

**COMMISSION PARTICULIÈRE DU DEBAT PUBLIC**

**PORT-LA NOUVELLE 2015  
RÉUNION GENERALE**

**25 JANVIER 2013**

**PROJET DE PROCES-VERBAL**

# SOMMAIRE

Commission Particulière du Debat Public.....	1
25 Janvier 2013.....	1
PROJET DE PROCES-VERBAL.....	1
Sommaire.....	1
Ouverture.....	2
Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT.....	2
Christian BOURQUIN.....	5
André VIOLA.....	10
Bernard BALLESTER.....	12
Fabrice LEVASSORT, directeur des Transports et des Communications au Conseil régional....	22

## OUVERTURE

### **PIERRE-FRÉDÉRIC TENIERE-BUCHOT** **Président de la Commission particulière du débat public)**

Monsieur le Président, vous viendrez quand vous voudrez.

Messieurs les élus, Madame le Préfet, Mesdames, Messieurs, nous avons ici une séance importante puisque c'est une séance d'examen général de ce projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle. Vous savez que le 14 janvier dernier, nous avons eu une réunion qui, je crois, a été couronnée de succès avec une bonne ambiance de part et d'autre, à Port-La Nouvelle. Elle a permis d'examiner les aspects techniques de ce projet et aujourd'hui nous examinons le premier chapitre de ce document qui s'appelle le dossier du maître d'ouvrage que vous connaissez bien maintenant. Il permet d'avoir une bonne vision de ce projet et de réagir à son égard.

Je me dois de rappeler un certain nombre de choses, je vais être le plus rapide possible, avant de passer la parole à Monsieur Bourquin, président de la Région, que je remercie au passage pour l'excellence de la salle. C'est très agréable d'être ici dans cette magnifique salle et de pouvoir travailler dans cette ambiance.

Je remercie également, et ça va vous surprendre, pour son courage – et je prononce ce mot – le maître d'ouvrage. C'est compliqué d'être un maître d'ouvrage à l'heure actuelle parce que, c'est la tendance mondiale et pas seulement française, nous avons énormément de choses à justifier et nous avons énormément d'arguments à produire, ce qui n'était pas le cas dans le temps. Je suis déjà d'un certain âge et j'ai connu une autre époque où il n'y avait pas de débat public, où il y avait une enquête publique. Enquête publique qui existe toujours, qui est nécessaire, qui est décisionnelle alors que le débat ne l'est pas. Elle était moins stressante, si je puis dire, pour quelqu'un qui entreprend dans la mesure où il n'y avait pas forcément une transparence vis-à-vis du public parce que ça se passe plutôt entre professionnels – cela ne veut pas dire que c'est un lit de roses. Mais il n'y avait pas cet exercice un peu médiatique qui existe désormais depuis que la Commission nationale du débat public a été créée en France en 1995, et qui a été confirmée en 2002.

En 2002, il a été décidé que, suite à la convention d'Aarhus, qui est une convention importante et internationale, c'est pour ça que je disais que c'est quelque chose de mondial, il est tout à fait normal et même obligatoire que le public puisse se mêler à la préparation d'une décision positive ou négative pour un très gros investissement. Ce très gros investissement est à 200 millions de départ, c'est le cas pour Port-La Nouvelle, c'est pour cela que nous sommes ici ensemble. Je regarde rarement, mais parfois la télévision, donc je vais faire une page de publicité pour Télérama et sa couverture du 26 janvier « on a notre mot à dire ». A l'intérieur, le titre d'un cinq ou six pages, c'est « Elus, on est là » : C'est quelque chose d'assez direct, ce n'est donc pas la méchante CNDP qui essaie de tourner sur le grill les pauvres gens du Languedoc-Roussillon qui veulent faire un port à PLN, c'est quelque chose de tout à fait général. C'est ce que je veux simplement dire, il y a de la rigueur mais il n'y a pas de méchanceté de notre part. Je ne dis pas ça pour nous défendre mais simplement pour expliquer que c'est un changement d'optique. Il permet une plus grande concertation, la prise en compte de beaucoup de remarques, nous avons déjà sept cahiers d'acteurs et vous les avez eus en rentrant dans cette salle. Il y en a certains qui sont plutôt pour et même tout à fait pour le projet, il y en a d'autres qui le critiquent de manière

plus ou moins virulente. Ce n'est pas fini, je pense que nous arriverons à une trentaine. Au-delà des sept, il y en a neuf qui sont sous presse avec des corrections, donc je suis sûr qu'il y en a au moins seize qui sortiront. Au-delà des seize, il y en a environ quatorze qui sont dans les limbes mais qui devraient sortir d'ici le mois d'avril.

Donc c'est quelque chose qui suscite des réactions, je crois que c'est très bien, qui permet d'en discuter et de faire évoluer le projet. Il ne faut pas croire qu'un débat public amène à avoir d'un côté ceux qui sont pour le dossier du maître d'ouvrage et d'un autre côté, ceux qui sont totalement contre. Non, c'est quelque chose qui doit permettre au maître d'ouvrage d'évoluer et de donner parfois raison, parfois de ne pas tenir compte, et c'est pour ça qu'il faut être courageux. Cela amène soit à l'abandon, soit à aller devant une enquête publique, mais qui est connue de tout le monde, cette fois, sur un projet qui est plus fixe, plus rigide que les diverses variantes que l'on peut trouver à l'heure actuelle. Nous avons eu ces variantes le 14 janvier dernier, on pourra les retrouver sur le site auquel je vous demande de vous référer le plus souvent possible puisqu'il évolue lui aussi, ce fameux [www.debatpublic-pln2015.org](http://www.debatpublic-pln2015.org). Vous voyez, je le connais tout à fait par cœur maintenant, il faut que vous le connaissiez chacun et chacune d'entre vous par cœur également. C'est nouveau par rapport au papier habituel mais on y trouve l'intégralité du débat, on y trouve la vidéo, on y trouve également les cahiers d'acteurs dont je parlais tout à l'heure.

On y trouve enfin quelque chose que je souhaite mettre en relief aujourd'hui, qui est le site questions-réponses. C'est un point sur lequel je reviendrai désormais à quasiment chaque réunion. Il y a des questions qui se posent pendant ces réunions. Elles sont enregistrées deux fois, une fois par sténo, donc il y a un *verbatim*, et une fois par vidéo. Il y a donc deux preuves. Ça sert puisque la dernière fois j'ai démarré sur les chapeaux de roue, par nervosité très probablement. J'ai présenté mes collègues, je vais le faire très rapidement parce que vous les connaissez un peu maintenant. Mais finalement ils ont été oubliés parce que je n'avais pas fait signe qu'on allait démarrer. Donc ça commence à François Perdrizet et ça s'arrête là parce qu'il avait été cité en dernier. Je rappelle donc qu'à ma gauche il y a aujourd'hui Patricia Brossier, de Dijon ; Etienne Ballan, de Marseille ; Camille Saïssset, de Vendée et bien sûr François Perdrizet qui est connu par un certain nombre d'entre vous et qui est à Paris, maintenant. Il a été le directeur du port de Marseille un moment donné. Contrairement à nous tous, il connaît quelque chose à la construction et au fonctionnement des ports.

Si je vous dis tout ça, c'est parce que j'ai lu – puisque j'étais sur Télérama - une déclaration de Monsieur le président, Christian Bourquin dans *l'Indépendant* d'aujourd'hui, vendredi 25. Il dit : « Je suis triste parce que je fais un effort, je me casse la tête à trouver 200 millions pour le port de PLN, et il n'y a rien que des ingrats, ils n'en veulent pas ». Je brode un peu. Ce n'est pas vrai qu'ils n'en veulent pas, simplement il faut expliquer. Dans le fond, les diverses réunions y compris celles d'aujourd'hui sont là pour expliquer. Il y a d'autres réunions, je les rappelle, elles sont un peu partout, il y a des réunions thématiques, des réunions d'expression. Les réunions thématiques comme aujourd'hui permettent d'examiner ensemble le dossier du maître d'ouvrage. La dernière fois, nous avons regardé le chapitre 2. En fait, nous avons tout regardé, et ça permet de rappeler ce que contient le chapitre 2. Aujourd'hui, nous allons regarder le chapitre 1. Il y aura deux autres réunions consacrées comme vous le devinez, aux chapitres 3 et 4. Entre-temps, il y a des réunions tous thèmes. A chaque fois, on regarde tous les thèmes. Elles permettent à ceux qui ont rédigé un cahier d'acteurs de prendre la parole et de défendre leur point de vue, soit pour apporter leur pierre à l'édifice, du port de Port-La Nouvelle, soit pour dire que ce n'est pas dans cet ordre-là qu'il faut mettre les pierres. Tout cela est assez intéressant et permettra, quand cela sera terminé, vers la mi-avril, à notre équipe que je viens d'évoquer, de rédiger, de réaliser une petite synthèse qui s'appelle le compte rendu. Ce compte rendu est envoyé au Président de la Commission nationale  
Montpellier, le 25 janvier 2013

qui lui-même va s'en inspirer pour faire un bilan du débat. Il va dire – ce qui a l'air d'être tout à fait le cas à l'heure actuelle – que ça s'est bien passé, dans des conditions excellentes, qu'il remercie bien sûr, qu'il retient un certain nombre d'observations, et qu'il les indique au maître d'ouvrage. C'est l'équipe qui est à notre gauche et qui siège à toutes les réunions pour écouter, entendre, comprendre les remarques qui lui sont faites et en tenir compte pour continuer probablement, ou arrêter peut-être, la procédure qui mène au chantier.

Donc cette séquence est importante. Elle est datée, c'est-à-dire qu'il y a des délais à chaque fois, si on ajoute ces délais, en arrive à la mi-septembre, et le maître d'ouvrage dira s'il continue ou pas, un peu comme dans les jeux radiophoniques. Je ne souhaite rien, on ne doit rien souhaiter de la part d'une commission qui se veut indépendante et neutre. On souhaite simplement que ça se passe bien. Concernant le coût de cette opération, là aussi je profite de cette réunion publique, générale et solennelle, pour rappeler qu'en concertation avec les services du maître d'ouvrage, Monsieur Pinet, Monsieur Levassort notamment, nous avons trouvé une fourchette entre 610 000 et 700 000 euros. Ce n'est pas rien, c'est cher, mais le fonctionnement de ces salles, l'impression de tous les documents qui est à la charge du maître d'ouvrage, le fait il y ait une vidéo, des services de sténo, il y a un certain luxe, cela n'est pas une conversation de comptoir et ça ne doit pas le devenir. C'est quelque chose qui est beaucoup plus légal, qui est enregistré d'une manière juridiquement contestable. Je l'indique, si cela se passait mal et qu'il y a des gens mécontents, ils peuvent poursuivre la commission particulière parce qu'elle n'a pas bien fait son travail et qu'elle n'a pas été neutre notamment, et qu'elle n'a pas respecté l'équivalence c'est-à-dire la parole à peu près équilibrée entre les uns et les autres. C'est un point très important parce que c'est l'esprit même du débat public.

Je devais rappeler tout cela et dire que nous sommes là pour essayer de bien faire en sorte que les débats se passent de manière contradictoire, mais sereine et que nous ne sommes pas là pour faire un procès ou un audit d'un projet qu'il ne nous appartient pas de juger. C'est un point très important. Il nous appartient d'élever le débat de façon à ce que ce qui se passe au niveau technique, économique, politique, soit le plus haut possible.

Je souhaite maintenant dire un mot très rapide sur la façon dont cette réunion devrait se dérouler. Vous avez eu à l'entrée de la salle une petite feuille où l'on vous demande de signaler votre présence par un questionnaire en bas de la page. Je voudrais surtout dire que nous allons avoir une présentation par Monsieur le président Bourquin et ses collègues des services, un film que le Conseil régional a préparé. Ensuite, Monsieur Bourquin qui nous dira ce qu'il pense de ce projet. Il y aura des interventions, je sais, parce qu'il me l'a demandé cet après-midi, que Monsieur Viola qui est un des partenaires financiers de ce projet, président du Conseil général de l'Aude, voudrait dire un mot également. Monsieur Ballester m'a également indiqué qu'il souhaitait prendre la parole. D'une manière générale, nous avons suffisamment de temps pour que tous ceux qui veulent prendre la parole aient la parole. Vous pouvez la prendre de votre place, il y a un pupitre, des micros, c'est comme vous voulez.

Je vais m'arrêter là pour le moment, j'ai déjà suffisamment parlé. Y a-t-il des choses qui ne sont pas compréhensibles, contestables, avez-vous des suggestions à faire ? C'est le moment, non pas sur le fond, ce n'est pas mon rôle, mais sur l'organisation du débat. Vous avez je le rappelle sur le site, dans les feuilles, et dans « La lettre du débat, numéro 1 » un calendrier et la localisation des diverses réunions qui sont prévues d'ici le mois d'avril.

Est-ce que quelqu'un demande la parole sur cet aspect purement technique, mais qui est habituel dans toutes les réunions de la République ? On demande si les gens sont d'accord sur le déroulé, sur l'ordre du jour, et s'il y a des questions diverses qui peuvent s'ajouter, généralement elles sont

tout à fait acceptées. Je crois que le silence règne pour le moment, j'espère que cela ne sera pas le cas tout à l'heure.

Je vais donc demander à Monsieur le président Bourquin soit de prendre la parole, soit de la donner à celui qui voudra dire un mot sur le film qui est prévu maintenant.

### **Monsieur PINET**

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Avant l'intervention de Monsieur Christian Bourquin, président de la Région Languedoc Roussillon, nous vous proposons de visionner un film qui vous permettra d'avoir le même niveau de connaissance de l'état actuel du port et des projets, que l'ensemble des personnes ici présentes. Nous allons donc commencer par visionner ce film. Merci.

*Un document vidéo de présentation du projet est projeté.*

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Monsieur le Président, merci. Vous avez tout à fait la parole puisque c'est vous qui venez de faire présenter ce document intéressant.

### **Christian BOURQUIN**

Mesdames, Messieurs, bonsoir à vous toutes et à vous tous, nous vous remercions de participer à cette rencontre, à ces échanges, à cette concertation de ce soir. A vous, Monsieur le Président de la Commission particulière du débat public, ainsi qu'à toute votre équipe, merci d'en assurer le cadre.

Il s'agit ce soir d'une réunion participant à cette Commission nationale du débat public. commission nationale qui prend en charge tout cela. Cela veut dire que nous avons entre les mains un projet national, d'envergure au moins nationale. Cela mérite certainement un débat, bien évidemment, et cela veut dire que nous avons affaire à un projet d'une envergure qui dépasse le niveau départemental, régional. Il est national, et je voulais attirer votre attention aux uns et aux autres, d'entrée de jeu. Il s'agit pour nous d'évoquer la Méditerranée, le projet de la Méditerranée, et au-delà de Port-La Nouvelle. Evoquer et réaffirmer notre projet collectif pour la Méditerranée en parlant ce soir de Port-La Nouvelle, c'est évoquer comme je viens de le faire depuis plus de six mois, par exemple le Parlement de la mer. C'est une initiative, une originalité que nous mettons en place collectivement, les uns et les autres pour notre façade méditerranéenne allant de Cerbère au Grau-du-Roi, plus de 250 kilomètres de littoral prêt à s'ouvrir sur la Méditerranée. La Méditerranée, c'est l'ouverture sur le monde. Evoquer les ports, c'est ne pas oublier Sète, le petit poucet Port-Vendres, mais le débat ici est sur Port-La Nouvelle et je parlerai de Port-La Nouvelle.

Mesdames, Messieurs, le Languedoc-Roussillon doit redécouvrir les rivages, il doit se tourner vers la mer, il doit embrasser la Méditerranée, nous lui avons trop longtemps tourné le dos. Ce n'est pas une critique que je porte, c'est un constat, et ce constat vaut pour les deux derniers siècles. Le Languedoc-Roussillon a longtemps construit son développement à l'intérieur des terres, dans les plaines agricoles ou les piémonts n'ouvrant son littoral qu'à la traversée des grands réseaux ferroviaires ou routiers. Mesdames, Messieurs, c'est une chance d'avoir une ouverture sur la mer, combien d'autres territoires qui n'ont pas d'ouverture sur la mer souhaiteraient avoir cet atout entre les mains.

Mesdames, Messieurs, je voudrais faire remarquer en préalable que depuis l'Antiquité, la ville méditerranéenne est presque toujours un port. C'est par le port que circulent les marchandises, les hommes, les idées, le progrès. Les ports sont donc des places stratégiques de développement urbain depuis toujours. Des places stratégiques de développement urbain c'est-à-dire aussi de

développement commercial, militaire et migratoire. La Région que j'ai l'honneur de présider, pour laquelle j'interviens ce soir, s'intéresse particulièrement à une de ses composantes : le développement des échanges. En effet, le développement des échanges, c'est le développement économique. Le développement économique c'est le travail. Le travail c'est l'emploi. L'emploi c'est l'insertion dans la société de tous les individus, de tous les citoyens du territoire. Mesdames, Messieurs, le transport maritime est un catalyseur de l'économie mondiale et c'est bien sur ce thème que je voudrais attirer votre attention : le transport maritime est un catalyseur de l'économie mondiale. Le transport maritime international assure près de 90 % du tonnage des échanges commerciaux dans le monde. Il joue aussi un rôle crucial pour le développement économique, car 90 % du fret international de l'Union européenne et 40 % du fret intereuropéen sont assurés par voie d'eau. Voilà une des clés de notre organisation, de notre société aujourd'hui.

Le transport maritime constitue donc un maillon fondamental des chaînes de transport international. Comme je le disais, il est certes un catalyseur de l'économie, mais il est surtout un catalyseur de la prospérité. Les ports maritimes sont les principaux points de passage pour les échanges internationaux de l'Union européenne, je l'ai dit, et ils ont un rôle essentiel à jouer dans une chaîne d'approvisionnement mondiale, intégrée et durable. Je voudrais vous faire remarquer que les investissements dans les infrastructures portuaires s'inscrivent dans un cadre logistique plus large, dont l'objectif est de mettre en place en Europe des services de transport de fret multimodaux, compétitifs et inscrits dans le long terme, et toujours en Europe. Cette Europe qui doit disposer sur son littoral de points d'entrée sûrs et efficaces vers les marchés européens pour éviter des traversées inutiles du continent par l'autoroute ou la route. Des connexions intermodales fiables et diversifiées avec l'arrière-pays, notamment ferroviaires et fluviales sont aussi essentielles pour fluidifier les flux de marchandises, et réduire les temps et donc les coûts de transport. Inutile de vous rappeler que les ports du Languedoc-Roussillon répondent pleinement à ces critères.

Mesdames, Messieurs, le transport maritime en Méditerranée offre de nouvelles perspectives. Je vous propose bien évidemment de les saisir. A l'échelle mondiale, l'espace méditerranéen – la carte le montrait tout à l'heure dans le film – avec le détroit de Gibraltar et le canal de Suez, est un passage stratégique entre l'Amérique et l'Asie. La Méditerranée est un carrefour du transport énergétique et de la containerisation. La Méditerranée connaît une intensification des transports de marchandises depuis une dizaine d'années sous l'effet conjugué de la pression démographique, de la croissance économique et de l'ouverture des marchés. Pour répondre à l'évolution des échanges sur de grandes distances, la taille des navires a considérablement augmenté, conduisant des pays à se doter d'infrastructures portuaires adaptées. Le document qui vous a été présenté en préalable le démontrait également. Environ 30 % du trafic maritime mondial passent aujourd'hui par la Méditerranée.

Plusieurs facteurs sont favorables à un accroissement de ces flux. Je voudrais ici simplement en citer deux. En premier lieu, face aux ports du nord de l'Europe, le développement propre aux économies du sud de la Méditerranée va entraîner une plus grande utilisation des ports de la Méditerranée ainsi qu'une intensification des échanges entre rives nord et rives sud. Cela permettra à la fois l'importation des produits dont nous avons besoin mais également et surtout l'exportation de nos productions, par exemple les céréales. Je voudrais ajouter à mon propos, n'oublions pas qu'aujourd'hui en France, à côté de son chiffre de la dette, périlleux, 1 800 milliards de dettes, il existe un deuxième chiffre aussi grave, c'est le déficit du commerce extérieur, 70 milliards. C'est-à-dire que nous consommons plus que nous n'exportons. Pour exporter, il faut s'ouvrir à la Méditerranée pour embrasser le monde. Cela passe par des événements tels que

nous sommes en train de vouloir les créer, c'est-à-dire l'agrandissement et la mise aux normes de notre port.

Je voudrais évoquer en second lieu puisque je vous ai dit que je citerai deux éléments favorables, la nécessaire réduction des distances maritimes, et par conséquent la baisse pour les armateurs du coût très élevé des soutes dans l'exportation des navires, qui redistribuera les cartes à condition de disposer de ports permettant une conversion modale efficace et compétitive.

Le projet dont il est question ce soir place parfaitement Port-La Nouvelle comme un port multimodal réservé à des trafics vrac et conventionnels en provenance des grandes lignes maritimes transcontinentales, et celles assurant les échanges entre les pays du bassin méditerranéen. Nous voulons nous inscrire dans cette perspective, nous voulons inscrire notre histoire dans cette perspective. D'ailleurs, dès 2006, la Région a pris ses responsabilités en se portant candidate au transfert des compétences pour les ports d'intérêt national de Sète et Port-La Nouvelle. Nous l'avons demandé en 2006. L'Etat a alors reconnu à la Région sa capacité à agir, à investir, à gouverner et à développer ses ports. L'Etat a également reconnu la pertinence du projet porté par la Région, seule collectivité légitime et crédible pour exercer la future compétence.

Je le rappelle, notre projet est bâti sur trois piliers. Je voudrais succinctement les rappeler. D'abord, un intérêt commun entre ces ports. Un intérêt commun parce que la région est le seul espace de cohérence possible pour le développement. J'évoque Sète, Port-La Nouvelle et Port-Vendres. Le deuxième pilier que je voudrais évoquer, c'est un projet de développement portuaire et commercial d'intérêt régional conforté par une capacité d'investissement accrue pour permettre aux installations portuaires de répondre aux standards actuels. De ce point de vue, le document diffusé tout à l'heure l'explique d'une façon très claire. Le troisième pilier serait une gouvernance stabilisée basée sur des propositions d'organisation soumises à discussion et adaptation. C'est ce que nous mettons en œuvre ensemble au cours de ces réunions de débat public.

La Région a donc déployé son projet sur la base d'objectifs correspondant à ses principales compétences, notamment en matière de développement économique, d'aménagement du territoire et d'organisation des transports. De ce point de vue, je voudrais justifier ces objectifs en vous disant que :

Nous voulons assurer une dynamique de développement des ports fondée sur une politique d'investissement assurant au port les moyens de son activité.

Nous inscrivons ce développement économique dans le cadre d'un environnement durable, soucieux du milieu humain, urbain et environnemental dans lequel il s'insère. Le document de tout à l'heure montrait aussi la complexité mais l'approche bien réelle avec la réserve de Sainte-Lucie, tout à côté du développement économique.

Nous souhaitons affirmer le développement des ports en cohérence avec les politiques régionales des transports et du littoral.

Nous souhaitons réaliser ces projets dans le cadre d'un engagement financier maîtrisé.

Nous souhaitons favoriser les synergies entre les différentes compétences de la Région pour favoriser et pouvoir faire bénéficier des aides nationales et européennes correspondantes, ces équipements.

Enfin, nous souhaitons par-delà ce projet permettre le développement de relations interrégionales de proximité avec les régions voisines, dépourvues d'accès maritimes directs, tels



que Midi-Pyrénées, Rhône-Alpes et celle de l'Arc latin depuis la Catalogne jusqu'à la Ligurie et la Toscane en passant par la Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Mesdames, Messieurs, pour asseoir son projet, la Région mobilise donc l'ensemble de ses politiques régionales inscrites dans le pacte régional qui a été soumis à débat public et qui a été validé par l'ensemble de la population. Il rappelle qu'en matière d'aménagement durable du territoire, nous éviterons que les marchandises fassent le tour jusqu'en Europe du Nord pour redescendre en camion vers le sud de la France. En matière d'économie, il rappelle que nous souhaitons la mise en place d'une nouvelle porte multimodale pour générer de l'emploi. En matière d'égalité des chances, ce projet donne de nouvelles perspectives à notre jeunesse avec des emplois non délocalisables.

Mesdames, Messieurs, le temps est venu d'un changement d'échelle pour notre port en particulier. La question qui nous est posée aujourd'hui est d'intérêt général, je l'ai dit en commençant mon propos. Les capacités nautiques de Port-La Nouvelle sont trop réduites pour que le port reste durablement attractif, ses espaces à terre et en mer sont trop contraints au regard de l'évolution des trafics mondiaux. Sans adaptation, ce port sera progressivement distancé par ses concurrents qui actuellement se transforment où se sont déjà transformés pour accueillir, à terre et à quai, les marchandises et les navires dans les meilleures conditions possibles. Le développement que nous souhaitons à Port-La Nouvelle se veut raisonnable. Il ne se fait pas de façon linéaire mais par paliers, en consolidant un site portuaire existant. Il faut aujourd'hui franchir un nouveau seuil pour rester compétitif, c'est une évidence.

Il est de notre responsabilité, nous tous, décideurs publics, de dimensionner cette infrastructure pour les 50 ans qui viennent. Il s'agit bien d'un véritable projet économique s'inscrivant dans le marché Méditerranée certes, mais dans le marché mondial, raisonnablement dimensionné, bien entendu. C'est un aménagement global en prenant en compte les équilibres ville-port, espaces industriels-espaces naturels, je l'ai dit tout à l'heure, en tenant compte également des équilibres développement de proximité-ouverture à l'international. Bien évidemment, il y a des enjeux forts et des contraintes comme sur n'importe quel site, et comme sur n'importe quel site portuaire. Nous nous organisons et il faudra encore continuer à nous organiser dans le respect des règlements, des lois françaises, des règlements européens pour que cette complexité enrichisse encore et toujours plus ce dossier.

Le dossier du maître de l'ouvrage qu'on appelle le DMO qui constitue le support de notre débat public, je tenais à le dire ici, a été voté à l'unanimité par les élus du Conseil régional. Il est porté à mes côtés ici par Robert Navarro, élu premier vice-président de la Région qui participe et participera à toutes les réunions publiques. Je tenais à le remercier pour le chemin déjà parcouru.

Mesdames, Messieurs, la Région est chef de file. Il y a le Conseil général de l'Aude et André Viola est ici présent, qui participent également à ce projet. Il y a l'Agglomération de Narbonne, et Jacques Bascou m'a appelé il y a quelques instants pour me dire qu'il était grippé et cloué au lit. Il est représenté ici. Je voulais dire que certes nous portons ensemble ce projet mais que nous ne sommes pas seuls à vouloir ce projet. Je salue ici la présence des corps consulaires, présidents des chambres de commerce, de la chambre de commerce de l'Aude qui gère jusqu'à présent le port, des chambres de commerce de toute la région qui sont ici présentes et représentées, des institutionnels avec l'Etat, Madame la sous-préfète. Le conseil général, je t'ai salué cher André Viola, la commune de Port-La Nouvelle, la chambre de commerce, les acteurs économiques et sociaux, des entreprises, des opérateurs. C'est en fait toute la communauté portuaire qui à Port-La Nouvelle plus qu'ailleurs constitue cette grande famille autour de la pêche, autour de la plaisance, autour du commerce. Les acteurs de l'environnement et notamment le Parc naturel régional de la

Narbonnaise et la réserve naturelle de Sainte-Lucie sont les voisins du port et ils ont compris qu'ils grandiraient eux aussi avec le port.

Mesdames, Messieurs, la Région doit rester à l'écoute des habitants du Languedoc-Roussillon dans le respect de toutes les compétences et de toutes les sensibilités. C'est ce que nous faisons sur ce projet, je m'y engage, mais comme nous le faisons sur l'ensemble de nos réalisations à l'échelle de la région, nous l'avons fait jusqu'à présent et nous continuerons à le faire. D'ailleurs, Monsieur le Président de la commission de ce soir, vous avez cité une de mes interventions relayées dans la presse que je n'ai pas eu encore le temps de lire aujourd'hui, étant en tournée dans le Gard depuis 7 heures du matin. Le journal *l'Indépendant* aurait cité une de mes expressions. C'est tous les jours que je suis amené à parler de la Méditerranée, c'est tous les jours que je suis amené à parler du développement économique, c'est tous les jours que je suis amené à parler des ports, des aéroports, de ce qui constitue la dynamique économique, les équipements qui nous permettront d'amener nos produits vers la Méditerranée, vers l'extérieur, vers le monde. Nous sommes dans une mondialisation affirmée aujourd'hui. Certes, certains de nos produits se vendent en circuit court mais le développement de notre région, de notre pays la France, de notre Europe ne se fera pas en vendant des produits à nous-mêmes, il se fera justement en exportant. Pour exporter, il faut avoir les outils construits nécessaires pour cela. Il nous faut exporter, il nous faut recevoir, c'est cela, l'enjeu d'un port.

Je ne sais pas très bien ce que j'ai dit dans cet article puisque je ne l'ai pas lu mais ce que je peux vous dire c'est que oui, ces jours-ci, j'ai eu l'occasion de dire que j'étais blessé. Je tiens d'autres réunions publiques, j'ai l'occasion six à sept fois par jour de prendre la parole lors des réunions publiques. Quand on me faisait grief d'investir 200 millions sur ce port pour le développement économique, on me disait que c'était inutile, que je gaspillais l'argent public, oui je suis blessé quand toute une communauté essaie d'investir pour faire face à la crise, pour aller de l'avant, pour donner espoir à tout le monde. C'est par l'investissement public, en mettant aux normes nos équipements, c'est comme cela que nous ferons face au développement face à la crise, que chacun pourra trouver sa place dans la société en ayant un travail, chacun à sa place. Oui je suis blessé quand certains me disent que c'est inutile. Vous savez, ce n'est pas la première fois. Là, c'était à l'occasion du port. Sur Montpellier, récemment on me disait que le doublement de l'autoroute était inutile alors que toutes les voitures sont pare-chocs contre pare-chocs tous les matins à plus de 100 à l'heure, c'est un danger phénoménal. Vous savez, je suis habitué quand on me disait qu'il était inutile d'investir dans les aéroports, de les développer. Ces gens-là, je leur dis « puisque c'est inutile, où est votre projet de la société ? Que faut-il faire ? ». Ils ne me disent rien. Oui j'ai l'honneur de conduire des projets, j'ai l'honneur de présenter des projets qui méritent certainement une prise en compte des sensibilités, des expressions des uns et des autres. Mais aujourd'hui, face à la crise, cette crise économique qui frappe notre territoire, qui frappe notre pays, la France, je demeure convaincu que c'est par l'investissement, l'adaptation de nos équipements, aux normes, aux besoins du monde que nous saurons faire face. Cela passe par des éléments comme ça. Il faut déjà sortir de la crise, il faut investir, ouvrir ce sillon de l'investissement public pour que derrière nous le privé puisse à son tour investir et organiser le commerce mondial comme je l'écrivais tout à l'heure, au début de mon propos.

Je suis d'autant plus à l'aise en matière de ports que Sète a ouvert la voie. Marc Chevallier, le président du port de Sète, est ici dans le public. Nous avons fait la même chose, nous avons entrepris le même processus sur Sète et nous ne l'avons pas terminé parce que ce n'est pas du jour au lendemain que vous remettez un port au niveau, c'est sur plusieurs années. Nous avons 300 millions d'euros à investir d'argent public, autant suivent dans le privé, c'est assez parallèle. Nous avons déjà toute la transformation du port de Sète qui est faite au niveau de l'argent public,

Montpellier, le 25 janvier 2013

mais aussi au niveau du privé qui suit. Sète est l'un des rares ports dans le monde à stabiliser son activité avec cette crise alors que tous les ports affichent une baisse notable d'activité allant jusqu'à 15 ou 20 %. Depuis que nous l'avons pris en main, ce port est passé d'un trafic de 2 millions de tonnes à 3,6 millions de tonnes. Nous avons les capacités d'aller jusqu'à 9. C'est exactement le même schéma que nous construisons pour Port-La Nouvelle avec évidemment des spécialités, des thématiques différentes et complémentaires du dispositif. Mais c'est un dispositif global que nous organisons pour prendre en compte la Méditerranée et surtout notre avenir. C'est de cela qu'il s'agit.

Je terminerai mon propos en exprimant ce qui est le thème de mes vœux où j'ai demandé à l'ensemble de mes concitoyens d'être résolument optimistes parce que nous avons des atouts. Nous avons des atouts, Port-La Nouvelle est l'un de nos atouts. Nous avons des talents, ce sont les hommes et les femmes qui veulent avancer avec ces atouts. Je pense qu'ensemble nous pouvons être tous ces talents. Merci à vous. (*Applaudissements*)

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup. Maintenant, voici une période de réactions dans la salle. Je sais qu'il y a des orateurs qui se sont déjà inscrits, si je puis dire. Monsieur le président Viola, vous voulez peut-être prendre la parole et un peu plus tard Monsieur Ballester. Encore une fois, ce n'est absolument pas restrictif. Tout le monde est appelé à prendre la parole s'il le souhaite. Monsieur le Président.

### **André VIOLA**

Monsieur le président, cher Christian, Monsieur le Président de la Commission, Mesdames, Messieurs les membres, Mesdames, Messieurs, le projet d'extension de Port-La Nouvelle porté par la Région est un projet ambitieux, nous venons de le voir. C'est un projet d'envergure pour le littoral audois mais plus largement pour l'ensemble du département, pour tout le Sud-Ouest et pour la Méditerranée. C'est pour cela que le Conseil général de l'Aude a choisi de participer activement au débat public notamment en rédigeant un cahier d'acteurs, le premier à être public, ce qui prouve bien l'intérêt que nous y portons. C'est pour cela surtout que nous intégrons notre port de commerce et son projet d'extension dans le schéma départemental d'aménagement et de développement durable du territoire dont la finalisation est en cours et qui sera votée par l'assemblée départementale le 6 mai prochain. A travers ce schéma, le Conseil général recherche une plus grande efficacité dans ses interventions et imagine les voies de développement adaptées aux réalités locales pour créer à la fois de l'emploi, de l'activité et du mieux-être social.

L'originalité de cette démarche est qu'elle se fait en lien avec l'ensemble des collectivités audoises, notamment les cinq grandes intercommunalités, celle du Grand Narbonne dans lequel est situé le port, et le comité de liaison des chambres consulaires dont la CCI de Narbonne qui est gestionnaire du port. Il s'agit donc d'une construction entre partenaires, tous soucieux de leur développement, mais attentifs aussi à maintenir chacun leurs spécificités. Le projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle s'intègre pleinement à cette stratégie départementale. Outil de développement, il sera l'un des fers de lance de l'économie dans l'Aude, en lien avec le projet de ligne ferroviaire Montpellier-Perpignan et la gare TGV de Narbonne distante de quelques kilomètres à peine avec l'aéroport de Carcassonne Sud de France en pays Cathare, et les parcs et zones d'activités économiques. C'est à cette échelle large de valorisation économique portée par les collectivités audoises que s'intègre le port aux côtés des grands équipements en place, en développement ou en projet. Ce port constituerait un formidable moteur de l'économie de l'Aude.

Vous le savez, notre département souffre particulièrement de la crise et connaît un taux de chômage relativement élevé même si des réussites économiques existent dans divers secteurs

d'activité. L'Aude a besoin de projets économiques viables, durables et respectueux de l'environnement. Le projet d'agrandissement de Port-La Nouvelle tel qu'envisagé par la Région répond à ces critères. Il est d'une part garant des trafics actuels, céréales, hydrocarbures, vrac, pêche et d'autre part porteur de véritables développements économiques qui généreront des emplois. Pour rester compétitif au niveau international et sauvegarder son efficacité vis-à-vis des ports concurrents, Port-La Nouvelle doit s'adapter aux conditions du transport maritime international. C'est un passage obligé, je viens de l'évoquer, et essentiellement un problème de taille et d'espace. La taille : la Région va veiller à ce que les installations portuaires soient surtout en adéquation avec les attentes des compagnies maritimes et des chargeurs. Des investissements conséquents vont être engagés à cet effet pour faciliter l'accès au port à des navires plus grands qui seront en service dans les futures décennies. L'espace : du foncier va être aménagé pour permettre le développement des activités existantes et favoriser l'implantation d'entreprises nouvelles. Elles y trouveront des conditions idéales pour faire naître et grandir les filières d'avenir telles que les énergies vertes à partir de la biomasse et de l'éolien.

Ainsi, en 2030, le trafic prévisionnel pourrait atteindre 5,8 à 7,5 millions de tonnes soit quasiment le triple du trafic actuel. Les retombées en termes d'emplois directs, indirects, induits seraient aussi considérables sans compter bien évidemment les trois à quatre années qui seront nécessaires pour ce chantier d'exception et qui généreront également des emplois. Au-delà de l'intérêt stratégique que peut représenter à moyen et long termes un tel équipement pour le développement de la région en Méditerranée, il est aussi à plus court terme une chance pour tous d'y trouver ce qui manque le plus, du travail. Pour l'Aude, mais aussi plus largement, ce port a un autre intérêt stratégique. Il est un débouché pour les céréaliers du Sud-Ouest. Vous savez, Port-La Nouvelle, ce n'est pas sur le littoral audois que l'on en parle le plus à l'heure actuelle, c'est dans le Lauragais. Le projet portuaire, par un repositionnement des activités présentes sur le site, permettrait à l'industrie agroalimentaire audoise de profiter pleinement de l'intérêt stratégique de l'évolution des installations pour améliorer leur activité commerciale et leurs performances économiques. La possibilité de décharger des bateaux de 20 000 tonnes et plus, que ce soit pour le blé dur, pour les engrais et pour la farine dont le plus gros moulin situé au sud de la France est à Sallèles-d'Aude, représentera un atout indéniable et ouvrirait de nouveaux marchés en faisant de Port-La Nouvelle un port compétitif. Voilà pourquoi, entre autres, le Conseil général soutient le projet régional d'extension du port. Nous ne le faisons pas aveuglément, notamment au regard des enjeux environnementaux qui y sont liés.

A proximité immédiate du port actuel, se trouvent la réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie, deux sites classés Natura 2000, les étangs du Narbonnais et de Leucate, un site Ramsar avec des zones humides d'importance internationale, le parc naturel régional de la Narbonnaise et des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique. Ce cadre de vie remarquablement préservé constitue une des composantes majeures de l'attractivité touristique et économique de l'Aude dont le développement est inséparable du respect de la qualité des milieux naturels, de la sauvegarde des espèces patrimoniales et de la prise en compte de la nature ordinaire. C'est pourquoi l'espace naturel audois est un espace géré pour préserver sa richesse naturelle mais aussi son activité de loisir, sport de pleine nature, mais aussi sa dimension sociale et économique. Car un espace naturel n'est pas un espace sous cloche réservé uniquement à des initiés ou à des experts, l'intégration du futur port dans un environnement constitue donc un enjeu du projet identifié comme tel par le maître d'ouvrage. Je crois même savoir qu'il souhaite qu'elle soit exemplaire.

Pour le Conseil général de l'Aude, ce projet portuaire contribue à l'aménagement et au développement économique du territoire avec un gisement important d'emplois à la clé. C'est une

belle opportunité et nous ne devons pas passer à côté tout en veillant à ce que les activités accueillies soient pérennes et respectueuses de l'environnement du port. C'est pourquoi je me réjouis du partenariat financier trouvé avec la région et avec le Grand Narbonne. Je sais que son président Jacques Bascou partage cette vision et cette volonté. Pour toutes ces raisons, le Département de l'Aude soutient ce projet et en appelle à l'adhésion du plus grand nombre. Puisque cette soirée est placée sous le signe aussi de la publicité à *Télérama*, Monsieur le Président, je voudrais dire bien sûr que la population a le droit et je dirais même le devoir d'être là et de dire aux élus « on est là ». Pour parodier le texte de *Télérama*, nous pouvons dire, nous élus de la Communauté d'agglomération, du Conseil général de l'Aude, du Conseil régional du Languedoc-Roussillon « nous sommes là, nous sommes au rendez-vous de l'investissement pour l'avenir ». Merci.

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup, Monsieur le Président. Je rappelle qu'un résumé se trouve dans ce cahier d'acteur numéro 1. Ce n'est pas un concours ni une course mais le fait que ce soit le numéro 1 montre que l'on s'est dépêché dans le département de l'Aude pour sortir ce papier qui a été complété par le discours de Monsieur le président Viola. Je dis ça si certains ou certaines d'entre vous n'ont pas vu qu'à l'entrée en pouvait se procurer ce document, il est tout à fait disponible.

Je propose puisque cela m'a été demandé tout à l'heure que nous écoutions maintenant Monsieur le président Ballester qui a commis pour le moment, parce que je sais qu'il y en a d'autres qui doivent sortir, le numéro 6. Celui-ci est également disponible dans la liasse des documents des cahiers d'acteurs qui ont été distribués au début. Il représente non pas la Chambre de commerce en tant que délégué du port mais la Chambre de commerce en tant que communauté des entreprises qui en font partie. Vous allez peut-être tout présenter, je ne sais pas, mais je le signale parce que le numéro 6 a été lui aussi imprimé et il est disponible aujourd'hui. Merci Monsieur le Président.

### **Bernard BALLESTER**

Merci, Monsieur le Président. Monsieur le Président, Messieurs les présidents, Madame la sous-préfète, non, je ne vais pas présenter les deux cahiers d'acteurs ce soir d'abord parce qu'il y aurait beaucoup de redites par rapport à ce qui a été dit. Ensuite parce que le petit film présenté par la Région que je félicite, relate tout à fait l'esprit portuaire de Port-La Nouvelle. Tout a été dit, je vais plutôt dire deux petits mots de l'état d'esprit du président de la Chambre de commerce et d'industrie de Narbonne par rapport à ce projet.

Bonsoir à tous. Je suis élu à la CCI de Narbonne depuis une vingtaine d'années et j'en suis actuellement le président, je connais bien le port de Port-La Nouvelle, je l'ai vu changer, évoluer, se transformer et devenir un port d'importance sur la Méditerranée. Ce projet de grand port va élargir son rayonnement et renforcer son attractivité. Peut-être certains d'entre vous se posent-ils une question : quelles nouvelles activités justifient la construction de ce port ? Ce à quoi j'ai envie de répondre : devons-nous attendre d'avoir de nouvelles activités pour les prendre en compte dans le port ? Je réponds non, on ne doit pas attendre. Je raisonne en chef d'entreprise, ces chefs d'entreprise que je représente. Une entreprise ne doit pas attendre d'avoir un client pour développer ses moyens et faire évoluer ses outils. Si nous devons attendre d'avoir un client, d'avoir une nouvelle activité qui nécessite des conditions de transport plus adaptées, nous n'aurons jamais notre client et donc jamais notre port. L'entreprise et par là même le port a besoin de plus de réactivité. Pensez-vous qu'une entreprise soit prête à s'installer à Port-La Nouvelle et à attendre dix ans ? Non, elle n'attendra pas et ira s'installer ailleurs, si c'était à Sète, ce serait un moindre mal mais rien n'est moins sûr.

Montpellier, le 25 janvier 2013

Je raisonne comme cela parce que certains mettent en exergue le risque de concurrence avec le port de Sète. Je dis qu'avec Sète nous ne sommes pas concurrents et je vais vous en donner la raison. Par le passé et presque pendant 60 ans, la CCI était concessionnaire du port de Port-La Nouvelle *via* l'Etat. Nous mettions en place essentiellement la stratégie pour répondre à la demande des usagers alors qu'aujourd'hui elle s'inscrit davantage dans une démarche prospective. Depuis 2008, le propriétaire du port de Port-La Nouvelle, c'est la Région qui est également propriétaire du port de Sète. Aujourd'hui, la stratégie de développement, c'est aux côtés de la Région que nous la menons, en parallèle et en complémentarité avec celle de Sète. Nous devons mener cette stratégie de façon partagée, c'est-à-dire en optimisant nos espaces et nos moyens sous la bannière « Ports sud de France ». Imaginons l'intérêt que représente l'ensemble des ports de la Région et la dimension nationale qu'ils prendraient. Non, nous ne sommes pas concurrents et nous n'avons qu'un seul objectif, conforter cette dimension nationale. Nous souhaitons en effet affirmer l'intérêt stratégique de ce projet qui va conforter le port de Port-La Nouvelle dans une dynamique économique locale, régionale, nationale et européenne, et ce, en complémentarité avec le port de Sète et Port-Vendres dont les équipements conjoints présenteront une importance déterminante pour le développement économique futur de notre région. Ce projet s'inscrit en effet pleinement dans une vision ambitieuse, mais nécessaire, de l'aménagement de notre territoire en interconnexion étroite et complémentarité avec les autres grands projets régionaux, dont celui de la ligne LGV, du développement des aéroports – le président l'a cité – des PRAE. Ils ne sauraient se passer les uns des autres.

J'entends dire par ailleurs que l'argent investi proportionnellement ne développe pas tant d'emplois que cela. Je pense que c'est faux, il y a les emplois directs que l'on connaît, et les emplois indirects, traditionnels, notamment liés à l'activité portuaire qui sont tous deux appelés à se développer largement. En outre, un des objectifs est de faire revenir les industries de transformation qui s'implanteraient à Port-La Nouvelle et sur les zones dédiées que je viens de citer avec la création d'emplois à forte valeur ajoutée. Les industries de transformation sont-elles pour autant irrespectueuses de l'environnement ? Non, je ne le pense pas. Les chefs d'entreprise sont comme tout le monde, ils sont respectueux de l'environnement et intègrent la notion de développement durable dans leurs projets entrepreneuriaux. S'ils sont créateurs de richesses économiques, n'oublions pas qu'ils sont aussi innovants dans la préservation de l'environnement et promoteurs de ses richesses.

J'ai entendu évoquer l'accès à la plage Est. Aller à la plage Est ne posera pas de problème mais s'y rendre en traversant la zone portuaire n'est plus possible en raison des réglementations et des risques encourus. Cette impossibilité n'a rien à voir avec le projet, car elle s'impose d'ores et déjà réglementairement. Néanmoins une solution alternative devra être amenée et la CCI collaborera à la réflexion. En matière d'environnement, est-il besoin de rappeler l'engagement de la CCI et son investissement auprès du parc naturel régional de la Narbonnaise – je salue son président ici présent – notamment dans la mise en place de projets structurants pour l'environnement, comme la réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie, et la protection des étangs. Notre rôle, notre objectif en tant qu'institutionnels et délégataires sont de générer un aménagement concerté pour une cohabitation la plus harmonieuse possible entre la réserve naturelle et le port.

Pour conclure, dans ce contexte et pour défendre ce projet, tant sous l'angle institutionnel que sur le plan économique, je souhaite réaffirmer ici même la détermination de la CCI de Narbonne de soutenir la politique volontariste de ce projet. J'y inclus la Chambre de Commerce et d'Industrie régionale qui par la voix de son président, Bernard Fourcade, se prononce de façon très positive pour un grand port à l'horizon 2015. LA CCI et l'ensemble des entreprises que je représente sont très favorables à ce projet porteur d'avenir. Nous sommes porteurs de deux cahiers d'acteurs que

nous aurons l'occasion de présenter, notamment à la prochaine réunion de lundi soir, et j'aurai l'honneur de vous accueillir pour une réunion à la CCI de Narbonne, le 11 mars. Merci de votre écoute. (*Applaudissements*)

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup. Trois personnalités de première importance viennent de déclarer leur flamme à Port-La Nouvelle et c'est tout à fait normal. Je vais ouvrir le débat en demandant à d'autres personnes de bien vouloir prendre la parole. Vous n'êtes pas obligés mais, si vous le souhaitez, il est possible d'aller jusqu'au pupitre. Il y a des micros dans la salle. La charmante demoiselle que je salue au passage va vous les passer. Je vous demande simplement de bien vouloir pour les enregistrements rappeler votre nom, votre fonction et la raison pour laquelle vous prenez la parole, avant de la prendre de façon à ce que nous puissions enregistrer et retranscrire cela, notamment sur notre site que j'ai cité tout à l'heure.

**José PEREIRA, vice-président du Grand Narbonne**

Merci, Monsieur le Président de la Commission nationale du débat public, Monsieur le Président de la Région Languedoc-Roussillon, Monsieur le Vice-président, Mesdames et Messieurs, je me présente. Je m'appelle José Pereira, vice-président en charge de l'aménagement du territoire pour le Grand Narbonne, en charge des grands projets comme la ligne grande vitesse. Je n'ai pas en charge le projet de Port-La Nouvelle puisque vu son importance, c'est le président lui-même, Jacques Bascou, qui s'est excusé auprès de Christian Bourquin et de vous-même, de son absence. Il est alité. Je vais résumer ce qu'il aurait aimé vous dire ce soir.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Excusez-moi de vous interrompre, il y a un cahier d'acteurs en préparation pour le Grand Narbonne.

**José PEREIRA**

Tout à fait, merci Monsieur le Président. Le Grand Narbonne est une agglomération qui a été créée en 2003 et qui est organisée depuis 2008 autour d'un grand projet « Voir grand » et de sa feuille de route qui fixe dix objectifs stratégiques. C'est un projet visionnaire en prévision de l'extension du territoire. Déjà, cette agglomération est passée en deux ans de 18 communes à 38, et de 82 000 habitants à 126 000 aujourd'hui. Ce projet d'agrandissement de Port-La Nouvelle est un projet qui fait partie d'une stratégie globale d'équipements et d'infrastructures avec le port, l'aéroport et la ligne grande vitesse. Je fais partie du comité de pilotage et je travaille souvent avec Christian Bourquin et André Navarro, donc en étroite collaboration avec la Région et le Département de l'Aude. Le Grand Narbonne a donc une stratégie économique ambitieuse. C'est une agglomération innovante qui a la volonté de maintenir et développer une économie à vocation industrielle, et ce, à condition de doter l'agglomération des moyens de maîtriser son environnement, notamment à travers la création et l'aménagement des zones d'activité et de conforter l'image d'une agglomération innovante que ce soit à travers la communication, le lancement de la campagne « In » comme innovation, comme investissement, la création de parcs dédiés, le parc Méditerranée de l'innovation ou un soutien à l'innovation et à la recherche avec l'IUP, l'IUT et des laboratoires de recherche.

Ce projet Port-La Nouvelle 2015 est pour le Grand Narbonne un enjeu de développement socio-économique majeur. Jacques Bascou ne s'est pas trompé en en prenant le pilotage, comme je vous le disais. Ce projet d'extension d'une infrastructure portuaire du port de Port-La Nouvelle se présente comme un chantier majeur pour le devenir de notre territoire, il offre la perspective d'un accroissement d'activité et de plus-values tout en ouvrant des pistes d'affirmation d'une identité territoriale, une nouvelle fois renouvelée. Sans toutefois bien remettre en cause sa vocation industrialo-portuaire, ce projet s'inscrit dans la logique de modernisation des activités du port de Port-La Nouvelle, de poursuite de sa compétitivité, et contribue à sa croissance en termes de trafic, plus de 200 % en volume sur 15 ans, et par conséquent à l'attractivité du territoire.

Le Grand Narbonne fait partie des régions les plus touchées par le chômage, la zone d'emploi à laquelle il appartient connaît un taux de chômage de près de 14 % au deuxième trimestre 2012, soit le treizième taux le plus important pour une zone d'emploi de France métropolitaine. Cela représente dans l'agglomération plus de 10 000 personnes inscrites en qualité de demandeurs d'emploi. C'est un projet essentiel pour l'économie locale et régionale avec d'importantes retombées économiques, et de nouvelles sources de recettes fiscales. Au-delà de cet enjeu stratégique, le Grand Narbonne escompte de ce projet des retombées positives pour le tissu économique du territoire, en particulier pour une population qui pâtit déjà d'un réel déficit sur le plan de l'emploi. Les 200 millions qui seront investis sur le port de Port-La Nouvelle, dont



30 millions par le Grand Narbonne, participeront donc à la création de richesses locales et territoriales notamment en termes de taxe foncière et de contributions territoriales.

Le projet d'extension de l'infrastructure portuaire du port de Port-La Nouvelle pourrait multiplier par 2,5 les emplois générés par les activités portuaires pour la gestion et l'exploitation du site. 2 300 emplois sont prévus dans des périodes de chantiers les plus intenses. Ce développement de formation et de chantiers d'insertion par l'activité se traduira par la mise en place des opérations de formation adéquates pour le public demandeur d'emploi, ce qui permettra à ces derniers d'acquérir les savoir-faire demandés par les entreprises. Le Grand Narbonne mobilisera à cet effet via la Maison de l'emploi et de la formation, l'ensemble des acteurs locaux et de l'emploi : Pôle emploi, ASSEDIC, Région, etc. Les expériences développées depuis plusieurs années par les acteurs locaux en lien avec la Chambre de commerce et d'industrie seront ainsi judicieusement mises à profit. Des recettes fiscales générées par le projet pourraient dépasser le million d'euros de montant annuel pour les collectivités. Ces recettes seront consacrées aux politiques publiques et donc à la population du Grand Narbonne et de la région Languedoc-Roussillon. Des politiques publiques résolument orientées vers le développement durable qui visent conjointement le développement des activités économiques, production de revenus, d'activités et d'emplois. L'amélioration, la promotion de la vie sociale permettront l'épanouissement des individus et de la collectivité, la valorisation de l'environnement et la préservation du cadre de vie.

La Région Languedoc-Roussillon développe une démarche volontariste dans l'intégration des problématiques liées à l'environnement. Le classement de la réserve Sainte-Lucie vient notamment renforcer cet engagement. Le projet Port-La Nouvelle 2015 participe à créer les conditions d'une accélération de ce processus d'amélioration permanente. De plus, la massification du transport en certains points de passage limite l'empreinte carbone par unité. Elle permet de créer les conditions d'un report modal économique viable avec l'acheminement ferroviaire. Dans ce même registre, la création des conditions d'accueil des grands navires participe à limiter les émissions de gaz à effet de serre par tonne de marchandises transportées. Ce pari ambitieux du report modal de la route vers le fer ne peut réussir que grâce à la création de conditions favorables, et en particulier en offrant de nouvelles surfaces de terre-plein qui pourront être dédiées à des équipements et des procédures optimisées de gestion des ruptures de charges. Enfin, la construction d'un port neuf permettra une intégration efficiente des énergies renouvelables et des constructions à faible impact environnemental. Merci à tous nos partenaires, à la Région Languedoc-Roussillon, au Département de l'Aude et à la Chambre de commerce et d'industrie.

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Je vois une demande de parole au premier rang. Je vous en prie, Monsieur. Ensuite, je passerai la parole à la salle, bien sûr.

### **Richard SEVCIK, président du Parc régional de la Narbonnaise**

Messieurs les présidents, Madame la sous-préfète de Narbonne, mon nom est Richard Sevcik, je suis président du parc naturel régional. Le parc naturel régional de la Narbonnaise s'étend sur 80 000 hectares et il comprend la totalité du littoral audois. Les parcs naturels régionaux ont des missions qui ne se limitent pas à la protection de l'environnement, ils contribuent également à l'aménagement du territoire, au développement économique et à la qualité de la vie.

Je n'ai pas souhaité m'exprimer à Port-La Nouvelle parce que cette semaine nous avons une réunion de bureau, je voulais recueillir l'avis de mes collègues. Je l'ai, Monsieur le Président, oui, nous, on en veut du port ! Pourquoi ? Je vais vous le dire : Je suis un élu local., mes collègues du bureau sont des élus locaux et, tous les jours, nous sommes confrontés à nos concitoyens, tous les

jours ils nous posent des questions : « Monsieur le maire, Monsieur le président, on veut un emploi et aussi un logement ». Clairement, nous nous inscrivons dans cette politique de la Région, Monsieur le président Bourquin ; dans cette politique du Département, Monsieur le président Viola. Vous avez doté notre région, notre département d'infrastructures propres à générer du développement dans le respect de l'environnement, c'est ce que nous souhaitons. Vous vous exprimez souvent, Monsieur le Président en BIB, en bonheur intérieur brut. Je vais vous dire, notre région avec sa qualité environnementale mérite une très bonne note de bonheur intérieur brut mais si on peut aussi le conjuguer avec un très bon PIB, tant mieux, c'est cela que l'on veut.

Pour aller vite, il est clair que nous travaillons depuis longtemps avec les services de la Région sur ce dossier. Je dois dire que quand la Région a acheté ces 80 hectares pour agrandir le port, il ne faut pas oublier que la Région a financé par l'intermédiaire du Conservatoire du littoral l'achat de 400 hectares qui ont permis la création de la réserve naturelle régionale dont la Ville de Port-La Nouvelle et le Parc naturel de la Narbonnaise sont les co-gestionnaires. Bien sûr, nous avons passé au crible le Dossier du maître d'ouvrage et au travers de notre très bonne connaissance du milieu, n'ayons pas honte de le dire, nous nous déclarons satisfaits par la prise en compte des problématiques environnementales, notamment les plus importantes : la qualité de l'eau du port -elle est déjà d'excellente qualité, mais on souhaite que cela continue-, celle des échanges hydrauliques entre la mer et les étangs, les modifications des flux sédimentaires qui peuvent impacter les lits d'eau, notamment le lit d'eau de la Vieille Nouvelle qui abrite des habitats exceptionnels, des espèces exceptionnelles d'intérêt communautaire. Ce travail collectif lié à ce projet du développement intégré ne commence donc pas aujourd'hui. Il intégrera tous les aspects environnementaux liés au fonctionnement du port et à la mise en œuvre du futur plan de gestion de la réserve naturelle de Sainte-Lucie.

Voilà Monsieur le Président toutes les raisons pour lesquelles, du port, on en veut, oui, on en veut !

#### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup Monsieur le Président Sevcik. Je profite éhontément de votre prise de parole pour vous rappeler que vous nous aviez promis un cahier d'acteur et j'espère que nous pouvons compter sur vous.

#### **Richard SEVCIK**

Vous l'aurez lundi.

#### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Formidable, merci beaucoup. J'ai aperçu quelqu'un en haut. Je vous vois mal parce que j'ai le projecteur qui m'éclaire l'œil. Vous avez la parole

#### **Maryse ARDITI, association ECCLA**

Bonjour, Maryse Ardit, association Ecologie les Corbières du Carcassonnais et du Littoral audois. Monsieur Christian Bourquin, je fais probablement partie de « ces gens-là ». Et pourtant, un, je ne voulais pas vous blesser mais, deux, nous avons abordé ce débat sans aucun avis préconçu, ni pour ni contre. D'ailleurs le président qui nous avait rencontrés un peu avant le débat le savait, nous lui avons dit que nous n'avions pas d'avis et que nous attendions le dossier. Seulement voilà, nous avons regardé ce dossier et il ne nous a pas convaincus. Le projet ne nous a pas convaincus. Il ne nous a pas convaincus économiquement, j'en parlerai peut-être un peu plus longtemps tout à l'heure quand on aura posé le projet.

Ce que nous vous demandons, c'est d'essayer de réfléchir à ce qu'on veut absolument, qu'il y ait des investissements sur Port-La Nouvelle, contrairement à ce que vous avez dit. « Ces gens-là », il y en a qui pensent aussi. Nous voulons des investissements à Port-La Nouvelle mais nous pensons que là, on va trop vite et trop loin. Et quand on essaie de regarder, on a des paris comme : les besoins pour les hydrocarbures resteront constants, mais on va quand même doubler les approvisionnements ; les céréales vont augmenter de 40 à 50 %. On espère évidemment que la production va suivre parce que, pour les exporter, il faut qu'elles soient là. Les liquides alimentaires en 2030 auront été multipliés par 25, c'est merveilleux !

Je veux bien tout cela mais chacun voit bien que ce sont des hypothèses et des paris et que si on avait un investissement un peu plus progressif qui tienne compte de ce qui avait été le plus demandé... On nous parle en permanence de cette taille des navires, je rappelle que dans le dossier lui-même, il y a 490 000 tonnes qui ont été perdues en 2011. Très correctement ils disent pourquoi : C'est parce que l'embranchement ferroviaire est insuffisant, parce qu'il n'y avait pas assez de plateformes, pas assez de stockage et je ne sais plus quoi d'autre. Nulle part il n'est écrit que des bateaux trop grands n'ont pas pu rentrer, ce n'est pas la raison.

Donc tout le dossier est basé sur une hypothèse qui ne semble pas essentielle. Je crois qu'il y a vraiment moyen de faire à Port-La Nouvelle des choses intelligentes mais je crois qu'il ne faut pas essayer de faire un projet très grand et le justifier en ramenant plein de paris sur l'avenir. Le pari qui m'énerve le plus, je le dis tout de suite, c'est quand même celui des éoliennes. Si nous n'avons pas les éoliennes aujourd'hui, c'est parce que ce que nous n'en avons pas voulu, nous les avons refusées. Les élus ont refusé. Je veux bien qu'ils disent que demain ils ne les refuseront plus mais aujourd'hui il y a cinq projets qui sont partis sur l'Atlantique, il y en a d'autres qui vont arriver. Nous n'y sommes pas parce que nous n'avons pas voulu.

Nous ne sommes pas contre. Nous sommes réellement pour qu'il y ait des investissements à Port-La Nouvelle mais ils doivent être calibrés. Je veux bien que l'on ait de grandes ambitions mais quand on compare 2 millions de tonnes avec Barcelone et ses 48 millions de tonnes, avec Tarragone et ses 32 millions de tonnes, ça fait bien dans le discours mais, je suis désolée, il faut regarder un peu les éléments économiques.

Je ne vais pas en dire plus. Nous sommes pour qu'il y ait des investissements dans ce port. Si nous avions eu le temps, mais très honnêtement nous n'avons pas eu le temps, nous aurions demandé une contre-étude – c'est possible dans le cadre d'une CNDP – moins importante et essayant de mieux cerner ce qui est essentiel et d'accompagner une montée en puissance progressive de Port-La Nouvelle. Nous n'avons pas eu le temps de le faire et n'aurons pas le temps de le faire. Ou la Région regarde d'un peu plus près tous ses dossiers et fait une deuxième étude un peu plus progressive, ou bien elle ne le fait pas, et tant pis, l'investissement sera fait et on verra avec ceux qui seront encore là dans 25 ans combien on fait dans le port de Port-La Nouvelle. Merci.

#### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup, Madame la Présidente. Je signale que le cahier numéro 7 est paru aujourd'hui. Ce cahier a l'intérêt, en jaune dans la dernière page, de résumer les diverses demandes que Madame Arditi vient de rappeler, notamment au point de vue d'études complémentaires ou supplémentaires.

#### **Serge PALLARES, président de la Fédération française des ports de plaisance et de la Fédération européenne**

Monsieur le Président, pour une fois je ne vais pas m'adresser à la tribune, pour une fois je vais m'adresser à Madame Arditi. Madame Arditi, je vais vous répondre, parce que ces discours-là, je  
Montpellier, le 25 janvier 2013

les entends maintenant depuis une dizaine d'années. Ils n'ont jamais fait avancer un projet, quel qu'il soit, ils l'ont toujours freiné.

Aujourd'hui, puisque c'est une région qui me touche, je me suis mis dans le public exprès pour prendre le recul nécessaire et la bonne intervention. Permettez-moi de vous dire, Madame, que vous êtes d'un pessimisme navrant pour notre Languedoc-Roussillon. Je vois énormément de sites, j'étais hier en colloque international à Barcelone où j'ai pu visiter le port de Barcelone, aussi bien pour la plaisance que le port de commerce. Au niveau du port de commerce, je me suis aperçu qu'il avait quand même énormément d'avance sur nous. Bien sûr, ce n'est pas comparable et vous avez parfaitement raison mais, Madame Ardit, nous sommes pour la vie économique, pour la vie de nos enfants et en tant que président de la Fédération française des ports de plaisance, en tant que président de la Fédération européenne des ports de plaisance, je tiens à apporter tout le soutien de l'ensemble de la filière nautique française et bien sûr languedoc-roussillonnaise et méditerranéenne à ce projet. Alors, Madame Ardit, arrêtez, soyez avec nous, soyez une fois dans votre vie positive.

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci. J'ai vu des personnes qui me demandaient la parole de ce côté. Je sais qu'à Port-La Nouvelle on m'a fait le reproche d'être plutôt lévogyre que dextrogyre donc j'essaie de me tourner vers la droite.

### **Jacky GRAU, Europe Ecologie Les Verts**

Bonsoir, Jacky Grau, Europe Ecologie Les Verts. Je serais d'accord avec le président Bourquin pour dire que le Languedoc-Roussillon a besoin de se tourner vers la Méditerranée que nous avons beaucoup ignorée. Je crois que c'est une excellente chose. Je ne voudrais pas non plus le blesser mais, puisque nous sommes sur une réunion économie, il y a des choses qui m'interpellent. C'est le fait que vous ayez dit que c'est un projet national et je ne vois que des financements régionaux, audiois ou aggro. Dans un projet national, où sont les financements nationaux ?

Ensuite, je voudrais quand même mettre l'accent sur le risque qu'il y a actuellement à Port-La Nouvelle. Cela a été évoqué à la dernière réunion à Port-La Nouvelle, c'est à propos de la sécurité et en particulier du nitrate d'ammonium technique, dit NAT, fabriqué par l'entreprise Yara dans les Pyrénées-Atlantiques, qui est à 60 kilomètres du port de Bayonne, et que les élus de la région de Bayonne y compris Europe Ecologie Les Verts ne veulent pas pour des raisons de sécurité prendre dans le port de Bayonne. Nous, dans la région, nous faisons 600 kilomètres par train pour venir à Port-La Nouvelle sur des bateaux qui font de 2 000 à 2 500 tonnes de nitrate d'ammonium. Il faut savoir que AZF en 2001, c'était entre 400 et 500 tonnes. On sait qu'il y a eu 30 morts et plus de 2 000 blessés. D'un côté 400 à 500 tonnes, et ici nous sommes sur des bateaux de 2 000 à 2 500 tonnes. Je suis un peu étonné d'autant plus que nous sommes à 41 000 tonnes qui transitent actuellement par Port-La Nouvelle et on souhaite en avoir 60 000. Il faut rajouter aussi et il ne faut pas oublier que sur Port-La Nouvelle vous avez quand même huit sites Seveso, du fait des hydrocarbures et du gaz, classés 1. Donc on démultiplie les risques. Je crois qu'il y a une interpellation importante et je me demande pourquoi dans la région on accepte ce danger supplémentaire alors que les élus ne l'ont pas voulu. C'est une interrogation importante.

Ensuite, je regrette par rapport à ce qui a été dit par Monsieur, je ne suis pas là pour défendre Madame Ardit mais elle a montré en tant que vice-présidente chargée de la formation que c'était quelqu'un qui savait construire, et on ne peut pas dire les choses qui ont été dites. Vous parlez de blesser, je pense qu'il y a des choses qui peuvent être blessantes pour des personnes, on ne peut pas affirmer des choses pareilles.

Il y aura un cahier d'acteurs Europe Ecologie Les Verts. En ce qui nous concerne, nous allons plutôt vers l'option 2 qui n'a pas été étudiée jusqu'à présent. C'est l'option de réaménagement de l'entrée du port, de l'avant-port. Nous aimerions en effet qu'il y ait des études très sérieuses. Je vais m'arrêter sur ces deux parties, le financement et le risque énorme que nous prenons à Port-La Nouvelle. Je crois que c'est extrêmement important. Merci.

#### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci bien, Monsieur, et merci de nous promettre un cahier d'acteurs. C'est important parce que ce sont des écrits qui restent et qui seront versés, si le maître d'ouvrage le décide, au dossier qui est étudié par l'enquête publique. Le fait de consigner à sa façon puisque chaque auteur insiste sur tel ou tel aspect est tout à fait profitable pour l'après-débat. Je rappelle ça pour inciter à passer à l'acte quand on est en train de rédiger un cahier d'acteurs, même si c'est parfois un peu compliqué, ça vaut la peine.

J'avais promis la parole à Monsieur qui est au deuxième rang. Si on veut bien lui passer le micro. Il y a d'autres personnes ensuite, j'ai vu. A un moment donné, d'après le programme, nous devons écouter Monsieur Levassort. Ensuite, nous reprendrons, ne vous inquiétez pas, tout le monde aura la parole.

#### **Philippe TINET, adjoint au Maire de Montpellier**

Monsieur le Président de Région, Monsieur le Premier vice-président, Monsieur le Président de la commission, Madame la sous-préfète, Messieurs les élus et messieurs dames, Philippe Tinet, adjoint au Maire à la ville de Montpellier représentant Madame le maire de Montpellier qui s'excuse de ne pas être présente ce soir.

Je viens vous dire que la ville de Montpellier est très intéressée par le développement de ce port pas simplement pour dire que nous sommes d'accord avec la Région. Bien entendu pour la ville de Montpellier, c'est un essor économique important. On ne peut pas rester enfermé dans la ville et se dire que ce qui se passe à l'intérieur ne nous concerne pas. Il est évident que s'il y a un développement de la région, il y aura un développement de la ville de Montpellier. C'est indéniable, nous sommes tous dans la même barque. Nous voyons donc cela d'un bon œil et nous trouvons que les développements structurels actuellement faits par la Région sont très importants, les ports, les aéroports aussi. Comme je le disais, la ville n'est pas à l'extérieur de la région, elle est pleinement dans la région, et si la région se développe, s'il y a un aménagement du territoire qui se forme nettement, la ville de Montpellier a tout à y gagner.

Je ne vais pas redire tout ce qui se dit ce soir, mais la Ville de Montpellier soutient complètement ce projet, elle est derrière la Région pour qu'il se développe et qu'il réussisse.

#### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup, Monsieur. Je vous propose de prendre encore deux interventions.

#### **Pascal ROUSSO, Responsable CGT**

Pascal Roussou, je suis responsable CGT régional notamment et en charge des transports pour la CGT sur l'ensemble de la région. Je voudrais tout d'abord vous rappeler que la CGT fera un cahier d'acteurs puisque vous recensez le nombre de cahiers d'acteurs, nous le ferons comme nous avons pu le faire sur la NMP, sur Aqua Domitia et sur le dédoublement de l'A9. A chaque fois nous avons fourni le cahier d'acteurs sur ce dossier, de manière très étayée, autant que l'on puisse le faire.

Je vais reprendre quelques éléments notamment pour dire en préambule que dans une période de crise, il nous semble important à la CGT d'investir pour l'avenir. Ce qui compte pour nous, ce sont ces investissements en restant bien sûr à notre échelle, notre petit Languedoc-Roussillon. On ne va pas se comparer à d'autres grands territoires. Nous avons, nous semble-t-il, un avenir à développer et à créer sur l'ensemble de notre région Languedoc-Roussillon. Je voudrais tout d'abord revenir en premier lieu, il me semble que c'est important, sur la stratégie portuaire régionale. Monsieur Bourquin, vous l'avez évoqué tout à l'heure, nous avons une stratégie sur les aéroports mais également une stratégie régionale sur les ports. Vous en avez cité trois, je vais en rajouter un quatrième, en tant que Gardois avec le port fluvial de l'Ardoise qui connecte le Rhône à ce grand territoire qu'est la Méditerranée. Et il connecte Sète, donc la Méditerranée, au nord de l'Europe et au nord de la France. Là aussi, nous allons, je pense, nous revoir très bientôt, il y a un joli projet industriel à développer également sur ce port. C'est cette complémentarité entre les ports régionaux qui est le passage obligé si on veut réussir le développement industriel de notre région, et le développement industriel de nos ports.

Egalement, autre sujet que je voudrais évoquer, c'est la multimodalité. Effectivement, nos plateformes portuaires comme d'autres plateformes ont besoin de travailler cette complémentarité des modes de transport. Je pense que pour la compréhension du dossier de Port-La Nouvelle, bien que cela ne soit pas directement connecté au débat public, il aurait été intéressant pour la connaissance de tous de montrer les investissements qui vont être faits sur le réseau ferroviaire par rapport au développement du port. Effectivement, on ne pouvait pas l'intégrer dans le débat public mais, pour la compréhension, il aurait été très intéressant de montrer les investissements qui sont prévus pour développer notamment les voies ferrées et le triage de Port-La Nouvelle. Sur ce report modal, il me semble que c'est important.

Egalement, la CGT depuis fort longtemps travaille le dossier industriel. On combat ce qui est dans les têtes de l'ensemble des populations au niveau français et au niveau languedocien : la région Languedoc-Roussillon n'est pas vouée à ne faire que du service, la région Languedoc-Roussillon a déjà un passé industriel et peut avoir un présent et un avenir industriels. Le réseau des ports doit contribuer à cet essor industriel de notre région. Nous ne devons pas être condamnés à vivre trois ou quatre mois par an. Nous devons pouvoir développer un certain nombre de sites industriels. Je pense que les plateformes, les parcs logistiques doivent nous permettre également de développer ces dossiers industriels. Bien sûr, après il faut travailler ce dossier en lien avec l'environnement. On l'a évoqué, nous sommes une région où l'environnement est vraiment ancré au plus profond de nos êtres. Nous sommes une des régions avec des parcs régionaux et des parcs naturels très importants. Ces choses sont travaillées bien sûr par l'ensemble des élus, et il faut continuer à les travailler. Mais pour autant il faut les concilier également avec notre développement économique. Le développement économique et le développement environnemental ne s'opposent pas. On le voit, si on évite un certain nombre de transports par la route ou si on évite à des bateaux de faire le tour de la France et d'aller déposer leurs marchandises dans le nord de l'Europe ou dans le nord de la France pour redescendre chez nous, on aura gagné la bataille écologique pour l'ensemble de notre région.

Enfin je terminerai par cette phrase : le sens de l'histoire pour notre région, c'est vraiment le développement énergétique, le développement environnemental, le développement industriel et socio-économique. Nous sommes une région où il y a énormément de chômage. On peut développer de l'emploi avec tout un tas d'investissements qui se font. Allons tous ensemble dans ce pari du développement de nos ports, du développement industriel pour permettre au Languedoc-Roussillon de remonter en termes d'emplois, en termes de développement économique et en termes d'avenir pour les jeunes de la région. Je vous remercie.

Montpellier, le 25 janvier 2013

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup Monsieur. Pour l'information de tous, Réseau ferré de France, RFF, nous a promis un cahier d'acteurs que nous devrions recevoir dans le courant de la semaine prochaine. Ils interviendront certainement à un moment donné. Je vais passer la parole à Monsieur qui est devant moi et ensuite je vous propose d'écouter Monsieur Levassort puis de reprendre les interventions portant sur l'ensemble de ces sujets

**Eric MASCLE**

Je voudrais répondre sur un point particulier à ce monsieur des Verts, en ce qui concerne le nitrate d'ammonium. Le port de Port-La Nouvelle en fait depuis les années 50, des milliers de tonnes depuis le temps. Je vous signale que le port de Bordeaux fait des navires de 4 000 tonnes. Pour que le nitrate d'ammonium soit dangereux, il faut le mélanger avec du fioul, il faut ensuite mettre un détonateur. Autrement dit, ce n'est pas un produit très dangereux dans l'état dans lequel nous le recevons. En plus, il ne faut pas le confiner ni le mettre dans un espace clos. Or on reçoit des wagons avec des bâches fixes, le produit est ensuite conditionné en big-bag. Il n'y a jamais eu jusqu'à présent de problème particulier de dangerosité sur ce type de trafic, du moins depuis les années 50, à Port-La Nouvelle. C'est le premier point.

En ce qui concerne le projet du port de Port-La Nouvelle, je dirais que votre prédécesseur a axé son développement sur l'éducation, et au niveau politique et c'était la première chose à faire. La deuxième c'est de donner aux industriels les moyens de leur politique, ce sont les trains, les autoroutes, vous parliez tout à l'heure du détournement de Montpellier. Les ports sont essentiels, que ce soit le port de Sète, le port de Port-La Nouvelle ou le petit poucet comme vous dites à Port-Vendres qui est spécialisé dans les fruits et qui ne marche pas si mal que ça. Quel que soit le projet, je pense qu'il faut le prendre. Pour finir, quand un train est passé, on ne le reprend plus.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Monsieur Levassort a été prévenu, si vous voulez bien prendre la parole, vous allez rentrer un peu plus dans le détail du chapitre un de ce dossier que vous avez rédigé avec vos collègues. Nous vous écoutons, ensuite nous continuerons bien sûr avec un certain nombre de prises de parole et de réactions.

**Fabrice LEVASSORT, directeur des Transports et des Communications au Conseil régional**

Merci, Monsieur le Président. Puisque c'est le moment, je prends la parole avec plaisir. Je suis Fabrice Levassort, je suis au sein de l'administration du Conseil régional le directeur des Transports et des Communications. Après la présentation du président Bourquin, il me revient l'honneur de faire la présentation technique du maître d'ouvrage à l'occasion de cette réunion générale, aujourd'hui.

Pour nous, le débat est une étape importante puisque c'est un rendez-vous avec le public pour vous présenter un dossier, le DMO, qui a nécessité près de deux années de travail préparatoire. Il faut que le maître d'ouvrage ait le courage de venir présenter son dossier, c'est ce que disait le Président de la Commission tout à l'heure mais le maître d'ouvrage n'est pas seul dans cette aventure. Sous l'impulsion du Président et des élus régionaux, il a mobilisé une équipe autour de lui pour construire ce dossier. Une équipe avec les acteurs du territoire, les collectivités, avec les acteurs du port, avec la Chambre de commerce, avec l'Etat. C'est vraiment un travail d'équipe. En équipe il est plus facile d'avancer que si on est tout seul. Donc je vous présente le résultat de ce travail d'équipe avec un projet technique qui a par ailleurs été confronté avec des professionnels, des armateurs, des logisticiens que nous avons pu rencontrer avec le président Bourquin lors de déplacements l'an dernier au salon de la logistique à Paris. Il fallait confronter le projet avec ces

Montpellier, le 25 janvier 2013

acteurs internationaux, nous l'avons fait, nous avons eu un bon écho, nous sommes là devant vous ce soir.

Je suis le porte-parole de cette équipe projet qui a constitué ce dossier en quatre chapitres. Un premier chapitre sur l'ambition du projet ; un deuxième chapitre sur la consistance technique du projet ; un troisième chapitre sur les volets socio-économiques ; puis un dernier chapitre sur l'insertion du projet dans son territoire. Je souhaite le rappeler parce que c'est aussi témoigner de la cohérence et de l'approche globale qui a prévalu dans la construction de ce travail et qui perdurera dans sa réalisation. La présentation va s'articuler autour de quatre points. D'abord la présentation du contexte du projet, puis nous verrons que ce projet s'inscrit dans le sens de l'histoire, j'en développerai les grands objectifs avant de conclure sur ce projet global et durable pour le territoire.

Le Président de Région nous invite à nous projeter dans l'avenir, et quand on est dans un monde en mutation, en crise, ce n'est pas facile de se projeter dans l'avenir, c'est pourtant une nécessité, un impératif. Se projeter dans l'avenir, c'est appréhender les problématiques à différentes échelles, d'abord à l'échelle mondiale. En constante augmentation depuis 40 ans, le trafic mondial, maritime, s'inscrit dans une mondialisation des échanges avec un basculement de l'économie vers le Pacifique. C'est une réalité, il faut composer avec cette réalité. Entre 2010 et 2011, ce trafic maritime mondial était en croissance encore de 4 %.

Dans ce contexte, la Méditerranée va évoluer selon deux axes. Le premier axe, c'est la montée en puissance d'une porte d'entrée alternative aux ports du nord de l'Europe, Rotterdam, Hambourg, etc. Deuxième axe d'évolution, c'est l'augmentation des échanges à l'intérieur du bassin méditerranéen avec une intensification des relations entre les deux rives qui s'explique par une dynamique démographique importante du côté de la rive sud.

Port-La Nouvelle, dans ce contexte méditerranéen dispose d'atouts pour constituer de nouvelles entrées pour la France et l'Europe, non pas en concurrençant mais en complétant l'offre portuaire existante. Nous sommes en présence d'un projet d'intérêt national, de nombreux intervenants l'ont indiqué, puisque cette porte pourrait être en Espagne, en Italie, en Slovénie, elle pourrait même être en Croatie.

Restant à l'échelle mondiale, il est important de se projeter dans un avenir qui doit s'appuyer sur la réalité de la flotte mondiale des navires, certes ceux d'aujourd'hui, mais évidemment ceux de demain. Là aussi, on constate une double influence, tout d'abord l'effet de l'augmentation du coût des routes qui surenchérit le coût de transport de marchandises. Deuxièmement, on constate que la flotte vieillissante doit être mise aux normes, à la fois sous l'angle environnemental et sous l'angle de la sécurité, c'est un impératif. Cette mise aux normes induit un renouvellement de la flotte qui se traduit par une augmentation de la taille des navires. Ce que je dis est factuel, c'est une réalité, c'est le marché et il faut en tenir compte. C'est pour cela qu'à Port-La Nouvelle nous devons viser des navires de 225 mètres, cela permettra d'accueillir plus de la moitié de la flotte mondiale alors qu'aujourd'hui le port avec ses caractéristiques nautiques actuelles ne peut en accueillir que le quart. Il ne faut pas rater ce rendez-vous, il faut savoir se projeter dans cette nouvelle configuration.

Je fais ensuite un premier zoom pour arriver de la Méditerranée sur le Languedoc-Roussillon et ses ports en réseau. Quatre ports, on en a parlé : Port-La Nouvelle, Sète, Port-Vendres et à l'intérieur des terres Laudun-l'Ardoise et le président y était effectivement ce matin. Si l'on regarde les deux plus gros ports parmi notre réseau : Port-La Nouvelle, des trafics à rotation lente ; Sète, des trafics à rotation plus rapide. Si l'on reste à cette échelle, on passe de nos quatre ports en réseau à la constitution, à l'émergence d'une offre logistique régionale. Cette offre



logistique régionale s'appuie sur des hommes, des professionnels du transport et de la logistique fédérés en Languedoc-Roussillon sous la bannière Translog Sud de France, regroupant environ 200 professionnels de cette filière. C'est également l'émergence d'une offre logistique qui passe par une marque commerciale, la bannière des Ports Sud de France. C'est la visibilité du Languedoc-Roussillon à l'international.

Troisièmement, cette offre logistique régionale passe par des plateformes qui marient le territoire, des ports, des aéroports, des parcs régionaux d'activités économiques. Il y aura une réunion publique à Castelnaudary qui sera peut-être l'occasion d'apporter un éclairage et un témoignage sur cette autre politique portée par la Région avec ses partenaires locaux. Mais au-delà de ces plateformes, il y a le maillage et la mise en relation entre ces plateformes. Le Languedoc-Roussillon est aujourd'hui bien maillé par l'autoroute, un réseau autoroutier dense, performant, qui est en train de s'améliorer avec un certain nombre de travaux programmés, mais également par un maillage ferroviaire. Le ferroviaire, on peut dire que c'est bien mais peut mieux faire. C'est le sens de l'action publique engagée en faveur du contournement de Montpellier aujourd'hui avec un chantier en cours, et l'engagement aujourd'hui est le combat en faveur de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan qui permettra de parachever le dispositif et de disposer d'un maillage vraiment performant mis à disposition des acteurs économiques. Ce maillage physique s'accompagne d'un maillage immatériel. Le très haut débit doit relier aussi tous ces équipements, la Région et ses partenaires qui travaillent au travers d'autres politiques que l'on déploie actuellement. Il s'agit de mettre en mouvement un territoire compétitif et innovant et de le mettre au service des industriels.

A ce stade, je procède à un deuxième zoom dans cette présentation du contexte qui nous amène sur le site du projet, Port-La Nouvelle. Vous voyez sur la diapositive projetée, la ville, mais également cette réserve naturelle, ces espaces remarquables au nord. Puis un port avec différentes composantes, un port de commerce, un port de pêche, un port de plaisance. Ce qui s'offre à nous aujourd'hui, c'est le défi d'une action publique qui doit être forte, innovante, concertée et tout cela participe du contexte du projet.

L'histoire nous montre que les ports dans un premier temps s'y sont installés pour s'y protéger, par la suite et pour s'adapter à l'évolution des navires, ils ont dû s'agrandir, et pour s'agrandir ils ont grandi dans la mer. C'est l'histoire qui nous le montre. Pour illustrer cela, je vais prendre un exemple, l'exemple du port de La Rochelle. En Languedoc-Roussillon, nous citons souvent le port de La Rochelle en exemple, notamment sous l'angle de la plaisance. C'est une cible très intéressante et que nous souhaiterions atteindre peut-être sur Sète, sur des ports régionaux. Aujourd'hui, je vais le citer en exemple puisque c'est un bon exemple pour capitaliser sur une histoire et sur l'histoire de son port de commerce. C'est une histoire parmi d'autres puisqu'on a des histoires similaires avec Gijón, la Corogne, il y en a d'autres. Une histoire parmi d'autres pour constituer le sens de l'histoire, c'est-à-dire grandir vers la mer.

Vous voyez sur la projection, sur la droite, le port historique à l'intérieur de la ville, complètement imbriqué et, en jaune, la première croissance du port qui est allé vers la mer avec la construction d'un môle en eau profonde, entre 1930 et 1970. Puis, l'étape suivante, dans les années 90, on voit un terre-plein qui est gagné sur la mer. Puis en 2011, un nouveau terre-plein au nord, cette fois. 2013, une digue qui va ensuite être comblée pour créer encore plus au nord un nouveau terre-plein. On voit cette construction progressive en allant vers la mer.

Revenons à Port-La Nouvelle. Il faut reconnaître et dire que le passé a permis le développement du port historique avec la CCI, gestionnaire originelle qui a su jouer un rôle important dans la construction de ce port d'origine imbriqué dans la ville. Puis, ce qui s'est passé ensuite, c'est

l'aménagement du port sur lui-même et son développement sur lui-même. L'an dernier encore, la région livrait 4 hectares de terre-plein à l'intérieur des limites mêmes du port pour donner de nouveaux débouchés pour du stockage de nouvelles marchandises. Le port en manquait, et effectivement il a manqué des trafics parce qu'il manquait de débouchés terrestres. Cette croissance est derrière nous.

La croissance qui s'ouvre à nous est décrite sur cette diapositive, vous l'avez vue dans le film avec une première étape qui est la construction d'une digue. La grande digue au nord, la plus petite digue au sud. Comme à La Rochelle, la première étape, c'est faire les digues. On ne peut pas le faire en trois ou quatre fois, on peut le faire en une fois, c'est la première étape. Cette première étape, c'est effectivement cette digue qui structure l'avenir, mais c'est également un terre-plein gagné sur la mer à l'image du terre-plein de La Rochelle, en jaune. D'ailleurs, c'est sur ce périmètre précis, la digue et ce terre-plein que nous avons saisi juridiquement la Commission nationale du débat public.

Puis, comme ce projet est raisonnable, il doit se projeter encore plus loin. L'étape suivante, à l'intérieur des digues de la première étape, vise à constituer un nouveau terre-plein qui apparaît en bleu. Tout cela dans le cadre d'un projet qui se veut raisonnable et évolutif. L'évolutivité, on vous en fait la démonstration avec cette partie bleue. On vous en fait aussi la démonstration en précisant une chose importante : Dans un deuxième temps, nous aurons la possibilité de creuser et d'augmenter le tirant d'eau des navires, si le besoin s'en faisait sentir, si l'évolution de la flotte mondiale le justifiait. Mais la digue est construite, on ne peut la faire qu'en une seule fois, et elle est fondée à une profondeur qui permet de creuser par la suite dans le cadre d'une évolutivité en phase trois. L'évolutivité en phase trois pouvant même intervenir avant la phase deux. Tout dépendra du marché, il faut être raisonnable et savoir s'adapter aux évolutivités, c'est l'ADN de la conception du projet.

Puis, pour vous présenter le projet dans son ensemble, j'ai parlé jusqu'à présent de la partie en mer, le sens de l'histoire, grandir vers la mer, il y a aussi la partie à terre. La partie à terre, juridiquement, n'est pas dans le débat public mais, quand on parle au public, il faut présenter la partie à terre, c'est un projet d'ensemble. Vous voyez, en gris, une plate-forme nord, c'est un espace qui est d'ores et déjà à l'intérieur du port, que nous allons aménager à court terme pour amener un nouveau débouché. Puis vous voyez, en vert et en jaune, sur les espaces anciennement propriété des Salins du Midi, le développement d'un parc logistique de 80 hectares avec un maillage par le ferroviaire. Il est impératif d'asseoir la compétitivité du projet par une excellente connexion avec le ferroviaire. Le maillage de tout ce foncier que l'on aménage et que l'on met à disposition des industriels par le ferroviaire est un gage de la réussite.

Ce projet, pour être complet dans sa présentation, aura aussi une dimension qui visera à connecter de manière encore plus performante, tout ce ferroviaire à l'axe principal ferroviaire entre Cerbère et Nîmes et Avignon, l'axe littoral, comme on l'appelle. Aujourd'hui, l'embranchement ferroviaire est très compliqué. Demain, nous visons un embranchement ferroviaire bien plus performant, c'est un gage de compétitivité.

Le sens de l'histoire en mer, le sens de l'histoire à terre, maintenant, les grands objectifs du projet. Se projeter dans l'avenir, c'est d'abord regarder ce qui se passerait si l'on ne faisait rien. Nous nous sommes livrés à un exercice de prospective, tout le monde peut contester la prospective, c'est un exercice difficile et nous nous y sommes livrés. Toute cette prospective est mise à disposition du public dans le cadre du débat. La prospective nous alerte sur les risques du *statu quo*, c'est-à-dire si on ne fait rien, avec une perte de compétitivité du port qui finalement engendrera une érosion des trafics existants, une délocalisation des activités au profit d'autres

ports, le port est délaissé, le port devient hors marché, les coûts de passage portuaire augmentent, on est dans une spirale négative. Et quand on est dans une spirale négative, ce n'est pas comme ça que l'on peut accueillir de nouvelles activités. Pourtant les opportunités à l'heure de la transition énergétique sont nombreuses. Et, pierre d'achoppement ultime, l'absence d'investissements privés sur le port, alors que le Président dans son discours nous présentait le modèle d'un développement où le levier de l'investissement public permet de capter des fonds privés et d'ancrer durablement de l'activité sur le territoire. Le scénario du *statu quo* compromet complètement cette méthode que l'on a éprouvée sur Sète et qui a porté ses fruits sur Sète et sur d'autres territoires.

Parmi les objectifs du projet, évidemment la pérennisation et le développement des trafics actuels. Notre prospective nous a menés jusqu'en 2030. En 2030, s'il n'y a pas de projet, que se passe-t-il ? S'il y a un agrandissement, que se passe-t-il ? Ce n'est pas une science exacte mais tout cela s'appuie sur des méthodes scientifiques. S'il n'y a pas de projet, moins de trafic. Aujourd'hui, le trafic est de l'ordre de 2 millions de tonnes. S'il n'y a pas de projet, à l'horizon 2030, on est sur environ 1,5 million, une perte de 25 % du tonnage. Par contre, si on se place en mode projet, à l'horizon 2030, on est sur un objectif et des prévisions de 5 millions de tonnes. Pour vous donner un exemple, les hydrocarbures aujourd'hui : On nous dit que l'on mise sur une croissance surdimensionnée des hydrocarbures. Aujourd'hui, il y a pas mal d'hydrocarbures alimentés en train depuis Marseille, c'est une réalité, ça pourrait passer par Port-La Nouvelle. Aujourd'hui, il y a 500 000 tonnes de produits à destination de Toulouse qui transitent par la Méditerranée, qui déchargent à Rotterdam et qui viennent en train jusqu'à Toulouse. Ça pourrait passer par Port-La Nouvelle. On a des exemples concrets, on a une étude étayée et tout cela est à la disposition du public.

Quand on est perplexe vis-à-vis des tonnages de liquide, n'oublions pas que le site FranceAgriMer a trouvé reprenneur. S'il a trouvé un reprenneur c'est parce que la perspective du grand port a créé un appel d'air. S'il n'y avait pas eu la perspective de grand port, il n'y aurait peut-être pas eu de reprenneur. Il y a d'ailleurs eu plusieurs appels d'offres portés par FranceAgriMer qui ont été infructueux. Je pense qu'il y a là un signal qui est donné et il faut voir le verre à moitié plein plutôt que le verre à moitié vide.

Port-La Nouvelle au niveau des objectifs et du positionnement est un port d'opportunité. L'agrandissement du port progressif selon le schéma qui vous a été présenté permettra de mettre à disposition d'industriels et d'opérateurs des terrains en bord à quai, et cela, en Méditerranée, ça n'existe pas ou ça n'existe plus, en tout cas ils sont occupés. Et quand on a un terrain en bord à quai, cela a une valeur très importante et je crois qu'aucun opérateur ne me contredira sur ce point. Une opportunité avec la synergie entre des services portuaires et une amélioration de la sécurité. Une synergie de compétences industrielles, si les industriels viennent, ils ont souvent un premier projet, ils discutent avec le voisin industriel, tout cela fait des petits et ça crée une émulation. Tout cela développe le projet et le territoire. Le projet est une chance pour attirer de nouvelles activités, c'est comme cela qu'il faut le voir, sous l'angle des opportunités.

Le port d'opportunité, je vais vous donner un exemple, celui de l'éolien offshore. Je ne choisis pas ce sujet par provocation, mais il y a une vraie opportunité à l'heure de la transition énergétique. L'éolien offshore a certainement, souvent, été présenté ou perçu négativement par le territoire. Mais si on se place du seul point de vue du port dans un premier temps, qu'en est-il ? Développer l'éolien offshore, cela nécessite d'avoir un port d'attache, une zone logistique portuaire sur laquelle il y a de l'assemblage, du précâblage, des installations, de l'activité. Et de l'activité sur une période, la période du chantier c'est à peu près cinq ans. Et pour un port, c'est aussi une ressource parce qu'un industriel qui veut déployer de l'éolien offshore, il finance l'infrastructure portuaire

parce qu'il en a besoin et il l'a fait ailleurs par le passé. Du point de vue du territoire, l'éolien offshore, cela nécessitera un débat public, un autre débat public probablement. Donc, aujourd'hui, ce n'est pas le débat public de l'éolien offshore, c'est un autre débat public. Mais du point de vue du territoire, c'est aussi l'opportunité d'accrocher au Languedoc-Roussillon une filière industrielle.

Regardez le Premier ministre qui, le 21 janvier, c'était lundi dernier, inaugurait à Montoir en Bretagne les futurs ateliers de fabrication des turbines d'éoliennes offshore à Montoir, Saint-Nazaire. Deux unités, 300 emplois plus 500 emplois. La réalité, c'est ça. L'opportunité, c'est cela. Ce n'est pas sans contrainte mais cela peut être un moteur pour le territoire.

Le projet créateur d'emploi. Le chantier créera des emplois, cela est une certitude. Aujourd'hui, 1 500 emplois sur le port pour reprendre les termes du président de la CCI tout à l'heure. Des emplois directs, des emplois indirects, des emplois induits.

La prospective à 2030, toujours la même. Sans projet, érosion de l'activité, érosion de l'emploi. C'est mécanique, c'est imparable. En situation de projet, création de 400 à 1 400 emplois. Tout cela est dans le dossier et sera évidemment présenté lors d'une réunion spécifique et détaillée dédiée à la présentation de ce chapitre.

Le projet doit être créateur de richesse pour toute l'économie du territoire impacté positivement. Activité directe, induite, indirecte. Si l'on prend l'exemple des céréales pour prendre un exemple important, et le président Viola le rappelait avec les céréales du Lauragais, une augmentation du trafic du port générera la création de richesses pour les acteurs de la place portuaire – des stokers, des manutentionnaires les exploitants –, mais indirectement une augmentation de l'activité des transporteurs, des chauffeurs de camion, des opérateurs ferroviaires, des logisticiens. Et puis de manière induite, une augmentation de cette activité qui générera de la richesse dans les dépenses que feront les employés dans les commerces, dans les restaurants, dans la grande distribution, sur la commune, sur le grand Narbonne et sur l'ensemble du territoire.

Pour conclure, j'en arrive au quatrième point, le projet global et durable où il faut revenir au territoire, à sa richesse, à ses hommes, à sa réserve naturelle, aux besoins de créer de l'emploi et de la richesse, aux besoins d'avoir une action soutenue vis-à-vis du port existant, des entreprises qui y sont présentes, d'être en capacité d'en accueillir de nouvelles, tout ça dans une bonne harmonie. De développer la plaisance, d'avoir une approche finalement la recherche d'un équilibre entre développement économique avec un moteur d'emploi, préservation et mise en valeur de l'environnement et puis épanouissement de l'homme et actions en faveur de l'égalité des chances.

Donc, nous vous présentons aujourd'hui, et c'est ma conclusion de manière modeste, un projet dans l'Aude d'intérêt national qui ouvre le Languedoc-Roussillon sur la Méditerranée et sur le monde.

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci Monsieur Levassort pour cette belle présentation. Je vais maintenant demander à la salle de reprendre, tant sur les questions qui n'ont pas pu être posées ou les interventions qui n'ont pas pu se faire tout à l'heure, que sur cette déclaration de Monsieur Levassort qui correspondait au chapitre 1 du dossier du maître d'ouvrage. Bien entendu, les interventions peuvent se faire aussi de la tribune, cela n'est pas défendu. Je pense que cela est évident, mais je tenais à le rappeler.

**François MORTEFON, FranceAgriMer**

Bonsoir. Je suis chef de centre pour FranceAgriMer, je gère l'entrepôt d'alcool. Je voulais confirmer effectivement les propos de Monsieur Levassort sur la venue d'un investisseur à Port-La Nouvelle qui a été attiré, par le site effectivement qui était en vente, mais également par ce projet grand port. Ils arrivent donc avec des projets ambitieux qu'ils vous présenteront.

Mais pour l'instant, la vente serait déjà faite si l'administration, qui fait très bien son travail, est en train d'analyser les capacités à la fois technique et financière de ce repreneur pour être certain qu'il puisse reprendre un site classé, tout simplement. Et c'est dans les tuyaux et cela sera fait dans les 2-3 mois.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup pour cette information.

**Christophe CHARLON, président de la Commission Infrastructure Translog Sud de France**

Messieurs les présidents, Mesdames, Messieurs. Je préside la Commission infrastructure au sein de Translog Sud de France, accessoirement aussi petit opérateur économique régional en transport routier vente/service. Translog soutient bien évidemment le projet de Port-La Nouvelle puisque composé principalement d'acteurs qui sont présents sur les ports ou qui travaillent grâce aux ports. Donc, on ne peut pas s'opposer à ce projet, bien au contraire, car comme vous le précisez tous, si on arrête d'avancer, c'est une petite mort qui s'annonce pour nous.

Je crois que la Région a déjà embrayé des mutations depuis la présidence de Monsieur Frêche et les prises de position sur les ports, dont le port de Sète dont je dépends plus particulièrement.

Au sein de Translog, nous avons des acteurs qui sont présents sur les deux ports, donc qui voient l'intérêt réel du développement sur Port-La Nouvelle. Le seul bémol que nous pourrions mettre et que nous mettrons dans notre cahier d'acteur, mais qui n'est en rien un frein et bien au contraire, c'est le maintien d'une saine concurrence entre les ports. Le sujet a déjà été abordé, donc c'est la preuve qu'il est quand même dans les esprits aujourd'hui. Et aujourd'hui, c'est la volonté que les opérateurs présents au sein de Translog Sud de France puissent continuer à être partenaires dans le développement et dans les réflexions qui sont portées sur ces grands projets qui, à notre avis, sont indispensables pour la Région aujourd'hui.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Je profite de votre intervention pour dire que nous n'avons pas réussi à vous rencontrer, Translog, mais nous comptons bien le faire, cela va être corrigé très rapidement.

**Henry GARINO, conseiller régional et maire adjoint de Carcassonne**

Bonjour, je suis conseiller régional de l'Aude. Je suis aussi maire adjoint de Carcassonne et conseiller communautaire. Je voudrais dire quatre choses très rapidement.

La première plus générale. Je me souviens, lors de notre premier mandat, quand nous avons travaillé à l'élaboration du schéma régional du développement durable du territoire. Les critiques fortes montaient sur l'idée que la Région, la collectivité régionale centralisait toute son action sur Montpellier et cela venait très fort à l'époque. Or le schéma régional sur lequel nous avons travaillé, aujourd'hui, il se met en œuvre. C'est-à-dire que ça n'est plus tout pour Montpellier ce qui n'était pas le cas, maintenant c'est tout pour la région Languedoc-Roussillon. Et je crois que c'est important de le souligner parce que tous ces investissements qui se font sur les infrastructures portuaires, aéroportuaires et parcs régionaux d'activité économique, c'est pour permettre au territoire de se développer.

Montpellier, le 25 janvier 2013

J'en viens à ma deuxième remarque. Nous avons mis en place, au niveau du nouveau territoire carcassonnais, une agglomération qui est passée de 23 communes à 73 communes et de 67 000 habitants à 103 000 habitants. Et nous avons lancé aujourd'hui même, ce matin, un schéma de développement économique. Et nous ne pouvons pas imaginer un schéma de développement économique autour d'infrastructures qui ne seraient pas au niveau. Donc, on ne peut pas être indifférent à l'investissement qui se fait sur Port-La Nouvelle, comme les investissements qui se font sur l'aéroport de Carcassonne, comme les investissements qui se font sur les parcs d'activité économique.

L'autre remarque que je voulais faire c'est que nous avons vu l'efficacité de l'action commune qui a été menée entre les deux agglomérations et le département sur l'aéroport de Carcassonne, comme sur la future gare de Narbonne. Eh bien, peut-être faudrait-il réfléchir comment faire ensemble, les deux Agglomérations et le Département, par rapport au projet de Port-La Nouvelle. Nous allons peut-être régler ça entre Audois, mais cela mériterait d'être examiné dans ce débat public.

Et la dernière chose que je voulais dire, c'est par rapport au débat qu'il y a et qu'il y a eu à Port-La Nouvelle, pourquoi autant d'investissements, pourquoi des investissements aussi lourds – on a parlé de pharaonique – si on ne sait pas ce qu'il va se passer ? Mais si on attend sans se doter des infrastructures portuaires, c'est sûr que nous allons rater le coche. Et je voudrais donner simplement cet exemple. Je me souviens avoir participé à l'inauguration du parc régional d'activité économique de Castelnaudary et Hélène Girard est avec moi, quand on est arrivés sur ce parc, c'était 130 hectares, énorme. Mais on s'est aussi posé la question : faut-il mettre autant d'investissements sur ce parc avec une future liaison ferroviaire à proximité de l'autoroute ? Et nous avons fait un parc dédié à la logistique et à l'industrie agroalimentaire. Qui aurait imaginé un jour que l'on fasse à Castelnaudary du conditionnement de crevettes ? Qui aurait imaginé un jour que l'on installerait de quoi entretenir les camions, les faire se poser, etc. ? Qui aurait imaginé que des entreprises viennent s'installer ? Si nous n'avions pas fait ce parc régional d'activité économique, nous n'aurions pas eu les entreprises et d'autres certainement qui viendront.

Voilà ce que je voulais donner comme témoignage.

#### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci. Le niveau de la mer, Monsieur le Président, vous voyez apporte les crevettes jusqu'à Castelnaudary, cela prouve que ça monte.

#### **Régis MORTIER, géophysicien (KLR)**

Je suis avant tout un amoureux de la mer Méditerranée et je suis avec intérêt les travaux du parlement de la mer et les travaux que vous menez dans le cadre de cette commission. Je voudrais juste apporter un témoignage de quelqu'un qui a passé beaucoup de temps dans sa vie dans les ports autour du monde. Tous les ports que j'ai vu investir et se doter d'équipements structurants, j'ai vu les villes autour se développer. Donc, je suppose que ce qui est vrai partout dans le monde est aussi vrai en Languedoc-Roussillon.

J'ai travaillé beaucoup dans l'industrie pétrolière et beaucoup dans l'industrie éolienne et je rebondis sur ce que disait Monsieur Levassort, j'espère que les projets éoliens en Languedoc-Roussillon, au travers d'un investissement comme celui de Port-La Nouvelle, pourront revoir le jour, voir le jour et que ça attirera comme ça l'a fait partout ailleurs, des industriels qui nécessairement installent leurs structures à terre. Et au-delà des travaux d'installation, cela pérennise des emplois au-delà sur l'exploitation et c'est une source de richesse intéressante.

Sur l'aspect éolien, un dernier point sur lequel des acteurs de la région Languedoc-Roussillon travaillent, certains sont à la pointe de l'innovation. Ils travaillent sur des énergies éoliennes produites à base d'ailes de kitesurf. J'en ai déjà parlé à Port-La Nouvelle mais j'en reparle à nouveau ici. Les ailes de kitesurf aujourd'hui sont utilisées dans le cadre de projets innovants pour produire de l'électricité. Électricité que l'on va chercher en altitude, beaucoup plus haut que ce que les éoliennes classiques peuvent faire aujourd'hui. Donc c'est une piste de développement qui se combine très bien avec l'hybridation du transport maritime. L'hybridation des véhicules automobiles aujourd'hui est devenue quelque chose auquel nous sommes habitués, une partie de l'énergie est fournie par des moteurs électriques. De la même façon, nous avons quelques endroits dans le monde où l'énergie des bateaux est économisée en adjoignant à des bateaux de toutes tailles des ailes de kites avec des systèmes automatisés. Cela génère également de l'emploi, de la recherche, du développement, de la maintenance et des économies d'énergie sur les bateaux qui mettent en œuvre ces solutions.

Je pense que compte tenu des conditions de vent que l'on a entre Sète et Port-La Nouvelle, nous avons une ligne idéale pour développer ces technologies. Si un partenaire comme Lafarge, qui je crois souhaite faire transiter ces matières par la mer, souhaitait s'intéresser à cela, je le rencontrerais avec plaisir pour lui en dire un peu plus sur le sujet. Voilà, c'était juste un témoignage de citoyen.

#### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci pour ce témoignage.

#### **Laurence CARRETERO – Mouvement des villes en transition de l'Aude**

Je suis permacultrice et je représente le Mouvement des villes en transition de l'Aude. Je voulais intervenir parce que dans ce projet d'extension du port, je pense qu'il faut être ni optimiste, ni pessimiste, en fait il faut être réaliste. Parmi vous, beaucoup d'intervenants ont parlé de la crise, mais personne ne s'est interrogé sur les causes de cette crise dont on subit tous les effets. Ce que je vais énoncer maintenant, ce ne sont pas des choix politiques mais des faits, des réalités physiques, des réalités économiques qui s'imposent à nous. Aujourd'hui, nous subissons en fait les effets du pic pétrolier, c'est-à-dire que nous avons atteint le maximum de la production de pétrole dans le monde – je parle de pétrole conventionnel donc celui qui est facilement extractible et pas cher – et depuis 2006, nous sommes sur le plateau de production qui est légèrement déclinant. Comme nos besoins énergétiques sont toujours croissants, nous compensons avec du pétrole non conventionnel qui est beaucoup plus cher à produire et en moindre quantité. Il contient par ailleurs beaucoup moins d'énergie par baril, par litre. Donc, c'est pour cela que nous avons un pétrole qui est de plus en plus cher. Et le PIB, la croissance économique, est corrélé avec le prix du pétrole, ce qui remet en cause l'étude économique qui a été faite par monsieur tout à l'heure sur le trafic du futur port en 2030 qui prévoyait un triplement du trafic d'hydrocarbures à l'horizon 2030, sachant que nous allons décliner au niveau du pétrole non conventionnel et du pétrole conventionnel entre 2015 et 2020 au plus tard.

Du coup, tout le monde a parlé du sens de l'histoire, mais la réalité d'aujourd'hui et d'hier ne sera pas celle de demain. Donc il faut investir dans le port et ailleurs, c'est vrai, mais il ne faut pas jeter l'argent public par la fenêtre, surtout quand on a des toits à isoler. Il y a des choix politiques à faire et soit on continue comme avant, quand on avait beaucoup de pétrole disponible et pas cher et donc on investit en permanence sur cette croissance qui ne pourra pas être, soit on anticipe le déclin et la non-disponibilité de ce pétrole. Je comprends que cette réalité soit très déstabilisante, car elle inverse le sens de l'histoire. Nous avons toujours vécu de mémoire d'homme avec

toujours plus d'énergie et nous allons devoir vivre avec de moins en moins d'énergie disponible et donc une énergie de plus en plus chère.

Le Mouvement des villes en transition dont je fais partie pense que notre créativité permettra de nous adapter à cette nouvelle situation mais que nous devons anticiper au maximum les chocs de demain. Donc, quand vous pensez investir et quand vous faites un plan de développement économique comme je l'ai entendu dire par Monsieur Garino tout à l'heure, il faut intégrer cette donnée dans vos planifications et dans vos investissements.

Dans le cas de Port-La Nouvelle pour revenir sur le port, vous basez toute votre étude sur le fait qu'il faut absolument augmenter la taille des bateaux et donc capter le trafic transnational qui se fait avec des gros bateaux. Or, avec une énergie moins disponible et de plus en plus chère, nous pensons nous qu'il faut investir pour capter des trafics de bateaux plus petits, sur des trafics méditerranéens avec des transports de proximité de type cabotage et pas des trafics transnationaux. Ce qui remet en cause aussi le choix du scénario 3 grand port. Par contre, nous pensons qu'il est vraiment très important de faire une étude sur le scénario 2 de l'aménagement de l'avant-port qui permettra justement de créer de la dynamique sur le port de Port-La Nouvelle en étant moins dépendant du déclin du pétrole.

### **Robert NAVARRO, 1<sup>er</sup> vice-président du Conseil régional**

Je crois que dans l'intérêt du rendu du compte tenu de la commission de débat public, c'est la deuxième réunion. Moi, cela fait maintenant plusieurs interventions que j'entends que j'ai déjà entendues. Donc, je voudrais dire aux intervenants que la commission de débat public, le Président l'a dit, tout est enregistré et à toutes les questions que vous posez, nous amenons des réponses et les réponses sont diffusées et sont publiques. Donc, si à chaque réunion, on doit entendre bon nombre de redites, cela ne sert à rien. Cela a été enregistré une fois et la commission de débat public, le projet n'est pas à prendre ou à laisser, elle est faite pour améliorer le projet, nous l'avons dit dès le début. Donc, tout ce que vous nous dites va nourrir la réflexion et le projet que présentera le Président Bourquin in fine sera le résultat de l'ensemble des réflexions que nous aurons entendues. Pour économiser le temps de tout le monde et en même temps pour la clarté de débat, je crois qu'il faudrait rester centrés sur le débat public. Et je voudrais dire aussi que le débat public ne concerne que l'emprise portuaire. Le restant, les plates-formes, les chantiers, le Président a déjà débloqué les financements, c'est en cours, cela se fait. Donc, ce n'est plus la peine d'en discuter, la Région a pris la décision de le faire et elle a les autorisations pour le faire. Ce qui est en cause et en jeu aujourd'hui, c'est le dimensionnement du port avec son emprise sur la mer et avec ses bords à quai. Voilà ce dont compte le débat public et pas autre chose. Je crois qu'il fallait amener ces précisions.

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci beaucoup Monsieur. Je dois ajouter un petit quelque chose. Un débat se fait à partir d'un projet. Cela s'appelle le projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle, c'est ça le titre officiel. Cela signifie que, bien entendu, et c'est le but du débat de faire évoluer les choses, tout n'est pas arrêté définitivement. Et donc, répéter un certain nombre de questions, vous avez parfaitement raison, cela ne sert à rien si on ne regarde pas les réponses qui sont apportées par le maître d'ouvrage, c'est ça l'idée. L'idée, c'est un dialogue où le maître d'ouvrage écoute, c'est je crois tout à fait le cas et il entend, c'est-à-dire il comprend le sens qu'il y a dans la question, voire à côté ou sous la question de façon à apporter la meilleure réponse. Cette réponse lui permettant lui-même de réfléchir. De ce point de vue, je l'ai dit tout à l'heure et je le répète, il y a un site qui s'appelle SQR – questions réponses – qui permet à la fois d'enregistrer, mais également d'enregistrer les réponses. Ces réponses sont de deux ordres. Il y a les réponses qui



sont faites directement en salle, comme cela se passe en ce moment et puis il y a des réponses qui sont rédigées par l'équipe que représentait tout à l'heure Monsieur Levassort qui à la réflexion viennent apporter un certain nombre de détails, de compléments, etc.

Nous, notre rôle, ce n'est pas évidemment d'apporter des réponses ou de poser des questions, notre rôle c'est d'essayer d'équilibrer, toujours ce problème d'équivalence, d'équilibre, d'équité, c'est toujours la même lettre, E, qui permet qu'il y ait une satisfaction de la part de ceux qui interviennent dans les réponses qu'ils ont obtenues ou une insatisfaction qu'ils doivent préciser si les réponses apportées ne leur plaisent pas ou s'ils ne les comprennent pas.

Dans ce cas-là, n'hésitez pas à faire connaître vos réactions, qu'elles soient positives aussi d'ailleurs ou négatives, disant « cela ne me convient pas pour telle et telle raison ». C'est l'argumentation qui prend à ce moment-là le pas sur la répétition. Et donc, cette argumentation permet généralement aux deux parties de converger vers quelque chose qui peut s'expliquer et c'est ça le but. Le but n'est pas de dire « j'ai raison, tu as tort » ou l'inverse, c'est d'essayer de trouver le compromis qui permet de faire avancer les choses. Je me permets de dire cela parce qu'au-delà des cahiers d'acteurs, au-delà des séances publiques comme en ce moment, il y a ces questions/réponses qui permettent de faire avancer les choses et de faire en sorte que celui qui est le maître d'ouvrage et qui prend le taureau par les cornes, parce qu'il y a quand même cela qu'il faut rappeler, pour faire avancer son projet, trouve un dialogue constructif qui généralement après le débat se continue dans la préparation du chantier et bien entendu trouve son appui au moment où il y a des concertations qui s'effectuent dans le cadre de l'enquête publique.

Je dis cela parce que le temps ne s'arrête pas au moment où l'on arrête le débat. C'est une occasion d'améliorer à l'intérieur d'un périmètre, c'est celui de la Région en l'occurrence, les dialogues qui peuvent s'effectuer ici et là. Bienvenues aux remarques qui ont été faites tout à l'heure, simplement si les réponses qui ont été apportées jusqu'à présent sont insuffisantes, faites-le savoir pour faire avancer sans forcément passer par la répétition qui effectivement prend du temps pour ne pas faire vraiment évoluer les choses.

### **Jean-Luc THIBAUT, citoyen de Narbonne et association ECCLA**

Bonjour, je suis un citoyen narbonnais et pour faire plaisir au monsieur des ports de plaisance, accessoirement casquette également ECCLA, association de vigilance environnement. Donc, je voudrais gentiment rappeler à Monsieur Navarro que si les hommes politiques ne répétaient jamais les mêmes discours, cela nous ferait du bien et on gagnerait du temps. Donc, ne reprochez pas aux gens dans la salle quelquefois de dire des choses qui se ressemblent. Merci.

Tout à l'heure, Monsieur Bourquin a dit que la dette de la France était grosso modo de 1 800 milliards, qu'une grosse partie de la dette était due à trop d'importations par rapport à l'export.

### **Christian BOURQUIN**

Mais non, je vous l'expliquerai à la sortie, c'est le commerce extérieur.

### **Jean-Luc THIBAUT**

OK, on se retrouve à la sortie. C'est bien cela, je vous dis quand vous importez, quel que soit ce que l'on importe, quand on importe, c'est de l'argent qui sort de la France, on est d'accord.

Donc, dans le projet d'extension du port, de passer à deux millions à cinq millions de tonnes et ensuite de cinq à dix millions si vous faites les phases suivantes, il est prévu une augmentation des flux. Dans cette augmentation du flux, aujourd'hui, on a à peu près deux tiers import, un tiers export, personne ne dit le contraire, dont une grosse partie de pétrole. Dans l'augmentation pour

passer de deux à cinq, nous allons rester dans les mêmes proportions. Donc, cela veut dire que nous allons plus augmenter l'import que l'export.

Si dans le projet, on m'avait dit « on passe de deux à cinq millions de tonnes et on augmente les exportations de **3 millions tonnes** », je dis c'est génial, cela crée de vrais emplois et cela va être de la richesse en France. Dans l'augmentation du tonnage, nous allons augmenter les importations, donc, ce n'est pas de la richesse que l'on amène en France, c'est de l'argent qui va sortir. Moi, je réfléchis en termes de bon sens, je ne cherche pas à faire des gros trucs économiques.

### **Christian BOURQUIN**

Ce n'est pas du bon sens.

### **Jean-Luc THIBAUT, citoyen de Narbonne et association ECCLA**

Vous pouvez dire ce que vous voulez, si on avait été dans le bon sens, on aurait peut-être gaspillé moins d'argent en France et on ne serait pas dans la panade dans laquelle on est maintenant. Donc, c'est toujours facile de dire que cela n'est pas du bon sens.

La chose qu'il ne faut pas oublier aussi c'est que souvent vous dites « cela va créer tant d'emplois », donc après, on le verra, si vous le faites, on verra et on pourra les comptabiliser, etc. Mais vous savez, dans une entreprise, il y a toujours le compte de résultat avec les recettes et les dépenses ou le bilan avec les actifs et les passifs. On nous montre toujours qu'un côté, on nous dit « cela va créer tant d'emplois avec les emplois indirects, 100, 200, 1 000 emplois, etc. ». On ne nous dit jamais ce que cela risque de casser comme emplois.

Par exemple pour le ciment, on nous parle d'importer du ciment. Si vous faites des bateaux plus gros, le ciment arrivera encore moins cher venant de Turquie ou d'ailleurs. Donc, qu'est-ce que vous allez dire aux gens qui produisent du ciment à Port-La Nouvelle si de plus en plus de ciment arrive de moins en moins cher du fait que les bateaux sont de plus en plus gros ?

J'ai l'impression que dans votre dossier, et j'ai lu attentivement les 160 pages, cela n'est pas assez pris en compte. On ne prend en compte que les emplois qui se créent à Port-La Nouvelle, mais on ne tient jamais compte des incidences directes ou indirectes sur la région dues aux importations qui vont arriver, qui vont certainement pouvoir se mettre en concurrence. Si on a des bateaux plus gros, on peut exporter plus de blé dur à condition de le produire, mais si on a des bateaux plus gros, on peut plus importer de blé qui viendra peut-être d'Ukraine à moitié moins cher que ce qu'on le produit ici. Et ça, ce n'est pas pris en compte, donc je voudrais bien que votre développement soit plus sérieux là-dessus.

Tant qu'à développer, à dépenser 200 millions d'euros, il faut quand même être attentif à l'argent public. Et moi, si je les avais, je ne suis pas sûr que je les mettrais là-dedans tout de suite.

Par contre, si vous voulez optimiser le port, c'est-à-dire avec les bateaux actuels mieux le faire fonctionner, mettre une plate-forme, etc., ça, ça n'a pas à voir avec le grand port et cela peut se faire sans faire un grand port. Et au moins, cela serait plus crédible et au moins on verrait ce que vous êtes capables de faire en 20 ou 30 ans et après pourquoi pas sauter une étape de plus si vraiment c'est justifié. Mais au moins, on prend des risques de 40 ou 50 millions euros plutôt que de prendre un risque de 200 millions d'euros. Et le risque, pour moi, il est très grand par rapport aux justifications ou aux garanties que vous amenez.

J'espère que toutes les personnes ici n'ont pas seulement lu la petite plaquette de dix pages, mais aussi le dossier de 160 pages parce que c'est intéressant et on y voit quand même un certain nombre de contradictions. Et quand vous revendiquez du développement durable, bon, cela ne colle pas. Durable, cela ne veut pas dire que le béton dure longtemps, ce n'est pas ça.

Votre projet n'est pas durable parce que plus vous allez faire (accueillir) des gros bateaux, plus ils vont dépendre du marché mondial. Et plus vous allez dépendre, comme *SIME DARBY (entreprise huile de palme)* a décidé finalement de venir ou de ne pas venir à Port-La Nouvelle, vous allez être tributaires des petits centimes qui font que la tonne passe chez vous ou ailleurs. Donc, vos emplois vont être très aléatoires et j'aimerais bien que la CGT pense aussi à cela. Plus on a les poings liés par rapport à la distance des marchandises et au bas coût qu'elles représentent, la faible valeur ajoutée, plus on est tributaires du marché mondial.

Nous avons bien vu la crise qui s'est passée, elle peut se repasser à d'autres moments. Nous ne sommes pas dans un pays qui a besoin de s'équiper. Si la France était un pays comme certains pays africains ou l'Inde qui a besoin d'équipement et où les gens sont très peu équipés, je dirais « oui, il faut beaucoup d'imports et beaucoup d'exports parce qu'on a besoin de s'équiper ». Mais nous, nous sommes déjà assez bien équipés en France, même s'il y a des gens pauvres. Nous ne sommes pas du tout dans les années 50 où il suffisait de produire n'importe quoi et puis ça se vendait parce que de toute façon, il y avait des besoins en tout. Nous ne sommes pas dans ce cas-là et je trouve que le dossier manque de sérieux à ce niveau-là.

#### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci bien pour cette opinion.

#### **Robert NAVARRO**

Un élément de réponse, mais plutôt d'information au public. Ce projet de Port-La Nouvelle 2012-2015 que le Président Bourquin a soumis au débat public a fait quand même l'unanimité de conseillers régionaux Languedoc-Roussillon toutes sensibilités confondues. C'est-à-dire tout l'échiquier politique est unanimement pour ce projet. Premier élément de réflexion.

Deuxièmement, au niveau des institutionnels, cela fait quand même maintenant plus de deux ans que nous sommes sur le projet. À part le conseil municipal de Port-La Nouvelle, un ou deux individus qui ont voté contre, là aussi unanimité pour. La Chambre de commerce, le département, l'agglo de Narbonne, tous les institutionnels sont pour. L'ensemble des syndicats consultés sont pour le projet. On a fait le constat depuis deux réunions et c'est bien, vous développez vos arguments et ils sont entendus, que les écologistes en Languedoc-Roussillon sont contre. Ça, nous l'avons compris, mais il fallait que le public soit informé.

#### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci bien pour cette information. Il y a des demandes de parole.

#### **Un représentant d'EELV**

Monsieur Navarro, vous avez raison de ne pas rappeler chaque fois les mêmes choses mais un, je crois quand même que ce qui est dit là c'est quand même un contre-pouvoir à ce qui est dit, car tout le monde dit « on y va, on y va ». Donc, c'est quand même important que ce côté-là s'exprime. Nous ne sommes pas contre mais, par rapport à la troisième option, nous demandons une étude sur la deuxième option, l'agrandissement du port actuel.

Je remercie d'ailleurs le Président de dire que nous avons droit à la parole et que nous devons nous exprimer par rapport à un équilibre dans la parole. Cela dit, j'ai parlé de la sécurité à propos de nitrate d'ammonium, je tiens à dire qu'à ce jour, je n'ai pas vu de réponse. En effet, la question vous a été posée à Port-La Nouvelle. En Roumanie, à Burgos, il y a des camions de nitrate d'ammonium qui ont explosé avec des blessés et des morts. En Corée du Nord, un train a explosé où il y a eu 160 morts et 13 000 blessés. Et en ce qui concerne AZF, je ne connais pas de

détonateur mais il y a eu des éléments détonants qui ont fait que ça a explosé. Donc, on ne peut pas non plus dire qu'il n'y aura pas de risque. Des risques, obligatoirement il y en a.

Et je terminerai là-dessus par rapport à Port-La Nouvelle, il y a eu au mois de juillet 2010 l'explosion d'un camion de GPL qui a entraîné sept autres camions qui ont brûlé avec trois entrepôts, donc des dégâts importants. Une explosion extrêmement importante. L'arrière du camion est parti à plusieurs centaines de mètres de là. Donc, vous ne pouvez pas dire, dans un site avec huit sites SEVESO et à chaque fois 2 000 tonnes de nitrate d'ammonium que depuis l'époque ancienne il n'y a jamais eu de problème. Vous ne pouvez pas évacuer cela avec ce genre de discours. Merci.

### **Nicolas BOUSSUS, journaliste à *L'Indépendant***

Bonsoir. J'avais simplement une question. Je voulais savoir si à l'heure du projet d'extension de la zone portuaire, si la fermeture du bureau des douanes posait un problème à la Région et si elle avait un commentaire à apporter quant à cette fermeture qui a été validée en CTP hier ?

### **Robert NAVARRO**

Pourquoi pas, les douanes, ce sont des acteurs comme les autres sur un port.

### **Christian BOURQUIN**

À la question directe et simple et compréhensible tout de suite, je dirais toute la pertinence de celui qui a posé cette question en vous disant que je suis opposé à la fermeture des douanes au port. J'y suis opposé parce que cela rallonge les circuits au moment où on sait qu'économiquement il faut gagner du temps sur le circuit d'une marchandise et que le temps est précieux parce qu'il calcule de l'argent au bout, des finances, des capacités à s'en sortir dans une concurrence de tous les territoires. Donc, fermer ce bureau pour a priori comme cela économiser deux-trois emplois, au final, c'est beaucoup plus de deux-trois emplois que l'on met en jeu. C'est pour cela que je suis intervenu auprès du directeur interrégional pour avoir ses calculs et ses économies de bouts de chandelles faits au coin de son bureau. Donc, nous ne le lâcherons pas là-dessus, je le dis très clairement.

### **Eric MASCLE, PDG CLTM**

C'était pour terminer avec un peu d'humour. Je dirais qu'il y a du gaz à Port-La Nouvelle, il faudrait le supprimer aussi. Il y a les hydrocarbures. Les céréales, il y a des silos qui ont explosé, je vous conseille de les éliminer. Et alors, le plus grave, je ne sais pas comment vous êtes venu, moi je suis venu en voiture, sachez que tous les ans, il y a 3 000 morts. Il n'y a eu que 30 morts chez AZF.

### **Christian BOURQUIN**

Monsieur Mascle, vous n'avez pas compris que nous étions dans une rubrique nécrologique qui vous a précédé, c'est tout et nous n'étions plus dans le projet de Port-La Nouvelle et de développement de l'avenir.

### **Geneviève CERVELO, citoyenne de Port-La Nouvelle**

Bonjour. C'était juste pour dire que tout le monde n'est pas contre le port. Je ne représente rien, je n'ai pas d'étiquette, nous ne sommes pas forcément venus en groupe, mais le port, on y croit. C'est vrai qu'il va y avoir des emplois, on y croit aussi. L'Etat a fait un choix, j'espère qu'il est bon et j'en suis convaincue parce qu'après tout, on a voté pour qu'il s'y colle. C'est un dossier assez compliqué, n'attendez pas pour le faire. Tout le monde trouve des astuces, pas forcément, je prends un mauvais mot, mais des explications pour dire qu'il faut faire attention à ci et à ça. Je pense que nous avons des gens compétents qui peuvent le calculer, ne perdons pas de temps. Il

Montpellier, le 25 janvier 2013

faut que le port y soit et qu'il y soit vite et très vite, parce qu'effectivement nos emplois en dépendent.

Effectivement, du gasoil, on en met tous dans nos voitures, personne n'est venu en vélo aujourd'hui. Cela dit, si ce n'est pas du gasoil un jour ou du pétrole, ce sera d'autres produits. Mais si le port est assez grand pour faire rentrer du pétrole aujourd'hui et en 225 mètres ou je ne sais pas combien de hauteur de quille, on pourra y mettre autre chose dans ces bateaux. Donc, il faut le faire et il ne faut pas tout le temps être sur le négatif et se dire « tiens, peut-être que si jamais, si jamais... ». Non, quand j'ai eu mes gamins, j'en ai cinq, quand ils ont commencé à marcher, je ne leur ai pas dit « ne marche pas, on ne sait jamais, tu peux tomber », je leur ai toujours dit « allez, on y va et si tu n'y arrives pas, on t'aide ». Je pense qu'il faut faire pareil avec le port. Merci.

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci pour votre témoignage. Vous voyez, il a eu beaucoup de succès. Est-ce qu'il y a d'autres demandes de parole ?

### **Eole BONNEAULT, citoyen**

J'ai entendu beaucoup de choses qui me révoltent quasiment dans les déclarations. Déjà parce que ce sont beaucoup de choses qui ne sont pas très étayées, beaucoup de déclarations de bon sens. On a parlé beaucoup de développement durable, écologie, économie. Concrètement, on ne sait pas à quoi cela va aboutir et notamment sur la mise en place du port, l'aspect environnemental et protection de l'écologie, nous n'avons aucune information sur ce qui va être fait pour protéger l'environnement. Quand on balance des dizaines de tonnes de béton sur un littoral sensible protégé et réserve naturelle, cela a forcément des impacts. Quand on augmente un trafic maritime avec des gros bateaux, cela a un impact. Quand on met en place des sites industriels, il n'y a aucune activité humaine qui n'est propre qui ne crée pas de déchets, cela aura un impact. Et nous n'avons aucun chiffre là-dessus.

Ensuite, je mettrais tout simplement la pertinence du projet en cause, donc pas sur des détails précis techniques, mais vraiment sur le pourquoi et le comment. Nous avons parlé de la hausse du pétrole, au niveau alimentaire, au niveau de la production de denrées alimentaires, tout est basé sur le pétrole. C'est-à-dire qu'actuellement, on cultive des céréales, on cultive des fruits et légumes, on cultive toute sorte de choses à partir d'engrais qui sont faits à partir de pétrole. À partir de machines qui fonctionnent avec du pétrole et on les transporte à l'autre bout du monde grâce à du pétrole. Donc, cela veut dire que le yaourt à la fraise que vous mangez, il a fait trois fois le tour du monde avant d'arriver dans votre assiette. Les céréales, les pâtes que vous mangez, elles ne sont pas produites dans le Lauragais. Tout à l'heure on a parlé du Lauragais et de son économie qui allait s'enflammer, le cassoulet de Castelnaudary qui est réputé, il contient des haricots qui sont faits en Amérique du Sud, il contient de la volaille et des porcs qui ne sont pas faits à Castelnaudary, mais à l'autre bout de la France. Rien ne vient de Castelnaudary dans le cassoulet et c'est un petit peu comme cela pour tout.

Le jour où on aura un pétrole trop cher pour donner accès à tout le monde à une nourriture normale qui puisse alimenter la population, comment on fait ? Les bateaux vont amener des denrées alimentaires qui coûteront trop cher pour une partie de la population et la Région, le Conseil général, l'Etat ont pour mission d'assurer à la population une certaine garantie de sûreté alimentaire, de pouvoir nous alimenter dans les 10 ans, 20 ans ou 30 ans qui viennent. Si nous avons un pétrole beaucoup trop cher et pas de capacité de production de ce que nous consommons tous les jours sur place, comment allons-nous nous alimenter et comment allons-nous alimenter la population ? Quelles garanties pouvez-vous nous offrir à ce niveau-là ?

Montpellier, le 25 janvier 2013

Peut-être que dans les 200 millions d'euros, si une partie était mise sur la relocalisation de l'alimentation, sur des productions et des transformations artisanales alimentaires localement pour minimiser au maximum les transports, et en Languedoc-Roussillon, on peut quasiment tout produire au niveau alimentaire, on crée de l'emploi, on crée de l'économie et on nourrit les populations. Est-ce que l'on peut réfléchir des fois à des alternatives plus viables qu'un grand port qui a priori ne va faire que favoriser le transport international, la mise en concurrence et donc la perte des artisans, des paysans et de toute la petite économie locale ?

### **Pascal ROUSSO, CGT**

Je ne me représente pas, je vais prendre ma casquette CESER – conseil économique social et environnemental régional – juste pour vous informer, le CESER est une assemblée des acteurs socio-économiques qui vont des syndicats comme moi, des syndicats patronaux et de l'ensemble du monde économique et également environnemental où effectivement la réflexion se fait à tous ces niveaux-là. Juste pour informer, nous allons recevoir très prochainement quelqu'un de la commission particulière du débat public, même plusieurs personnes, donc c'est très bien, pour effectivement faire également un cahier d'acteurs de ces 100 personnes qui représentent tout le monde socio-économique. Donc, lors des prochaines réunions, il y aura à disposition du public, le cahier d'acteurs du CESER. Je vous remercie.

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Je vois l'heure qui tourne. Est-ce que des interventions sont encore à venir ?

### **Maryse ARDITI, association ECCLA**

Merci à la dernière personne qui vient de parler d'avoir révoqué le CESER. Parce que le CESER vient de faire un avis sur le schéma régional climat air énergie dans lequel il dit en gros qu'il est temps qu'on aille débloquent les gaz de schiste. Alors, autant vous dire que ça n'est pas tout à fait mon avis et je pense que ce n'est pas tout à fait l'avis de pas mal de gens du Languedoc-Roussillon et d'ailleurs des territoires d'à côté. J'ai donc une question précise cette fois-ci à Christian Bourquin, mais très simple. Monsieur Christian Bourquin, est-ce que vous allez suivre l'avis du CESER qui a maintenant donné un avis positif pour aller chercher les gaz de schiste en Languedoc-Roussillon ?

### **Christian BOURQUIN**

Je répondrais à la fin globalement.

### **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Cela me permet de faire une transition. Je remercie cette dernière intervention de Madame Ardit. Il y a évidemment toute sorte de questions qui sont liées, il y a également, si vous le souhaitez, un verre convivial qui permet de continuer si vous voulez à discuter et peut-être d'aborder des questions qui sont un peu à la marge de ce qui vient d'être discuté pendant trois heures, débattues, qui tournaient autour d'un nouveau port, un plus grand port à Port-La Nouvelle. Je vais vous y convier en remerciant d'ailleurs le maître d'ouvrage de la belle salle, comme je l'ai fait tout à l'heure et des conditions dans lesquelles nous avons pu discuter.

Je voudrais juste vous dire qu'à Port-Vendres, lundi soir prochain, le 28 janvier, il y a une réunion d'expression. C'est-à-dire que contrairement à ce qui s'est passé là, on permet à la salle de s'exprimer d'abord et au maître d'ouvrage de réagir ensuite et non pas comme on l'a fait aujourd'hui de donner d'abord la parole à ceux qui ont travaillé notamment sur le dossier du maître d'ouvrage. Il y a également l'occasion de présenter des cahiers d'acteurs. Si certains d'entre vous, puisque c'est très rapproché, souhaitent présenter leur cahier d'acteur parce qu'il

est publié, il est disponible en ligne ou il va l'être lundi, il y a près de la colonne noire vers l'avant, Monsieur Jérôme Lavaux qui est notre secrétaire général et qui fabrique le déroulé de la réunion. Donc, s'il veut bien se lever, il a un cache-col et cela garantit son intégrité dans la fabrication des débats qui vont se dérouler.

Je vous rappelle que le calendrier de ces débats est disponible tant sur les documents qui vous ont été distribués que sur le site [www.debatpublic-pln2015.org](http://www.debatpublic-pln2015.org) et que cela vous permet de suivre en vraie grandeur et en temps réel l'évolution des avis.

Monsieur le Président, il vous revient le dernier mot si vous le souhaitez.

### **Christian BOURQUIN**

Je vous voyais prolonger une conclusion définitive disant au revoir à tout le monde. Je voulais juste dire un dernier mot au regard du débat. Je vous ai compris, cela commençait à dérapier, à poser des questions qui n'ont rien à voir avec l'avenir sur La Nouvelle et je comprends que vous souhaitiez en rester à La Nouvelle. Je dirais simplement que j'ai entendu moi personnellement ceux qui disent clairement qu'ils sont contre, ils ne concluent pas comme cela leurs propos, mais on le sent bien dans leurs propos, ils sont contre ce projet de développement que nous proposons. C'est leur libre choix et c'est évident. J'ai bien compris et la dernière intervention de Madame Arditi prouve bien qu'ils sont en train de régler leurs comptes avec la société et la vie en général et à eux d'intervenir là-dessus et de voir.

Il y a eu une série d'interventions de niveau assez dramatique sur l'économie chez ceux qui sont contre. S'ils voient l'économie comme cela, je comprends que l'on puisse être contre tout. Quand on en arrive, comme on l'a vu tout à l'heure, à mélanger la dette et le commerce extérieur, évidemment quand on ne comprend vraiment rien à l'organisation de la vie, je comprends que l'on préfère tout rejeter en bloc plutôt que de rentrer dans ces dispositifs qui peuvent paraître quelque part complexes, mais laissons à ce moment-là donner un avis à ceux qui rentrent dans ces sujets et ne soyons pas obligés de donner un avis sur tout quand on ne comprend pas le sujet.

Je voudrais dire à ceux qui sont opposés, qui nous ont fait des démonstrations pour dire que l'avenir était au circuit court, pas de bol, il y a certainement des circuits courts, mais aujourd'hui, on présente un circuit long. C'est un choix politique, fondamental celui-là. Il est une option globale pour capter les circuits économiques longs et mondiaux. Et j'ai entendu certains qui me disent « non, il faut faire des circuits économiques courts et locaux ». Oui mais on n'est pas sur la même phase, le circuit court et local se fait, se fera dans le cadre d'autres projets, d'autres dispositifs, ce n'est pas l'objet d'aujourd'hui. Simplement aussi parce qu'on part de l'important à la chose beaucoup plus mineure. Le circuit court et local dans le dispositif économique tel qu'il est, il représente epsilon au regard de ce que nous souhaitons prendre en compte avec le circuit long et mondial.

La vie politique m'amène à avoir toujours ces contradicteurs-là. Je me souviens, il y a quelques années, en débat public à la télévision cette fois-ci, me disaient « oui, oui, avec le vin, il faut qu'on soit en circuit court, on a vraiment trouvé une solution », si ce n'est que l'on produit deux millions d'hectolitres de vin et si nos habitants du Languedoc-Roussillon devaient tout boire ces deux millions d'hectolitres de vin, voyez quel serait le résultat. Donc, je veux dire par là qu'il faut garder raison et comprendre le dimensionnement du secteur sur lequel on est en train d'opérer. Nous sommes dans la cour des grands et non dans l'allumage d'un cierge. Je veux dire par là que le sujet mérite que l'on s'y penche beaucoup plus sérieusement. Finalement, vous vous êtes dénoncés, c'est vous qui me blessez tous les jours. Je ne savais pas que vous apparteniez au même groupe de ces gens qui finalement refusent le développement économique et refusent l'emploi pour tous. C'est quand même dommage d'en être à ce niveau. Je vous le dis très franchement, je n'ai pas

entendu une seule proposition des détracteurs nous dire « améliorez peut-être en prenant en compte ça, on pourrait arriver ».

Pourtant, chère Maryse Ardit, tu avais bien commencé. Au début, ta première intervention, c'est avec plaisir que je souhaite apporter la réponse publique qui sera d'ailleurs sur le site, lorsque tu as posé cette question, tu as dit « je ne suis pas convaincue économiquement de la réussite de ce que vous annoncez, des futurs tonnages et tout ce qui s'en suit ». J'avais une réponse claire à te dire là-dessus parce que j'ai trouvé la question censée et vraiment dans le cadre du sujet. J'avais un premier élément de réponse en te disant « tu sais, on n'est pas dans une économie administrée, on est dans une économie libérale. Il nous faut, en ayant de l'ambition, provoquer le futur ». Aujourd'hui, un compétiteur sportif, quand il rentre dans une compétition après s'être entraîné, s'être préparé, il n'a aucune certitude de remporter sa compétition et pourtant il s'est préparé, il y est allé, il y croit. Dans le monde de l'économie, c'est exactement pareil, il n'y a aucune garantie au bout. Les garanties, elles y étaient dans le monde administré, dans l'économie administrée. Les pays qui ont voulu pratiquer l'économie administrée, on sait au XX<sup>e</sup> siècle ce qu'ils sont devenus. C'est le premier élément.

Le deuxième élément, c'est que le pari que nous prenons, il est sur la base des organisations mondiales liées au commerce, sur des bases évidentes. Quand je vous dis en introduction que 90 % du commerce international passe par le transport maritime, c'est une évidence. Si demain il baisse, vous pourriez me faire la remarque qu'il est passé à 87 %. La certitude, ce sont les tendances lourdes du dispositif et celles-là, elles ne trompent pas sur l'avenir. Cela me rappelle d'anciennes remarques que certains comme vous me faisiez il y a 15 ans lorsque j'étais président du Conseil général et que j'avais un grand programme de réparation de toutes les routes des Pyrénées orientales. Vous me disiez à l'époque « on est contre parce qu'un jour, il n'y aura plus de voiture parce qu'il n'y aura plus d'essence, parce que tout cela va changer ». Je m'aperçois qu'aujourd'hui, les investissements que j'ai faits il y a 15 ans, les routes sont déjà usées parce que le goudron est parti et on est toujours avec des voitures.

Et puis, c'est notre économie générale qui a obligation. Aujourd'hui, on est dans ce système, dans ce système qui nous oblige à créer de l'attractivité et à installer la confiance. Que vous le vouliez ou pas, aujourd'hui, la taille des bateaux est un des considérant essentiel. Aujourd'hui, on accueille des bateaux d'un tirant d'eau de 8,50 mètres, cela a été expliqué, la moitié des bateaux au monde, c'est 14,50 mètres de tirant d'eau, c'est une nécessité absolue. Cela veut dire qu'ils ne peuvent pas venir sur notre port. Aujourd'hui, la capacité à accueillir des bateaux de 145 mètres de long, il faut passer à 225 mètres. La largeur des bateaux aujourd'hui que nous accueillons, c'est 22 mètres, il faut passer à 36 mètres. C'est l'organisation mondiale qui est ainsi. Et que de faire un pied de nez depuis La Nouvelle en disant « non, non, on ne veut pas vous accueillir », c'est refuser finalement ce développement économique, c'est refuser le travail, c'est refuser l'emploi. Je ne suis pas dans cette stratégie et j'espère et je le sais que 99,9 % de notre population est dans la stratégie du développement.

Désolé mais nous vous avons entendu, en proportion ici, nous vous avons entendu nous dire que justement vous, vous étiez sur une autre théorie. Une autre théorie qui en plus n'a pas mis le nez à la fenêtre de l'économie régionale. La préoccupation, l'exemple du développement du tonnage où là nous avons eu des certitudes, c'est avec le blé. Oui, le Président du Conseil général de l'Aude l'a clairement dit tout à l'heure, parce que là nous avons les entrepreneurs avec nous. Nous avons vu, il y a des regroupements. Aujourd'hui, le blé de tout le territoire allant autour de Toulouse et jusqu'à Carcassonne, ces productions-là aujourd'hui partent par d'autres circuits. Il a été évoqué tout à l'heure les départs qui descendent des ports du nord de l'Europe ou les marchandises qui montent pour refaire le tour. Cela veut dire qu'il nous faut capter tous ces dispositifs et vous vous



doutez que par l'attractivité des charges et des prix, nous y serons. Et plus ils sauront qu'il y a cette capacité ici, plus nous leur offrons la capacité aussi de devenir encore plus performants et encore plus productifs. Et vous savez, le blé, c'est un véritable marché autour des 36 pays de la Méditerranée. Peut-être que cela ne vous intéresse pas mais aujourd'hui il faut nourrir les pays, les populations qui augmentent dans les pays surtout du sud de la Méditerranée. Et que le marché du blé de la Méditerranée est à lui seul demain un énorme marché.

Vous voyez, nous avons parlé du trafic mondial, nous avons parlé de ce trafic mondial qui passait par la Méditerranée. Rien qu'avec cet exemple des céréales, je veux rester dans le trafic de l'intérieur de la Méditerranée. Qui peut aujourd'hui refuser de participer à nourrir des humains ? Qui peut rejeter cela ? Vous irez me dire qu'ils peuvent se nourrir avec ce qu'ils feront sur leur pays, sur leurs terres alors que l'on sait que cela n'est pas possible ? Je vous demande d'avoir une pensée généreuse et pas qu'une pensée que pour nous parce que j'en ai entendu un qui disait « oui, oui, cultivons chez nous notre petit truc, en autarcie ». Mais moi, j'ai de l'ambition pour nourrir le monde, pour nourrir d'autres humains. Et aujourd'hui, en organisant depuis La Nouvelle cela, nous nous portons en générosité avec l'humanité, du moins celle qui est autour de la Méditerranée, ce creuset de l'histoire qui a vu naître cette civilisation dont nous sommes porteurs.

Eh bien oui, quelque part, c'est la continuité de notre histoire, c'est la continuité d'une certaine générosité. Et donc, je demande à chacun, au-delà du débat économique, de s'élever sur un débat humain, fait de générosité. Et si rien qu'avec au moins ce propos en conclusion je pouvais vous convaincre pour vous dire « ne revenez pas à la prochaine réunion nous redire exactement la même chose », parce que la fonction de magnétophone qui enregistre, c'est fait. Parce que c'est vrai, vous revenez avec les mêmes arguments pensant, je connais votre stratégie, que le public qui est dans la salle serait un public qui pourrait être convaincu par vos arguments. Je note que cela tombe à plat à chaque fois. Je le dis ici aujourd'hui pour peut-être améliorer le débat pour les autres fois. En êtes-vous capables de ce point de vue-là ? Nous le verrons aux prochaines réponses.

En tous les cas, je souhaite et je remercie la très grande majorité de cette salle de comprendre que nous sommes en train de prendre un pari sur le développement économique de notre territoire et du port en particulier avec cet outil qui est le port, mais nous le faisons en générosité, au-delà de l'acte commercial que tout cela permettra. Nous le faisons en générosité avec la qualité de vie de nos habitants, de nos concitoyens, mais pour l'humanité. Et l'exemple des céréales m'a fourni ce propos.

Merci de tous ceux qui participeront à faire en sorte que, pour ce projet et pour d'autres, nous puissions continuer sereinement à équiper, à structurer notre région. Nous en avons les moyens financiers, cela n'a pas été évoqué, mais je tiens à le dire en quelques éléments. Aujourd'hui, le budget de notre institution, la Région, est bâti sur le fait qu'il peut, qu'il consacre 44 % de son budget à l'investissement. Vous pouvez le regarder, vous questionner là-dessus, nous sommes la seule institution de France à proposer une telle chose. Vous pouvez le comparer avec les Villes, avec les Agglomérations, avec les Départements, avec les autres Régions, avec le budget de l'Etat, toutes ces institutions sont très loin de ce à quoi nous arrivons en Région Languedoc-Roussillon, 44 % de notre budget est consacré à l'investissement. C'est un choix, c'est une construction qui date de dix ans. J'étais d'ailleurs le responsable des finances dès que nous avons démarré la chose. Je suis dans une constance propositionnelle au regard de cela. Nous nous sommes bâti notre force d'intervention. C'est-à-dire que nous avons eu le courage de serrer le fonctionnement, de dire non à de la fonctionnalité immédiate pour serrer le budget de fonctionnement et dégager le budget de l'investissement, pour permettre des investissements comme celui-ci, comme

d'autres à Sète, à Port-Vendres, à Laudun-l'Ardoise que j'ai oubliés tout à l'heure, mais le terrestre, j'y étais ce matin avec des engagements. Mais pas que les ports, les aéroports, la structuration même de notre limpidité de vie économique d'abord sur notre territoire et après à l'extérieur.

Et je voudrais aussi vous dire qu'il n'y a pas que ce bon chiffre de 44 % de notre budget consacré à l'investissement et qui nous permet de faire beaucoup et de faire ce que nous sommes en train de faire actuellement alors que l'on est en période de crise. Parce que vous pourriez dire, « mais s'il en fait autant, ça veut dire qu'il est en train de nous endetter », je voudrais vous donner un seul marqueur sur l'endettement, nous sommes aujourd'hui – c'est le chiffre d'il y a dix jours – endettés au niveau de chaque habitant à hauteur de 295 euros par habitant. Pour vous donner une signification, chaque Français à l'échelle de la France est endetté à hauteur de 20 000 euros. Nous sommes endettés à hauteur de 295 euros. Certains me disent « mais il y a des marges de manœuvre, endette, vas-y ». Non. Au risque de décevoir des banquiers qui pourraient être dans la salle, nous ne souhaitons pas passer par la case banque pour donner de l'argent aux intérêts, nous souhaitons et nous préférons payer cash et récupérer les intérêts pour faire encore plus de projets.

Je voulais donner cette signification, cela veut dire que nous avons les moyens financiers de nos projets. C'était important, il n'y a pas eu de question là-dessus, mais globalement, c'était important de le dire, nous avons la force financière de faire ce que nous projetons. Et de le faire aujourd'hui, cela veut dire que nous préparons les 50 ans. Comme l'a exposé Monsieur Levassort en comparant avec La Rochelle, j'ai trouvé cette similitude importante, digne d'intérêt et forte et puissante. C'est-à-dire qu'à un moment donné, il faut protéger tout l'espace du port pour pouvoir construire à l'intérieur. C'est cela que nous préparons, sans quoi, il n'y aurait aucun investissement là-dessus. Nous sommes dans un projet logique qui en appellera d'autres investissements, eh bien tant mieux, je souhaite qu'il y ait d'autres investissements qui nous permettent d'aller beaucoup plus loin.

Voilà, Mesdames, Messieurs, quelques éléments. C'est pour cela que de grâce, vous qui semblez jouer un jeu d'opposition stérile parce que cela ne changera rien, faites-nous des remarques constructives. Moi-même, j'ai le courage de vous dire, et vous ne nous en avez pas parlé, qu'on ose mettre et avoir préparé le dossier avec une réserve naturelle à côté d'une activité économique comme un port. Cela veut dire que nous avons équilibré complètement le tout. Nous avons Sainte-Lucie à côté du développement économique et nous démontrons que justement, nous savons à la fois être progressistes sur l'approche environnementale et sur l'approche économique.

Je sais qu'il y en a et nous avons eu la démonstration, certains préféreraient mettre tout sous cloche. On ne construit pas l'avenir avec cette vision des choses. L'avenir, il se construit certes en protégeant, en améliorant, ce que nous faisons, mais aussi en ouvrant l'économie pour que les générations qui nous suivent puissent trouver comme on a trouvé beaucoup de choses organisées et qui nous permettent d'aller de l'avant.

Notre travail, c'est pour le Languedoc-Roussillon que nous le faisons et aujourd'hui, grâce à ses ports, Sète en tête, mais Port-La Nouvelle, c'est notre ouverture sur le monde. Et aujourd'hui, je ne pense pas que l'on puisse être en état de refuser cette ouverture sur le monde.

Je vous propose résolument de vous mettre en situation d'être ouvert au monde, c'est la vie. Merci à vous.

**Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT**

Merci Monsieur le Président. Je souhaite évidemment que le maximum de personnes qui ont eu la gentillesse de venir ce soir participer puissent venir à d'autres réunions où ils seront les bienvenus. Et maintenant, nous allons nous retrouver près d'un verre pour aller au-delà des conversations que nous avons pu avoir. Merci à vous.

*La séance est levée à 22 heures 30.*