

**Avis relatif à une délibération du conseil d'Administration du Port Autonome de la Guadeloupe du 11 Mai 2012, relative au principe et aux conditions de la poursuite du projet sur l'extension du terminal à conteneurs du Port Autonome de la Guadeloupe**

Le Conseil d'Administration du Port Autonome de la Guadeloupe

- Vu le code des ports maritimes, notamment son article L.101-3 ;
- Vu le code l'environnement, notamment ses articles L. 121-13 et R.121-11 ;
- Vu le décret du 22 Octobre 2001 saisissant la Commission Nationale du Débat Public, compte tenu de l'ampleur d'un tel aménagement, des enjeux socio-économiques dont il est porteur et de sa dimension ;
- Vu la décision de la Commission nationale du débat public en date du 6 Avril 2011 relative à l'organisation d'un débat public sur le projet d'extension du terminal à conteneurs du Port Autonome de la Guadeloupe, et en confiant l'organisation à une commission particulière ;
- Vu le bilan du débat public sur le projet d'extension du terminal à conteneurs du Port Autonome de la Guadeloupe dressé par le Président de la Commission Nationale du débat public publié le 20 Mars 2012 ;

Considérant d'une part que :

Le projet d'extension du port de la Guadeloupe, porté par le Port Autonome de la Guadeloupe (PAG) constitue un enjeu majeur pour le développement économique local. En adaptant son offre portuaire aux mutations de l'environnement maritime et portuaire, (essor de la conteneurisation, gigantisme des nouveaux navires, ouverture du troisième jeu d'écluses du Canal de Panama), le PAG instaurerait un cadre favorable à l'émergence de nouvelles dynamiques économiques.

Telle est donc l'ambition de cette extension qui dotera l'archipel guadeloupéen d'une des plates-formes portuaires les plus performantes du bassin caribéen. Ce projet écartera aussi le risque pour le Port Autonome de la Guadeloupe de devenir une installation portuaire secondaire « feederisée » (alimentée) par un autre port de transbordement<sup>1</sup> de la Caraïbe. Une telle situation aurait en effet un impact significatif sur le niveau de vie des guadeloupéens en renchérissant le coût des marchandises importées.

Considérant d'autre part que :

- le débat public organisé du 05 Octobre 2011 au 27 Janvier 2012, a constitué un temps fort d'information et d'échanges autour du projet et a permis au maître d'ouvrage de prendre en compte et d'apprécier l'opinion des concitoyens, en particulier celle de ceux qui seront directement concernés par les réalisations et se seront exprimés au cours de ce moment privilégié.

- Au cours de la réunion de clôture du débat public, le Port Autonome de la Guadeloupe a pris des engagements en cas de poursuite du projet dans le cadre environnemental, financier et socio-économique détaillés ci-dessous :

## **LES ENGAGEMENTS DU PORT AUTONOME DE LA GUADELOUPE A L'ISSUE DU DEBAT PUBLIC**

### **I/ LE PROJET DANS SON ENVIRONNEMENT**

#### ***I-1. Eviter les impacts***

- **Choix du site de projet**

Un aménagement face au terminal actuel de Jarry, un site qui évite les zones naturelles remarquables et les zones à vocation touristique, un projet intégré au schéma d'aménagement du territoire (SAR et SMVM).

- **Tracé du chenal**

Un chenal passant par les zones naturellement profondes du Petit Cul de Sac Marin : les espaces libérés par l'ancien chenal pourront être restitués à l'activité de pêche.

- **Un projet intégrant les risques naturels majeurs :**

- ❖ Quai de classe D résistant aux séismes majeurs et à des vents extrêmes pouvant atteindre 288 km/h ;
- ❖ Un nouveau terminal devenant une protection complémentaire contre la houle cyclonique dans la Baie de Pointe-à-Pitre.

#### ***I-2. Réduire les impacts***

- **Choix du site d'immersion**

- ❖ Choix de la zone d'immersion à partir de données de terrains générant des connaissances nouvelles ;
- ❖ Réalisation d'une opération d'immersion test ;
- ❖ Choix d'une zone d'immersion sur la base d'un modèle numérique fiable.

- **Réalisation des opérations de dragage**

- ❖ Utilisation d'une drague qui désagrège, pas d'explosifs ;
- ❖ Utilisation d'une drague stationnaire ;
- ❖ Utilisation d'écrans anti-turbidité pour contenir les matériaux ;

- **Limitation des quantités à immerger**

- ❖ Utilisation au maximum des matériaux dragués pour la construction des terre-pleins permettant de limiter les quantités à immerger ;
- ❖ Utilisation des matériaux dragués de seconde qualité pour la construction des terre-pleins ;
- ❖ Utilisation des déchets inertes du BTP en provenance de l'I.S.D.I (*Installation de Stockage des Déchets Inertes*).

- **Cadre de vie**

- ❖ Qualité de l'air : programme de surveillance avec éventuellement des seuils d'alerte pendant le chantier ;
- ❖ Trafic routier : recherche de solutions alternatives (*cabotage maritime avec les collectivités locales*) ;
- ❖ Paysage : plantations en bordure du terre-plein.

#### **I-3. Compenser les impacts**

Des propositions de mesures compensatoires seront intégrées à l'étude d'impact et soumises à l'enquête publique.

Les premières orientations sont les suivantes :

▪ **Herbiers et coraux**

- ❖ Déplacement d'herbiers du Banc provençal,
- ❖ Plantation d'herbiers,
- ❖ Déplacements de coraux de l'îlet Cochon,
- ❖ Recherche dans le domaine de la maternité corallienne,
- ❖ Nurseries.

▪ **Le gel d'espaces sur Jarry**

Malgré la problématique du manque d'espace dans la circonscription portuaire du PAG sur Jarry, le PAG s'engage à geler des espaces de sa circonscription sur Jarry et de mettre en valeur ces milieux naturels.

▪ **La création de récifs artificiels**

Avec pour objectif l'amélioration du milieu pour la pêche côtière et le développement corallien ; ce projet pilote est en cours en partenariat avec le CRPM.

## **II/ LA RENTABILITE FINANCIERE ET L'IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET**

▪ **Les conditions de réalisation du projet :**

Le Grand projet de Port ne passera à la phase opérationnelle qu'à l'unique condition d'obtenir une triple adhésion :

- **Adhésion politique des tutelles du port** (*l'Etat français*) et **des collectivités locales**;
- **Adhésion de la population locale** *au travers du débat public* ;
- **Adhésion du marché**, *résultat des appels à projets qui seront lancés pour sélectionner les opérateurs prêts à investir lourdement, avec le PAG, sur ce nouveau projet.*

Sans accord sur ces trois phases, le projet GPP ne se fera pas.

▪ **Le financement du projet :**

- Partage du coût et des risques entre le PAG et un opérateur privé,
- Engagement du PAG pour une augmentation très faible des tarifs < à l'inflation sur 10 ans,
- Volonté du PAG d'intégrer le projet dans un schéma de développement global pour la Guadeloupe.

▪ **Favoriser les entreprises et l'emploi au niveau local :**

- ❖ Favoriser l'emploi local par la finalisation d'une convention avec le Pôle Emploi sur les bases suivantes :
  - Identifier le profil des demandeurs d'emplois inscrits et mettre en relation avec les profils d'emplois recherchés, notamment en phase de construction ;
  - Mettre en exergue les types de profils manquant.

- ❖ Inscrire dans le plan régional de formation professionnelle les compétences manquantes ;
- ❖ Intégration d'une clause sociale dans les marchés ;
- ❖ Favoriser les entreprises locales en allotissant au maximum des marchés ;
  
- ❖ Favoriser les conditions d'export de la production locale :
  - En réservant des espaces portuaires pour la création de filières locales d'exportations,
  - Par la recherche d'une structure d'accompagnement des filières locales (MPI, CCI, Comité d'Expansion Economique ...)
  
- ❖ Développer la collaboration avec les D.F.A (*Départements Français d'Amérique*).

### **DECIDE :**

- de poursuivre l'élaboration du projet d'extension du terminal à conteneurs à Jarry dans les conditions exposées ci-dessus prenant en compte :
  - Les engagements pris au débat public,
  - Les dispositions de concertation du public après le débat public,
  - Les enseignements tirés de l'appel à projets.

Un acte précisant les conditions de la poursuite de ce projet ainsi que les principales modifications apportées au cours du débat est disponible sur le site internet du Port Autonome de la Guadeloupe :

[www.port-guadeloupe.com](http://www.port-guadeloupe.com)

Cet acte sera transmis à la C.N.D.P.