

url : <http://ugtg.org/spip.php?article2188>

Lettre ouverte du LKP à M. François HOLLANDE, Président de la République Française

- Dossier spécial LKP - Expressions -

Date de parution : 29 novembre 1999

Date de mise en ligne : lundi 9 février 2015

Mis à jour le : lundi 9 février 2015

UGTG.org

LETTRE OUVERTE A M. FRANÇOIS HOLLANDE, PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

Objet : PORT en EAUX PROFONDES = DANGER POUR LA GUADELOUPE

Monsieur le Président de la République Française,

Pendant que l'attention et l'attention des Guadeloupéens étaient captivées par les drames de CHARLIE HEBDO, de MONTRouGE et de VINCENNES, les lobbies qui soutiennent le projet de port, Victorin LUREL et le Président accordent en catimini sur le démarrage des travaux de dragage des boues du fameux port en eaux profondes.

Ainsi, un conseil d'administration exceptionnel a eu lieu le jeudi 8 janvier pour arrêter la date de démarrage officiel des travaux fixée au 15 février (encore une fois en plein carnaval). Curieusement, aucune annonce n'a été faite à la presse et est en lisant un hebdomadaire breton spécialisé « Le Marin » que l'on apprend ce qui se passe en Guadeloupe.

Il agit pourtant de notre pays, de nos vies. **C'est donc dans le plus grand secret et pour des histoires de gros sous ils s'apprêtent à détruire notre pays.**

Comment en sommes-nous arrivés là ?

Une « consultation » a été organisée mais en vérité, celle-ci n'était qu'une vaste farce :

C'est en catimini et en plein carnaval (février mars 2013) que l'Etat a lancé une consultation publique autour du projet de grand port de Guadeloupe.

Un dossier a été mis en consultation (quand il était mis à disposition du public) dans seulement 5 mairies (Petit-Bourg, Goyave, Baie-Mahault, Pointe-à-Pitre et Gosier) pour tout le territoire guadeloupéen.

Certains membres du comité de pilotage, étaient chargés de recueillir des témoignages écrits auprès de personnes qui n'ont jamais rencontré la commissaire enquêtrice ; tout cela pour gonfler les chiffres favorables à ce projet destructeur.

Le président du conseil d'administration du port était même présent dans le bureau de la commissaire enquêtrice (derrière elle) durant les entretiens à la mairie de Baie-Mahault. Aussi, pas étonnant que ce projet ait été validé par la commissaire malgré toutes les réserves

qu'Euros"elle a soulevées notamment sur le plan environnementale.

Certains salariés du Port ont même bénéficié d'Euros"autorisation d'Euros"absence pour aller gonfler les soutiens à ce projet.

Le fameux comité de pilotage (qui ne s'est jamais réuni) ne regroupe quasiment que des structures contrôlées par les services de l'Euros"Etat qui ne représentent guère les intérêts des travailleurs, ni ceux du Peuple ni ceux de la Guadeloupe.

Le 14 novembre 2014, et toujours en catimini, les présidents du **Comité Economique et Social Régional (CESR) et du Conseil de la Culture de l'Euros"Education et de l'Euros"Environnement (CCEE)** de Guadeloupe, visiblement aux ordres des importateurs distributeurs, ont organisé une réunion commune des bureaux de ces deux structures en vue de faire adopter une motion visant à contraindre l'Euros"Etat à donner son accord pour accélérer le démarrage des travaux de destruction de notre éco système. Les syndicats ouvriers notamment l'Euros"UNSA, l'Euros"UGTG et FO et plusieurs membres du bureau de ces deux structures se sont opposés à cette entourage. Du coup, il n'Euros"y a eu aucun vote sur cette motion.

Le 21 Novembre 2014, nouvelle réunion commune CESR CCEE mais cette fois-ci sans inviter les syndicats ouvriers troubles faites. Il en ressort **une motion signée par les deux présidents du CESR et du CCEE demandant au préfet de prendre les arrangements nécessaires et cela dans le but d'Euros"accélérer le démarrage des travaux.**

Mieux encore, tous les arrangements préfectoraux liés à ces réserves environnementales ont été pris par le préfet le 31 décembre 2014, en pleine fête dans le silence le plus total alors que ces réserves sont toujours d'Euros"actualité.

Pour rappel, les travaux de dragage du port avaient été reportés pour des raisons liées à la validation par la préfecture et par la DEAL du plan d'Euros"immersion des boues de dragage et du protocole de transplantation des herbiers et des coraux.

Et pourtant, malgré aucun élément nouveau liés à ces deux réserves environnementales, le préfet a quand même pris les arrangements, la DEAL a donné son accord et le conseil d'Euros"administration a entériné le tout, ce 08 janvier dernier.

Tout cela relève de la magouille.

Au mois d'Euros"octobre 2013, Ségolène ROYAL et Georges Pau-LANGEVIN ont participé à une conférence internationale sur la biodiversité organisée en Guadeloupe. Tous les intervenants ont soutenu l'Euros"impérieuse nécessité de défendre notre biodiversité.

Et pourtant, pas un mot sur le port en eaux profondes. Et surtout pas un mot sur la destruction de cette biodiversité occasionnée par un tel projet.

Derrière ce pompeux projet de « Grand port de Guadeloupe » se cache en fait un plan très simple : **Faire de la Guadeloupe la plaque tournante du commerce de marchandises dans la Caraïbe. Ils comptent débarquer chaque année en Guadeloupe pas moins de 1.200.000 containers, venus des quatre coins de la terre.**

Et pour cela, il faut des infrastructures capables d'accueillir les super cargos, les fameux Panamax, transportant des milliers de boîtes à chaque passage via le canal de Panama, à l'usage pour la circonstance.

Pour nous appâter, ils parlent de la création de centaines d'emplois et de la baisse des prix des produits importés qui arriveraient chez nous plus rapidement. En réalité, la vérité est loin d'être aussi rose qu'il n'y paraît, tant sur le plan environnemental, que sur le plan économique et social, aussi bien pour la Guadeloupe que pour l'ensemble des îles de la Caraïbe.

Personne n'est dupe, les écarts de prix entre la France et la Guadeloupe ne sont pas dus au coût du transport ni à celui du carburant mais aux marges exorbitantes réalisées par les importateurs distributeurs. **C'est l'absence de profitabilité, la pofitasyon.**

Le projet de grand port, c'est :

Un danger pour l'environnement. Pour construire cette plateforme, ils doivent fouiller au-delà de 17 mètres de profondeur dans une zone vaseuse et marécageuse contenant des résidus d'hydrocarbures notamment avant de rejeter les boues de dragage quelques centaines de mètres plus loin, en pleine mer. Ces déchets boueux sont évalués à la superficie de la ville de Pointe-à-Pitre sur un hectare et demi de haut. Rien que ça !

Les arrêtés préfectoraux du 31 décembre prévoient la transplantation des herbiers et des coraux avant le démarrage des travaux de dragage. Dans le journal breton, il faut transférer 3300 m² de phanogames marines et 4150 colonies coralliennes vers deux sites receveurs avant le 15 février. Ne soyons pas dupes, il ne s'agit que d'un leurre pour nous faire croire que ce projet respecte l'environnement. En réalité, il n'en est rien et personne n'ira voir ce qui se passe sous la mer.

C'est donc une véritable catastrophe écologique et donc humaine qui se prépare. Ces travaux d'extraction et le déversement des boues et autres matériaux entraîneront la destruction des fonds marins, la mort de la faune et de la flore pour des décennies ainsi que la détérioration des plages de Capesterre Belle-Eau à l'île Marie-Galante en y incluant Sainte-Anne et Saint-François : **LA MORT DE NOTRE BIODIVERSITE.**

C'est ce même constat qui a conduit le tribunal administratif de Rennes à annuler l'arrêté préfectoral de juin 2011 autorisant le rejet en mer de 165 000 m³ de vases issues du dragage des ports de Loctudy et de Plobannaec-Lesconil.

En Guadeloupe, les extractions sont évaluées à plus de 7 millions de mètres cube.

Durant son séjour, Ségolène ROYAL a même installé le conseil de gestion du sanctuaire AGOA, une aire maritime protégée de plus de 143000 kilomètres carrés pour protéger la reproduction des baleines dans les eaux de la Guadeloupe et cela dans le cadre de la convention de Carthagène. **Nous sommes « nageons » en pleine contradiction.**

La venue de ces gigantesques bateaux entraînera également pollution de l'air et pollution sonore à grande échelle.

Un désastre pour l'Euro-agriculture locale, l'Euro-agro transformation, la petite industrie et la pêche.

Il n'est pas utile de faire de grandes écoles de commerce pour comprendre que ces containers achemineront aussi bien des ignames que des patates ou des ananas, melons et autres produits manufacturés, en provenance de pays ayant des coûts sociaux inférieurs à ceux pratiqués en Guadeloupe. A terme, pourquoi pas du sucre. L'importation des produits agricoles entraînera donc la mort de notre production locale, de l'agro transformation ainsi que de la petite industrie.

Le journal Breton nous apprend que le Comité des Pêches de Guadeloupe ne s'opposerait plus au projet en contrepartie de 2,6 millions d'euros. C'est clair, c'est en est fini de la pêche c'est sûr. Les Guadeloupéens devront manger des poissons congelés transportés dans les containers.

La mort du foncier agricole.

Sans production, plus de terres agricoles. Et il faudra bien stocker ces containers sur différents sites. Ainsi, les plaines des Abymes à Morne-A-l'eau se transformeront en vaste hangar de stockage, en routes et autres bâtisses faisant le bonheur des spéculateurs de l'immobilier.

Après le scandale de la chlordane, celui de l'opandage a priori, il agit d'en finir avec notre production agricole faisant de la Guadeloupe une colonie de consommation.

Une menace pour l'emploi.

Tout comme pour les centres commerciaux, la création d'emplois sera inférieure à la destruction d'emplois directs et indirects engendrés par ce projet. La mise en faillite des agriculteurs, la disparition des terres agricoles, la mort de l'agro transformation et de la petite industrie, la mort des commerces ; et ce sont des milliers d'emplois directs et indirects qui vont disparaître.

Un danger pour l'ensemble de la Caraïbe.

Bien évidemment, le but est d'inonder l'ensemble des îles de la Caraïbe et faire de cette zone un territoire de consommation des biens venus du monde entier à des prix défiant toute concurrence.

C'est un projet qui ne défend en rien l'intérêt général mais seulement ceux des lobbies de l'import distribution qui cherche à faire de la Guadeloupe une vaste zone franche sans droit des travailleurs, sans production locale ; une véritable colonie de consommation.

Vous le voyez, c'est un projet qui ne défend en rien l'intérêt général mais seulement ceux des lobbies de l'import distribution et cela au moment même où tous les socialistes de l'économie maritime accordent à dire que les routes maritimes de la région passent par la Jamaïque, les Bahamas, la République Dominicaine, Costa Rica, Trinidad et Tobago, Cuba, la Colombie et le Panama, tous déjà équipés pour recevoir les Panamax. Dans le même temps, le Nicaragua a commencé les travaux de construction d'un canal pour concurrencer celui de Panama.

Le port de Guadeloupe ne concurrencera donc jamais ces grands ports. Le port de Guadeloupe ne rivalisera donc jamais avec ces vrais grands ports tenant compte des coûts du transbordement, de la taille de la population et du volume de marchandises échangées. En un mot, c'est une grave erreur.

Lettre ouverte du LKP À M. François HOLLANDE, Président de la République Française

Colonisation, Massacres des Amérindiens, Déportation, Esclavage, Massacre de masse, Chlore, Epidémie, Épidémie de masse, illettrisme, etc. ; Serions-nous des damnés ?

NON s'il n'est pas !

LKP s'oppose à ce projet de destruction de la Guadeloupe et des Guadeloupéens et nous vous demandons de mettre un terme à cette honte.

Recevez, Monsieur le Président de la République, nos salutations les meilleures.

Pour LKP

E.DOMOTA

LKP - Lapwent etc. 03 Février 2015

**LKP etc. Palais de la Mutualité etc. Rue
Paul LACAVE - 97110 POINTE À PITRE**