que **la construction d'une plateforme portuaire dans un contexte de libéralisation des échanges ne fera qu'aggraver le chômage endémique en Guadeloupe, sans créer un seul emploi.** Selon ceux-ci, l'économie ultra-libérale actuelle est non seulement destructrice d'emplois, mais surtout dégrade le secteur social et en particulier la situation des plus fragiles. L'effet de mode, la construction de supermarchés, l'importation des produits alimentaires élaborés, la prolifération des produits d'équipement etc. sont autant de symptômes de la massification croissante d'une consommation et d'une culture standardisée en rupture avec la société guadeloupéenne. Cette surconsommation n'aura que l'inconvénient de créer par le biais du crédit facile, une obsession de l'achat. En outre la structuration économique de l'île aux mains de cartels, possédant la majorité du capital, des ressources humaines et des capacités de production, qui s'entendent pour maintenir artificiellement les prix à un niveau haut, contredit totalement l'affirmation de ceux qui pensent que le coût du transport fera automatiquement baisser les prix à la consommation, d'autant que malgré l'existence d'une charte, les producteurs locaux éprouvent encore quelques difficultés à se structurer et que les groupes de la grande distribution ne valorisent pas suffisamment les produits du crû, tout en pratiquant plus de promotions sur les produits importés que sur les produits locaux. Bien au contraire, entre les armateurs qui continueront à augmenter le coût du transport, les importateurs qui prélèvent des marges excessivement importantes et les producteurs locaux qui fixent des prix élevés, le consommateur comme le demandeur d'emploi seront selon les participants, les grands perdants, car rien n'empêchera les opérateurs de s'entendre sur les prix pour maintenir leur monopole. Quant à la politique d'exportation de la production locale, elle restera totalement découplée des produits destinés à la consommation domestique. Elle ne fera qu'accentuer l'adéquation du prix des produits de consommation courante sur les produits d'importation. En effet, la formation des prix locaux étant indexés sur la rareté, donc chers et non sur un appareil productif suffisant. Ce sont des prix, non liés à une performance économique de marché où règne une compétition intensive, mais seulement des prix indicatifs sociaux. La manière dont sont organisés les entreprises et une partie de l'appareil bancaire ne peut que renforcer cette tendance à croire que la solution se trouve dans l'existant et non dans le devenir. Ce que l'on pourrait appeler « l'organisation de l'ignorance. »

Le P.A.G a précisé d'une part, que le schéma de consommation domestique de la Guadeloupe n'était nullement le fait du P.A.G et d'autre part, que la politique d'exportation à mettre en place par le secteur économique était essentiellement basée sur des niches économiques à forte valeur ajoutée, qui nécessitent une politique commerciale autour de quatre objectifs :

- La promotion d'un trafic à partir de lignes nouvelles
- La production locale
- Un service commercial de qualité
- La promotion de produits et services nouveaux.



### 3.3.2 Les partisans du développement endogène.

Considérant que la Guadeloupe a une marge de manœuvre étroite au regard de la situation économique, les partisans du développement endogène considèrent que la solution aux problèmes endémiques que cette dernière rencontre, serait de favoriser un développement autocentré, diversifié, orienté vers la création d'activités locales de petite dimension, destinées à se substituer aux importations massives et coûteuses. L'idée est de se réappropriier la production locale dans le cadre du développement durable, essentiellement sur le plan économique et écologique, afin de tendre vers une auto suffisance alimentaire. Cette vision s'appuie sur l'idée que les phénomènes de monopole sont un frein à l'initiative locale. En outre, le surcoût des produits payés par le consommateur se rajoutant aux droits de douane, à la T.V.A, l'octroi de mer, ne sont nullement en adéquation avec la création annoncée d'emplois. La seule réponse à la dépendance réside en une stratégie de stabilisation des actions en cours ; laquelle pourrait résulter d'une multiplicité d'actions :

- Plus grande accessibilité au foncier
- centralisation et orientation du capital, de l'épargne, de la fiscalité et des concours financiers communautaires vers des investissements locaux.
- développement de la formation pour une plus grande productivité.
- affectation prioritaire à l'agriculture et à la pêche.
- prise en compte d'un tourisme tourné vers des valeurs intrinsèques.

Considérant que la Guadeloupe est dans une matrice historique, institutionnelle et économique qui seule lui permet d'exister face à la concurrence, certains participants ont affirmé que l'île n'est pas et ne sera jamais suffisamment armée pour produire, exporter et lutter contre la concurrence. D'ailleurs l'économie endogène a impérativement besoin des « intrans » pour se développer. Cet intermédiaire aura souligné outre l'épineux problème de la croissance, la petite taille des entreprises guadeloupéennes, la faiblesse des capitaux permanents, l'insuffisance ou même l'absence de fonds propres, la sévérité de l'encadrement du crédit, le ralentissement des ventes dans certains secteurs, notamment automobile, bâtiment, travaux publics etc.

Le maître d'ouvrage a objecté qu'il convenait de relativiser cette approche. Si d'une part, l'appui de la nation n'est nullement contesté et représente un élément régulateur indispensable ayant une valeur d'appoint essentielle, il est avant tout indispensable de constater qu'un certain nombre de filières économiques conservent en Guadeloupe un caractère artisanal prédominant et peu structuré, pour ne pas dire archaïque, qu'il faut impérativement subordonner à un mouvement de transformation socio-économique, grâce à l'initiative locale.

Par exemple, une grande partie de l'agriculture comme de la pêche est directement commercialisée par les pêcheurs et les agriculteurs aux consommateurs. 20 % des débarquements sont traités par des revendeurs intermédiaires dont l'activité est informelle. 10 % seulement rejoignent les circuits de mareyage, grande et moyenne distribution. Cette fraction tend à s'accroître. La valeur ajoutée au produit brut est marginale. Ce déficit entre production locale et consommation rend le marché guadeloupéen perméable aux importations.

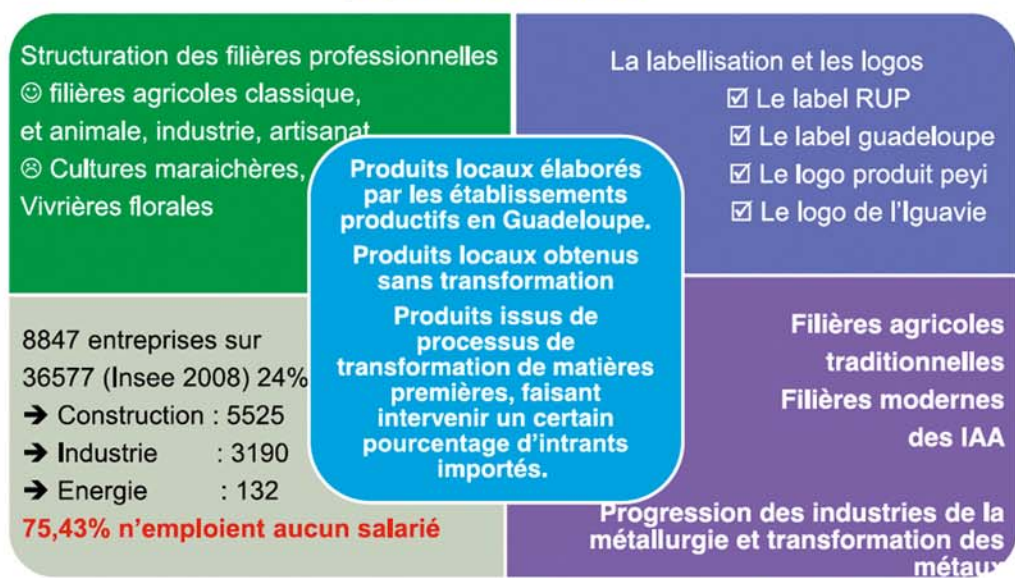
Deuxièmement, il existe en Guadeloupe, parallèlement au secteur déficitaire précité, une grande variété de filières économiques qui donne une tonalité de la production locale fort différente de la représentation habituelle. Partageant les propos du professeur MAURIN<sup>19</sup>, sur la production locale, le P.A.G a fait observer **qu'il y avait une forte sous-estimation de la production locale et sa variété pourtant reconnue par des labels, logos, estampilles qui soulignent la qualité de celle-ci.** Ainsi, sur les 116 000 entreprises françaises classées à l'export, on note la présence en très bonne place d'un certain nombre de sociétés guadeloupéennes comme :

- GARDEL : 3071
- JARRY STORES : 26 754
- JARRY PLASTIQUE DIFFUSION : 39 105

En conséquence, un effort particulier doit, selon le PAG, être entrepris pour apprécier et faire partager cette vision et cette capacité, destinée à restituer la production locale au cœur de tout projet économique. Ainsi, sur les 36 577 établissements recensés, 8847 relèvent de la production locale (24 %) qui se répartissent pour 62 % dans la construction et 36 % dans l'énergie. Indépendamment de la filière traditionnelle canne-sucre-rhum, banane, le P.A.G a saisi l'opportunité pour dire qu'il existe de très nombreuses filières dans le domaine agricole, de l'agro-transformation, pharmaceutique, des biens intermédiaires, de l'équipement, de l'énergie et des métiers d'art, qui constituent de réelles potentialités de développement et d'exportation. Le moins que l'on puisse ajouter est de dire que dans le domaine de l'importation, les statistiques n'éclairent pas un retard particulier de la Guadeloupe vis à vis des autres pays de la caraïbe. Par contre, une action soutenue en matière d'exportation est jugée nécessaire, pour rétablir un équilibre largement déficitaire, alors que le potentiel existe. Le nouveau cours du trafic maritime international, offre ainsi aux yeux du P.A.G, des possibilités qui fixent une ligne d'horizon nouvelle sur la reconquête du marché et la relance de la consommation intérieure, l'offre d'emplois, la qualité de la production, l'essor des activités de niche et de pointe.

## Le projet au plan économique

### Zoom sur les pistes de développement économique grâce au hub : la production locale



**Une production locale qui participe à 16% de création de richesse et qui a déjà initiée sa mutation vers des filières nouvelles**

<sup>19</sup> Membre du laboratoire d'économie appliquée au développement à l'université Antilles-Guyane

Cherchant à comprendre le caractère opérationnel du transport vers les autres territoires de la caraïbe, de nombreuses questions ont fait la part belle aux moyens mis à la disposition des entrepreneurs. Le P.A.G a fait observer qu'à ce jour, aussi bien les entreprises que les armateurs avaient en la circonstance peu ou prou de marge de manœuvre, en raison d'une part, de l'absence de lignes maritimes, et d'autre part, de l'absence de produits et de marchandises à exporter. Pour briser cette quadrature du cercle, seule l'émergence de nouvelles lignes soumises à la discrétion de l'armateur limiterait cette situation de dépendance externe, en substituant à l'importation, une stratégie de niche sur des produits d'excellence qui privilégierait le savoir-faire guadeloupéen. L'ouverture prochaine d'une nouvelle ligne commerciale dont le port de départ est New-York, faisant escale à Pointe-à-Pitre, est l'exemple et le signe avant coureur d'un début de solution pour les entreprises locales. « Il s'agit de permettre à nos clients guadeloupéens d'avoir une ligne directe pour travailler avec New-York, mais également d'effectuer du transbordement vers le Surinam, le Guyana, Trinidad. Cela générerait quelques 150 mouvements par semaine soit, sur l'année, de 8000 à 10 000 conteneurs pour le PAG.<sup>20</sup> » L'adjonction de lignes nouvelles à l'instar des lignes aériennes, permettra une complémentarité en proposant aux entreprises un réseau régional riche et opérationnel. Il est à noter que certains ont souligné que la loi sur l'outre-mer (LODEOM) avait créé des zones franches globales d'activités orientées vers l'exportation dans le but d'accélérer l'intégration de notre économie déjà fragile dans un environnement régional peu enclin à recevoir nos produits et à nous accorder des facilités. En outre, un système d'échange adéquat est impérativement requis pour une intégration sur les marchés caribéens, puisque c'est une des variables susceptibles de déterminer la capacité compétitive de notre économie. En effet, parmi les facteurs qui affectent la compétitivité des produits, les disparités douanières jouent un rôle non négligeable pour ne pas dire certain. Ces dernières ont un impact comparatif direct dans la structure du coût des produits. Tant que des mesures de réciprocité n'auront pas été mises en place, la menace implicite des effets négatifs d'une ouverture commerciale ne fera que freiner les échanges commerciaux. Seule une volonté politique coordonnée peut impulser un échange équitable. Il est donc nécessaire d'avoir au plus haut niveau, une politique de coordination entre les décisions nationales, l'Europe et le CARICOM. Le P.A.G a mentionné que l'avantage des zones franches avait justement pour objectif et avantage de favoriser la compétence, les savoir-faire locaux en vue de concourir à la création d'entreprises et de l'emploi, avec le souci de développer les actions de coopération régionale. Il serait en ce sens souhaitable, selon lui, que les entreprises puissent utiliser toutes les possibilités juridiques et fiscales que ces dernières offrent notamment en matière de droits et taxes pour les « intrants », qui intègrent en priorité un cycle de production en vue d'assurer l'exportation de produits finis. Si à ce jour, les mesures d'appui efficaces n'ont pas obtenu des résultats positifs comme l'a fait remarquer un intervenant, le P.A.G a fait observer qu'une étude plus approfondie des tendances récentes, accompagnée d'une formulation fiscale adaptée et incitative, devrait compenser certaines spécificités a priori négatives. A cet égard, le programme INTERREG IV Caraïbes, approuvé par la commission européenne au bénéfice des régions et des collectivités d'Outre-mer est de nature à renforcer l'attractivité, l'intégration et la valorisation de nos ressources dans l'espace caribéen. En outre, le processus d'ouverture des économies à la compétitivité externe, est un excellent moyen pour impulser, grâce à la plateforme portuaire et aux zones franches, l'efficacité de notre appareil d'exportation.

### 3.3.3 Les tenants de l'ouverture

**Sur un marché peu extensible et peu élastique, essentiellement voué aux activités tertiaires,** l'agriculture n'occupe qu'une position marginale. Elle est essentiellement confinée sur de très petites exploitations, en proie à l'urbanisation qui confisque chaque année des terres arables<sup>21</sup>. Elle représente seulement 2,5 % du PNB et 5 % de la main d'œuvre. En outre, une culture intensive ne ferait qu'appauvrir les sols avec les risques supplémentaires des maladies parasitaires qui provoquent des dégâts considérables aux cultures. Globalement la seule production capable d'utiliser en l'état une main d'œuvre relativement importante est la banane par ailleurs fortement subventionnée, qui s'appuie de plus en plus sur des méthodes et des techniques modernes faisant appel à une mécanisation poussée. Ce produit d'exportation par excellence très élaboré, démontre à l'évidence pour certains, la vulnérabilité de notre production locale vis-à-vis de la concurrence étrangère. En outre, le régime de protection sociale et fiscale inhérent à notre société ne permet pas de lutter contre la concurrence de certains pays d'Amérique centrale dite « banane dollar » et des pays A.C.P (Afrique, Caraïbe, Pacifique), qui bénéficient de droits de douane favorables imposés par les règles du commerce international.

A une époque de désindustrialisation, ce projet arrive à point nommé, pour ceux qui formulent l'**espoir de renforcer le potentiel économique** de la Guadeloupe. Parce que l'île n'a pas de projets suffisamment nombreux et significatifs pour assurer son développement, elle ne peut s'exclure de la possibilité qui lui est offerte de diversifier ses chances. « Il n'y a aucun projet d'envergure structuré en Guadeloupe depuis des années. Pour une fois qu'un projet donne à la Guadeloupe, un angle d'ouverture international, économique, social et politique, on aurait tort de s'en priver... Sinon la Guadeloupe perdra le bénéfice de cette opportunité et s'enfoncera encore plus dans le chômage, la violence et le désespoir.<sup>22</sup> »

Cette structure incrémentée d'une bonne qualité technique en termes de maintenance logistique, ne pourra aux dires de ses partisans, que favoriser le transbordement de marchandises entre l'Asie, les caraïbes et l'Europe par le canal du Panama, mais surtout soutenir l'exportation. Le développement des communications ne peut qu'assurer la primauté de l'industrialisation, du tertiaire, la création des entreprises, la promotion des ventes, la diversification et la qualité des produits. Exiger des droits de douane plus élevés consisterait à pénaliser les entreprises locales, alors que le but est de créer des emplois que seule l'ouverture et le développement des activités peut permettre. Bien au contraire la construction d'un hub de transbordement en Guadeloupe dans un

<sup>20</sup> Journal France-Antilles, 14 octobre 2011.

<sup>21</sup> 80% des exploitations ont une surface agricole utile inférieure à 5 Ha.

<sup>22</sup> Avis n° 5-CPDP

moment de ralentissement et de stagnation économique oblige la Guadeloupe à favoriser la mise en œuvre de stratégies sectorielles privées jouxtant des mesures ou des dispositifs publics.

Le contraire aboutirait à favoriser un peu plus la délocalisation d'entreprises locales vers des régions proches géographiquement et culturellement plus aptes à offrir des facilités bancaires, fiscales, une main d'œuvre plus flexible et moins chère.

En outre, toute autre solution n'apporte pas la preuve de son efficacité et de son impact réel sur l'économie guadeloupéenne. Quelles certitudes a-t-on sur l'efficacité des actions propres à une politique économique strictement endogène qui se révèle, dans son esprit et dans sa projection extrêmement complexe.

Certains participants n'ont pas manqué de souligner la vulnérabilité de l'agriculture face aux aléas climatiques, aux conséquences économiques et sociales non négligeables sur les communes et les terres sinistrées, qui ne peuvent bien souvent poursuivre leurs activités et leurs investissements qu'à la faveur des aides de l'Etat pour remettre en place l'appareil agricole. Pour les défenseurs de l'ouverture, il semble donc difficile de fonder un développement endogène sur la production locale en particulier agricole, qui en quelques minutes, peut détruire le travail de plusieurs mois. Compte tenu des difficultés rencontrées par les filières traditionnelles, celles relatives aux services et aux productions à forte valeur ajoutée peuvent donner une impulsion à l'économie locale.

Dans une société de loisir, certaines questions ont fait prévaloir l'idée que le tourisme nautique pouvait jouer un rôle important dans l'économie de la Guadeloupe, sous réserve que les aides fiscales à l'investissement permettent aux entreprises de diminuer leurs charges d'exploitation pour lutter au moins à armes égales avec les concurrents. Un nombre de sociétés de location avec un nombre de bateaux suffisant, indexés sur la saison touristique peut avoir des retombées indirectes :

- Transport aérien, taxis, restaurants
- Hôtellerie
- taxes : T.V.A, octroi de mer, droit annuel de navigation, taxe professionnelle, cotisations sociales
- Formation professionnelle avec les sociétés d'entretien, voileries, motoristes, technicien en réparation navale etc.

En l'état, les revenus d'exploitation des flottes locatives dans certaines îles de la Caraïbe sont plus rentables que ceux pratiqués en Guadeloupe (pas de T.V.A et coût de main d'œuvre, toutes charges comprises globalement inférieur de moitié).

Les préoccupations manifestées à ce sujet ont surtout démontré le souci et le rôle que peut jouer ce type de structures à l'image des projets envisagés par le Port Autonome pour la marina de Pointe-à-Pitre.

**Le maître d'ouvrage a particulièrement insisté pour démontrer qu'il n'y avait pas de réelle opposition entre les tenants de l'ouverture et ceux du développement endogène. Les deux attentes étant absolument complémentaires dans la forme comme dans le fond à condition toutefois d'indexer le port dans la stratégie du développement endogène.**

## 3.4 Aspects économiques

### 3.4.1 Le financement du projet

Le thème du financement du projet et surtout le choix de l'opérateur susceptible d'accompagner le projet a été constant lors des débats. Les questions posées visaient essentiellement à déterminer la capacité du maître d'ouvrage à réunir dans un délai raisonnable le financement nécessaire pour mener à bonne fin l'opération, compte tenu de la crise économique actuelle grevée d'incertitudes.

Le P.A.G a fait état du financement du projet dans une configuration 2/3 public et 1/3 privé, à hauteur de 70% par l'établissement public dont 15 % en autofinancement et le solde par emprunt. Les 30 % restants étant à la charge de l'opérateur privé dans le cadre d'un contrat à établir sur une durée de 35 ans avec droits réels au profit de l'opérateur sur la base d'une convention d'exploitation du terminal<sup>23</sup>. Le P.A.G a fait observer que la part publique, composée pour partie d'un accompagnement financier de l'Etat et de l'Europe, **impliquait obligatoirement la recherche d'un partenaire privé** prêt à s'engager dans l'exploitation du terminal et du trafic de conteneurs. **Cette approche constituant un impératif** exigé par l'Etat qui ne souhaite nullement en l'espèce assurer tous les risques. Les partenaires se trouvent ainsi tous dans une logique de projet, c'est à dire porteurs de dynamiques sociales et économiques, intégrant des points d'étape obligatoires pour assurer la faisabilité technique et financière de l'opération.

A la question du risque de voir un opérateur abandonner le projet en cours de route, le P.A.G a tenu à préciser que l'appel d'offres international ferait état d'un engagement par l'opérateur d'un trafic de 220 000 conteneurs la première année et de 5 % les années suivantes.

<sup>23</sup> Articles R.105-1 du Code Maritime des ports français.

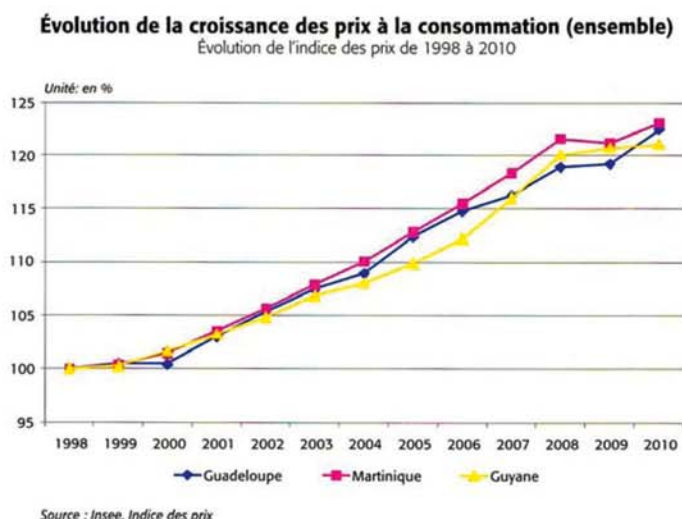
La réussite et la rentabilité du projet seront liées à l'engagement du partenaire, (principe de dépendance) sur des critères de sélection portant sur l'investissement et l'exploitation. Un contrat de Bonus-Malus sera prévu en cas de respect ou de non-respect par l'armateur des engagements signés. Une pénalité de 20 000 000 d'euros étant prévue au dépend de l'opérateur dans le cas où ce dernier refuserait d'honorer son engagement. Il faut souligner que le P.A.G a par ailleurs inscrit sur ses exercices budgétaires tous les frais d'études. Si une conjonction particulière aboutissait parallèlement à une diminution des concours financiers attendus, à une augmentation des coûts, la programmation pluriannuelle de l'opération concernée donnerait lieu à des décisions modificatives opportunes. Seule une situation totalement inéquitable pourrait à la limite modifier le projet.

Peu de questions sur les coûts supplémentaires ou complémentaires ont été posées. Par contre, la présentation au public du phasage de l'opération a été l'occasion de restituer la volonté du maître d'ouvrage à réaliser ce projet dans les meilleurs délais.

### 3.4.2 Le coût du transport maritime

L'introduction d'une pointe de concurrence dans le transport maritime aurait selon le P.A.G, plusieurs avantages dont celle d'une part, de limiter le monopole du transport entre les Antilles et la métropole ou entre départements d'outre-mer, d'autre part de diminuer le coût du transport.

De nombreux participants n'ont pas été convaincus par l'hypothèse du PAG selon laquelle la construction d'une nouvelle plate-forme engendrerait une diminution du coût du transport, et **implicitement une diminution du coût des produits**. Le thème de la vie chère et donc du pouvoir d'achat est venu rappeler l'expérience sociale de la Guadeloupe en ce domaine.



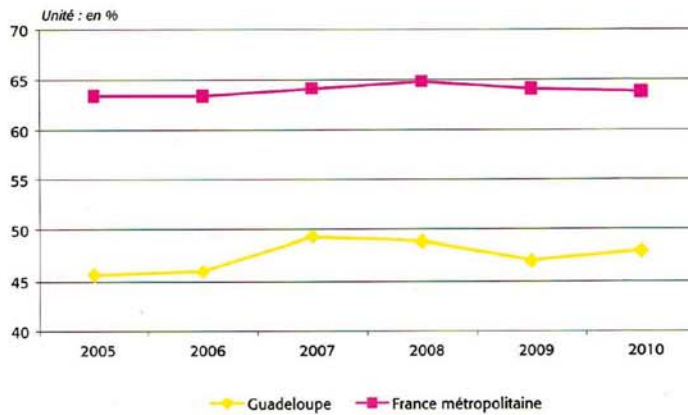
Le P.A.G a fait remarquer que le désenclavement des régions d'outre-mer et en particulier de la Guadeloupe revêt en la circonstance un caractère majeur. En effet, l'insularité, l'éloignement de l'île rendent celle-ci totalement dépendante des liaisons maritimes pour son approvisionnement, tant en matières premières qu'en produits finis. L'essentiel de la desserte est assuré en grande partie par CMA-CGM qui assure notamment le transport, en particulier des bananes, principale production de l'île à destination de la métropole.<sup>24</sup>

Le coût du transport étant un élément important de la formation des prix, une partie de l'auditoire a relevé que les pouvoirs publics et en particulier l'Union européenne ont souvent cherché à en maîtriser la genèse par des aides au transport de marchandises en provenance des Antilles. L'octroi de mer perçu par la collectivité régionale est destiné à protéger la production locale, au motif du grave sous-emploi qui sévit dans les régions ultrapériphériques et en particulier en Guadeloupe. Les liaisons maritimes entre la métropole et la Guadeloupe

<sup>24</sup> La CGM exploite cinq services de ligne régulière entre la métropole et la Guadeloupe.

## Un manque structurel d'emplois

Le taux d'emploi des 15-64 ans



Lecture : au deuxième trimestre 2010, 47,9 % des Guadeloupéens âgés de 15 à 64 ans occupent un emploi.  
Champ : Guadeloupe, France métropolitaine, population des ménages, personnes de 15 à 64 ans (âge au 31 décembre)  
Sources : Insee, enquêtes Emploi et enquêtes Emploi DOM

Le débat à Marie-Galante, laquelle refuse son déclin, a resitué la problématique de la double voire la triple insularité dont souffrent les îles du sud. L'île est l'une des quatre zones d'emploi la moins bien lotie de l'archipel<sup>25</sup>. Les élus et le public ont fait part de leur déception concernant l'exclusion de Marie-Galante du champ des retombées économiques d'un tel projet, dans une île dont l'emploi est considéré comme une priorité absolue, face à l'hémorragie des emplois et d'une jeunesse condamnée à quitter l'île pour la région pointoise. Le P.A.G a motivé sa réponse en portant l'accent sur l'impérative nécessité des élus Marie-Galantais à saisir toutes les opportunités économiques pour développer cette destination touristique ; en jouant sur ses atouts et en adaptant ses structures d'accueil à un tourisme basé ou non, lequel pourrait lui assurer une plus grande attractivité, face à la concurrence d'autres destinations touristiques comme la Dominique. L'auditoire sensible aux difficultés démographiques et économiques de l'île a fait part de son scepticisme en affirmant que l'île était abandonnée à ses vieux démons. Marie-Galante a-t-elle encore le choix ? Le P.A.G a rétorqué que pour des raisons aussi diverses que la mise en œuvre d'infrastructures logistiques lourdes et les contraintes environnementales, il n'était guère envisageable d'installer à Marie-Galante un arrêt pour la nouvelle génération des porte-conteneurs, mais qu'il y avait véritablement matière à diversifier l'offre touristique dont le potentiel est important. A cet égard, il a spécifiquement mentionné que l'extension à Pointe-à-Pitre de la gare maritime dont l'investissement est estimé à 4,5 millions d'euros pour le trafic international, intégrait justement cette problématique de développement.

Dans le cadre d'une stratégie d'emploi, le P.A.G a énoncé sur l'ensemble des débats les emplois qui pourraient intégrer diverses activités dans le domaine de la logistique / groupage / dégroupage / reconditionnement / labelling ainsi que sur la base de nouvelles filières dans l'énergie, l'agro-transformation, l'industrie pharmaceutique, le bâtiment-travaux publics et les biens intermédiaires.

Certains intervenants ont proposé que soit ajoutée une filière bois pour compléter le dispositif. L'un des secteurs les plus actifs de notre département est celui du bâtiment et des travaux publics qui pourrait trouver là un moyen de répondre au souci des entreprises de ce secteur d'activité qui emploie 10% des salariés. Reste à savoir selon les participants, si d'une part, la Guadeloupe est capable de convertir cette recherche et ce savoir en innovations réussies et d'autre part, si de telles filières ont une productivité suffisamment forte pour favoriser l'exportation. Toutefois, les participants ont mis en relief la situation critique actuelle, qui présente plus de contraintes que d'avantages. Nombre d'entrepreneurs voient poindre chaque année avec une certaine angoisse une baisse importante de leur carnet de commande, ce qui se traduit par un nombre de chômeurs de plus en plus important. Ce chantier qui est de nature à favoriser l'activité et l'emploi, rappelle que les entreprises de travaux publics travaillent à 80% pour les collectivités et les entreprises publiques. Il en résulte que les seuls emplois ayant une valeur économique sont des emplois de production. A ce titre, les énergies renouvelables sont par exemple des sources de productivité intéressantes tels la géothermie, l'hydroélectricité, la biomasse et le solaire photovoltaïque, à condition d'être accompagnées par des financements et une fiscalité adaptée.

<sup>25</sup> La part des sans diplôme est un tiers plus élevée que pour l'ensemble de la Guadeloupe, soit 17 points de plus.

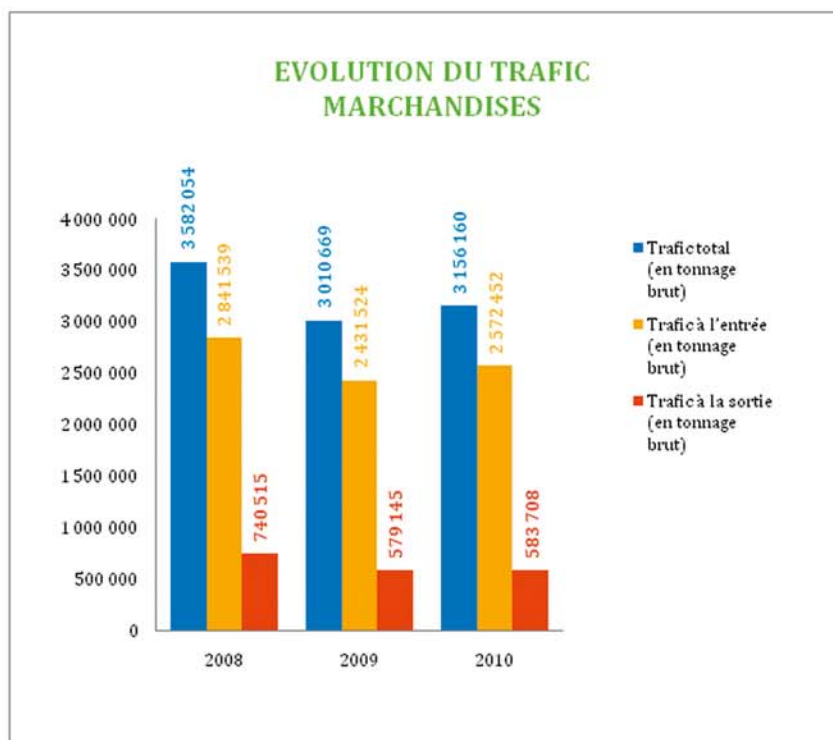


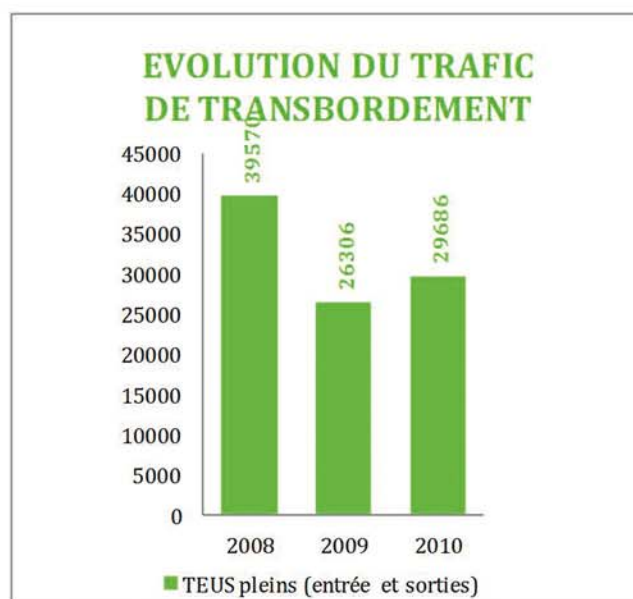
### 3.5.2 Les prévisions du trafic

Le thème des prévisions de trafic a souvent été abordé lors du débat, notamment par les participants inquiets de la situation actuelle, qui émettent des doutes sur l'opportunité d'un projet, considéré en outre comme surdimensionné par rapport aux autres ports de la Caraïbe. Le questionnement est axé dans deux directions :

- La crise
- les tendances du trafic à moyen et long terme.

La réponse du maître d'ouvrage a permis au public d'apprécier l'évolution des activités maritimes dans la région. La comparaison des relevés statistiques et des prévisions montre une augmentation du trafic de conteneurs de 9,8 % par an avec une estimation de 12 millions de conteneurs dans la zone caraïbe dont 6,5 millions pour le trafic de transbordement à l'horizon 2020 que pourrait capter la Guadeloupe, soit environ 6% du trafic. Le PAG s'est d'autant plus montré optimiste que « l'activité transbordement qui a quadruplé depuis 2004 a atteint en 2010, près de 30 000 tonnes de marchandises, soit une évolution annuelle de + 13% par rapport à 2009. » A ce titre, le P.A.G a fait remarquer que ses efforts techniques et commerciaux ont été depuis plusieurs années reconnus par la Caribbean Shipping Association (CSA) qui lui a décerné de nombreux prix d'excellence pour la qualité de ses services, dont celui pour la « croissance et le développement » au titre de l'année 2010. A noter que les participants ont posé par rapport au trafic le problème de la paix sociale sur le port, à leurs yeux illusoire, compte tenu des nombreuses grèves qui par le passé ont paralysé l'activité économique de la Guadeloupe. Ce sentiment d'insécurité par rapport d'une part, au risque de pénurie, et d'autre part aux conséquences économiques a paru être en de nombreuses circonstances, une préoccupation majeure du public. Le P.A.G a fait en l'espèce, état de la situation plus critique que rencontrent les autres ports de la Caraïbe au regard de la Guadeloupe. Il a d'ailleurs rappelé être régulièrement l'objet de demandes de stockage de conteneurs étrangers sur son site. L'approche de la sécurité physique n'est pas, selon lui, le seul critère à retenir pour évaluer la sécurité d'un site. Il est impératif de prendre en compte la stabilité politique, sociale ainsi que le niveau de professionnalisation des opérateurs que connaît notre pays. En outre, la réflexion prospective en cours depuis plusieurs années, tend à faire face aux revendications salariales portant sur les conditions de travail et sur les rémunérations. L'instauration de ce dialogue social en Guadeloupe intègre ainsi une démarche qualité forte, sur les enjeux économiques et organisationnels, autour d'objectifs et de dynamiques communs. Une série de questions a fait également état des conséquences potentielles d'une collision de navires dans le chenal, en raison notamment de la croissance du trafic. Le P.A.G a relativisé ce risque, en faisant valoir que l'augmentation hebdomadaire de 24 à 30 escales ne représentait en fait qu'un navire de plus par jour. Ce qui, selon lui, est négligeable en terme de surcharge.





### 3.5.3 Le projet dans le Schéma d'Aménagement Régional

Les transports représentent un élément déterminant de l'activité économique de notre département et en particulier lorsqu'il s'agit d'un archipel comme la Guadeloupe. Après avoir mis en œuvre le Schéma Régional de Développement Economique (S.R.D.E) le conseil régional a élaboré en 2010 le Schéma d'Aménagement Régional du département (S.A.R) qui a dessiné les axes prioritaires des infrastructures, aménagements et équipements du territoire. Cette étude constitue un outil de pilotage destiné à souligner l'affectation des pôles de développement en vue d'équilibrer le territoire et d'optimiser les ressources et les potentialités de chacune des entités. Le classement de ces différents points d'ancrage dont l'utilité est soulignée quel que soit l'état d'avancement des projets, a consacré une part et une acuité importante au projet d'extension du port autonome de la Guadeloupe. Considérant que le Port dispose d'une réserve de capacité à valoir jusqu'en 2020, le conseil régional a inscrit dans ses priorités les évolutions du port dans l'objectif suivant<sup>26</sup>: **renforcer l'ouverture de l'archipel et les échanges par voie maritime (et aéroportuaire) afin de maintenir la place de la Guadeloupe sur les grands itinéraires d'échanges économiques.** Ainsi les éléments mis à notre disposition, nous ont permis de constater la position de la collectivité régionale qui entend mettre le port au niveau de la concurrence mondiale. A cet égard, le débat thématique consacré à l'économie qui s'est déroulé à Saint-Claude le 2 novembre 2011 a été l'occasion pour la collectivité régionale d'exprimer publiquement sa vision du projet<sup>27</sup>. Cette intervention a permis d'informer le public sur la stratégie et les enjeux du S.A.R et confirmer la place que la Région entend donner au grand projet de port.

Certains participants ont par ailleurs fait remarquer que les effets de la crise ont des répercussions directes et indirectes sur les collectivités territoriales et en particulier les communes en prise directe avec les réalités sociales et économiques du terrain. En outre, les charges nouvelles dévolues par le transfert de compétence de l'Etat vers les collectivités territoriales, pèsent lourdement sur la gestion financière des territoires déjà confrontés à une pénurie d'investissements. Certains acteurs institutionnels ont fait valoir que la réforme de la taxe professionnelle risque de priver les communes, même les plus richement dotées, d'une part importante de leurs ressources. Cette situation constituerait, selon eux, un handicap certain, qui ne pourrait être compensé que par une politique d'investissement adaptée, sous peine d'aggraver la situation démographique et sociale largement compromise, et de voir augmenter dans une proportion encore plus importante le nombre d'allocataires bénéficiaires des minima sociaux.

Néanmoins certaines collectivités voient dans ce projet une solution sinon totale du moins partielle à leurs soucis économiques. Face à des installations vétustes, insuffisantes, voire inexistantes, mais propices à un investissement nécessaire pour stopper l'hémorragie, elles ont exprimé le souhait de mesures appropriées grâce à cette conjonction de perspectives nouvelles mises en relief par le P.A.G au service des communes. La création ou le développement de zones d'activités avec en corrélation les répercussions potentielles pour l'emploi sont de nature à satisfaire la demande. Ainsi le port de Basse-Terre, la ville de Port Louis, le Port de plaisance du Bas du Fort à Pointe-à-Pitre / Gosier voient ainsi une manière pour elles de tirer leur épingle du jeu à l'issue du débat.

Reste à définir le cadre de ces relations au plan d'ingénierie, d'équipement ou de modernisation.

<sup>26</sup> Conseil Régional, Schéma d'aménagement régional de la Guadeloupe, partie 3, décembre 2010.

<sup>27</sup> Monsieur Mazur, directeur de l'aménagement et des infrastructures au Conseil régional.

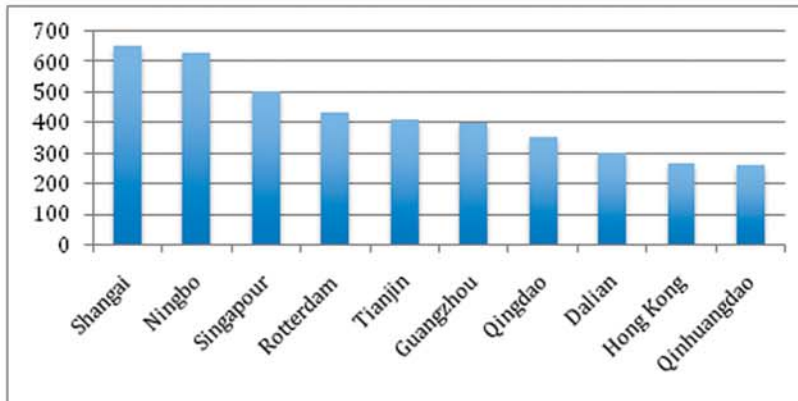
### 3.5.4 Une ouverture nécessaire vers la Caraïbe.

Pour de nombreux guadeloupéens, la caraïbe n'existe que par le nom. Elle n'a aucune existence ou connotation réelle avec leur vécu. Pourtant elle est le site d'une diversité culturelle assez considérable au regard de l'espace relativement petit. Diversité de pratiques culturelles, langue, histoire, musique, danse, religion, structures sociales. La Guadeloupe avec un taux d'ouverture de 40% est une zone relativement fermée à son environnement naturel. Pas de mobilité des travailleurs, commerce extérieur limité, pas de mobilité des capitaux. Cela s'explique autant par l'influence britannique et anglo-saxonne dans la région caraïbe que par les habitudes créées, et les liens privilégiés avec les anciennes métropoles qui conservent une part de marché sur l'ensemble des îles. Contrairement à la Martinique qui a des liens privilégiés avec Sainte-Lucie, la Guadeloupe n'en a pas avec la Dominique, l'île la plus proche. Il faut ajouter que par conformisme intellectuel et culturel, le complexe de supériorité affiché par nos compatriotes constitue un frein à l'esprit même de la coopération qui, par essence, ne peut se développer que sur un fondement égalitaire.

Pourtant jamais autant de discours n'ont alimenté ce concept qui pour beaucoup reste au niveau de l'abstraction. Le terme de Caraïbe lui-même n'a aucune définition précise, acceptable pour tous. Que peut-il signifier pour un francophone ? Qu'entend-on par coopération régionale ? Quelle similitude y a-t-il entre notre démocratie parlementaire et celle de régimes politiques sous la tutelle de la couronne britannique ?

Certains ont fait valoir que les circonstances politiques et économiques actuelles sont à considérer dans l'optique d'une stratégie politique mondiale, qui conditionne les Etats à considérer les problèmes qu'en termes d'organisation, de production, d'intégration auxquels n'échappe pas la Guadeloupe. Certains ont émis l'idée que l'on cherche à pousser la Guadeloupe dans le jeu de la concurrence et de la mondialisation caribéenne. Or, la plupart des pays de la caraïbe voient les Antilles non comme des partenaires, mais plutôt comme des concurrents. Les « listes négatives » sont une des causes des difficultés d'échanges. Là se pose la question donc de savoir si le développement de la Guadeloupe passe par la mer ? A cet égard, la restructuration de l'économie à l'échelle mondiale a engendré une nouvelle répartition des cartes au sein même de la Caraïbe que n'a pas manqué de soulever Julien MERION, professeur de l'université Antilles-Guyane, invité par la commission. Ce dernier en dressant le cadre politique et historique de la zone Caraïbe, a exprimé la problématique actuelle liée à l'émergence de nouvelles puissances régionales, type Brésil, Bolivie, Venezuela, auxquelles s'ajoutent de véritables puissances mondiales telles que la Chine et l'Inde... Ce nouveau « multiculturalisme » en lieu et place de « l'unilatéralisme » américain fondé sur la « doctrine de Monroe » à la fin du XIXe siècle, a introduit de nos jours une nouvelle dynamique géostratégique, que les Départements Français d'Amérique ne peuvent aborder sans un « esprit de conquête.<sup>28</sup> »

Les 10 premiers ports en 2010. Rotterdam est le seul port non chinois.



La vision optimiste relevée par le P.A.G a suscité de la part d'une partie du public un certain nombre de commentaires sur la capacité de la Guadeloupe à accélérer sa transition vers les autres pays de la Caraïbe. Cette intention louable ne saurait faire illusion face à la réalité d'une culture certes compétitive mais peu ouverte sur l'extérieur, d'autant que la majeure partie des entreprises sont de très petite taille sans aucun salarié. « Nous allons exporter quoi à partir de ce port puisque nous n'arrivons même pas à exporter à partir de celui que nous avons.<sup>29</sup> »

<sup>28</sup> Julien MERION, débat public université Antilles-Guyane, 14 décembre 2011.

<sup>29</sup> Débat public du 18 novembre à Sainte-Rose.

En effet, sans sous-estimer la capacité d'innovation des Guadeloupéens, le débat a fait apparaître la difficulté qui réside dans l'articulation et l'organisation de celle-ci avec son environnement. L'innovation est un phénomène complexe qui n'est pas le seul produit du système scientifique, mais plutôt celui du fonctionnement même d'une société. Ceci pose les conditions optimales de la maîtrise politique, et sociale de l'objet avec ses principaux acteurs, les attitudes actives / réceptives / constructives / protectrices, la diversité de l'innovation, la dynamique temporelle dans le cadre d'une stratégie globale de recherche, de développement et d'analyse des marchés. Quand bien même un certain nombre de conditions seraient-elles posées, l'offre suffira-t-elle à satisfaire une demande construite sur des modèles de consommation ainsi que sur des protocoles juridiques, culturels, techniques et sanitaires différents ?

En outre, en raison du ralentissement économique aux Etats-Unis et en Europe, l'économie du monde inspire les plus grandes inquiétudes qui paralysent non seulement les principales économies du monde, mais également le secteur bancaire en première ligne de tout investissement et initiative économique, auquel le public a été particulièrement sensible.

Le maître d'ouvrage a rappelé qu'un grand nombre de lignes maritimes a disparu ces dernières années de la Guadeloupe et que les principaux secteurs d'activités qui pourraient intéresser nos petites et moyennes entreprises, sont liées à la santé, l'automobile, la maintenance, l'énergie, l'environnement, l'informatique, l'électronique, les cosmétiques, l'emballage, le bâtiment et les services liés à l'industrie, etc. Autant de potentialités économiques qui méritent une analyse complète de ces filières par rapport à la réalité du marché. Il faudrait réactiver de manière plus conséquente le fonds d'aide à l'identification et à l'évaluation de projets d'investissements. C'est à dire accompagner les entreprises à identifier les créneaux, les partenaires sous forme d'une assurance prospection. Ceci pose la réflexion sur le système de production, le travail, les mobilités géographiques, la formation et l'apprentissage des langues. La construction de la plateforme portuaire ancrée dans l'échange caribéen avec l'appui des banques, pourrait être un élément déterminant dans le développement des entreprises, des réseaux d'expertise et l'avenir des relations commerciales.

### 3.6 Faiblesses : Des effets économiques controversés

#### 3.6.1 Taux de fret et surcapacité – le juste milieu ?

Compte tenu de la massification du transport, le public a voulu connaître les raisons officielles du P.A.G sur le dimensionnement du port. Sous une forme plus synthétique la préoccupation du public se résume à cette question : N'y a-t-il pas une disproportion du projet portuaire par rapport à la taille de l'île et de ses possibilités ? En effet, cette inquiétude est née pour partie des affirmations de la presse selon lesquelles « le triple E » actuellement le plus grand porte conteneur du monde (18 000 EVP) « *aura bien sûr, besoin d'au moins 14 mètres pour entrer dans le futur port en eau profonde de Jarry*<sup>30</sup> » Cette information a quelque peu brouillé les cartes, car le projet du P.A.G indiquait la volonté de celui-ci de ne pas « jouer dans la cour des grands » et de dimensionner sa stratégie autour d'une capacité de 6500 EVP. Assurément, cette ambiguïté a posé clairement le problème de l'alternative officielle ou officieuse du projet dans le temps. Le P.A.G a démenti toute volonté de construire une plate-forme pour recevoir ce type de navire.

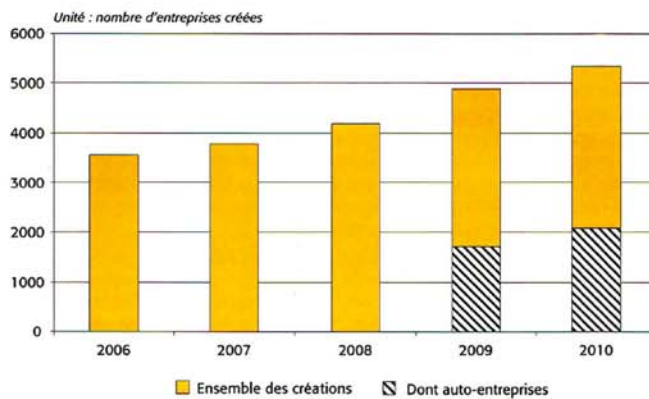
Sur ce point, plusieurs participants ont fait valoir que la Guadeloupe sera toujours feedérisée compte tenu du dimensionnement du port et de ses capacités logistiques par rapport aux autres grands ports de la Caraïbe comme Kingston (Jamaïque) et Freeport aux Bahamas. En raison d'un marché du fret surdimensionné, dû à la massification du transport, les taux de fret se trouvent de facto sur certains produits (vrac sec) souvent inférieurs aux coûts d'exploitation qui ne sont pas compensés par une reprise de la croissance. L'assistance soulève à cet égard, que les espoirs soulevés en 2010 par une reprise du transport maritime de conteneurs n'ont pas été suivis d'effet en 2011. Le taux de fret a même chuté et les bénéfices estimés des compagnies maritimes qui avaient subi une perte sèche entre 2008 et 2009 devraient enregistrer en 2011 une nouvelle baisse par rapport à 2010. Cette conséquence qui est selon eux, le fruit de la concurrence sauvage des grands armateurs mondiaux freine les échanges et pénalise l'emploi et le consommateur. La stratégie affirmée peut aboutir à privilégier les intérêts de ces grands groupes avec peut-être à terme de nouveaux concurrents mieux placés géographiquement ou mieux outillés que la Guadeloupe. **Ceci est de nature à marginaliser les petits ports au profit d'infrastructures continentales ou d'îles plus grandes, répondant à une logique de concentration plus importante.** Le P.A.G a mentionné que la situation géographique n'était absolument pas un frein en soi pour la simple raison qu'à défaut d'un marché gigantesque, ce qui n'est d'ailleurs pas l'objectif du projet, ce dernier était suffisant pour capter de nouveaux marchés vers les Antilles du sud, l'Amérique du sud, voire l'Afrique de l'Ouest et bien sûr l'Europe. En raison des menaces qui pèsent sur la capacité du port à maintenir une activité performante qui se répercutera sur la santé économique du département, il est selon lui, indispensable d'avoir un projet « ambitieux » à hauteur des défis imposés à la Guadeloupe.

<sup>30</sup> Nouvelles Semaine n°73, p. 42, du 15 au 21 septembre 2011

### 3.6.2 Quelles garanties pour le consommateur et pour l'emploi ?

L'autorité portuaire a avancé l'idée que la création de nouvelles routes maritimes et l'accélération des investissements incite la Guadeloupe à entrevoir l'avenir sous un autre angle. Un certain nombre de ports caribéens se sont modernisés sur le marché du transport conteneurisé laissant augurer l'émergence de nouveaux acteurs et d'activités connexes susceptibles de générer une manne financière, dont la Guadeloupe aurait tort d'exclure les retombées. Certains acteurs ont été loin de partager cet optimisme qu'ils considèrent comme étant des estimations spéculatives au regard de la crise économique et sociale. Le public n'a pas manqué de souligner que l'augmentation du trafic maritime avec une forte demande de pays importateurs dont l'Asie et en particulier la Chine est de nature à engendrer une hausse du prix des matières premières et donc du coût du transport dont les guadeloupéens risquent de faire les frais, sans que cela ne s'accompagne d'une augmentation des créations d'entreprise. A cet égard, la fluctuation des prix du transport ne risque-t-elle pas d'avoir des conséquences sur la conjoncture économique et sociale de l'île ? Des doutes émergent également quant à la capacité des entreprises à créer des emplois.

**20% de créations d'auto-entreprises de plus qu'en 2009**  
Évolution des créations d'entreprise en Guadeloupe en 2010



Champ : ensemble des activités marchandes non agricoles  
Source : Insee, Répertoire des entreprises et des établissements (Sirene)

**Des participants ont évoqué un autre sujet relatif au point suivant :**

Combien d'emplois détruits pour un emploi créé ?

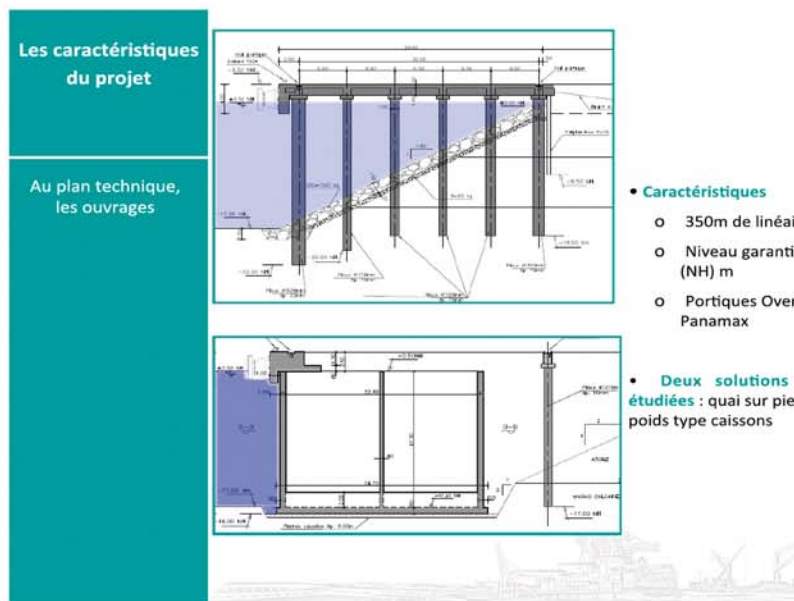
Dans un territoire marqué par une faible croissance et un taux de chômage structurellement élevé et persistant, le problème de l'emploi est un sujet suffisamment sensible pour que le public évoque les réelles perspectives d'emploi direct et indirect, tant pour la construction, la maintenance du port, que pour les activités de service. Cette problématique a été relevée comme une condition sine qua non d'acceptabilité du projet, tant cette question est cruciale pour une large majorité de la population souvent jeune vivant des minima sociaux. En effet, comme l'a relevé un participant, le problème de l'emploi est la résultante d'une situation démographique combinée à des situations migratoires spécifiques dans les deux sens, le tout se traduisant par l'arrivée massive de jeunes sur le marché du travail. Certains ont estimé que les promesses d'emplois avancées par le P.A.G pour autant qu'elles soient exactes, sont dérisoires au regard des attentes que le projet prévoit d'engendrer ou suscite. Combien d'emplois détruits pour un emploi créé ?

Conscient de l'acuité du problème, le port a précisé qu'en l'état actuel du projet, la loi impose une évaluation de l'impact socio-économique du projet au titre de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI). C'est sur la base de cette étude qu'à été évalué le nombre d'emplois susceptibles d'intégrer le projet tant dans sa phase travaux que dans sa phase exploitation. D'autre part, deux études complémentaires consacrées respectivement à l'impact socio-économique d'une zone franche et aux perspectives de la production locale permettront de recueillir sous peu, des informations complémentaires plus précises. Ceci en vue d'examiner de manière significative les possibilités d'emploi. Au regard de cette appréciation, les participants ont voulu connaître le nombre et le type d'emplois. Le P.A.G a mentionné qu'il y aurait sur la base d'un schéma prévisionnel des emplois et des compétences, deux phases de recrutement. Une, relative aux travaux sur la période 2013-2016 et l'autre concernant l'exploitation du terminal pour un nombre avoisinant globalement 800 personnes dont 300 emplois indirects. Si certains acteurs n'ont pas manqué de contester cette approche optimiste, ils ont souhaité connaître la méthode de calcul adoptée pour chiffrer ce nombre. Globalement quelle est la productivité du capital ? Le maître d'ouvrage a fait observer qu'une méthode de calcul appliquée par la plupart

des ports européens, consiste à se demander quel est le surplus de production engendré par unité d'investissement ajoutée ? Cette méthode estime qu'une activité portuaire génère en général 1 emploi pour 2000 conteneurs. Sur une base maximale de 1 000 000 de conteneurs cela aboutit donc à 500 emplois directs auxquels s'ajoutent 300 emplois indirects, soit 800 emplois estimés.

En outre, les recrutements feront l'objet d'appels d'offres pour les travaux de nature très technique, pour lesquels on ne trouverait pas de compétences locales (dragage) et d'appels à candidature pour tous les autres emplois pour lesquels il existe une offre locale en matière de main d'œuvre, de transport, bâtiment travaux publics, sans compter les postes spécifiques liés à l'activité portuaire (pilotes, chauffeurs, caristes, lamanage). Il s'agira dans ce dernier cas d'emplois statutaires créés et financés par le budget de l'établissement public, hormis certains emplois (dockers, portiqueurs) qui seront du ressort direct de l'opérateur privé. Discutant de la méthode, le P.A.G a souligné qu'une convention avec Pôle-Emploi, permettra le moment venu de mettre en place un schéma prévisionnel des compétences, couplé à un dispositif d'information, de recrutement et de formation. Les besoins une fois définis, seront intégrés en termes de métiers dans les cahiers de charges précis et détaillés, considérant que la recherche d'efficacité et de qualité du donneur d'ordres commence par la maîtrise de la définition du besoin. Cette action ayant pour objectif de doter le personnel des aptitudes nécessaires à l'exercice des différents métiers de l'entreprise. Souhaitant inscrire cette opération dans une dynamique d'engagement, le P.A.G a fait valoir qu'il entendait intégrer une clause sociale dans les marchés publics, afin de promouvoir l'accès à l'emploi des demandeurs d'emploi sur des critères préalablement définis.

A la question de savoir si des entreprises locales pourront être soumissionnaires d'appels d'offres lancés par le P.A.G, ce dernier a affirmé vouloir privilégier la demande locale chaque fois qu'elle sera nécessaire. Ainsi, le choix d'un port en pieux est justement destiné à favoriser cette demande, plutôt qu'un quai en caisson techniquement réservé aux entreprises étrangères, particulièrement néerlandaises. Prenant pour motif le fait que la massification et la productivité ne vont pas de pair diminuer le nombre de bateaux et donc la main d'œuvre, le P.A.G a expliqué que les conditions actuelles offrent bien au contraire de réels emplois et non des palliatifs.



Caractéristiques du projet – Copyright PAG

### 3.6.3 Un surcoût pour certains

Des interrogations ont exprimé le souci d'évaluer au plus près la répercussion budgétaire du projet lié à l'aléa économique. **A cet égard il a été fait remarquer que l'investissement évalué à 160 millions d'euros datait de 2009 et qu'en conséquence sa rentabilité n'était plus la même, au regard de la variation des coûts entre 2009 et 2011.** Il apparaît donc nécessaire de réactualiser ce coût pour lui donner plus de cohérence avec le marché et le débat public.

Sur cette observation, les participants ont fait remarquer, que le coût du projet s'avérait également insuffisant au regard des risques et des travaux supplémentaires, invariablement non prévus dans ce type d'équipement. Lesquels, impliquent des ajustements complémentaires, qui engendrent automatiquement, un renchérissement des dépenses. Compte tenu de l'importance du sujet et de son caractère essentiel, le PAG a tenu à rappeler qu'à ce jour, le dossier n'en n'était qu'au stade de projet, et que le moment venu, des coefficients de variation et de réactualisation seront appliqués. Un certain nombre de procédures administratives et techniques doivent en priorité intégrer le programme, lequel doit lui-même tenir compte de nouvelles inconnues et contraintes physiques et financières. Déterminer deux ans auparavant les taux bancaires qui seront affectés à cet investissement est matériellement impossible, d'autant que le risque de l'investissement et sa rentabilité sont directement liés au choix de l'opérateur et au risque du marché financier. En l'espèce, le taux d'intérêt appliqué, sera selon le maître d'ouvrage, celui de l'établissement bancaire en vigueur à la date d'établissement du contrat et dans la limite fixée par les autorités de tutelle.

Toutefois, le P.A.G a tenu à signaler que les financeurs publics ont par principe émis un avis favorable, au regard de la valeur du dossier. Il a également fait valoir l'attention réaliste qu'il a lui-même apportée au dimensionnement du projet, en majorant volontairement la charge financière de 160 Millions d'euros par une réserve de 15 % en sus, assortie au budget prévisionnel. Ce qui permet :

- de constituer un matelas de garantie en cas de dépassement,
- d'éviter de tomber dans des errements budgétaires
- de stabiliser la situation financière.

En outre, une telle implantation issue d'une articulation politique, administrative et technique cohérente, donnera à moyen terme un débouché pour l'économie locale et constituera pour toutes les entreprises un effet multiplicateur qui réduira le bilan coût / avantages. La liaison des différents acteurs économiques et sociaux, permet selon le P.A.G de garantir la rigueur budgétaire à hauteur de l'investissement, surtout en période d'austérité.

**Il nous faut préciser qu'un grand nombre de questions relatives au projet martiniquais ont exprimé le fait que deux aménagements portuaires si proches paraissaient comme une anomalie flagrante, laissant supposer que le projet guadeloupéen avait peu de chances face au projet concurrent.** Le P.A.G a tenu à indiquer que chaque entité avait sa propre légitimité, laquelle exigeait les mêmes démarches techniques et administratives. En l'espèce, l'objectif étant selon le P.A.G, de mener à bien toutes les procédures administratives et techniques à terme, conforter le solde des acquisitions foncières, et permettre l'engagement des travaux dans les meilleurs délais. La Guadeloupe avec deux années d'avance doit en priorité les conserver, se concentrer sur son projet et mettre avant tout l'accent sur les atouts qui font la preuve de ses succès, en particulier en matière d'autonomie portuaire. **La première question à se poser est selon le maître d'ouvrage : Sur quoi devons nous centrer notre action pour arriver au but fixé ?** Le but du P.A.G étant de créer un environnement dans lequel l'économie guadeloupéenne puisse croître, être capable de s'adapter, et rester compétitive.

*« je voudrais apporter vraiment une vision que je porte depuis plusieurs années et que j'essaie de partager avec des entrepreneurs de la Martinique, la Chambre de Commerce de la Martinique, le port de la Guadeloupe et aussi des entrepreneurs de la Guadeloupe. Je pense que dans quelques années, et tout de suite en fait, nous avons une urgence, c'est d'avoir une autre vision de la collaboration, de l'alliance, de la stratégie d'alliance entre nos deux ports. Certes, un certain nombre d'élus martiniquais à un certain moment il y a quelques jours ont eu des positionnements agressifs dans la peur d'être considérés comme n'ayant pas droit eux aussi à un projet portuaire. Quoi qu'il en soit, si nous voulons vraiment exister par rapport à la Caraïbe non seulement au niveau d'une forme de leadership mais au niveau de la surface économique et du potentiel de développement de nos ports, non seulement à l'import-export mais aussi dans une stratégie de développement endogène à travers nos zones franches etc., cette stratégie d'alliance doit être conclue.<sup>31</sup> »*

Dans cette perspective, le P.A.G a fait observer qu'il s'avère utile d'éviter toute opposition trop marquée, en vue de conforter le moment venu, les moyens des deux structures, car la mondialisation des échanges peut favoriser à terme, l'émergence de pôles portuaires plutôt que des sites isolés et concurrentiels. Ce qui impliquera de renforcer une politique de partenariat visant à une plus grande performance logistique. Tout manque de compréhension porterait donc inévitablement atteinte à notre capacité et liberté commerciale.

Parmi les éléments de réflexion du public, notons le risque d'un abandon du projet par le P.A.G. Le maître d'ouvrage a indiqué que cet exemple constituait un sujet de réflexion en cours, pour mesurer les avantages et les inconvénients d'un plan de substitution dit plan « B » associé à un projet d'un montant de l'ordre de 130 millions d'euros pour le port et 50 pour l'opérateur, avec un terre-plein de 10 ha au lieu de 25 actuellement. Il est évident qu'à ce niveau, la principale difficulté concernerait a priori la remise en question du projet initial, ce qui constituerait une hypothèse plutôt pessimiste, au regard de la programmation, sans qu'il soit certain que cette deuxième proposition soit techniquement et financièrement meilleure. Seules des circonstances critiques qui engendreraient par exemple, une contraction importante du marché du crédit, pourrait peser sur l'investissement et compromettre le projet. Toutefois, cette probabilité n'est pas pour l'instant envisagée, au point de remettre en question le projet initial qui s'équilibre au plus près du coût et des risques identifiés, au milieu d'un trafic mondial par ailleurs en pleine croissance.

<sup>31</sup> Débat public du 5 octobre 2011 – Mme Michèle Montantin, présidente de l'UMEP.

Notons également qu'une question a été posée sur les deux autres variantes techniques du projet et leur coût au sujet desquelles le maître d'ouvrage a énoncé que les trois hypothèses envisagées se fondaient sur le même montant d'investissement. Il n'a pas été par contre précisé si les taux de rentabilité étaient les mêmes au regard de leur dimensionnement logistique respectif.



### 3.6.4 Quels outils pour un développement territorial ?

Des appels à un meilleur ancrage du projet dans le territoire ont été soulevés à maintes reprises, pour ne pas dire à chacun des vingt débats. En effet, dans un département où demeurent de grands problèmes tels que la formation professionnelle, la santé, le logement, les transports, l'éducation, l'emploi est le sujet le plus sensible et le plus préoccupant. Parce qu'il ne peut être traité que globalement, les questions et les préoccupations du public ont montré à l'évidence que le projet devait s'inscrire dans des conditions politiques économiques et sociales partagées avec les élus. Leur absence relative dans le débat public a atténué l'intérêt et la vision du projet ainsi que son accessibilité publique. Ce débat a en conséquence quelque peu souffert d'une situation jugée équivoque qui nécessitait une clarification et un positionnement soucieux de soutenir le projet. Il convient néanmoins de noter la présence constante du conseil régional en la personne de monsieur Jocelyn MIRRE, président de la commission des affaires économiques.

C'est sur la base de cette observation d'ordre général qu'il a été relevé le décalage existant entre le potentiel économique de l'agglomération pointoise et le reste du territoire. Un pareil projet devrait selon les participants, faire l'objet d'une contractualisation entre les différents partenaires que sont l'Europe, l'Etat, les collectivités locales afin de mieux évaluer et améliorer la visibilité des dispositifs mis en œuvre en terme d'observation, d'orientation, de recherche et d'échange dans la gestion des espaces de vie et d'équilibre naturel.

A la lecture du projet, les participants n'ont pas manqué de souligner le parallélisme existant entre le projet d'extension du port et la rénovation urbaine des villes de Pointe-à-Pitre et Abymes qui ne permet pas faute d'une information suffisante des villes concernées, d'apprécier le projet dans toutes ses dimensions. En effet, si les opérations de rénovation urbaine et le projet d'extension du port concilient les dimensions du développement durable à savoir l'environnement, l'économie et le social ; ces dernières s'appuient sur des interventions fortes de l'Etat et des collectivités locales sur l'habitat, les quartiers sensibles, l'activité économique, le réseau routier, l'emploi et la protection des espaces naturels dont les zones rurales sont en la matière déficitaires. Remarque a été faite que celles-ci souhaiteraient bénéficier non seulement d'un accompagnement, mais également des retombées économiques du projet. Un projet d'entreprise comme celui de la rénovation urbaine est un levier, un moyen de sensibiliser des hommes et des femmes autour d'une grande ambition, autour d'une idée dont les enjeux sont multiples, car tout est comportement dès qu'il s'agit de développer un territoire. Il s'agit donc d'un enjeu culturel qui doit être compris au sens large du terme, sous réserve que l'environnement politique, économique, financier social et démographique soit pris en compte pour avoir la capacité de se penser autrement, accepter le changement pour penser le futur.

Sa mise en œuvre doit prendre en compte l'ensemble des problématiques qui nourrissent l'intelligence collective et donnent à l'action publique tout son sens. C'est donc un pôle d'excellence autour duquel le territoire peut se développer et se structurer. Il peut aider à placer l'innovation au coeur des priorités, structurer les réseaux de communication, promouvoir la région sur des compétences et agir à l'international.



Parmi ses détracteurs, certains ont révélé qu'un projet de cette envergure ne peut s'intégrer en tant que tel, sans une vision globale d'aménagement du territoire. **On parle de désenclavement du port – qu'en est-il du territoire ?**

Par ailleurs, des auditeurs ont fait remarquer que les communes ceinturant l'agglomération urbaine subissent déjà depuis plusieurs années les impacts de la globalisation qui vont en s'accroissant : accroissement des inégalités, transformation des centres-villes, surenchères foncières. La détérioration de la sécurité des biens et des personnes dans l'agglomération risque de compromettre fortement l'image et l'efficacité du projet dans son ensemble. La réponse aux besoins sociaux dans les zones rurales ne semble pas être du même niveau que celle qui est apportée aux opérations de réhabilitation et de rénovation urbaine, ce qui explique le peu d'intérêt des communes pour ce projet qui intéresse directement Pointe-à-Pitre, Abymes, Gosier, Baie-Mahault.

Considérant le caractère vital de l'opération, qui inscrit la construction d'une nouvelle plateforme censée engendrer la création de zones économiques, certains s'interrogent sur les retombées substantielles d'un tel projet qui entraînera une surenchère des terrains à bâtir qui ne peut aboutir qu'à un surcoût foncier qui se traduira par une spéculation financière importante et un poids fiscal, avec des problèmes d'insécurité non résolus à ce jour.

Les autorités portuaires ont objecté quela dévitalisation de certaines parties du territoires n'était absolument pas le fait du port, mais reconnaît toutefois que le poids économique, social, technologique et industriel de la région Grand Centre fait que l'on ne peut imaginer d'essor économique sans le maintien et le développement de toutes ces potentialités existantes. Il a tenu à rappeler toutes les activités structurées autour du P.A.G à travers des activités extrêmement diversifiées autour d'entreprises artisanales, industrielles, commerciales ou agricoles liées à l'automobile, à l'informatique, à la grande distribution, au bâtiment, à la santé, aux industries mécaniques et électriques, aux services etc. et prendre conscience de cet atout qui sous-tend d'ailleurs d'autres conditions et initiatives économiques complémentaires.

Considérant que le territoire possède par ailleurs une vocation touristique, le PAG a rappelé qu'il s'est engagé auprès des collectivités locales intéressées, à mener toute action susceptible de favoriser l'interface ville-port. La Guadeloupe est à cet égard un des sites les plus exceptionnels de la Caraïbe. Ainsi, les villes de Basse-Terre et de Pointe-à-Pitre désireuses de promouvoir une autre image et des activités plus performantes bénéficieront d'infrastructures nouvelles destinées au trafic des croisières et des passagers. Ce marché de la croisière a selon le maître d'ouvrage toutes les raisons de réussir, compte tenu de la proximité de la clientèle nord américaine (10 Millions de passagers en 2010) et de l'évolution constante de la clientèle européenne. Cet axe d'accueil et de transport touristique qui est un élément déterminant de l'activité économique de la Guadeloupe, s'applique également aux communes à la recherche de zones créatrices d'emplois tournés vers la mer (Port-Louis, Sainte-Anne, Deshaies, les Saintes). Cet effort de coopération veut s'inscrire dans la dynamique constatée des effets positifs du tourisme dans notre département.

### 3.6.5. Des réticences à confier à un opérateur privé un projet d'intérêt général

Sur cette question du mode de gestion, le maître d'ouvrage a insisté pour préciser que le partenariat public/privé était le mode d'évolution normal des infrastructures portuaires en Europe. Les risques étant selon lui partagés sur la base d'une prise en charge de l'infrastructure (chenal, terre-plein, quai) par le public et de l'exploitation proprement dite par l'opérateur privé. Il appartient donc à ce dernier de faire ses propres investissements par l'exploitation de l'outil mis à sa disposition. Il a l'obligation de faire ce que l'on appelle communément « la couche de roulement ». Si aucune prise de position ouvertement déclarée n'est venue s'opposer au partenariat public/privé, notons toutefois, la question maintes fois posée de la **récupération du capital public investi par l'Etat au bénéfice de l'opérateur privé**. De manière incidente, le public a souhaité connaître le retour sur investissement et l'indice de rentabilité de l'investisseur privé, au motif que la rentabilité maximale de l'investissement était essentiellement liée à la forte **contribution financière (fonds propres et emprunt) du P.A.G, destinée selon lui, à créer un effet de levier extrêmement favorable pour le partenaire privé, au détriment du contribuable déjà fortement endetté**.

Si l'information globale du maître d'ouvrage sur la répartition économique n'a pas gommé les apparences ou les doutes de certains spectateurs, elle n'a pas non plus provoqué quelque sentiment d'iniquité ou de rejet. **A l'inverse, une question a été évoquée sur la possibilité d'une prise de participation d'actionnaires guadeloupéens à hauteur d'une partie des actions émises par l'opérateur privé à l'occasion du projet.**

### 3.6.6 La position des acteurs institutionnels

Les représentants des collectivités ont confirmé qu'ils aspiraient à jouer un rôle important dans la construction de cette plate-forme portuaire. Tous ont fait valoir des arguments en faveur de cet aménagement susceptible de donner un coup de pouce à l'économie locale et à l'emploi.

**Jacques BANGOU**, maire de Pointe-à-Pitre et président de l'Agglomération Abymes-Pointe-à-Pitre (déclaration débat public 7 octobre 2011)

« (...) il est vrai que ce projet présente pour la Guadeloupe un intérêt qui est considérable, parce que dans un sens ou dans un autre les choses évolueront en Guadeloupe sur le plan économique autour de ce grand projet ou il n'existera pas. Et à ce moment-là le modèle de développement autour duquel on se situe sera fortement impacté de manière négative parce que de toute façon on régresserait en termes de rapport d'arrivée de marchandises, du fait qu'on dépendra à ce moment-là de notre hub, ou bien c'est nous qui serons hub pour le reste de la Caraïbe ou du continent avoisinant, et à ce moment-là il y aura probablement, en tout cas on peut l'espérer, une autre dynamique économique. »

**Jean-Claude LOMBION**, maire de Morne-à-l'Eau (déclaration débat public du 9 novembre 2011)

« C'est un débat qui est très important pour nous, il faut dire les choses comme elles doivent l'être. Le port doit être un outil de développement pour le commerce extérieur français notamment et pour le commerce extérieur guadeloupéen. (...) Le Port c'est un outil de développement économique et commercial mais il ne peut pas être mis en place sans qu'il y ait une réflexion politique sur quels enjeux et quels projets de développement pour le pays, il est absolument clair qu'on ne peut pas mettre en place une structure aussi importante que le Port de Guadeloupe sans concevoir comment organiser le développement du pays et profiter du développement du commerce extérieur français pour permettre un développement également du commerce extérieur guadeloupéen. »

**Georges BOUCARD**, directeur de cabinet du maire des Abymes (débat public du 14 octobre 2011)

« (...) simplement dire que la Ville des Abymes a déjà pris une position publique puisque nous avons reçu les représentants du Port Autonome à l'occasion d'un conseil municipal et c'est avec une large majorité que nous avons déjà approuvé le projet de Grand Port parce qu'il nous semble important de dire qu'il y a trois intérêts:

Un intérêt géopolitique majeur pour la Guadeloupe dû au fait que nous soyons à la croisée des grandes routes qui vont faire le transbordement et trafic maritime, et aussi parce que quelle que soit l'évolution géopolitique de la Guadeloupe cet équipement restera en Guadeloupe.

Un intérêt économique très important puisque nous avons vu qu'avec le risque de feederisation c'est un coût de 50 millions d'euros en plus pour l'économie de la Guadeloupe, quand on sait que le budget de la ville des Abymes c'est 120 millions d'euros on voit tout de suite quel impact ça peut avoir sur l'économie.

En termes d'aménagement du territoire c'est aussi un intérêt majeur pour la ville des Abymes parce que nous sommes l'arrière-port et que nous avons aussi des zones d'aménagement commercial, la ZAC de Dothémare où nous avons un pôle logistique que nous sommes en train de créer et qui sera aussi le support des activités de ce projet de Grand Port. »

**Ary CHALUS**, Maire de Baie-Mahault (débat public du 9 décembre 2011)

« Je suis bien content de vous recevoir pour la deuxième fois après le WTC, la ville de Baie-Mahault est la première à défendre ce projet, à avoir écrit où il fallait parce que c'est un projet je pense très important pour la Guadeloupe. Pour nous dans le cadre du projet guadeloupéen; aujourd'hui encore j'en ai fait état au congrès des élus départementaux et régionaux parce que je dis que nous avons une chance inouïe et je sais comment aujourd'hui en Martinique ils se battent pour aller très vite. »

**Jocelyn MIRRE**, Vice-président du conseil régional (débat public du 27 janvier 2012)

« L'économie de ce projet nous porte, nous région puisque nous développons l'économie de la Guadeloupe. La Guadeloupe a besoin de ce projet, nous ne pouvons pas en faire l'impasse en ces temps de crise. Au regard du taux de chômage, du nombre d'entreprises qui ferment leurs portes, je pense que nous avons là encore de l'espoir. »





# Quatrième PARTIE

# 4



# 4.

## L'environnement – un équilibre fragile

### 4.1 Les attentes du public

Longtemps le problème de l'environnement a été perçu comme un sujet mineur et un enjeu contraignant, tant l'idée des ressources inépuisables de la planète était forte, et que seule la capacité de l'homme à maîtriser son environnement semblait la solution unique et suffisante. L'histoire récente et les changements climatiques nous apportent régulièrement la preuve contraire de ce rapport et illustrent invariablement la fragilité de notre écosystème qui met plus que jamais l'homme au cœur de la nature.

Les paysages ultramarins sont la plus belle contribution de l'outre-mer à la richesse nationale. Ce capital biologique et géologique est en Guadeloupe l'une des plus belles illustrations. Néanmoins ses équilibres sont fragiles et menacés par l'homme qui reste le plus dangereux des prédateurs.

Se pose donc en l'état la question de savoir comment le projet peut-il concilier enjeu économique et environnement ?

#### 4.1.1 Le souci de l'environnement

Concernant le sujet de l'environnement, nous avons constaté une prise de conscience généralisée qui s'appuie sur les progrès qui ont été réalisés même s'il reste beaucoup à faire. Parmi les vingt réunions publiques deux furent particulièrement consacrées à ce thème. Mentionnons la réunion du 4 novembre à la médiathèque du Lamentin, et le 14 décembre 2011 à l'université Antilles-Guyane. Le territoire central urbain composé des communes de Pointe-à-pitre, Les Abymes, Baie-Mahault, Gosier constitue un tissu urbain dense, qui concentre en certains points de forts enjeux environnementaux liés au dragage du chenal, aux sédiments, aux herbiers, à la mangrove, vibrations, bruits, pollutions atmosphériques et lumineuses, circulation routière etc.

Dans son système d'action économique, sociale et culturelle, il nous faut observer que la stratégie du P.A.G s'est référée en premier lieu à des valeurs fondamentales – respect de l'environnement, tourisme écologique, développement durable, mais également qualité et transparence de l'information, accès à l'emploi ; autant d'éléments qui participent d'une méthode et d'une logique de l'action fort significative. Dans le cadre de relations opérationnelles, dont la pertinence a été systématiquement présentée au public, les différentes études menées par le maître d'ouvrage visaient avant tout à proposer un schéma relativement complet pour permettre :

- une détection sérieuse et coordonnée de la pollution et des atteintes à l'environnement dans le périmètre portuaire,
- de dégager un certain nombre de conclusions permettant d'imposer des mesures compensatoires immédiates en cas d'altération à cet ensemble.

Au regard d'un projet qui jouxte une agglomération de cette importance et qui soulève des difficultés sur lesquelles la position des autorités portuaires et des pouvoirs publics est importante, le maître d'ouvrage s'est attaché à présenter de façon détaillée les enjeux environnementaux du périmètre concerné, ce qui a suscité bon nombre de questions.

### 4.2 L'impact environnemental

Certains participants se sont étonnés des enjeux modérés des diverses pollutions :

- Il est par exemple fait état de l'existence d'une pollution marine dans tous les grands ports de la Caraïbe à laquelle ne peut être exclue la Guadeloupe et en particulier la baie. Les sédiments marins retiennent des concentrations de métaux lourds qui s'accumulent à cause des activités d'évacuation des déchets et des pratiques de décharge.

- La modernisation et l'agrandissement des ports, détruisent des habitats marins, de très grande valeur et directs, dans une île gangrénée par un taux de chômage particulièrement élevé (27%) et un PIB par habitant inférieur de 40 % à la moyenne nationale.

valeur, polluent l'environnement marin et coupent, tant visuellement que physiquement, la ville de la mer.

- L'épandage des insecticides, des engrais artificiels et autres produits agro-chimiques ont introduit un grand nombre de nouveaux additifs chimiques potentiellement graves dans la chaîne alimentaire aqueuse. Le chlordécone en est l'exemple le plus illustre dans notre région.

- L'expansion non contrôlée d'une agglomération urbaine se heurte infailliblement aux investissements insuffisants pour les services de base (adduction d'eau, systèmes d'égouts, et de ramassage des ordures) qui restent en retard par rapport aux besoins minimums d'une vie urbaine décente et productive.

- La prolifération des véhicules entraîne une augmentation du niveau de pollution de l'air.

- Certaines pollutions marines provenant d'activités transfrontalières et extra – régionales interfèrent dans notre propre périmètre (traces d'hydrocarbures sur la coque des navires)

Sur la base de ce diagnostic le maître d'ouvrage a eu à répondre pour dire quelle approche il comptait adopter pour évaluer et préserver de manière précise et globale l'environnement, voire contrôler la pollution marine ?



#### 4.2.1 Plages et bords de mer

Considérant que les plages et les bords de mer jouent un rôle vital pour protéger les terres des effets de la houle d'orage associée aux ouragans et aux inondations côtières, le public a souvent interrogé le maître d'ouvrage sur les risques encourus. Il a attiré son attention sur les menaces liées en particulier à la stabilité des plages et des dunes ; lesquelles proviennent de différentes sources, dont les travaux de construction sur les côtes et principalement l'exploitation du sable. Le maître d'ouvrage a fait valoir que le projet du port s'inscrivait dans une large conception de gestion intégrée du littoral, prenant en compte les intérêts économiques, touristiques et écologiques des bords de mer soumis aux pressions humaines et naturelles.<sup>32</sup> Si l'importance des courants océaniques localisés ne peut pas être minimisée, l'étude et la compréhension modélisée de la dynamique des houles montre selon le P.A.G, que leur effet, s'il est sensible dans la zone de Gosier, sera largement amputé à l'ouest de l'entrée du chenal, par la construction de l'infrastructure portuaire qui mobilisera 40%, (soit 2 millions de mètres cubes) des remblais destinés à la construction des terre pleins. En outre, les trois alternatives architecturales du projet, ont été étudiées selon le maître d'ouvrage de manière à réduire les risques naturels. Il n'en demeure pas moins, que si l'avenir est rassurant puisque l'effet positif de la houle est lié dans un sens à l'implantation du port, il semble plutôt inquiétant dans l'autre sens. Ce danger potentiel exige donc de la part de l'autorité portuaire, les compléments d'étude nécessaires pour garantir et rassurer un public soucieux du risque, en raison de l'importance économique de l'agglomération pointoise. A ce titre, le P.A.G s'est engagé à ce que les mesures les plus appropriées soient prises pour assurer la meilleure sécurité possible, en réalisant des travaux de protection, là où ils seront manifestement nécessaires et en prévoyant les moyens d'intervention adéquats les plus efficaces avec les services de l'Etat.

#### 4.2.2 Impact sur les écosystèmes côtiers

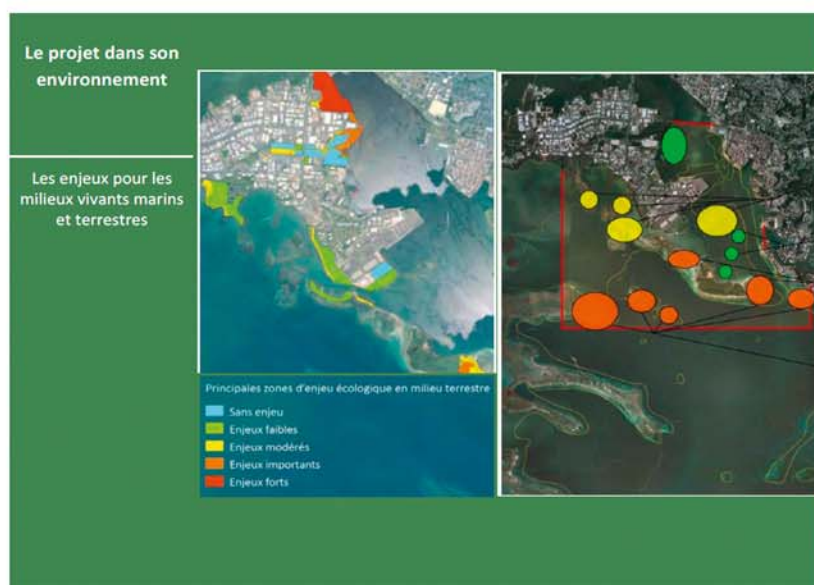
Les préoccupations manifestées par le public au regard de l'impact du projet sur les écosystèmes ont été constantes, telles que véhiculées par les médias, les associations, les établissements scolaires dans une île fragilisée par les pollutions humaines et industrielles. Il est patent pour le public d'observer, que de nombreux habitats marins et côtiers biologiquement productifs sont de plus en plus menacés.

<sup>32</sup> 97% des communes de Guadeloupe sont en bordure de mer.

Le public s'est donc fortement mobilisé sur le sujet de l'environnement au motif que les pollutions chimiques, les opérations de dragage, de comblement, les déversements divers et la sédimentation, sont de nature à porter gravement atteinte à l'équilibre biologique de cet ensemble (récifs de corail, marécages de mangrove) considéré comme un des composants essentiels d'un cycle de vie complexe, comprenant les petits organismes, les poissons, les bactéries qui vivent parmi les herbiers ou dans la mangrove. Cette préoccupation a été également évoquée au sujet des lits d'herbiers qui renforcent la stabilité physique de la côte, retiennent et stabilisent les sédiments, empêchent l'abrasion et l'ensablement en période de tempête.

Face à la dégradation des récifs coralliens soumis à de fortes pressions, le public a souhaité connaître les mesures que le P.A.G comptait prendre pour protéger et favoriser le développement des coraux. Ce dernier a rappelé que le site n'était pas directement concerné par le sujet, hormis dans le Nord de la baie où existe un enjeu fort, mais éloigné du projet. D'autre part, sur le problème de la « ciguatéra<sup>33</sup> » soulevé par une participante, il a précisé que cette toxine produite par des algues de type (*Gambierdiscus toxicus*) a la particularité de coloniser les coraux morts. Mais, outre le changement climatique et la surexploitation des ressources, c'est essentiellement la pollution en éléments organiques issus d'eaux usées qui menacent les coraux. Pour multiplier les chances de repeuplement des colonies coralliennes, le P.A.G a signalé qu'une étude est actuellement en cours dans le cadre d'un partenariat avec l'université Antilles-Guyane, l'aquarium de Guadeloupe, et la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (D.E.A.L). Cette recherche expérimentale consiste sur la base d'expériences effectuées en particulier à la Réunion et en Egypte, à mettre en place un protocole de reproduction des coraux, pour à terme, repeupler en milieu naturel les zones coralliennes situées notamment sur le banc-provençal et sur la caye de l'ilet à cochons. L'ajout de récifs artificiels et la création de sanctuaires de reproduction, permettront ainsi de créer une réserve naturelle favorable à la régénération de cette ressource. Cette compensation relèvera de ce que l'on appelle « la non perte globale de biodiversité<sup>34</sup> » qui consiste à démultiplier la compensation de 1 à 2 voire trois plutôt que de un à un. (Pour 10 m2 de coraux impactés, on en recréera 20).

Certains participants ont émis des doutes sur la réalisation de cette expérience au rythme de la reproduction cellulaire des coraux. Un certain temps sera nécessaire, selon eux, avant que ces souches ne soient suffisamment productives pour créer de véritables colonies coralliennes. Enfin, sur le problème des effets regroupés et cumulatifs des impacts sur les écosystèmes côtiers évoqué par l'auditoire, le maître d'ouvrage s'est appliqué à expliquer que la méthodologie utilisée s'appuie sur trois critères : l'intensité, l'étendue et la durée de l'impact qui permettent de caractériser cette observation. Toutefois il reconnaît **qu'en l'état actuel du projet, l'étude des effets cumulatifs possibles non pris isolément mais plutôt en conjonction avec les actions et événements passés ou appréhendés n'ont pas été encore été totalement résolus, mais juste abordés.**



Copyright PAG

### 4.2.3 Crainte d'une menace sur :

#### 1 - La mangrove

Les forêts de mangroves, souvent considérées comme des terres peu importantes, sont depuis un certain nombre d'années systématiquement dégradées et détruites en dépit de leur rôle essentiel de vie et de protection. Les forêts de mangroves et les chenaux de marée abritent aussi une diversité d'oiseaux et de mammifères. Ces zones, à de rares exceptions, sont sans protection véritable et servent souvent de site de décharge ou de remblayage. Le remblayage sans discernement de l'arrière mangrove pour construire des logements et pour d'autres activités urbaines, n'entraîne pas seulement des dégâts pour l'environnement, mais a souvent pour

<sup>33</sup> Intoxication alimentaire due à la consommation de certains poissons des récifs coralliens et lagons.

<sup>34</sup> Débat public du 18-11-2011 à Sainte-Rose.



conséquence, un développement urbain médiocre à cause des conditions du sous-sol et du drainage. Cette zone est également soumise au risque de liquéfaction causée par les tremblements de terre.

Des questions ont interpellé le P.A.G sur la dilution des effluents qui sont des sources de pollution importantes compte tenu de l'hydraulicité entre le Petit Cul et le Grand Cul de Sac Marin. Le P.A.G a souligné qu'il utilise les techniques les plus avancées pour mesurer et contrôler la qualité des eaux.

## 2 - Les espèces

La ponte ou la façon de couvrir de certains oiseaux risque-t-elle d'être dérangée par les vibrations et le bruit du dragage ?

A t-on trouvé dans nos eaux des résidus de pétrole issus de la dernière catastrophe en Louisiane ?

Qu'est-il prévu pour préserver le projet d'introduction du Lamentin dans le Grand Cul de Sac Marin pendant et hors période des travaux ? Même question pour certains mammifères marins, la Guadeloupe étant censée constituer un sanctuaire pour les baleines au large de la commune de Bouillante ?

Sur ce dernier sujet, le P.A.G a tenu à rassurer les observateurs, sur son souci de préserver la survie de ces espèces<sup>35</sup> qui ne viennent dans nos eaux que pour frayer et mettre bas. A cet égard un partenariat avec l'université Antilles-Guyane permet déjà à un post doctorant de mener une étude destinée à identifier les zones d'observation et de protection, ainsi que d'évaluer les problèmes et les besoins d'un site particulièrement sensible que le P.A.G souhaite conforter et renforcer, avec d'autres associations environnementales telles que le « Réseau tortues marines, Cap naturel, Région Tropicale, Bridge etc. »

## 3 - Ressources halieutiques

Le secteur de la pêche en Guadeloupe est caractéristique des espèces rencontrées dans la plupart des îles de la Caraïbe. La pêche est fondamentalement de nature artisanale, effectuée principalement par des pêcheurs qui utilisent des canots appelés « saintoises » de 9 à 12 mètres. C'est une pêche relativement « propre » car elle n'utilise pas le chalutage et préserve ainsi les fonds marins. Les acteurs de cette profession ont fait part de leurs craintes pour des raisons diverses relatives tant aux nuisances, qu'aux dommages sur l'ensemble du littoral, et à la dégradation du paysage côtier. Ainsi, les professionnels ont fait remarquer qu'en raison de l'existence du chlordécone sur les exploitations agricoles et sur les terres à Capesterre-Belle-Eau, des pêcheurs délaissent leurs eaux pour venir pêcher du côté de Sainte-Anne ; ce qui engendre parfois quelques conflits d'usage. En définitive, le comité régional des pêches a émis entre autres, le souhait d'une plus grande transparence sur des sujets aussi divers que :

- La bio-toxicité et la bio-concentration des zones de pêche.
- La mise en place de rails de navigation et de moyens de balisage en vue de préserver les ressources halieutiques.
- La mise en œuvre de dispositifs compensatoires pour la protection des récifs coralliens.
- La concurrence de produits importés
- L'installation de dispositifs de concentration de poissons (D.C.P)

En Guadeloupe, la capture artisanale du poisson au moyen des nasses et des casiers représentent plus de 50% de toutes les captures de poissons. Les autres ressources halieutiques ayant une valeur commerciale comprennent les crevettes, les lambis ou conques royales et les langoustes. Ces ressources, surtout les langoustes sont souvent victimes des navires qui détruisent les casiers dans lesquels elles se développent, sans compter celles qui sont prises sans aucune considération pour les règlements concernant la taille et les restrictions sur la capture des femelles portant des œufs. La commission a pu à ce sujet mesurer l'inquiétude des pêcheurs de la côte de Capesterre-Belle-Eau, contraints également en raison du chlordécone, d'aller pêcher de plus en plus loin, et préoccupés d'entrevoir un autre avenir, dans le cas, où les sédiments seraient jetés ou échoueraient sur leur zone de pêche à Sainte Marie.

Le maître d'ouvrage a souligné que les zones de pêche côtière qui bénéficient de financements communautaires, destinés à encourager et développer l'utilisation des ressources durables, ne pouvaient subir en sus des handicaps géographiques et naturels, des handicaps artificiels<sup>36</sup>. La plus grande attention sera réservée à l'existence de cette zone d'activité économique. Il a en outre, souligné, qu'une convention le liait avec le Comité Régional des Pêches et des Elevages Marins de la Guadeloupe (C.R.P.E.M.G) afin d'évaluer différents problèmes de ce type et qu'il restait ouvert dans le plus large esprit de concertation, à toute étude et proposition susceptibles de protéger et de compenser cette filière, dans l'intérêt des professionnels et des habitants, ajoutant que les mesures compensatoires seront calculées proportionnellement aux impacts et non au coût du projet.

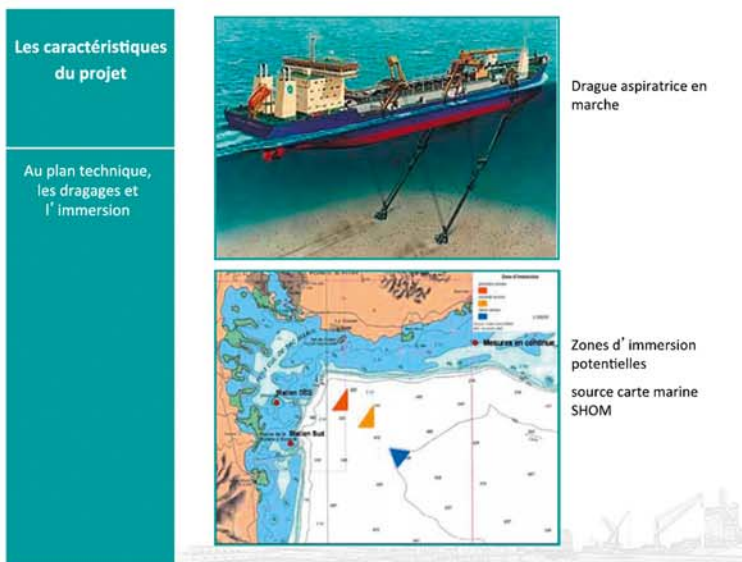
## 4 - Le paysage et le patrimoine archéologique

Il faut souligner que certains participants ont mis en avant la nécessité de préserver le paysage dans le cadre du développement touristique de l'île et en particulier de la façade maritime de pointe-à-Pitre. Le P.A.G a indiqué qu'une replantation d'arbres en rideau est tout à fait envisageable pour éviter les impacts visuels négatifs des travaux et des constructions à venir.

Une participante a particulièrement insisté sur la préservation des sites archéologiques qui seraient éventuellement présents dans le chenal, compte tenu du caractère historique et commercial de la zone. Le P.A.G a indiqué que dans l'hypothèse où des vestiges seraient découverts et sur le rapport de la Direction des Affaires Culturelles, seul juge de la valeur du site, il respectera la législation en vigueur si tel était le cas. Une étude est d'ailleurs actuellement en cours avec l'université Antilles-Guyane.

<sup>35</sup> Sanctuaire marin dit AGOA créé en octobre 2010 dans les eaux sous juridiction des Antilles Françaises pour les cétacés et mammifères marins.

<sup>36</sup> La pêche professionnelle est estimée à 3800 tonnes pour une valeur de 31 millions d'euros (chiffres du CRPMEM)



Les caractéristiques du projet

Au plan technique, les dragages et l'immersion

Drague aspiratrice en marche

Zones d'immersion potentielles  
source carte marine SHOM

Projets éventuels d'immersion – copyright PAG

#### 4.2.4 Incidences géo-mécaniques sur le socle de l'îlet « Cochon » ?

Ce fut une des inquiétudes du public. Certains usagers et résidents n'ont pas manqué de faire remarquer qu'il y a 35 ou 40 ans, il existait des bancs de sable à cet endroit qui depuis ont disparu. Rien ne prouve qu'avec l'effet de la houle ils ne reviennent un jour.

#### 4.2.5 Dangers technologiques

Considérant la vulnérabilité aux dangers technologiques dans la région des Caraïbes et principalement en Guadeloupe, cette question a été souvent reprise par le public. Soucieux de connaître et d'apprécier les moyens du port autonome face à une marée noire du type « Erica », les participants ont considéré que la combinaison d'un important trafic de pétroliers dans les Caraïbes, l'exploitation sur une grande échelle du pétrole et du gaz et les forages exploratoires rendent la région particulièrement vulnérable aux déversements d'hydrocarbures et d'autres substances qui risquent de polluer les eaux et mettre en danger les écosystèmes marins et côtiers. Les usines chimiques et pétrochimiques, dont beaucoup sont situées au point de rencontre entre la terre et la mer, représentent toutes des risques potentiels qui pourraient affecter notre écosystème ; d'autant qu'un large périmètre de la zone industrielle de Jarry est classé SEVESO II.

L'autorité portuaire s'est voulue constamment rassurante en soulignant d'une part, sa volonté de préserver les écosystèmes d'une île par ailleurs fragile, d'autre part, son souci de prendre, sur la base du plan de la Sécurité civile, toutes les mesures liées au trafic dans le chenal et relatives à un risque majeur de pollution ou d'avarie<sup>37</sup>. Une coordination entre les organismes impliqués au plan local, est fondamentalement primordiale. Les navires étant généralement en relation permanente avec la capitainerie du port, les circuits alternatifs seront automatiquement mis en place. Le personnel dédié à la circulation et au stationnement des navires dans la zone du port respectera en l'occurrence, les codes, les normes et les règlements internationaux et nationaux. Ainsi, tout croisement sera interdit dans le chenal, et en cas d'avarie, un système de remorquage approprié sera mis en place. A cet égard le P.A.G a réaffirmé son souci de renforcer en particulier le partenariat existant avec l'université Antilles-Guyane, en vue de diminuer au maximum les risques majeurs. Le maître d'ouvrage a rappelé qu'un port avait le même niveau de sécurité que les aéroports et qu'en conséquence des contrôles de sécurité étaient régulièrement opérés sur l'ensemble du périmètre portuaire.

Il s'est également à de nombreuses reprises manifesté, pour souligner sa volonté de compenser tous les dommages liés à une telle catastrophe.

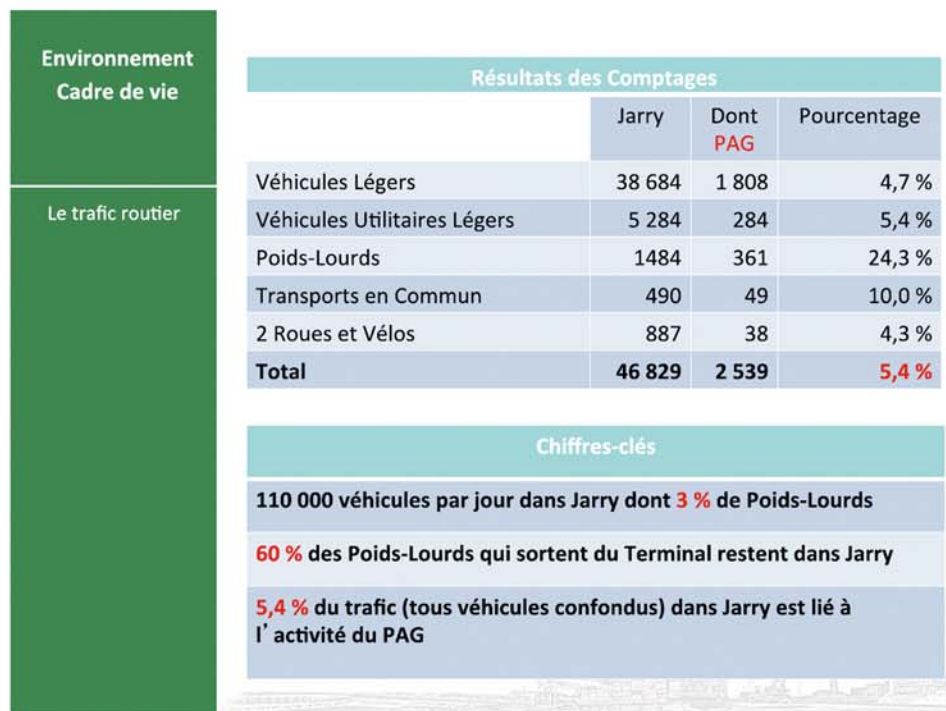
#### 4.2.6 Pollutions diverses

Aux questions souvent posées sur la gestion des déchets d'exploitation, le P.A.G a fait état des dispositions réglementaires nationales et européennes qui régissent les installations de réception portuaire pour les déchets des navires et des résidus de cargaisons qui peuvent être potentiellement nuisibles pour la santé, la faune ou la flore. Ces déchets industriels sont obligatoirement collectés, traités, éliminés ou stockés selon des règles strictes tel que le rappelle le code de l'environnement.

Dans le même ordre d'idées, le public a fait remarquer que les nuisances actuelles dues à l'intensification du trafic sur certains axes routiers, ainsi que l'importation croissante de charbon pour l'usine de Gardel ( canne à sucre) risquent de se traduire par une très forte concentration d'oxyde de carbone diffusé dans l'atmosphère,

<sup>37</sup> Une cellule mobile d'intervention chimique du SDIS est affectée à ce genre d'incident.

avec les risques induits sur la santé des populations. Le P.A.G a rappelé que les premières études laissent apparaître que le trafic routier du port ne représente que 3 % de la circulation automobile sur la zone industrielle de Jarry. En outre, les sources de pollution atmosphériques ne sont pas uniquement dues à l'automobile. Des émissions polluantes sont généralement d'origine diverses dont un certain nombre issues des entreprises. Considérant que le port est avant tout un outil dans la chaîne de création de valeur, il n'en demeure pas moins que les études en cours ne laissent pas apparaître une dégradation de l'air susceptible de porter atteinte à la santé des populations. Néanmoins une attention toute particulière est destinée à apprécier l'état des nuisances sonores et des vibrations susceptibles de perturber l'environnement terrestre et marin. Le P.A.G a tenu à préciser que les travaux se feront comme la loi l'y oblige, dans le respect des modalités de protection des habitants contre ces nuisances éventuelles.



Copyright P.A.G.

Des démarches concourent d'ailleurs dans le même temps à assurer pour fin 2012, une certification de qualité ISO 14001, relative à la qualité du management environnemental. Parmi les nouvelles orientations en matière de respect de l'environnement, le P.A.G a tenu à informer le public que de nouveaux navires utilisent comme carburant du gaz naturel liquéfié. Cette source d'énergie prometteuse est susceptible de répondre au respect de l'environnement et surtout de réduire notablement, tant les émissions de CO<sub>2</sub> que la consommation de carburant.

Une question a été posée au P.A.G relative à un ancien projet de remise à niveau du chenal à moins sept mètres. Projet qui avait été émis, lors de la construction du « pont de l'Alliance » sur la Rivière Salée. Si ce projet était remis à l'ordre du jour, il y aurait, selon un participant, de grandes chances de voir une augmentation et une accélération du courant avec un risque de pollution supplémentaire du Petit Cul vers le Grand Cul de Sac marin. Le maître d'ouvrage a fait remarquer qu'il n'était pas en mesure de répondre à cette question sur cet ancien projet, d'autant qu'est en cours d'étude, un programme de modélisation numérique du littoral dans le cadre du programme LITTO 3D, piloté par l'Institut Géographique National (I.G.N) et le Service Hydrodynamique de la Marine (S.H.O.M). Les résultats destinés en particulier à cibler et tracer précisément le pourtour de la Guadeloupe appelé « trait de côte », devraient voir le jour dans le courant du deuxième semestre 2012. Néanmoins le maître d'ouvrage a tenu à dire que le parc naturel marin a offert dès l'amont du choix d'implantation du projet, un cadre de gouvernance pertinent pour évaluer et anticiper les conséquences des courants marins sur les zones sensibles.

#### 4.2.7 Risques majeurs

##### 1 - Le risque sismique et du tsunami

Le risque sismique fut un autre facteur d'inquiétude pour le public. Cette problématique a pris lors des débats une dimension relativement aiguë dans la mesure où elle impacte directement la sécurité des biens et des personnes face à un milieu jugé intuitivement menaçant. Inconsciemment le risque sismique moins prégnant que

le risque cyclonique, reste néanmoins d'une actualité sensible, suite au séisme du 21 novembre 2004 aux Saintes et celui du 12 janvier 2010 à Haïti, qui sont venus rappeler la réalité de cette menace, dont les conséquences matérielles, humaines et psychologiques, associées à la densité urbaine et à la pression anthropique sur le milieu, sont importantes.

L'existence d'une faille dans la zone de Gosier / Pointe-à-Pitre, mais dont l'activité n'est pas démontrée, selon le P.A.G, a été l'objet de plusieurs interrogations. Le P.A.G a aidé à comprendre le risque sismique. La Guadeloupe forme un archipel montagneux et volcanique composé de plusieurs îles. Les deux principales, Grande-Terre et Basse-Terre sont séparées par un mince bras de mer (La Rivière Salée) qui sépare d'une part le Petit Cul de Sac Marin du Grand cul de Sac Marin ; et d'autre part les deux îles précitées de nature géologique bien distinctes.

- D'un côté, une plate forme carbonatée plate
- De l'autre, un espace volcanique dominé par la Soufrière.

Les deux présentant un large éventail de risques majeurs :

- telluriques (tremblements de terre, volcanisme)
- climatologiques (cyclones, inondations)

Le PAG a fait part au public des nombreuses études et analyses d'impact sur

- La sismicité et en particulier la liquéfaction des sols
- La mécanique des sols et des roches afin de mesurer les densités, les indices de plasticité, de liquidité de compression et de gonflement.
- Les conditions de dragage et de réemploi des matériaux du chenal

Sur la base de cette vulnérabilité, le P.A.G a prioritairement tenu à préciser que le site n'était pas directement impacté par le Plan de Prévention des Risques (P.P.R) et a également donné des précisions sur les différents impacts liés à la distance, la profondeur focale, la localisation, la magnitude.

Ayant exprimé son souci de privilégier la sécurité et par ailleurs, l'importance économique de l'île, il a affirmé vouloir garantir la disponibilité du port par la construction d'un quai de « catégorie D », susceptible de résister à un événement majeur et maintenir le lien impératif avec la métropole, en cas d'urgence. A ce sujet, des questions ont interpellé le maître d'ouvrage sur l'application des normes européennes entrées en vigueur depuis le 1er mai 2011 avec les Eurocode 2 et 8 alors que le projet présenté en l'état fait référence aux normes françaises PS 92. A ce point d'interrogation, le P.A.G a fait remarquer que le socle de sécurité tant en norme française qu'en norme européenne sera fixé de manière maximale.

L'interrogation du public est par ailleurs restée permanente, tant sur les moyens de gestion de crise que sur les stratégies de réduction des risques et les priorités techniques relatives à la connaissance géologique et structurelle du sol, d'autant que les études en cours menées par le Bureau de Recherches Géologiques et Minières (B.R.G.M) n'ont pas encore permis de lever à ce jour, tous les voiles sur ce dossier, en particulier l'impact d'une « fin de faille » en profondeur.

Cette réponse n'a pas été jugée satisfaisante, le public considérant qu'une question aussi sensible, relevait de connaissances techniques plus élaborées et non pas d'une étude générale, qui en la circonstance ne permet pas au public d'apprécier les différents impacts. Le P.A.G a fait observer que l'ouvrage sera construit selon des normes parasismiques. Ajoutant, que malgré les progrès de la sismologie, la science ne sait prévoir en l'état actuel, un séisme<sup>37</sup>. Et quand bien même on pourrait, un jour, les prévoir avec exactitude, quelles mesures faudrait-il prendre pour en limiter les conséquences et, notamment les conséquences humaines ? Dans un domaine où la connaissance est encore imprécise, la prudence reste de mise, et nous sommes donc confrontés à cette seule idée incontournable, du principe de précaution. Au-delà de ce débat technique, le public a fait remarquer que la saisine de la CNDP était du fait de ces incertitudes, totalement prématurée. La CPDP a apporté à cette question une réponse juridique, rappelant que le projet ne peut faire l'objet d'un débat public qu'après que la CNDP ait été officiellement saisie par le maître d'ouvrage, qui est seul décisionnaire du moment de la saisine. Les délais dont elle dispose alors sont relativement contraints, la Commission nationale devant notamment décider ou non de l'organisation d'un débat public sous deux mois, sans faculté de déroger à cette règle. Quoi qu'elle puisse penser de la pertinence du moment choisi par le maître d'ouvrage, la CNDP ne peut donc agir qu'en réaction à une saisine.

Le maître d'ouvrage a fait observer que la procédure administrative était effectuée selon les dispositions réglementaires en vigueur, qui font obligation au maître d'ouvrage de présenter après le débat public, toutes les études d'impact nécessaires à la validation du projet par les services de l'Etat. Néanmoins, il attachait une attention particulière à ce sujet qu'il considère comme prioritaire, lequel sera soumis le moment venu à l'avis des citoyens lors de l'enquête publique. Les études en cours ayant pour but d'être les plus exhaustives possibles, n'auront malheureusement de réponse qu'après la fin du débat public, soit courant 2012.

Quant au risque du tsunami relevé par l'auditoire, il a été minimisé au regard de cette zone de protection que constitue la barrière récifale et corallienne.

## 2 - Le phénomène cyclonique

Ce phénomène ne répond pas à la même appréhension dans la mesure où il est en général annoncé et suivi. Néanmoins, la question maintes fois répétée du choix du port de Jarry compte tenu de l'existence d'une zone à enjeux importants, a porté sur la capacité de l'installation portuaire à résister à des vents violents. Le P.A.G s'est livré à une étude rétrospective portant sur les 136 derniers cyclones ayant approché de près ou de loin la

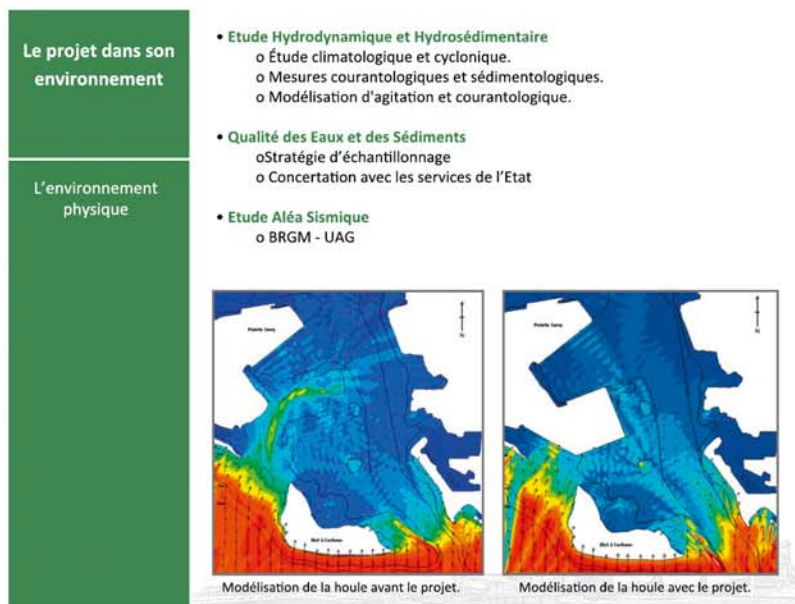
<sup>37</sup> La tectonique des plaques n'est connue que depuis 1965. L'écorce terrestre est fragmentée en quinze grandes plaques en mouvement.

Guadeloupe ; lesquels ont été tous modélisés afin d'évaluer les effets de la houle engendrés par le vent. Le maître d'ouvrage a précisé qu'en la matière, les protocoles en cours ou retenus sont les plus élevés possible tels qu'ils sont appliqués au Japon ou en Californie. En l'espèce, le quai sera construit sur les bases du cyclone Hugo de 1989 en Guadeloupe, pour résister à une force maximale de 288 Km / H. Le P.A.G a également indiqué que l'ensemble des thématiques sur les risques naturels majeurs (tremblements de terre, éruptions volcaniques, tsunamis, cyclones, inondations) y compris la question de la mise en place d'un système d'alerte dans le bassin caribéen était régulièrement évoqué par les experts des risques naturels lors de conférences internationales. Leur mission : faire évoluer l'état des connaissances et les avancées scientifiques<sup>39</sup> en la matière. Travaux d'une grande importance que peuvent utiliser les Etats et notamment la Guadeloupe.

#### 4.2.8 Changements climatiques et hausse du niveau de la mer

Un certain nombre d'études prévoient à moyen terme une augmentation d'environ 30 cm du niveau des eaux due à la fonte des glaces polaires et une hausse de température de 1,5°C avant 2025. Cette situation ne risque-t-elle pas de rendre vulnérable nos côtes et en particulier cette partie du littoral, suite au dragage du chenal et à l'acidification des eaux qui risquent d'altérer les récifs coralliens?

Le P.A.G a eu le souci de démontrer qu'en l'état des connaissances, tant l'effet des houles (Est / Sud-est) que celui lié aux vitesses et aux variations de niveau ne représentaient pas a priori un risque majeur, au regard de cette zone portuaire qui sert de référence et de témoin des variations d'impacts directs.



#### 4.2.9 Gestion des déchets internes

La gestion des déchets industriels qui sont destinés à être immergés a suscité des questions fort précises, en particulier sur le lieu d'enfouissement. Selon le P.A.G ce sujet soulève des réponses techniques qui nécessitent effectivement une attention et une surveillance particulière très attentive. C'est sans doute l'un des aspects les plus suivis du projet qui a incité le maître d'ouvrage à restituer le projet dans sa dynamique du développement durable. En premier lieu, le projet d'Installation de Stockage des Déchets Inertes (ISDI) mis à la disposition des industriels guadeloupéens est le fruit d'une réflexion sur le problème posé par le traitement des déchets inertes. L'archipel est en effet confronté à la problématique de ses déchets inertes (bétons, briques, tuiles, céramiques, verres, pierres, granulats et gravats non pollués, etc.). « Le gisement départemental est estimé à 412 000 tonnes /an, dont 35% issues de l'activité du bâtiment et 65% issues de l'activité des travaux publics. Or, il n'existe pas à ce jour, de filières de traitement adaptées aux déchets inertes en Guadeloupe. Le PAG souhaite profiter de l'opportunité de cette ressource en matériaux pour intégrer ces déchets comme remblai pour la construction d'aménagements portuaires. »<sup>40</sup>

Ainsi, les sédiments meubles utilisés dans la construction sont destinés à réaliser le remblai et le terre-plein. Les matériaux durs serviront eux, à construire les digues ceinturant le terminal.

<sup>40</sup>Rapport PAG

Sur les 5 millions de mètres cubes générés par l'extraction et les déchets de la rénovation urbaine évalués à environ 207 000 Tonnes ; 3 millions seront déposés sur un site d'immersion dédié, suite d'une part, aux conclusions des études scientifiques en cours avec la D.E.A.L et l'IFREMER ; d'autre part, à la décision des services compétents de l'Etat qui doivent garantir la fiabilité du choix du site.

Certains participants dont le Comité Régional des Pêches ont toutefois attiré l'attention du P.A.G sur les conséquences d'une telle décision qui de leur point de vue constitue déjà en soi une mesure dérogatoire. En effet, à ce jour, la zone choisie, qui est le dépôt historique du PAG, n'est pas une solution suffisante aux nombreuses problématiques existantes, et il convient de pousser la logique de la préservation de l'environnement plus loin et plus en profondeur. L'hypothèse de déverser les déchets aussi près de la zone de navigation est un risque critique, compte tenu de la variabilité des courants qui risquent de rapporter sur la bande côtière, de déchets et des sédiments pathogènes. En conséquence, la dépense envisagée est totalement inappropriée, sous réserve d'un examen plus affiné du dossier. Le spectre du chlordécone illustre les réactions de cette profession sur l'effet retardateur à long terme d'une décision insuffisamment acceptée et partagée.

Cette problématique a illustré de manière fondamentale la difficile conciliation entre la notion de développement durable, l'environnement et le volet social et économique.

Dans sa réponse, le P.A.G s'est engagé à examiner avec attention toutes les propositions qui lui seront faites. Il a précisé que les études techniques en cours sont menées en fonction de la topographie des lieux afin d'avoir une description précise de l'endroit, avec des méthodes de travail innovantes, des techniques de jaugeage par ultrasons et des instruments de mesure adaptés et vérifiables. Certes, les immersions ont toujours eu lieu au large de Goyave, mais la décision relative à la position exacte du site, n'ayant pas encore été arrêtée, cette dernière devra, selon le maître d'ouvrage, être suffisamment éloignée des côtes pour que les sédiments ne viennent pas compromettre l'environnement du port et du littoral. A cet effet, un modèle numérique de dispersion des sédiments, restituera un certain nombre de données de contrôle (turbidité de l'eau, déplacement des courants etc.). Le P.A.G a tenu à expliquer que les impératifs financiers n'excluaient nullement la résolution des problèmes. Aucune position arbitraire, définie ou limitativement arrêtée ne saurait être imposée à quelque partie que ce soit. Parallèlement, on ne peut développer à l'infini la philosophie de la satisfaction, dépenser beaucoup avec le minimum de répercussions économiques et sociales, sans que personne n'en subisse les conséquences. Mais aucune équation mathématique ne peut apporter une solution à ces problèmes. Il est donc indispensable qu'un compromis scientifique, technique et financier soit trouvé et accepté par tous, afin de concilier sécurité, environnement et économie. Le P.A.G a précisé que l'immersion sera réalisée par un grand fond supérieur à 200m sous le contrôle entier des services de l'Etat.



Copyright PAG





# Cinquième PARTIE

# 5





### 5.1 Synthèse des principales questions

**Le projet d'extension du port de Jarry s'est heurté à un certain nombre de questions qui résument la teneur du débat et que nous avons synthétisées ci-dessous :**

- Dans un projet évalué en 2009 à 235 millions d'euros, la part allouée à l'écologie (500 000€) semble dérisoire (moins de 0,4%). Qu'en est-il ?
- Avenir du projet après le choix de la CGM pour un autre site et la concurrence de la Martinique ?
- Le P.A.G n'est-il pas l'endroit au monde où le cout de traitement unitaire est l'un des plus élevés au monde ?
- Comment allez-vous résoudre ces obstacles majeurs face à la concurrence des autres ports de la région ?
- Au cas où le projet serait finalisé et qu'un opérateur se positionne, quelle garantie a-t-on qu'il ne se désiste pas? Qui paiera ?
- Combien d'emplois directs et indirects endogènes seront créés par ce projet ? Et dans quels domaines ?
- Quand aurez-vous le budget pour la réalisation de ce projet ?
- Quel est l'intérêt du projet, vu que le seul candidat la CGM, dont le dossier est incorrect et au rabais, a pris comme port d'attache la Jamaïque ?
- Quel sera le volume total de sédiments déplacés (en millions de tonnes) ? Comment ces sédiments seront-ils dépollués avant d'être déplacés ? Où seront-ils déposés ?
- En tant qu'agricultrice, est-ce que cette création de port va me permettre d'écouler ma production ?
- A qui profite l'agrandissement du port ?
- Comment a-t-on pris en compte les risques majeurs durant le chantier et par la suite ?
- Comment être assuré que la mangrove ne fera pas les frais de cette extension ?
- Quels sont les projets équivalents dans la Caraïbe susceptibles de concurrencer le projet du P.A.G et donc, de voir les bateaux se détourner de Pointe à Pitre et ne pas apporter la rentabilité prévue ?
- Quelle perspective d'avenir entre le port et la gestion des territoires ?
- Quel rôle jouent ou vont jouer les chinois dans ce projet ?
- Quelles mesures sont prévues pour atténuer les pollutions, les nuisances et les affaissements pendant et après la durée des travaux ?
- Quel suivi au regard des compensations financières et des impacts économiques ?
- Le projet permettra-t-il au P.A.G de réduire ses émissions de carbone et favorisera-t-il la mise en place d'un schéma de déplacement mieux adapté à l'environnement et à la circulation automobile dans la région pointoise?
- Ce projet remettra-t-il en cause le classement de la Guadeloupe comme un des territoires les plus riches en après le résultat des études d'impact biodiversité ?

### 5.2 Les attentes du public

**Le public a fait part de son souhait d'un inventaire précis des impacts et de sa volonté de les voir réduits ou compensés.**

- Une mesure plus précise des retombées économiques locales, notamment sur l'emploi, face à la dégradation et à la situation alarmante de cette situation.
- Un dispositif d'information public permettant d'assurer la transparence sur les embauches au profit de la population locale.
- Une action directe ou indirecte concourant à la formation professionnelle des jeunes liée aux métiers de la mer.
- Adoption d'une clause sociale dans les marchés publics du P.A.G au bénéfice des demandeurs d'emploi.
- La limitation des nuisances lumineuses, sonores, visuelles et celles relatives au trafic maritime et routier.
- Préservation du patrimoine archéologique éventuel.
- Préservation impérative de l'environnement et notamment de la mangrove.
- Préservation et conservation indispensable des zones de pêche.
- Une des compensations : Un aménagement portuaire ou nautique à Capesterre-Belle-Eau.
- Un renforcement des instruments de balisage pour assurer une circulation sécurisée.
- Prise en compte indispensable des impacts de la houle en particulier dans la zone de Monroux.
- Le choix du site d'immersion doit être justifié techniquement par rapport aux zones sensibles du projet. Le principe arrêté doit être complété d'une décision non ambiguë.
- Un rapport plus affiné accompagné d'une fiche technique et financière par mesure compensatoire, précisant l'effort et l'engagement consentis par le PAG.
- Mise en place d'un système d'information et de concertation avec le public, après le résultat des études d'impact et son suivi jusqu'à la réalisation du projet.
- Concertation avec les élus pour favoriser l'émergence d'autres axes de circulation (par voie maritime) pour lutter contre la saturation du trafic routier.
- Renforcer un dispositif de sécurité et d'évacuation de Jarry en cas de catastrophe ou de risque majeur, ainsi qu'un plan de prévention et de traitement des accidents maritimes.
- Procéder à une expertise historique précise sur le potentiel archéologique de la rade.

## Engagements et propositions compensatoires du P.A.G

**Dans l'attente des conclusions scientifiques, le PAG s'est engagé sur les points suivants :**

- Mise en place de tous les moyens techniques conduisant à une forte réduction de la houle dans le port de Pointe-à-Pitre ; notamment dans la région de Carénage.
- Recherche de solutions alternatives par rapport au trafic routier.
- Mise en œuvre de toutes mesures de lutte contre les pollutions diverses et variées.
- Plantation d'arbres paysagers en bordure des terre-pleins pour garantir l'esthétique du site.
- Déplacements d'herbiers (Banc provençal) et utilisation de techniques innovantes ayant déjà fait leurs preuves ailleurs.
- Mise en place de récifs artificiels et de nurseries pour les espèces coralliennes.
- Sanctuariser des espaces à forte concentration écologique, notamment dans le fond du Petit Cul de Sac Marin et dont la gestion pourrait être confiée à des organismes agréés en la matière, comme l'Office National des Forêts, le Parc National de Guadeloupe.
- Restauration de milieux dégradés afin de permettre la vie en colonie d'espèces vivantes comme la petite Sterne.
- Mises en place de mesures et de moyens de protection de la zone de pêche côtière en relation avec le Comité Régional des Pêches.
- Etudes et informations précises sur le lieu d'immersion des déchets internes.
- Aucune augmentation des tarifs liés au transport local.
- Mise en place de dispositifs adaptés pour la création d'emplois, dans le cadre du plan de formation professionnelle du conseil régional, avec le concours du service public de Pôle-Emploi.
- Utilisation d'une clause sociale dans les marchés pour favoriser l'emploi local.
- Mise en place de nouvelles filières économiques à l'exportation (biens d'équipement, agro-transformation, bois, pharmacopée).
- Favoriser l'accès des entreprises locales aux marchés publics par le système de lots réservés.
- Réservation d'espaces portuaires pour la création de filières économiques destinées à l'exportation.
- Développement d'un partenariat Guadeloupe / Martinique / Guyane afin de développer le trafic inter-îles, assurer la gestion et la coordination des ports en cas de crise, une réflexion commune sur les coûts de passage, favoriser le développement du nautisme par la mise en place d'une promotion commune, un réseau technique portuaire entre ces trois ports Français d'Amérique dans la zone caraïbe.
- Mise en place d'un site WEB destiné à assurer l'information et la concertation post débat avec le public.

## Conclusion

Entre craintes et opportunités, le problème de l'extension du port a dès le début, été nettement posé par le P.A.G : ou bien s'orienter vers la modernisation de nos infrastructures en vue de favoriser l'emploi, les regroupements économiques, ensuite politiques – ou bien sacrifier le long terme, accumuler les retards techniques et culturels, ralentir la croissance et freiner les progrès sociaux.

Compte tenu de la relation particulière que les Guadeloupéens entretiennent avec le port, la question de la capacité du PAG à gommer l'image qu'il a à tort ou à raison auprès de la population, s'est de suite inscrite au cœur de la problématique du développement pour une entreprise perçue plus comme une machine à faire « consommer plus » et à broyer les emplois productifs dont la Guadeloupe a besoin.

D'où l'attitude réservée d'un certain nombre de participants peu habitués au débat public et qui ont été au début convaincus que leurs avis pèsent peu face aux intérêts économiques et politiques en jeu. En outre, la réflexion environnementale s'est elle aussi inscrite dans une logique de développement comme une forme ou un modèle de décisions prises ou à prendre à partir de celui-ci avec ses effets et ses interférences. La question de l'environnement est restée d'autant plus ouverte qu'elle concerne non seulement l'intégrité physique d'un territoire insulaire fragile, mais surtout la vie et l'avenir des générations futures.

Alors que la commission pensait que la principale opposition au projet viendrait de l'action des militants de la cause environnementale il n'en a pas été le cas, même si d'ailleurs, une grande quantité de questions fut au centre des vingt débats organisés par la C.P.D.P.

A ce titre, la diversité des questions et des échanges invite à penser que le débat a rempli une large part des objectifs qui lui étaient assignés. Ce dernier a trouvé toute sa justification dans la mesure où la parole libérée n'a été à aucun moment subordonnée à une autorité politique, administrative et juridique. De nombreux avis et suggestions pertinentes ont été proposées à la C.P.D.P lors des entretiens préalables au débat public et intégrés très souvent dans la rédaction du compte rendu.

Certains participants ont considéré que le projet **comportait beaucoup trop d'inconnues pour qu'ils puissent prendre une décision**, notamment sur les incidences environnementales et sismiques. Le projet paraissant à leurs yeux insuffisamment préparé pour convaincre. Le principe de précaution fut invoqué, au regard des impacts sur l'environnement, considérés comme non maîtrisés au stade de ce débat public.

Celui-ci a toutefois, illustré le lien entre les acteurs socio-économiques, certains chercheurs, le monde entrepreneurial, la société civile, issues des différentes parties du territoire. **La confluence, la synergie, la mutualisation du projet n'a pas seulement été celle de l'Etat ou du port ; elle a surtout été celle des citoyens** (chercheurs, employés, artisans, étudiants, dockers, associations) même s'il faut regretter que peu d'acteurs institutionnels et associatifs ont exprimé leur point de vue.

Néanmoins, le projet s'inscrivant dans le **respect du développement durable a trouvé auprès du public un écho favorable tant dans son concept que dans ses méthodes** face au développement économique et à la mondialisation.

A la lumière des différentes communications à la fois abstraites, complexes et qualitatives, **le P.A.G a constamment fait valoir que les effets cumulés des nombreuses études n'avaient pas encore à ce stade du projet été évalués avec toute la précision souhaitée**. Néanmoins, malgré l'absence de résultats scientifiques définitifs liés aux effets potentiels des risques, le public a finalement établi et partagé la correspondance existante entre d'une part, l'expression économique du projet, et d'autre part, le facteur humain et environnemental, basé sur la biodiversité dont la Guadeloupe est riche.

Soulignons que dans une grande proportion, les questions n'ont eu pour objectif que de connaître les contours du projet et d'obtenir des précisions sur des aspects techniques liés à l'environnement mais surtout aux retombées économiques. Si l'objectif du débat public est d'informer et d'expliquer le contenu du projet, il nous faut constater qu'il y eut très peu de propositions de la part des participants, malgré le rappel des éventuelles mesures compensatoires évoquées par le maître d'ouvrage.

Soucieux de conserver à la Guadeloupe sa capacité d'action, **le choix péremptoire du public s'est en définitive, essentiellement développé sur les attentes sociales, concrètes**, plus précisément en matière d'emploi. Cet aspect de la vie sociale a contribué fortement à **privilégier beaucoup plus la chronologie du calendrier que le projet**, même si la majorité des participants a accordé un temps précieux à examiner ce dernier, qu'il a en définitive trouvé conforme et susceptible de répondre à la situation.

En effet, en ces temps de crise et d'incertitudes sur le devenir de notre société, le public a intuitivement saisi que le P.A.G avait par anticipation intégré dans sa structure et à travers ce projet, le concept de « management du changement ». Pour avoir organisé un progrès continu en vue de ne pas perdre son statut de grand port, il a en tant qu'établissement public donné aux gens, le sentiment d'avoir prévu et organisé ce futur à travers une solution à la fois technique, humaine, accessible et adaptée aux nouvelles exigences économiques. Cette mise en perspective des enjeux et des impacts a conduit les participants à dépasser les clichés et à ouvrir un angle de vue suffisant, pour repenser et répondre aux problématiques actuelles liées en particulier à l'emploi. Parce que située en amont de la décision, cette vision du PAG qui se voulait transparente et volontariste, a replacé la Guadeloupe et le Guadeloupéen, au cœur de son engagement, de ses missions et de son action. Ce qui a nourri cette réflexion : **anticiper pour ne pas subir**.

Le P.A.G qui a développé une approche pédagogique, argumentée et détaillée a su convaincre les participants, que les atouts de la Guadeloupe font sa richesse, son particularisme, sa force. En outre, les ambitions de qualité et d'utilité qu'il a portées ont renforcé l'idée que le projet était en accord avec ses propres valeurs, à savoir excellence, compétence, savoir-faire et transparence.

La majeure partie des questions, des échanges et des avis n'a pas fait l'objet d'un rejet du projet, mais plutôt répondu au souci constant d'obtenir des précisions et surtout des garanties, notamment sur les enjeux environnementaux. Aux yeux du public, l'aubaine qui se présente ne supporte donc aucun retard, pour un projet qui semble à priori, être un investissement qui tient compte de la réalité sociale, et qui s'intègre également dans un cadre politique, institutionnel et économique parfaitement agencé. De ce point de vue, la phrase d'une participante résume la perception que la commission retire du débat : « **La réalité est toujours différente des projets. Mais la Guadeloupe a besoin de résoudre le problème du chômage.**<sup>43</sup> »

Dans le cadre du débat public, les chefs d'entreprise et les syndicats ne se sont pas positionnés en nombre, clairement et de manière déterminée sur le projet ; à moins, qu'il faille entendre à travers les propos du P.A.G, ceux des acteurs du monde économique ?

Ou bien doit-on voir dans cette différence d'approche, une manifestation de divergences stratégiques ou une sensibilité différente quant aux priorités à respecter. Cette position préfigurait-elle les déclarations et les rumeurs souvent entendues que ce projet n'était pas vendable, c'est-à-dire prioritaire ?

**La majorité de l'opinion publique a en tous cas, tout au long des quatre mois de débat, largement légitimé ce projet** en formulant de très nombreuses questions, avis et commentaires susceptibles de répondre à cette seule opportunité de l'emploi, **sous réserve de respecter un certain nombre de conditions environnementales jugées comme impératives car vitales.** Le public ayant accepté le phasage de l'opération, nul doute que toute autre décision serait perçue comme une logique d'affichage. A la recherche de moteurs de développement économique, le public a largement acquis l'idée que l'avenir de la Guadeloupe passe par la consolidation de ses atouts, le développement d'une économie de services et de production, une ouverture plus large sur ses territoires et ses voisins, et surtout la formation de sa jeunesse, en vue d'accéder à un emploi direct ou indirect, sur la base des promesses et des impacts attendus du projet, sur l'économie Guadeloupéenne.



<sup>43</sup> Débat à Morne-A-l'Eau, le mercredi 9 novembre 2011.



# Sixième PARTIE

# Annexes



I - Lettre de saisine du PAG en date du 22 mars 2011

Monsieur PHILIPPE DESLANDES  
Président de la Commission Nationale  
du Débat Public

20, avenue de Ségur

**75 007 PARIS**

Pointe-à-Pitre, le

22 MARS 2011

V/Réf. :  
N/Réf. : DG/DA - 069  
Objet : Projet d'extension du Port de Jarry -  
Dossier de saisine de la C.N.D.P

Monsieur le Président,

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, le dossier de saisine relatif au projet de construction d'un hub de transbordement de marchandises conteneurisées porté par le Port Autonome de la Guadeloupe. Cette saisine est effectuée en application du décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public (C.N.D.P) codifié aux articles R121-1 à R121-16 du Code de l'Environnement.

Le coût du projet est estimé à 160 M€ (valeur 2009) pour la création de 350 m linéaire de quai, 25 ha de terre-pleins et l'aménagement des accès maritimes. Un investissement supplémentaire estimé à 75 M€ (valeur 2009) sera supporté par un opérateur sélectionné sur appel à projets international pour la réalisation des superstructures et l'acquisition des équipements nécessaires à l'exploitation (portiques, engins de pare).

Conformément aux dispositions du deuxième alinéa du I de l'article L121-8 du Code de l'environnement, le Port Autonome de la Guadeloupe a établi le dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.

Le Directeur Général, Suppléant

- Olivier CARMIER -



**Pièces Jointes :** 30 exemplaires du dossier complet comprenant :  
- Dossier de saisine  
- Dossier de Contexte : Volumes 1, 2 et 3  
- Annexe 1 (actions de communication initiées par le PAG)



## II - Décisions de la CNDP

**Commission Nationale du Débat Public****SEANCE DU 6 AVRIL 2011 DECISION N° 2011 / 24 / PAG / 1****PROJET D'EXTENSION DU PORT DE JARRY PORT AUTONOME DE LA GUADELOUPE****La Commission nationale du débat public,**

Vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002, vu la directive du Conseil 85/337/CEE du 25 juin 1985 et la directive du Parlement et du Conseil 2003/35/CE du 26 mai 2003,

Vu le code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants et son article R. 121-7, vu la lettre de saisine en date du 22 mars 2011, reçue le 25 mars 2011, du directeur général du Port Autonome de la Guadeloupe et le dossier joint relatif au projet d'extension du port de Jarry,

Vu la lettre en date du 29 mars 2011 du directeur général des infrastructures et de la mer au directeur général du Port autonome de Guadeloupe,

**Après en avoir délibéré,**

Considérant que le projet, en visant à maintenir le Port Autonome de la Guadeloupe au rang des ports de premier ordre dans la région Caraïbe par la réalisation d'un hub de transbordement de conteneurs, revêt un caractère d'intérêt national, considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, en raison de l'augmentation de l'activité portuaire qu'il entraîne et du nombre d'emplois créés,

Considérant que les impacts du projet sur l'environnement, notamment sur le milieu marin, sont significatifs,

**DECIDE :****Article unique :**

Le projet d'extension du port de Jarry doit faire l'objet d'un débat public que la Commission organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

**Le Président****Philippe DESLANDES**

## III - Organisation du débat et nomination du président de la CPDP

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 4 MAI 2011

DÉCISION N° 2011 / 38 / PAG / 2

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE JARRY  
PORT AUTONOME DE LA GUADELOUPE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7.
  - vu la lettre de saisine en date du 22 mars 2011, reçue le 25 mars 2011, du directeur général du Port Autonome de la Guadeloupe et le dossier joint relatif au projet d'extension du port de Jarry,
  - vu sa décision n° 2011/24/PAG/1 du 6 avril 2011 décidant l'organisation d'un débat public,
- 
- après en avoir délibéré.

DÉCIDE :

Article unique :

De nommer Monsieur Jean-Claude DEGRAS président de la commission particulière du débat public sur le projet d'extension du port de Jarry.

Le Président

  
Philippe DESLANDES

## IV - Nomination des membres de la CPDP en date du 8 juin 2011

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 8 JUN 2011

DÉCISION N° 2011 / 44 / PAG / 3

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE JARRY  
PORT AUTONOME DE LA GUADELOUPE

**La Commission nationale du débat public,**

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
  - vu la lettre de saisine en date du 22 mars 2011, reçue le 25 mars 2011, du directeur général du Port Autonome de la Guadeloupe et le dossier joint relatif au projet d'extension du port de Jarry,
  - vu sa décision n° 2011/24/PAG/1 du 6 avril 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/38/PAG/2 du 4 mai 2011 nommant Monsieur Jean-Claude DEGRAS, président de la commission particulière,
- 
- sur proposition de M. Jean-Claude DEGRAS,
  - après en avoir délibéré.

**DÉCIDE :**

**Article unique :**

De nommer membres de la commission particulière du débat public sur le projet d'extension du port de Jarry :

- Mme Marie-Laure BLONBOU,
- M. Moïse FLESSEL,
- Mme Myriam LUBINO-BISSAINTE,
- M. Jacques PORTECOP

Le Président

  
Philippe DESLANDES

V - Décision sur le dossier du débat, les dates et modalités d'organisation du débat public en date du 7 septembre 2011

Commission Nationale du Débat Public

SEANCE DU 7 SEPTEMBRE 2011

DÉCISION N° 2011 / 61 / PAG / 4

PROJET D'EXTENSION DU PORT DE JARRY  
PORT AUTONOME DE LA GUADELOUPE

La Commission nationale du débat public,

- vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
  - vu la lettre de saisine en date du 22 mars 2011, reçue le 25 mars 2011, du directeur général du Port Autonome de la Guadeloupe et le dossier joint relatif au projet d'extension du port de Jarry,
  - vu sa décision n° 2011/24/PAG/1 du 6 avril 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/38/PAG/2 du 4 mai 2011 nommant Monsieur Jean-Claude DEGRAS, président de la commission particulière,
  - vu la lettre en date du 29 août 2011 du directeur général du Port Autonome de la Guadeloupe transmettant le dossier du maître d'ouvrage,
- 
- sur proposition de M. Jean-Claude DEGRAS,
  - après en avoir délibéré,

DÉCIDE :

**Article 1 :**

La Commission considère le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

**Article 2 :**

Le débat public aura lieu du 5 octobre 2011 au 31 janvier 2012.

**Article 3 :**

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le Président

  
Philippe DESLANDES

VI - Communiqué de presse du 22 septembre 2011

## Le Président

### COMMUNIQUE DES DECISIONS DE LA CNDP DU 7 SEPTEMBRE 2011

Lors de sa réunion du 7 septembre 2011, la Commission nationale du débat public a examiné les dossiers suivants :

#### II – Débats décidés

##### 4- Projet d'extension du port de Jarry (Guadeloupe)

M. Jean-Claude DEGRAS, président de la commission particulière du débat public sur le projet d'extension du port de Jarry, a présenté le projet de dossier du débat. La Commission l'a considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Sur proposition de M. Jean-Claude DEGRAS, la Commission a arrêté le calendrier du débat qui aura lieu du 5 octobre 2011 au 31 janvier 2012 et approuvé ses modalités de mise en œuvre : 20 réunions publiques, site Internet dédié, 8 lieux d'exposition, mise à disposition de carte T, relations avec la presse.

## I - Le code déontologique de la CPDP

La Commission garantit le respect suivant des principes qui animent le débat public :

- **Le principe d'équivalence** : Tous les participants sont traités et encouragés à contribuer au débat sur la base des moyens que la commission doit mettre en œuvre pour que chacun puisse s'exprimer librement dans le respect de l'égalité du temps de participation. L'information doit être disponible et compréhensible et les mêmes règles de discipline sont appliquées à chacun, quel que soit son statut.
- **Le principe de transparence** : La Commission particulière doit veiller au respect des bonnes conditions d'information du public pour permettre à celui-ci d'obtenir toutes les réponses à ses questions
- **Le principe de confrontation des arguments** : la commission particulière veille à ce que l'ensemble des positions et des arguments soient justifiées pour faire l'objet d'une réponse, notamment du Maître d'Ouvrage. Le débat public doit faire émerger tous les éléments nécessaires à l'évaluation du projet et constituer un exercice d'intelligence collective. La Commission fait en sorte que le débat favorise ce processus de compréhension mutuelle et d'intelligence collective susceptible d'éclairer le décideur.
- **Le principe de neutralité** : La Commission ne se prononce pas sur le fond du projet mis au débat et n'émet aucun avis sur le fond. Elle fait en sorte qu'un maximum d'éléments d'appréciation sur le fond du projet soit exprimé lors du débat par une diversité d'intervenants.

## II - LISTE DES ACTEURS RENCONTRES AVANT LE DEBAT

**Préfecture Région Guadeloupe**

Jean FABRE, Préfet

**Sous-Préfecture d'agglomération de Pointe-a-Pitre**

M. GUERIN, Sous-préfet.

**Conseil Régional Guadeloupe**

Victorin LUREL, Président

**Conseil Général**

DESPLAN, Vice-Président

**Sénateur, Maire de Basse-Terre**

Lucette MICHAUX-CHEVRY

**Députée-Maire du Moule**

Gabrielle-Louis CARABIN

**Comité des Pêches**

Nicolas DIAZ

**Communauté d'Agglomération- CAP Excellence**

Jacques BANGOU, Président

**Port Autonome**

Gil THEMINE (Président) et Laurent MARTENS (Directeur)

**Mairie de Pointe-à-Pitre**

José GUIOLET, Maire Adjoint,

**TRAIMAR Americas**

Raymond BYL, Directeur

**MEDEF**

M. NOIRTIN, Vice-Président en charge du transport

**Université Antilles-Guyane**

Eustache JANKY, Vice-président

**Manutentionnaire**

Gérard PETRELUZZI

**Direction des Affaires maritimes**

Michel GORON, directeur adjoint.

**Agence Française de Développement (AFD)**

Philippe BAUDUIN, directeur

**Mairie de Baie-Mahault**

Teddy BERNADOTTE, directeur de cabinet de M. CHALUS

**France-Antilles**

Martin LAVENTURE, directeur commercial

**Guadeloupe Expansion**

Franck DESALME, Président

**DEAL (Direction de l'Équipement, de l'Aménagement et du Logement)**

Daniel NICOLAS, directeur

**PILOTE**

Raymond LINCERTIN

(ancien pilote du port)

**Association Vernature**

M. BANNY, président.

**Parc National**

GIROU, directeur

**Guadeloupe 1ere- Groupe France Télévisions**

Liliane FRANCIL, directrice

## I - Liste des contributions et délibérations

- Union Maritime et Portuaire (U.M.E.P)
- C.G.P.M.E
- Comité Régional des Pêches
- MPI

## ANNEXE IV

## LA BIBLIOGRAPHIE APPORTEE PAR LE DÉBAT

(sur site internet)

## I - Etudes du maître d'ouvrage

**Le Port autonome de la Guadeloupe- maître d'ouvrage**

- Le dossier du débat public et sa synthèse
- Le dossier de saisine du port, 22 octobre 2010
- Les propositions à mi- débat et en fin de débat
- Les synthèses des études qu'il a fait réaliser
  - Etudes de bruit et vibrations
  - Etudes de pré-dimensionnement des ouvrages ( digues, quai, pieux)
  - Etudes d'impact socio-économiques
  - Enjeux et perspectives environnementales
  - Expertise préalable des failles actives
  - Expertises INRA
    - *Eléments traces métalliques dans les sols de Guadeloupe.*
    - *Risques de contamination par la chloredécone des baies du grand et du petit Cul de Sac marin*
  - L'impact lumineux
  - L'impact socio économique de l'activité de la zone franche – CATRAM
  - Les reconnaissances géophysiques IMSRN – CROCEAN
  - Les reconnaissances géophysiques GEODAT Antilles – SAFOR.
  - Etudes des scénarios d'exploitation
  - projet d'entreprise 2009-2015
  - Rapport d'activité 2010

## ANNEXE V

## LES PUBLICATIONS DE LA CPDP

- I - Les journaux du débat
- II - Le compte-rendu du débat
- III - Les questions / réponses et verbatim du site internet

## ANNEXE VI

## ARCHIVES DES 20 REUNIONS PUBLIQUES

- I - Les enregistrements vidéo et/ou audio sur site internet CNDP
- II - Le verbatim de chaque réunion sur site internet CNDP

## ANNEXE VII

## LES ARTICLES

- France-Antilles**, *Développement du port : CMA-CGM dévoile son projet*, 14/10/2011.
- Interfac@ce**, *Les Antilles-Guyane peuvent-ils s'intégrer davantage dans la mondialisation*, N°5, juillet-Août-Septembre 2011 page 17.
- Interf@ce**, *L'avenir du port autonome de la Guadeloupe passe par le GPP*, n°5, juillet-Août-Septembre 2011, page 44-45.



**Interf@ce**, *Un projet historique*, n°5, juillet-Août-Septembre 2011, page 46.

**Alain Plaisir**, in *Perspectives, Insularité et globalisation : en Guadeloupe les atouts d'un grain de sable sur l'océan* - Revue de débats et d'idées en Guadeloupe et ailleurs, 17 septembre 2011.

**Guy Georges**, *France-Antilles, Protégeons le fret*, 27 avril 2011.

**Terre d'Avenir**, *Une filière pour les déchets internes*, n°43, juillet / Août 2011.

**Nouvelles Semaine**, *La réforme de la gouvernance portuaire*, n° 62, 23-29 juin 2011.

**PAG Echo**, *Débat Public sur le Grand Projet de Port* – mai 2011.

**France-Antilles**, *Port Louis - Le projet de pôle nautique stoppé faute de foncier*, 15 juin 2011.

**Le Monde**, *Bruxelles perquisitionne chez les grands armateurs spécialisés dans le conteneur*, 18 mai 2011.

**Nouvelles Semaine**, *La CCI soutient fortement le projet de port en eau profonde*, n°68 du 4 au 10 août 2011.

**AFP** - La 1ere .fr - *La situation financière « très préoccupante »*

**Blog fxgpariscaraïbe**, *Cour des comptes et aides agricoles en outre-mer*, vendredi 18 février 2011.

**Ibid**, *Réforme portuaire en outre-mer*, jeudi 24 mars 2011.

**Ibid**, *Cour des comptes et communes des DOM*, vendredi 15 juillet 2011.

**France-Antilles**, *CMA-CGM choisit la Jamaïque*, 25 août 2011.

**Interprises**, *Stratégie portuaire dans la caraïbe*, n° 82, p.46-47, octobre 2011

**Ibid**, *Fort-de-France : l'extension expliquée à Marie-Luce Penchard*, n° 82, p.8.

**France-Antilles**, *Une formation pour se préparer aux tsunamis*, 25 octobre 2011.

**France-Antilles**, *L'agriculture en crise*, 7 octobre 2011.

**Le Bon Air**, *Ports des îles sœurs... en pleine expansion*, p. 49-50, novembre-décembre 2011.

**Nouvelles Semaine**, *Triple E, monstre des mers*, n°73, p. 42, 15-21 septembre 2011.

**Transport-Logistique**, *CMA-CGM va développer à Kingstom son hub central dans les Caraïbes*, 25 Août 2011.

**Ibid**, *CMA-CGM signe avec le groupe Yildirim*, 25 novembre 2010.

**Hervé Deiss**, *Journal marine marchande, CMA-CGM place un emprunt obligataire de 945 millions d'euros*, 28 avril 2011.

**France-Antilles**, *Le port autonome vante son projet de modernisation*, 5 Août 2011.

**Hervé Deiss**, *Journal Marine marchande, Guadeloupe : un projet ambitieux malgré la crise*, 09/07/2009.

**Terre d'Avenir**, *Projet d'extension du PAG – A vous la parole*, n°45, Nov / Dec 2011.

**INSEE**, *La Guadeloupe : diagnostic, trajectoires et enjeux*, juillet 2011.

**France-Antilles**, *Au secours de la forêt marécageuse de Jarry*, 6 mai 2011.

**France-Antilles**, *Grand Projet de Port : Votre avis intéresse*, mardi 27 septembre 2011.

**France-Antilles**, *Escale inaugurale pour Costa Luminosa*, 10-11 décembre 2011.

**France-Antilles**, *Vers un nouveau record du trafic portuaire*, 24 et 25 décembre 2011.

**Nouvelles Semaine**, *Que reste-t-il de l'économie sucrière ?* n° 85 du 8 au 14-12- 2011

**Ranely Vergé Dépré**, *C ; 2009, Evolution et dynamiques spatiales de la géographie maritime et portuaire du bassin caraïbe*, Paris, Karthala, coll. Terres d'Amérique n° 7.

**France-Antilles**, *Les pistes pour développer le tourisme*, mardi 3 janvier 2012.

**France-Antilles**, *Une année d'infos 2011, Le grand projet de port fait débat*, p.36-37.

**Terre d'Avenir**, *Projet d'extension du Port Autonome : à vous la parole !*

## ANNEXE VIII

## GLOSSAIRE

**Appel d'offres** : procédure permettant à un maître d'ouvrage de choisir les entreprises lui semblant les plus à même de participer au financement ou à la réalisation d'un projet.

**Cayes** : petite îles basses et hauts fonds composées de sable et de corail.

**CNDP** : Commission Nationale du Débat Public

**CPDP** : Commission Particulière du Débat Public

**Cercle d'évitage** ; surface que va balayer un navire en tournant sur lui-même.

**Chlordecone** : pesticide utilisé dans les bananeraies des Antilles Françaises pour lutter contre le charançon. Interdit en 1990 en raison de son caractère « cancérigène » possible.

**Compétitivité** : Capacité à affronter la concurrence sur les marchés extérieurs et intérieurs. On distingue la compétitivité –prix (aptitude à produire à bas coûts tels les pays asiatiques) et la compétitivité –hors prix (aptitude des pays développés à compenser le coût de la main d'œuvre par une haute productivité et maîtrise technologique)

**CM** : (pour côte marine) profondeur en mètres par rapport au zéro des cartes marines.

**D.E.A.L** : direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement.

**Déroctage** : fait de briser à l'explosif ou avec une drague des matériaux rocheux.

**Double mouvement** : chargement /déchargement d'un conteneur.

**Ecluse** : ouvrage d'art permettant à un bateau de franchir un dénivelé sans quitter l'eau.

**Eurocode** : norme européenne de conception de dimensionnement et de justification des ouvrages de génie civil. L'Eurocode 8 s'applique à la résistance des structures en cas de séisme.

**EVP** : sigle pour Equivalent vingt pieds, unité de mesure du trafic de marchandises conteneurisées, fondée sur les dimensions du conteneur (6m x 2,40 x 2,40m).

**Feeder** : navire de petit tonnage permettant l'éclatement sur différents ports des marchandises apportées par un plus gros navire dans un port principal. Feedérisation est l'organisation de lignes de feeders.

**GNL** : Gaz naturel liquéfié.

**Hub de transbordement** : lieu de transbordement où s'organisent des correspondances.

**Intrans** : Concerne tous les produits qu'achète sur le marché extérieur une exploitation agricole pour assurer son développement (engrais, semences, matériels)

**ISDI** : Installation de stockage de Déchets internes.

**LITTO 3 D** : Module altimétrique qui permet de cartographier et de modéliser le littoral en trois dimensions et en continu.

**Negative list** : Liste des cargaisons autorisées ou prohibées provenant d'un pays tiers et représentant un risque pour des entreprises ou un secteur d'activité

**Over Panamax** : navire dont la largeur ne permet pas le franchissement du canal de Panama.

**PAG** : port Autonome de Guadeloupe.

**Portiqueur** : grue spécialisée dans le chargement et le déchargement des conteneurs

**Rupture de charge** : manipulation supplémentaire de la marchandise, lors d'un changement de mode de transport.

**S.A.R** : Schéma d'aménagement régional fixe les orientations à moyen terme en matière de développement durable, de mise en valeur du territoire et de protection de l'environnement. Il détermine notamment l'implantation des grands équipements et localisation préférentielle des activités agricoles, portuaires, industrielles ou touristiques.

**Seveso II** : Directive européenne du 9 décembre 1996 relative à la maîtrise et au contrôle des risques majeurs liés à de substances dangereuses.

**Tirant d'eau** : distance verticale qui sépare la ligne de flottaison du niveau inférieur de la quille.





**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Extension  
Port de la Guadeloupe