



**Marie-Luce PENCHARD**

présidente du conseil de surveillance  
du Grand Port Caraïbes

## « Des retombées pour l'économie du tourisme dans l'archipel d'ici 2023 grâce à la croisière et au nautisme »

■ Le port, ses travaux, ses activités, l'escale de croisière... Un port florissant, qui se porte bien.

■ **Dirait-on, aujourd'hui, que Guadeloupe Port Caraïbes se porte bien ?** Guadeloupe Port Caraïbes (GPC) vient, par la voix de son conseil de surveillance, d'adopter son Projet stratégique sur la période 2019-2023. Ce projet stratégique, est un document réglementaire dont les ports doivent se doter, reflète le dynamisme et les ambitions que nous avons pour les années à venir. Il s'agira pour nous de développer et conforter la compétitivité de l'offre

de services portuaires, produire des retombées pour l'économie du tourisme dans l'archipel d'ici 2023 grâce à la croisière et au nautisme, crée davantage de valeur et s'affirme comme le smart port de référence de la Caraïbe, fonder l'adaptation au changement climatique sur des solutions inspirées par la nature. Justement au sujet environnemental je peux vous annoncer que la Guadeloupe a obtenu en novembre 2019 la certification EcoPorts PERS pa

L'European Sea Ports Organisation qui est une association regroupant les gestionnaires des ports de commerce européens chargée de représenter les intérêts du monde portuaire auprès de l'Union européenne. Cela démontre que nous surveillons efficacement les problèmes environnementaux et mettons en œuvre une gestion améliorée de l'environnement. Cette certification intervient après une autre récompense qui nous a été décerné en octobre 2019 par la Caribbean Shipping Association. Cette reconnaissance internationale et caribéenne sont des indicateurs de notre efficacité collective et nous savons que nous avons encore des marges de progrès.

### « Un outil économique au service du Département »

#### ■ La croissance de ses activités fret est-elle solidement établie ?

Guadeloupe Port Caraïbe est un outil économique au service de notre Département. Ses résultats sont sensibles à l'évolution conjoncturelle de celui-ci et plus globalement à la croissance économique internationale. Le taux de croissance de nos activités fret repose donc sur la bonne santé économique des ménages et du secteur de l'industrie et donc sur le niveau de la consommation locale. Plus la Guadeloupe dispose de projets structurants et une économie en croissance et plus nous consoliderons nos trafics. En 2018, nous avons réalisé le deuxième meilleur tonnage de fret avec +2% d'augmentation et une augmentation du nombre de passager de 10%. Le transbordement a cru de 12% par rapport à l'année dernière mais la concurrence avec les autres pays de la caraïbe nous impose de continuer à être efficient et performant.

#### ■ Où en sommes-nous des grands travaux qui ont ponctué l'activité ces dernières années ?

Guadeloupe Port Caraïbe a tenu ses engagements et continue de le faire. Nous devons être en capacité d'accueillir des navires de plus grandes tailles pour assurer la pérennité des lignes régulières et ne pas obérer notre développement: cela a été réalisé grâce au dragage du port permettant ainsi d'améliorer le tirant d'eau. Nous devons être en capacité de préparer l'avenir en réa-

lisant un nouveau terre-plein : cela a été réalisé durant l'année 2019 avec la constitution de 2 hectares à Jarry. Nous devons être en capacité de faire ces travaux en limitant les impacts environnementaux et en les compensant le cas échéant : cela a été réalisé grâce notamment aux choix des techniques de dragage utilisés, aux transplantations de coraux et d'herbiers sur d'autres sites et aux mesures halieutiques.

#### ■ Basse-Terre est l'éternelle oubliée de ces aménagements. Pourquoi ? Peut-on y remédier ?

Détrompez-vous ! Basse-Terre a une place importante dans le nouveau Projet stratégique 2019-2023. Bien que demeurant un site multi-activités (fret et passager), la croisière est identifiée comme une filière clé de la stratégie de développement du port de Basse-Terre. Elle possède un véritable potentiel de développement et doit permettre de générer de la valeur ajoutée pour l'île, contribuant ainsi au rééquilibrage de l'archipel. Nous avons fait le constat partagé avec l'ensemble des acteurs socio-économiques que le site portuaire est attractif pour les petits navires haut de gamme et que les services offerts sont de qualité. L'enjeu principal pour les cinq années à venir sera de renforcer l'attractivité de l'escale de Basse-Terre dans la Caraïbe en proposant une offre plus adaptée aux besoins des croisiéristes, tant au niveau de l'accueil portuaire que de l'offre touristique. L'ambition est de positionner l'escale auprès de compagnies proposant des croisières premium sur de petits navires (longueur inférieure à 200 mètres), en valorisant à la fois son patrimoine historique et ses sites naturels. Le marketing territorial de ce site sera donc développé pour créer une escale « art, histoire et nature ».

#### Croisière :

#### « Des chiffres en forte hausse »

#### ■ Pointe-à-Pitre escale de croisière. Le travail accompli pour faire venir plus de compagnies, plus d'escales, porte-t-il ses fruits ?

Dans son précédent projet stratégique, GPC s'était donné pour ambition de se renforcer comme port d'escale majeur de la croisière basée et de transit. L'objectif était de croître de 160 000 à 250 000 croi-

siéristes dès 2015, soit plus de 50% d'augmentation par rapport à 2012 (date de référence). Cet objectif est atteint et largement dépassé avec plus de 300 000 croisiéristes en 2015. Les investissements du GPMG depuis 2014 ont permis d'améliorer les espaces d'accueil des croisiéristes pour les adapter aux standards internationaux, et d'engager l'aménagement de l'interface ville-port.

En 2018, les chiffres de la croisière se sont de nouveau inscrits en forte hausse, avec un volume record estimé à plus de 420 000 passagers. Cette accélération vient essentiellement du repositionnement temporaire des circuits passant par Saint Martin et Porto Rico après les ouragans Irma et Maria (60 escales supplémentaires sur la saison).

Je dois souligner que c'est un travail collectif avec l'ensemble des acteurs publics et privés qui œuvre dans ce secteur.

Désormais, la pérennisation de ces trafics est conditionnée aux investissements dans la capacité d'accueil des paquebots, en particulier dans l'amélioration des conditions nautiques, afin de faire face aux nouvelles exigences des compagnies de croisière.

#### KARUKERA BAY. Dites-nous en plus !

Nous avons fait le constat que le développement de l'activité croisière, et notamment celle des paquebots en escales (transit) est freiné par un manque d'attractivité des villes portuaires de Pointe-à-Pitre et de Basse-Terre. Il faut développer des zones commerciales avec des offres économiques, des offres culturelles, des offres ludiques avec des aires de détente à proximité immédiate du navire. Ce concept d'aménagement du "Waterfront", c'est-à-dire de l'interface de la ville et du port, est insuffisamment pris en compte chez nous alors qu'il se développe dans de nombreuses îles de la Caraïbe. C'est un projet d'aménagement dont le protocole de préfiguration a été signé en avril 2018 par Cap Excellence, la CCI, le Conseil Régional, l'ETAT, GPC et la ville de Pointe-à-Pitre. Le lieu concerné est le front de mer de Pointe-à-Pitre partant de la zone de Bergevin jusqu'à la darse de Pointe-à-Pitre. Il s'agit d'un aménagement sur le long terme réalisé par étape selon un schéma d'aménagement concerté.

# Descente anti-fraude à bord d'un cargo dans le port de Basse-Terre

*C'est une première rendue possible grâce à l'évolution d'une loi datant du mois de mars dernier : hier, le parquet de Basse-Terre, qui a désormais compétence pour mener des opérations anti-fraude en mer, a ciblé un cargo battant pavillon antiguais et faisant escale pour livrer de somptueux bateaux de plaisance. Le but : rechercher l'éventuelle présence de stupéfiants, d'armes, de munitions et de clandestins.*

Par Boris COLOMBET  
b.colombet@egmedias.fr

Ils sont venus du commissariat de Basse-Terre, de la CDI (compagnie départementale d'intervention), de la PAF (police aux frontières), des douanes ou encore de la caserne de gendarmerie de Saint-Claude. Hier matin, peu avant 9 heures, quelque 25 agents réunis au sein d'un Golaf (groupement de lutte contre la fraude), initié par le parquet de Basse-Terre, ont investi le petit port autonome du chef-lieu de région.

Leur cible : le *HC Nadja-Maria*, un bateau sous pavillon d'Antigua et Barbuda arrivé la veille. Ce cargo âgé de 20 ans n'est pas inconnu des habitants du Sud-Basse-Terre : c'est lui qui, chaque mois, fait escale pour livrer, dans la Caraïbe, de coûteux catamarans issus de chantiers navals de Charente-Maritime. Son escale finale, avant un retour vers l'Hexagone : Saint-Laurent-du-Maroni, cette commune de

Guyane frontalière avec le Surinam et dont le fleuve permet de remonter jusqu'au Brésil. Suffisant pour le rendre suspect ?

« Il s'agit simplement d'une opération de contrôle visant à s'assurer qu'il n'y a pas d'infraction en matière de stupéfiants, d'armes, de munitions, et de vérifier qu'il n'y a pas, à bord, de passagers illégaux », résumait, depuis la passerelle, le vice-procureur Emmanuel Delorme. Venu tout spécialement superviser cette descente de police, c'est lui qui se charge d'expliquer, en anglais, le cadre légal de l'opération au commandant ukrainien et à son équipage, parmi lequel figurent également des Philippins.

## Le chien stup marque à deux reprises

Si le magistrat a tenu à faire le déplacement en personne, ce n'était pas un hasard : devenus classiques sur la terre ferme, c'est la première fois qu'une descente du Golaf est menée en mer et sur un



Ce cargo, à l'instar de tous les navires faisant escale dans le port, pourront désormais être contrôlés par les membres du Golaf.

bateau. « Cette nouvelle possibilité fait suite à un aménagement de la loi, intervenue en début d'année et qui permet désormais aux parquets d'établir ce type de réquisitions. »

Et cette nouveauté légale, les magistrats de Basse-Terre entendent bien la mettre à profit. C'est d'ailleurs le message qu'entendait faire passer Emmanuel Delorme : « Le but, aujourd'hui, c'est de montrer qu'au niveau du port de Basse-Terre, il va désormais y avoir des contrôles, plusieurs fois par an et ce, de façon inopinée. »

L'avertissement, en tout cas, avait tout d'un coup de semonce. Car si les agents n'ont rien trouvé d'illégal, le malinois de la gendarmerie, qui est tout à la fois spécialisé dans la recherche de « stupéfiants, d'armes, de munitions et de billets », a marqué deux fois. « La première, c'était au niveau d'un petit placard dans la salle de commandement. La seconde, au niveau d'un établi situé en bas, dans la salle des machines », glisse un fonctionnaire. En gardant en tête qu'en Martinique, « des munitions de guerre, issues de l'armée, étaient bien arrivées par voie maritime ».



Même les luxueux catamarans déchargés sur le port du chef-lieu de région ont été passés au crible afin de s'assurer qu'ils ne transportaient rien d'illégal.



C'est ici, dans la salle des machines, que le chien anti-stup de la gendarmerie a marqué, et de façon nette, une deuxième fois.



Le cargo contrôlé a pour habitude de livrer, depuis le port de la Rochelle, des bateaux de luxe. Après son escale à Basse-Terre, il fait généralement route vers la Guyane, puis repart vers l'Hexagone. (Photos : S.C.)

# Antilles : un "duty-free" pour les croisiéristes



*Une expérimentation de quatre ans en Guadeloupe et Martinique © GPMG*

Le Sénat a voté lundi 25 novembre, avec le soutien du gouvernement, une expérimentation en Guadeloupe et Martinique d'un régime de ventes hors taxe pour les touristes faisant des croisières maritimes, afin de renforcer la compétitivité de l'arc antillais et développer le commerce local. Lors de l'examen en première lecture du projet de budget pour 2020, le Sénat à majorité de droite a adopté à main levée des amendements identiques défendus par Dominique Théophile (LREM, Guadeloupe), Maurice Antiste (PS, Martinique) et Victorin Lurel (PS, Guadeloupe). Le dispositif vise à permettre, à titre d'expérimentation, aux magasins des villes portuaires de Guadeloupe et Martinique de vendre en exonération de TVA, d'accises et d'octroi de mer, des biens à emporter dans les bagages des touristes effectuant des croisières maritimes. L'expérimentation est prévue pour une durée de quatre années. Ces amendements reprennent une mesure présentée par le gouvernement à l'Assemblée nationale en octobre, lors de l'examen en première lecture du budget. Elle avait été retirée, au vu de l'incompréhension de députés de tous bords. Ce dispositif est demandé "de longue date par les acteurs locaux", a déclaré Dominique Théophile, faisant valoir que "dans les autres États de la Caraïbe, l'exemption totale de taxes est presque toujours la règle". Le rapporteur général Albéric de Montgolfier (LR) a jugé l'idée "très clairement séduisante", mais a donné un avis défavorable, estimant qu'elle méritait d'être retravaillée. Le dispositif entraînera "une perte de recettes pour les collectivités", a-t-il souligné, mettant aussi en garde contre "le risque de fraude". "Les difficultés pratiques peuvent être traitées dans un second temps", a pour sa part estimé Michel Magras (LR, Saint-Barthélemy). "Ce dispositif permettra de développer l'économie locale tout en apportant une réponse à l'amélioration de l'accueil des croisiéristes à Pointe-à-Pitre et à Fort-de-France, qui reste aujourd'hui insuffisant", se sont félicités Dominique Théophile et Olivier Serva, député LREM de Guadeloupe.

**AFP**

**Mardi 26 Novembre 2019**

# Guadeloupe Port Caraïbes : intégrer le changement climatique au cœur de l'activité portuaire

Le 25 novembre 2019



*Entretien avec Marie-Luce Penchard, Présidente du Conseil de Surveillance, Guadeloupe Port Caraïbes.*

Le Grand Port Maritime de la Guadeloupe (GPMG) vient de ratifier l'Agenda AIVP 2030. Les 10 objectifs de notre agenda trouvent largement leur écho dans les actions mises en œuvre ces dernières années par le port et dans ses projets en cours. C'est en particulier le cas pour des projets qui sont autant de déclinaisons de trois des objectifs de notre Agenda : l'adaptation au changement climatique, la transition énergétique et l'économie circulaire, et la protection de la biodiversité.

*GADELOUPE PORT CARAÏBES est un membre actif de l'AIVP depuis 2009*

*AIVP – La Guadeloupe est particulièrement exposée aux conséquences du changement climatique et le port serait particulièrement touché. Pouvez-vous nous rappeler les défis auxquels vous êtes confrontés et les solutions qui sont programmées, ou déjà mises en œuvre, pour y répondre que soit pour les infrastructures portuaires elles-mêmes, mais aussi pour l'interface Ville Port ?*

**Marie-Luce PENCHARD, Présidente du Conseil de Surveillance, Guadeloupe Port Caraïbes –**

Le changement climatique affecte de manière croissante les ressources naturelles, en particulier les ressources en eau et les écosystèmes aquatiques. Dans notre région caribéenne, l'intensité et la fréquence des événements météorologiques extrêmes augmentent, menaçant les territoires, le développement économique et social ainsi que l'environnement. L'archipel guadeloupéen, situé sur l'arc caribéen entre le tropique du Cancer et l'équateur, possède une biodiversité riche avec des paysages variés : montagnes, forêts tropicales, plages de sable fin, rivières et cascades, mangroves, mornes, plateaux, récifs coralliens, côtes rocheuses... Elle possède aussi une faune terrestre et marine remarquable, avec de nombreuses espèces endémiques. Les eaux guadeloupéennes voient passer 23 espèces de cétacés protégées par des conventions internationales (CITES et Convention de Carthagène).

La Guadeloupe fait ainsi partie du sanctuaire AGOA créé en 2010 qui permet d'améliorer la connaissance et l'encadrement des activités potentiellement préjudiciables aux cétacés. Cette richesse de la biodiversité implique un milieu particulièrement sensible aux activités humaines et aux changements climatiques.

# Guadeloupe Port Caraïbes : intégrer le changement climatique au cœur de l'activité portuaire

Nos infrastructures et notre domaine portuaire réparti sur 5 sites sont donc ainsi concernés par la problématique du réchauffement climatique à plusieurs titres :

- la production agricole locale exportée par le port (fruits, légumes, canne à sucre) est sensible aux changements climatiques ;
- les événements climatiques extrêmes peuvent perturber sévèrement l'activité du port (trafic interrompu, destructions...) ;
- l'élévation du niveau de la mer dégrade les bétons en contact avec l'eau salée et provoque des risques de submersion dans certaines zones (notamment les accès routiers) et sur les réseaux (électrique, eaux usées, ...).

Ainsi, s'adapter au changement climatique implique donc de diminuer la vulnérabilité et l'exposition aux chocs auxquels est soumis le domaine portuaire et plus globalement les territoires associés :

- en protégeant les populations et usagers directs et indirects du port dont ceux liés à l'interface Ville/Port ;
- en protégeant l'appareil productif et les infrastructures ;
- en protégeant le milieu naturel ;
- en participant à l'atténuation dans un contexte de hausse de l'activité portuaire.

Le Conseil de surveillance que je préside a donc structuré sa stratégie quinquennale autour d'ambitions fortes dont celle de l'adaptation au changement climatique. La mise en place de mesures d'adaptation au travers de son Plan Air Climat Energie (PACE) doit permettre de limiter le coût de ses impacts et d'obtenir un retour d'expérience permettant d'adapter les mesures en conséquence.

Parmi ces mesures d'adaptation déjà mises en œuvre ou programmées, nous pouvons citer :

- la restauration directe des milieux naturels : des écosystèmes marins et terrestres (mangroves, herbiers, récifs coralliens) ;
- la réduction des émissions de gaz à effet de serre et donc la décarbonisation des activités portuaires grâce au développement des énergies renouvelables et l'introduction d'une comptabilité carbone ;
- la mise en place d'une économie circulaire sur la place portuaire permettant de limiter les émissions liées à la consommation d'énergie, à l'exportation de déchets et à la mobilité inter-entreprises. *AIVP – Vous souhaitez engager le port vers la transition énergétique. Vous aviez également répondu à un appel à projets de l'ADEME avec un projet d'économie circulaire pour la Zone Industriale-Portuaire de Jarry. Quelles sont les contraintes spécifiques de ce territoire ? Et à ce jour quelles sont les principales actions de ce programme d'économie circulaire ?*

**Marie-Luce PENCHARD, Guadeloupe Port Caraïbes** – Publiée en avril 2018, la feuille de route du gouvernement pour l'Economie Circulaire comprend 50 mesures dont l'une concerne directement l'écologie industrielle et territoriale. La mesure 46 souhaite notamment renforcer les synergies entre entreprises et promouvoir l'Ecologie Industrielle et Territoriale (EIT) dans les schémas régionaux (PRPGD et SRDEII) des Régions.

# Guadeloupe Port Caraïbes : intégrer le changement climatique au cœur de l'activité portuaire



Guadeloupe Port Caraïbes constitue l'un des acteurs majeurs du développement économique et des échanges de la Guadeloupe. A ce jour, près de 95 % des échanges de l'île passent par ses installations portuaires, notamment par la zone industrialo-portuaire (ZIP) de Jarry, qui concentre la majorité des activités industrielles de la Guadeloupe dans le domaine de la logistique portuaire et de la production d'énergie. Lorsque nous avons mis en place notre démarche d'écologie industrielle en sollicitant nos usagers et clients, nous avons constaté un vif intérêt qui d'ailleurs dépassait les frontières de notre domaine portuaire.

Les actions visées sont nombreuses et sont nécessaires dans un milieu insulaire pour créer de la valeur ajoutée par le biais de la mutualisation, du recyclage, de la transformation et de la valorisation des matières et fluides.

Notre programme d'actions, dont l'étude a été cofinancée par l'ADEME, porte par exemple sur :

- la valorisation des cartons et palettes : une orientation vers le développement d'une filière d'extraction de la cellulose à partir du gisement de cartons et papiers collectés à Jarry et en Guadeloupe semble la plus pertinente. De plus, cette filière pourrait permettre de valoriser la vapeur issue de la centrale thermique de Jarry ;
- la production et autoconsommation en énergie photovoltaïque : nous avons aussi été lauréat d'un appel à projet de l'ADEME en mai 2019 portant sur le financement des projets de solutions de recharge pour véhicules électriques (VE) alimentés en électricité d'origine renouvelable et impactant très faiblement le réseau électrique local. Ce projet de 280 000€ financé à hauteur de 70% nous permettra d'équiper la toiture de la gare maritime passagers et d'installer notamment des ombrières sur le parking. Outre l'alimentation des véhicules électriques, le surplus de production non consommé sera affecté à la consommation électrique de notre gare.

*AIVP – Il est sans doute prématuré d'établir un premier bilan de ce programme. Mais vous pouvez peut-être nous indiquer les obstacles auxquels vous avez dû faire face pour le mettre en œuvre et la façon dont vous les avez levés ?*

**Marie-Luce PENCHARD, Guadeloupe Port Caraïbes** – L'orientation de notre territoire vers l'économie circulaire est une réalité économique intégrée par les entreprises et collectivités. La thématique de la valorisation des déchets sur notre île en est l'illustration. Mais c'est surtout la gouvernance des actions issues du programme d'Ecologie Industrielle et Territoriale (EIT) qui a nécessité une maturation.

C'est la raison pour laquelle Guadeloupe Port Caraïbes a participé en 2019 à la création de la mission EIT de la Guadeloupe au sein de SYNERGILE et est devenu un membre actif de son comité de pilotage au côté de l'Etat, l'ADEME les Collectivités. Nous avons donc conclu un partenariat avec la structure SYNERGILE afin de stimuler la mise en œuvre opérationnelle des projets, et de prévenir les risques de dispersion sur un même territoire d'initiatives non coordonnées autour de l'écologie industrielle et territoriale.

*AIVP – Vous avez lancé en 2016 un plan de gestion des espaces naturels très volontariste, le projet Cáyoli. Vous aviez pu d'ailleurs le présenter cette année-là lors de notre 15<sup>e</sup> Conférence mondiale*

# Guadeloupe Port Caraïbes : intégrer le changement climatique au cœur de l'activité portuaire

*Villes et Ports, à Rotterdam. Quelles sont ses objectifs principaux et les résultats à ce jour des différentes actions qui ont été engagées ?*

**Marie-Luce PENCHARD, Guadeloupe Port Caraïbes** – Lancé en juin 2016, Cáyoli, le programme environnemental de Guadeloupe Port Caraïbes, a marqué un tournant décisif pour l'intégration des problématiques environnementales au cœur de l'activité portuaire.

Notre engagement environnemental est reconnu au niveau national et européen pour sa conception innovante et ses objectifs ambitieux en termes de préservation et de restauration des milieux naturels. Cáyoli en chiffres c'est un programme sur 15 ans de 4 millions d'€ avec un objectif de préservation de 17 hectares de milieux naturels.

Le principe central de Cáyoli consiste en une approche globale des enjeux environnementaux : les écosystèmes ne doivent pas être envisagés comme des espaces segmentés, et c'est bien également la connexion entre eux qu'il s'agit de restaurer, de préserver et de maintenir. Les dimensions sociales et économiques, que j'estime fondamentales, ont été à la base de la construction du programme :

- travailler en partenariat dans une dynamique de concertation avec les acteurs ;
- ancrer les actions dans un temps long (planification sur les 15 prochaines années) ;
- favoriser la cohérence des corridors écologiques ;
- favoriser au sein de la circonscription portuaire l'implantation d'activités économiques présentant une plus-value environnementale ;
- concilier préservation de l'environnement et développement économique.
- la restauration de zones de ponte de tortues marines sur un des territoires à proximité
- Corne de Cerf (*Acropora Cervicornis*).
- une ferme d'élevage de post-larves de poissons côtiers. Capturées en milieu naturel par des pêcheurs, les larves sont élevées jusqu'à atteindre une taille « refuge » qui leur permet d'échapper à la prédation. Globalement, cet élevage repose sur une capture des larves en milieu pélagique par des pêcheurs professionnels formés spécialement à ce type de pêche. L'enjeu principal du programme environnemental est d'agir sur l'état de santé des habitats. L'idée principale est que lorsque les milieux sont sains et fonctionnels, les espèces s'y réinstallent. Cependant, Guadeloupe Port Caraïbes a souhaité travailler également sur certaines espèces côtières afin de dynamiser les ressources halieutiques. Début décembre plus de 800 poissons et crustacés ont déjà été relâchés dans le Petit-Cul-de-Sac-Marin. D'autres actions portent sur l'aménagement des sites, leur équipement et le développement d'activités à même de garantir leur gestion durable : l'installation d'éco-mouillages, l'aménagement d'un sentier pédagogique sous-marin et l'installation de micro-habitats pour la faune marine.

Je vous invite à découvrir l'ensemble de ces actions sur le site internet dédié que nous avons consacré à notre programme environnemental : <https://www.cayoli.fr> ;

*AIVP – Le projet Cáyoli comporte également un volet d'actions consacrées à la sensibilisation sur la protection de la biodiversité. Comment cela se traduit-il concrètement, et quels retours avez-vous sur les actions que vous avez déjà menées sur ce point ?*

**Marie-Luce PENCHARD, Guadeloupe Port Caraïbes** – Cáyoli Junior, inauguré en juin 2017, est le volet pédagogie et sensibilisation environnementale du programme. Le principe est simple : pour bien protéger, il faut bien connaître. Et force est de constater que les milieux naturels littoraux sont souvent peu ou mal connus. Ainsi au lancement de Cáyoli junior, nous avons eu deux temps forts :

- le premier a été un concours artistique avec des élèves de collège autour de la préservation des océans. Une date symbolique a été choisie pour la remise des prix : le 8 juin, journée mondiale des océans ;



# Guadeloupe Port Caraïbes : intégrer le changement climatique au cœur de l'activité portuaire

- le deuxième a été la signature d'une convention avec le Recteur de l'académie de Guadeloupe ayant pour objectif le développement d'outils et des projets de sensibilisation à la protection des écosystèmes côtiers.

Plus précisément, il s'agit pour nous de :

- coproduire des outils permettant de contextualiser les enseignements notamment sur les thématiques suivantes :
  - la biodiversité marine (milieux remarquables et faune) ;
  - les enjeux maritimes (histoire et patrimoine du GPMG, commerce maritime et métiers de la mer) ;
  - les déchets (pollution des océans et solutions innovantes) ;
- Organiser une rencontre annuelle avec des élèves autour de la journée mondiale des océans.

C'est d'ailleurs dans ce contexte que s'insère le projet « J'adopte un palétuvier », regroupant restauration écologique et programme de sensibilisation.

Il a été mené tout au long de l'année scolaire avec des écoliers de 7 à 10 ans.

*AIVP – Cáyoli va trouver une prolongation dans votre projet Adapt'Island retenu par l'Union Européenne dans le cadre du programme Life. Nous retrouvons bien sûr là les enjeux de l'adaptation au changement climatique que nous évoquons au début de cet entretien. Pour conclure pouvez-vous nous dire ce que vous en attendez et de quelles manières cela pourrait faire évoluer votre plan d'actions climat ?*

**Marie-Luce PENCHARD, Guadeloupe Port Caraïbes** – Depuis 10 ans, le GPMG a mené une intégration des problématiques environnementales au sein de l'activité portuaire. Le projet stratégique adopté pour les 5 prochaines années témoigne de la maturité de l'institution sur cette thématique. Il en va de la pérennité des installations et des activités du GPMG pour lesquels un choix ambitieux a été fait : celui de faire porter une partie de ses efforts financiers sur le développement d'un nouveau modèle d'adaptation au changement climatique intégrant des solutions fondées sur la Nature au sens de l'UICN (Union Internationale pour la Conservation de la Nature). Ces solutions seront désormais aussi traduites dans notre Stratégie Air Climat Energie (PACE) en étant développées dans le projet Adapt'Island.

LE MOULE

# Albioma rejette des eaux plus propres

L'unité de production et de distribution d'électricité Albioma, couplée à l'usine sucrière de Gardel, a installé une unité de traitement des eaux pluviales et industrielles pour diminuer le taux de pollution de l'environnement.

Par Harry MAPOLIN,  
h.mapolin@egmedias.fr

L'entreprise Albioma, qui gère l'unité de production et de distribution d'électricité par charbon, bagasse et biomasse à proximité de l'unité sucrière de Gardel, a installé une unité de traitement des rejets pluviaux et industriels de son site. Cette unité, mise en fonction en début d'année, contribue à une amélioration de la qualité de l'environnement dans la zone qui la concerne. Soit entre le site et la mangrove de d'Audoin, à l'embouchure de la mer, à proximité du pont de l'Autre-Bord.

Désormais, les eaux rejetées par l'unité de production sont traitées par cette station en deux étapes avant d'être déversées dans la ravine de Galvaudière qui les emmène jusqu'à la mer. Vendredi matin, l'entreprise a fait visiter l'installation au maire du Moule, Gabrielle Louis Carabin, et au directeur de l'Office de l'eau, Dominique Laban. Tous deux se sont dit satisfaits des efforts réalisés par Albioma contre la pollution environnementale.

## Une expérience sera menée sur les abeilles

L'Office de l'eau, qui collecte des redevances auprès des unités de

## IL A DIT

**Sébastien Finel**, directeur d'Albioma

« Nous avons fait une étude sur les rejets de notre unité de production et cette unité de traitement des eaux industrielles et pluviales va encore nous rapprocher du taux de pollution le plus bas. Nous poursuivrons notre programme en éliminant le charbon pour passer finalement au fonctionnement de l'unité de production par bagasse et biomasse. »



Dominique Laban, directeur de l'Office de l'eau (à gauche), Gabrielle Louis-Carabin, maire du Moule, et Laurence Sigaud (debout), directrice adjointe d'Albioma à la fin de la visite. (Photos : H.M.)

production polluantes, a contribué financièrement à l'implantation de cette unité de traitement à hauteur de 128 800 euros, soit 10% des 3 millions du programme d'investissement.

La maire du Moule, pour sa part, n'a pas caché sa satisfaction d'autant plus qu'elle avait subi, en 1998, une campagne d'opposition à l'implantation de cette unité de production d'électricité fonctionnant au bagasse et au charbon. L'argument évoqué par les opposants au projet était la pollution du charbon. D'ailleurs, au-

jourd'hui encore, nombreux sont ceux qui soutiennent que cette unité de production serait responsable de la disparition des guêpes et de certaines espèces d'insectes dans une bonne partie du Sud-Est de la Grande-Terre. À cela, Sébastien Finel, directeur d'Albioma, répond que cet argu-

ment n'est pas fondé et que l'entreprise va mener, au début de 2020, une expérience en collaboration avec un apiculteur qui installera des ruches non loin du site. Des études seront menées sur les effets sur les abeilles afin de prouver la non toxicité des rejets du site.



L'unité de production d'électricité Albioma envisage bientôt d'abandonner l'usage du charbon au profit de la bagasse et du biomasse.

# Concarneau. Piriou livre l'Orca à la Guadeloupe

Publié le 28/11/2019



*Les chantiers Piriou, à Concarneau (Finistère) viennent de livrer l'« Orca », une nouvelle barge LCT de 50 m de transport de fret à destination de la Guadeloupe.*

Les chantiers Piriou, à Concarneau (Finistère) viennent de livrer l'*Orca*, une nouvelle barge LCT de 50 m de transport de fret pour la Guadeloupe. Cette nouvelle unité est destinée à la société Transport maritime des dépendances (T.M.D.D), basée à Pointe-à-Pitre, dirigée par Alex Tinedor.

## *La cinquième unité construite pour cet armateur*

Après les derniers préparatifs, l'*Orca* quittera Concarneau pour son port d'attache début du mois de décembre 2019. Il s'agit de la cinquième unité construite pour cet armateur à Concarneau, après les quatre barges LCT précédemment livrées : *Caribdesir*, 34 m (1996), *Gwo Ka*, 39 m (1998), *Transud*, 39 m (2006) et *Caribdesir II*, 50 m (2012).

Ce nouveau navire s'inscrit dans le développement continu de T.M.D.D et vient renforcer sa flotte qui assure la liaison pour le transport de fret entre Pointe-à-Pitre et Marie-Galante, les Saintes et La Désirade et les autres îles environnantes.

Vincent Faujour, directeur général du groupe Piriou, souligne : « Cette nouvelle livraison symbolise la capacité de Piriou à fidéliser ses clients et confirme la proximité et l'engagement du groupe auprès des armateurs basés sur les territoires d'outre-mer. »