

mars 2013

cndp
Commission particulière
du débat public
Port-La Nouvelle 2015

Cahier d'acteur n°24

www.debatpublic-pln2015.org



Union locale de Port-La Nouvelle et des syndicats des Corbières en Méditerranée

» Le contexte



L'Aude est le département le plus pauvre de la région Languedoc-Roussillon.

19,9% de ses habitants vivent au niveau du seuil de pauvreté (964 €/mois) contre **13,5%** au niveau national. 10% de sa population dispose d'un revenu moyen de 764 €, donc en dessous du seuil de pauvreté. (Source L'Indépendant du 14.04.2011)

Le niveau de vie moyen dans l'Aude en 2011 était de **1 410 €/mois**, contre **1 580 €** sur le plan national (Source L'Indépendant). Depuis, la situation s'est certainement détériorée.

L'Aude, au second trimestre 2012, a un taux de chômage de 13,5%, soit 4% au dessus du niveau national (source INSEE) atteignant ainsi le record connu en 1999.

Port-La Nouvelle, malgré les apparences, est dans la même situation que le département, voire plus grave, quoiqu'en disent les décideurs politiques locaux.

Depuis 30 ans, la ville a perdu plus de 300 emplois directs, et autant d'emplois indirects.

Avec le projet "Grand port", la commune a rendez-vous avec son avenir

Il est impératif que le choix du développement portuaire soit la seule préoccupation de tous les décideurs. Nous en doutons, car...

Le monde du travail ne comprend plus les discours de nos élus, faisant l'apologie du tourisme. D'accord pour le tourisme mais simplement en complément économiques. Les flonflons, les petits bals,... ne sont pas créateurs d'emplois pour notre jeunesse. Port-La Nouvelle n'est pas Gruissan ou Port Leucate.

Port-La Nouvelle doit se réindustrialiser, pour l'avenir des nouvelles générations.

Nous disons oui au développement de l'industrie portuaire et à l'agrandissement de son port !

CONTACT >

Bourse du Travail – 2 av Jean Moulin – 11210 PORT-LA NOUVELLE

Tel : 09 67 10 39 27

mail : cgt.portlanouvelle@wanadoo.fr

>> Les enjeux du projet

Dans sa configuration actuelle, à terme le port est condamné à ne faire que du vrac liquide.

Ainsi, il court le risque de perdre une partie du trafic de vrac solide, un vrac solide fait essentiellement de céréales. Voilà plus de 20 ans que nous tenons ce même discours.

Ce transport maritime se développe actuellement, avec des bateaux de 12 000 à 60 000 tonnes.

Le port n'est plus adapté pour recevoir ces bateaux.

>> Le risque de perdre le vrac solide

Alors que le port de PLN n'est plus adapté au nouveau trafic, le port de Sète dispose depuis mai 2012 d'un complexe agro-industriel, avec un objectif de 800 000 tonnes de céréales par an.

Ce complexe sétois, tout comme celui de PLN, sont les propriétés de "Centre Grains", filiale de "Granit Négoce" elle-même filiale du Groupe "Axereal". Si ce groupe "Axereal" décide, pour des raisons économiques, de charger des bateaux de 25 000 tonnes, le marché reviendra à Sète, pas à PLN.

>> Le vrac liquide

Si on prend en compte les prévisions de l'avenir du raffinage en France, les prévisions du doublement d'importation de produits pétroliers, d'abord utopiques, peuvent devenir bien réelles.

En effet, il est prévu à plus ou moins long terme, qu'il ne restera plus qu'une seule raffinerie en France.

Les importations se feront sur des produits finis, induisant une augmentation des besoins de stockage.



Dans les années 60, le port générait plus de 120 emplois dockers directs. Combien aujourd'hui ?

