

CPDP – PLN 2015 RÉUNION D'EXPRESSION

28 JANVIER 2013

Etaient présents :

- **Pour la CPDP**

A la tribune

Pierre-Frédéric TERNIERE-BUCHOT, président de la CPDP
Etienne BALLAN, Camille SAÏSSET, membres de la CPDP

En salle

Patricia BROSSIER, François PERDRIZET, membres de la CPDP

- **Pour le Conseil régional Languedoc-Roussillon, maître d'ouvrage**

Robert NAVARRO, 1^{er} vice-président
Jacques CRESTA, vice-président
Pascal PINET, directeur général adjoint des services
Fabrice LEVASSORT, directeur des transports et des communications
Arnaud BRASSEUR, chef de projet

RÉUNION D'EXPRESSION

La séance est ouverte à 19 heures 05.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Mesdames, Messieurs, nous allons commencer. Je vous remercie d'être si nombreux, et de qualité. Nous allons avoir une réunion d'expression.

Je voudrais avant de commencer, donner quelques explications – rapides, je vous rassure – remercier la municipalité de Port-Vendres, mais je ne sais pas s'il y a quelqu'un dans la salle qui la représente. Si tel n'est pas le cas, je vais commencer tout en la remerciant, et j'espère que ce sera répété. Nous sommes une Commission particulière du débat public. Je sais que certains d'entre vous ont déjà participé à des débats publics, donc vous savez à peu près comment cela fonctionne. Dans notre Commission particulière, il y a en tout 5 personnes, j'ai l'honneur d'en être le président. Deux collègues sont à ma gauche et à ma droite : Etienne Ballan qui est de Marseille, Camille Saïssset qui est de Vendée. Et il y en a deux autres dans la salle. Il y en a une qui lève le doigt, Patricia Brossier qui est de Dijon. Et il y en a un qui vient d'arriver, qui vient de Paris, et qui s'appelle François Perdrizet.

Nous ne sommes pas tous sur cette tribune, autour de cette table. Tout simplement parce que ce n'est pas une réunion comme d'habitude, c'est une réunion dite d'expression qui est censée – et nous espérons y arriver – donner d'abord la parole à la salle, c'est-à-dire aux divers acteurs du débat. Sachant qu'ensuite – contrairement aux autres réunions – c'est le maître d'ouvrage, c'est-à-dire Monsieur le président Navarro, entouré d'un certain nombre de collègues dont Monsieur le député Cresta, que je salue puisque je ne l'ai pas vu encore. Il est nouveau dans cette salle, et c'est très bien. Et ils répondront, ou ils ne répondront pas. Sachant que la règle veut – c'est une règle – que s'ils ont une réponse immédiate, évidemment ils indiquent leur position. S'ils se réservent d'une réponse, elle sera faite dans les dix jours par écrit, sur un site qui s'appelle « Site questions-réponses ». Sachant que ce site on peut y avoir accès – c'est marqué sur toutes les feuilles qui vous ont été distribuées à l'entrée – sur le site www.debatpublic-pln2015.org. Je dis cela parce que vous pouvez en temps réel suivre ce qui se passe à partir de l'actualité donnée par ce site général. Ce site général comporte plusieurs documents qui vous permettent ou vous ont permis de suivre l'information, qui est quand même technique et parfois compliquée, sur la problématique du projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle, je donne le déroulé du titre officiel.

D'abord, quelque chose qui est une étude assez complète, qui s'appelle le « Dossier du maître d'ouvrage », dont certains exemplaires imprimés se trouvent là-haut. Si vous voulez un exemplaire imprimé et qu'il n'y en a plus là-haut, vous pouvez toujours demander à notre bureau qui est à Narbonne, et dont les coordonnées sont données sur une lettre qui s'appelle « Lettre du débat, n°1 », qui permet d'avoir une idée générale. Si vous voulez avoir un résumé, une synthèse de ce document qui fait 140 pages ou quelque chose comme cela, vous avez une synthèse qui est disponible – je l'ai vue – à l'entrée également.

Au-delà des informations qui donnent la position du maître d'ouvrage, il y a des positions qui sont différentes, diverses, ces positions étant celles d'autres acteurs. Il y a des acteurs qui sont plutôt en faveur du projet, je prends au hasard la Chambre de commerce, par exemple. Et puis, il y a des acteurs – au hasard je vais prendre les associations – qui ne sont pas forcément contre mais qui sont sur une vision différente de l'approche qui a été utilisée. Sachant qu'ils donnent à cette occasion leur opinion.

Dans le dossier du maître d'ouvrage – ce gros dossier – il y a quatre chapitres. C'est pour cela qu'il y a quatre réunions, que l'on appelle les réunions thématiques. Les deux premiers chapitres ont fait l'objet de réunions. Vendredi dernier pour le chapitre 1 à Montpellier, avec la présence importante du patron, du maître d'ouvrage Monsieur Bourquin. Et puis quelques jours plus tôt, le 14 janvier, à Port-La Nouvelle, il y avait une réunion sur les aspects techniques du projet du port, qui constituent le chapitre 2.

Il reste donc deux réunions d'étude et de présentation du maître d'ouvrage, qui sont indiquées dans le calendrier qui est à la dernière page de « La lettre du débat », et qui seront respectivement – si je me souviens bien – à Gruissan pour l'aspect environnement pour le chapitre 4. Et à Narbonne dans les locaux de la Chambre de commerce pour le chapitre 3, qui intéresse les aspects économiques, financiers et emploi.

Dans ce cas-là, c'est le maître d'ouvrage qui explique, et la salle qui réagit et qui apporte un certain nombre de compléments, d'observations et de suggestions. Pour équilibrer cela, parce que nous cherchons toujours un équilibre, une équivalence entre ceux qui proposent le projet et ceux qui ne sont pas forcément contre mais qui font des observations ou qui font des compléments, il y a ce que l'on appelle les « réunions d'expression ». C'est du vocabulaire mais aujourd'hui nous sommes dans une réunion d'expression, cette réunion d'expression permet à ceux qui ont travaillé sur un cahier d'acteurs, c'est-à-dire sur un 4 à 6 pages. Je prends au hasard le n°1 – et ils sont disponibles là-haut, à votre arrivée – c'est le Département de l'Aude, son Conseil général, qui a rédigé quelque chose qui m'a semblé être plutôt favorable au projet. Il faut dire que le Département de l'Aude est l'un des contributeurs financiers, donc c'est quand même normal qu'il soit en faveur de quelque chose qu'il cofinance. Il y a plusieurs cahiers d'acteurs, et bien entendu, chacun a la possibilité durant ces réunions d'expression, de prendre la parole pour présenter le cahier d'acteur.

Sachant qu'à l'heure actuelle, 7 ont été imprimés – ils sont disponibles là-haut, je les ai vus – et il y en a 9 qui sont chez l'imprimeur et qui devraient être assez rapidement accessibles. Parce qu'ils sont directement mis quand ils sont prêts, sur le site que je vous rappelais tout à l'heure. Et bien entendu, ils seront imprimés et distribués au fur et à mesure qu'ils seront disponibles.

A l'heure actuelle, nous avons une prévision. Nous en avons 16, c'est certain, mais nous avons la prévision d'en avoir entre 25 et 30. Si vous multipliez 4 à 6 pages par 25 à 30, vous obtenez un volume qui est à peu près équivalent au volume – c'est un peu idiot comme ratio, on ne compte pas le nombre pages, il y a aussi les arguments – cela donne un équilibre entre le rédacteur principal et les rédacteurs annexes, c'est cela qui est recherché. Ce principe d'équivalence, c'est un des principes importants d'un débat public. C'est-à-dire que l'on ne vote pas, ce n'est pas décisionnel, un débat public, mais c'est quelque chose qui met la majorité des avis à peu près à équivalence avec la minorité des avis. Cela, c'est un point philosophiquement très important, parce que ce n'est pas l'habitude. L'habitude c'est que la majorité... d'ailleurs, dans un vote décisionnel, c'est ce qui se passe. Mais dans un débat public ce que l'on cherche, c'est que toutes les opinions, même si elles sont très minoritaires, même si elles sont farfelues – pas de problème – elles ont le droit à la parole. Cela, c'est un point important, et cela se base sur l'écoute, si vous voulez.

Le deuxième principe, c'est sur l'argumentation. Quand je dis « farfelue », c'était pour plaisanter, mais en fait cela signifie que l'on ne dit pas « je suis pour » ou « je suis contre », il faut donner des arguments, et que ces arguments soient recevables. C'est-à-dire qu'ils suivent une logique, ils suivent au moins un bon sens qui permet de se poser des questions et de faire évoluer les idées, les opinions de chaque côté, que l'on soit partisan au départ, ou opposant au départ. L'idée – l'espoir –, c'est qu'il y ait une certaine convergence et que l'on trouve des compromis. C'est cela, l'idée du débat public.

Ensuite, si le maître d'ouvrage considère qu'il peut continuer, on va vers une enquête publique – c'est du vocabulaire administratif mais ça compte – qui est décisionnelle. Et qui donne lieu à l'autorisation d'ouverture d'un chantier si tout se passe bien pour le maître d'ouvrage. Ou des conditions plus restrictives qui font que cela remet le projet initial un peu en cause, et cela arrive relativement souvent. voire cela le remet tout à fait en cause et il est supprimé, on ne fait rien.

Tout n'est pas joué d'avance. C'est quelque chose qui n'est jamais simple, qui est toujours un peu conflictuel mais le débat public est fait pour que ce ne soit pas trop conflictuel, et qu'au moins les uns et les autres puissent s'entendre.

La Commission particulière de débat public, la CPDP, c'est un peu compliqué comme sigle, elle est là pour équilibrer, pour jouer les arbitres, pas pour jouer tout court. Pour faire en sorte qu'il n'y ait pas de jugement de valeur qui soit donné mais que l'on soit sûr que les uns et les autres aient la possibilité de s'exprimer. A la fois par écrit, à la fois par oral, et sous une forme qui est entièrement enregistrée.

Je voudrais d'ailleurs remercier les équipes techniques, que je n'ai peut-être pas assez bien remerciées dans les séances précédentes, mais là c'est l'occasion. Vous avez à la fois une prise en sténo de tout ce qui est dit, par exemple ce que je suis en train de dire, cela s'appelle le verbatim, on peut relire l'intégralité de ce qui est dit. Pour apporter une preuve de la preuve, il y a un système vidéo qui permet d'enregistrer chacun d'entre vous – et moi aussi bien sûr – dès qu'il prend la parole. C'est pour cela que je rappelle maintenant qu'il vaut mieux vous présenter et dire à quel titre vous prenez la parole – y compris à titre individuel – de façon à ce que ce soit clair, à la fois dans le verbatim et dans le document vidéo.

Il y a un autre principe important à part le principe d'équivalence, à part le principe d'argumentation, c'est un principe qui est celui de la transparence. C'est-à-dire que je n'ai rien à cacher, je pense que le maître d'ouvrage n'a rien à cacher non plus. Et vous-même, exprimez-vous tel que vous pensez les choses, sans prendre des circuits compliqués. Vous ne voulez faire de peine à personne ? Allez-y franco, nous sommes là pour écouter, nous ne sommes pas là pour critiquer, et nous sommes là pour enregistrer les diverses suggestions, critiques, de manière tout à fait frontale. Sans que pour autant ce soit polémique à l'outrance, qu'il y ait des méchancetés, des injures, des incivilités qui soient prononcées, nous n'en sommes pas – j'espère – à ce point-là. Nous sommes là justement pour essayer de l'éviter.

Il y a deux autres principes qui s'appliquent à nous, tant les deux qui sont dans la salle que nos trois, c'est d'essayer d'être indépendant et d'être neutre. Indépendant, cela signifie que l'on dépend de la Commission nationale de débat public. Nous ne sommes pas un consultant du maître d'ouvrage, nous ne sommes pas un consultant d'une association, nous n'avons pas à trop conseiller, sinon sur la forme mais jamais sur le fond. A chaque fois que l'on fait un cahier d'acteurs, on demande aux auteurs de ce cahier d'acteurs de signer une fois que c'est imprimé, avant la diffusion. De façon à ce qu'il y ait un « bon à tirer », qu'ils soient d'accord et ne nous accusent pas d'avoir précipité le mouvement ou que sais-je, d'avoir déformé leurs propos. De ce côté-là, nous essayons d'être indépendants et neutres. Neutres, cela signifie que nous ne sommes ni pour, ni contre le fait de construire un nouveau port à Port-La Nouvelle mais nous essayons de faire avancer la réflexion sur ce sujet.

Dernier point, et je m'arrêterai en vous posant la question : « Est-ce que j'ai été assez clair, ou est-ce qu'il faut donner des explications supplémentaires ? Et nous allons essayer de les donner. » Le dernier point, c'est que nous ne sommes pas à Port-La Nouvelle – comme certains peut-être s'en sont rendu compte – nous sommes à Port-Vendres. Pourquoi Port-Vendres ? Parce que sur le littoral méditerranéen, à l'intérieur de la région du maître d'ouvrage, le Conseil régional – c'est-à-dire le Languedoc-Roussillon – y a trois ports. Nous avons fait une réunion à Port-La Nouvelle, nous faisons aujourd'hui une réunion à Port-Vendres, nous ferons bientôt une réunion à Sète. C'est exprès, c'est pour avoir des idées qui correspondent à d'éventuelles craintes de concurrence, de double emploi, de choses comme cela. Qu'il s'agisse du tourisme, qu'il s'agisse de l'activité commerciale, qu'il s'agisse de la pêche. Là aussi, tous les sujets doivent être abordés, je vous recommande de tous les aborder. C'est important, c'est la même région, ce sont les mêmes décideurs, ce sont les mêmes élus. Il y a là quelque chose qui évidemment ne doit pas permettre par inadvertance de déshabiller Pierre pour habiller Paul. Il s'agit que cela profite à tout le monde, et j'insiste sur cet aspect, qui explique un peu notre présence chez vous.

Nous sommes dans une réunion d'expression qui est plus « bon enfant » - je l'espère – que les réunions plus solennelles, comme celle de Montpellier la semaine dernière. Ce qui explique que bien entendu, mes collègues qui sont muets d'habitude et qui me laissent tout le boulot – en fait ce n'est pas vrai, je m'arrose tout le boulot – ont bien entendu l'occasion là de prendre la parole, y compris ceux qui sont

dans la salle. Non pas pour donner leur opinion – ils n’ont pas d’opinion – mais pour essayer que l’on relance le ballon sans jouer avec, de façon à ce qu’il y ait une réunion la plus riche possible.

Je pose quand même la question par acquis de conscience, s’il n’y a pas de représentant de la municipalité de Port-Vendres. Si ? D’abord, nous vous remercions de nous accueillir chez vous, et je vous passe le micro avec grand plaisir, pour un mot d’accueil, si vous le voulez bien. Merci beaucoup. Et n’oubliez pas de vous présenter, parce que nous ne vous avons pas rencontré encore. Vous avez ici un magnifique micro qui vous attend, si cela ne vous ennuie pas trop de grimper les marches d’escalier. Merci bien.

Paul LEBERGER, 1^{er} adjoint au maire de la ville de Port-Vendres

Monsieur le Sous-Préfet, Monsieur le Président régional de la Chambre de commerce, Monsieur le Directeur des affaires culturelles au Conseil général, Monsieur le premier Vice-président du Conseil général, Mesdames et Messieurs. D’abord, je vous prie d’excuser mon retard. On m’avait dit que la réunion était à 19 heures 30, je suis donc arrivé à 19 heures 05, mais c’était déjà commencé. Je suis Paul Leberger, 1^{er} adjoint au maire. Le Maire est actuellement en vacances bien méritées, et je suis très heureux au nom de la municipalité, de vous accueillir ce soir à Port-Vendres.

Nous nous sommes posé évidemment beaucoup de questions. Pourquoi à Port-Vendres ? Vous venez d’y répondre, je vous remercie. C’est un port. Il est évident que Sète, Port-Vendres, et dorénavant Port-La Nouvelle au niveau européen, sont perçus comme une même plateforme portuaire. Nous avons une visibilité européenne à être trois, tandis que des petits ports régionaux, locaux, comme celui de Port-Vendres, sont moins perçus, sinon pas du tout perçus au niveau européen. Nous sommes un port, à Port-Vendres, départemental.

Je pense que ce projet de Port-La Nouvelle ne fera qu’amplifier et donner de l’élan à l’expansion économique dont nous avons tous besoin sur cette région. A mon avis c’est une initiative qu’il faut suivre, qu’il faut poursuivre. Le chemin du développement portuaire, vous le tracez aujourd’hui. Nous sommes là pour vous dire : bien sûr, oui au développement économique, oui à l’emploi, oui à cette grande plateforme portuaire que nous pouvons en nos trois ports, créer dorénavant. Merci beaucoup, bonne soirée.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup, Monsieur, et merci pour votre accueil, une nouvelle fois. Avant de commencer, j’ai bien sûr le devoir de vous indiquer qu’une feuille vous a été distribuée –je crois– qui vous donne à peu près l’agenda, le déroulé de cette réunion d’expression. Nous allons essayer à peu près de suivre ce qui est indiqué en minutage. Et puis, je me permets d’insister sur le bas de la feuille, qui est à plier et à découper. Il y a une urne à l’entrée de la salle, et on m’a rappelé que l’on aimerait bien connaître ceux qui sont là, pourquoi ils sont là. Vous avez un petit questionnaire, et si vous avez la gentillesse de le remplir dans les moments de grand ennui, de grande solitude que vous pouvez percevoir au milieu de la réunion, n’hésitez pas, cela fera plaisir aux organisateurs, c’est-à-dire à nous.

Vous avez là aussi le rappel sur un poste de télévision, vous avez un film qui a été projeté à la réunion de Montpellier la semaine dernière, qui a été réalisé par le maître d’ouvrage et qui donne un certain nombre d’arguments. C’est aussi une synthèse mais qui est également plus vivante, puisque vous n’avez pas besoin de lire. Qui est un peu l’équivalent de la synthèse, avec un certain nombre de témoignages du dossier du maître d’ouvrage. Si vous ne l’avez pas vue à l’entrée, elle sera encore là à la sortie.

Avant de vous passer la parole à la salle – puisque l’on joue à l’inverse de d’habitude – est-ce que certains d’entre vous ont des observations à faire, non pas sur le projet de Port-La Nouvelle mais sur le débat public parce qu’il y a des choses qui vous échappent ? Nous sommes prêts, moi et mes collègues, à essayer de vous donner des réponses.

Il y a des micros. Il y a une demoiselle tout à fait charmante.

Albert CORMARY

Je parle assez fort pour que tout le monde m'entende.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Non, parce que ce qui est intéressant, ce n'est pas ce que vous allez dire, bien entendu, c'est que l'on vous enregistre. Vous voyez ? Je plaisante, bien entendu.

Albert CORMARY

C'était juste pour réitérer la remarque qui a été faite à Port-La Nouvelle, où il n'y a qu'une seule réunion qui est prévue à Port-La Nouvelle. Nous aimerions qu'il y en ait une deuxième. Cela, c'était le premier point.

Le deuxième point : j'ai posé une question écrite, et vous m'avez répondu. Je regrette encore une fois : nous avons cette réunion à Port-Vendres sans avoir la vidéo ou le verbatim de celle de Montpellier. Il y a un *hiatus* dans le déroulement des réunions. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

C'est vrai que la réunion de Montpellier –je réponds d'abord au deuxième point– était vendredi soir. Le samedi et le dimanche nous travaillons mais quand même pas autant que du lundi au vendredi inclus. Je crois que la synthèse –on m'a indiqué cela tout à l'heure et je remercie– de la réunion de vendredi sera disponible pour nous avant corrections –nous faisons attention avant de mettre les choses sur le site– demain (mardi). Pour l'avenir, il y a suffisamment d'espace entre chaque réunion pour que cet inconvénient ne se reproduise pas. Mais c'est vrai que cela a été difficile de monter un calendrier, nous faisons ce que l'on peut pour que ce calendrier soit suivi. Vous avez raison, entre vendredi et lundi, il y a juste un week-end, et donc ce n'est pas merveilleux.

Pour la première réunion, comme je l'ai indiqué, tout dépend du nombre de cahiers d'acteurs. Ce n'est pas une condition mais une explication : Si le projet, comme l'a dit Monsieur le premier Adjoint de Port-Vendres, n'était pas un projet national, il n'y aurait pas de débat public. Le débat public –relisez les textes, je peux vous donner l'article correspondant, L121– s'intéresse au projet national. C'est-à-dire que si l'on fait ou l'on ne fait pas l'extension du port de Port-La Nouvelle, cela a des répercussions nationales. Pas seulement sur la municipalité de Port-La Nouvelle, pas seulement sur la région Languedoc-Roussillon mais d'une manière générale sur l'ensemble de la Méditerranée. Et même pour les trafics ferroviaires, les trafics routiers, sur l'ensemble du pays. C'est pour cela que nous avons essayé de répartir les réunions un peu partout sur la région. Encore une fois, nous aurions pu sortir même de la région, nous aurions pu aller à Toulouse, nous aurions pu aller à Marseille, je l'ai déjà dit. Nous nous sommes limités à la région en pensant que pour les courageux qui suivent l'ensemble des réunions, ce n'était quand même pas très pratique de sortir de la région. C'est déjà un effort d'aller de Castelnaudary où l'on fera une réunion, à Port-Vendres, ou de Port-Vendres à Narbonne, etc.

S'il y a beaucoup de cahiers d'acteurs, il faudra faire une réunion supplémentaire. Il y a trois réunions d'expression comme ce soir, il y a quatre réunions thématiques, il y a une réunion finale générale de synthèse. Quatre contre trois, s'il y a plus de cahiers d'acteurs que le temps disponible pour les présenter, il est évident que nous rajouterons une réunion. Peut-être sera-t-elle à Port-La Nouvelle, de nouveau. Mais pour le moment, nous essayons d'intéresser l'ensemble de la région, et non pas la municipalité de Port-La Nouvelle. Cela, c'est un point très important. Il est évident que les associations locales ont à se faire comprendre sur l'ensemble de la région, parce que c'est là où on vote. Et non pas seulement sur un espace relativement réduit, ce n'est pas leur intérêt. Il faut que leurs propos, leurs arguments, portent à l'extérieur. Il faut sortir un peu de ce cadre un peu étroit, et c'est pour cela que pour le moment, il n'y a qu'une seule réunion à Port-La Nouvelle. Mais il était normal de commencer par cela, par contre. Je ne sais pas si je vous ai convaincu, mais j'ai essayé de vous expliquer.

Alors, je m'arrête là, et je vais demander si vous avez vu le déroulé de la séance que je vous propose, que nous vous proposons. D'abord, il y a un certain nombre de réactions sur n'importe quel sujet, sur

n'importe quel lieu, sur n'importe quel thème qui ait été présenté, ou le sera dans les semaines qui viennent. Est-ce qu'il y a un ou une courageuse qui veut bien commencer ? Le premier est toujours un peu difficile. A la suite de quoi il y aura bien entendu la présentation de cahiers d'acteurs, comme c'est indiqué.

Hermeline MALHERBE, présidente du Conseil général des Pyrénées-Orientales

Excusez-moi, ce n'est pas encore dans le débat, mais c'est dans la même veine de ce que vous venez de dire. Hermeline Malherbe, la présidente du Conseil général des Pyrénées-Orientales, qui effectivement avait aussi l'horaire de 19 heures 30 et qui est arrivée à 19 heures 10. Voilà pour l'information.

Et effectivement une première question, qui concerne plus l'organisation que la thématique elle-même, puisque je laisserai la parole aux uns et aux autres pour la thématique, c'est en termes d'acteurs qui soient sollicités dans le cadre de ce débat public. Effectivement, je n'ai pas été spécifiquement sollicitée, ou en tant que gestionnaire du port, ou en tant que présidente de MP2, une des structures qui intervient aussi sur les transports et la logistique.

Ce qui n'est pas forcément gênant, c'est pour savoir quelle a été la manière dont vous avez procédé pour lancer d'éventuelles invitations. Puisque forcément je m'intéresse au territoire donc je suis là ce soir mais je ne suis pas spécifiquement sur invitation officielle. C'était savoir un peu comment vous aviez procédé, puisque nous avons eu un autre débat public il y a quelque temps sur l'eau, et cela s'était déroulé de façon différente. C'est pour mieux comprendre le contexte dans lequel le débat public est organisé. Je vous remercie.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Avec plaisir, et merci de votre intervention. Les choses sont relativement simples et classiques, c'est-à-dire qu'il y a plusieurs phases dans l'organisation d'un débat public. Et sans entrer dans la cuisine interne d'une Commission particulière, il y a une première phase qui est avec le maître d'ouvrage, depuis le mois d'août ou septembre, des réunions qui permettent de mettre au point leur super cahier d'acteur –si je puis dire– qui s'appelle le « Dossier du maître d'ouvrage ». Nous nous consacrons, non pas comme consultants, mais un peu comme aiguillon pour que les délais soient à peu près tenus, sur la forme, sur l'argumentation, mais sans prendre position ni pour ni contre bien entendu. Tout du moins, nous essayons de faire en sorte que le dossier du maître d'ouvrage soit au top, soit au maximum d'explications et de qualité. Cela nous prend quelques mois et à la fin de cette première phase, il y a une seconde phase qui consiste à aller voir le plus grand nombre d'acteurs que nous considérons comme pouvant être intéressés. Il y en a de toutes sortes, il y a des collectivités territoriales, il y a des entreprises, des chambres de commerce, des chambres d'agriculture, il y a bien sûr aussi –j'allais l'oublier– l'administration, c'est un point important. Il y aura un cahier d'acteurs de l'administration d'ailleurs, qui est en cours d'impression. Il y a des associations, il y a d'une manière générale tous ceux qui de bouche à oreille apprennent et soit s'adressent à nous, soit que nous les poursuivons de notre amitié intéressée, qui consiste à essayer de leur faire faire un cahier d'acteurs, et je vous ai expliqué comment.

Pour ce qui concerne les Pyrénées-Orientales, nous avons eu une réunion sur le port de Port-Vendres, il y a de cela un mois ou un mois et demi, quelque chose comme cela. Nous avons rencontré un échantillon de personnes qui nous avaient dit –je pense qu'elles l'ont fait– qu'elles répercuteraient le fait qu'il y aurait un cahier d'acteurs, et qu'il y aurait une alerte générale. Sur le site de Port-Vendres, bien sûr, mais également sur les usagers du port, sur les autorités telles que le Conseil général. Et que donc on avait d'un seul coup une offre de faire une réunion à Port-Vendres, et nous avons été très bien accueillis.

Nous avons vu également il n'y a pas très longtemps le marché Saint-Charles à Perpignan, parce qu'évidemment, c'est un point très important pour l'avenir de Port-La Nouvelle. Nous nous sommes limités à cela, mais sachez quand même qu'en tout nous avons rencontré une centaine d'interlocuteurs, ce qui n'est pas trop mal. Nous aurions peut-être pu faire mieux, ce n'est pas fermé. C'est-à-dire que

jusqu'à la fin du débat –fin avril 2013 cette date étant une date administrative, on ne peut pas continuer le débat au-delà de cette date– on continue à rencontrer un certain nombre de gens. Ce matin, nous étions chez Monsieur le Maire de Lézignan, par exemple.

Si vous nous demandez de rencontrer le Conseil général ou toute autre personne, nous sommes tout à fait à votre disposition. De façon à expliquer plus en privé, et de façon également à essayer de vous faire rédiger un cahier d'acteurs. Ce cahier d'acteurs pour le Conseil général, il est commun à MP2. Et sous presse, nous avons un cahier d'acteurs MP2 Conseil général Pyrénées-Orientales, 66. Nous pensons que tout allait bien mais, si tel n'est pas le cas, n'hésitez pas, nous sommes à votre disposition.

Est-ce qu'il y a d'autres demandes sur l'organisation ? S'il vous plaît, je vous en prie.

Laurence CARRETERO, Mouvement des villes en transition

Je suis bénévole, je viens sans être payée, ni sans être défrayée. J'ai assisté à la réunion qui a eu à Montpellier vendredi, et j'ai été particulièrement choquée par la conclusion de Monsieur Bourquin à la fin de la réunion. Il a exprimé des jugements à l'emporte-pièce, des accusations personnelles à l'encontre de certaines personnes dans le public, et j'espère que c'est quelque chose qui ne se renouvellera pas.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Ecoutez, nous vous avons tout à fait entendue. C'est très bien et courageux d'avoir pris la parole. Je pense que tout à l'heure certains des membres de la table du maître d'ouvrage auront l'occasion de ne pas jeter de l'huile sur le feu et d'apaiser –si je puis dire– cette impression assez négative de la réunion de Montpellier de vendredi dernier. Votre propos est tout à fait le bienvenu. Ne croyez pas du tout qu'il sera passé sous silence, bien au contraire.

Pas d'autre intervention sur l'organisation ? Ça va ? Si d'ailleurs au cours de la réunion il vous revenait quelque chose en tête, nous sommes là pour essayer d'y répondre le mieux possible.

Est-ce que maintenant nous pouvons passer au sujet ? C'est-à-dire l'extension du port de Port-La Nouvelle, les relations avec Port-Vendres, la gouvernance ? C'est le mot à la mode, c'est-à-dire : qui décide quoi et comment cela se passe ? Est-ce que quelqu'un ou quelqu'une d'entre vous souhaite prendre la parole sur cet important problème, qui n'est pas simple ? Quelqu'un à l'entrée de la salle m'a dit : c'est très compliqué, je ne suis pas un spécialiste. Nous sommes là justement pour essayer d'apporter un peu de lumière, et faire en sorte vous deveniez un peu spécialistes tous, et non pas des gens qui regardent le match sans y participer. Quel est le courageux ou la courageuse qui veut bien se jeter à l'eau, sachant que nous ne sommes pas là pour nous moquer ? Monsieur, et ancien collègue –si je ne m'abuse– merci de prendre la parole. Si cela ne vous ennuie pas, merci de bien vouloir vous lever, de façon à ce que la caméra puisse vous enregistrer, et de donner bien sûr votre nom et votre qualité, celle que vous voulez indiquer.

Jean-Claude BISCONTE, universitaire et habitant de Port-Vendres

Monsieur le Président, Jean-Claude Bisconte, universitaire. Effectivement, nous avons travaillé ensemble au Ministère autrefois. Je suis habitant de Port-Vendres depuis une douzaine d'années, et j'ai présidé un collectif d'associations qui s'est intéressé à différents aspects de la vie locale, notamment les aspects portuaires.

Nous avons ici un projet. Je dis « nous avons », je ne dis pas « nous avons ». Nous avons un projet d'extension de quai, dit « le troisième quai ». C'est un aspect particulier, c'est vrai, mais si vous êtes à Port-Vendres, c'est certainement pour pouvoir l'évoquer aussi.

Sur ce point, le document qui a été présenté mérite quand même quelques annotations, quelques remarques. Il est vrai que celui qui a préparé –je crois que c'est la société Catram qui est ici- non ? Il y a un représentant de Catram ?

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Monsieur Claude Torchon.

Jean-Claude BISCONTE, universitaire et habitant de Port-Vendres

D'accord. Géode Catram est intervenu historiquement sur Port-Vendres dans les années 98-99, pour préparer un projet de refonte portuaire, donc ils connaissent particulièrement bien Port-Vendres. Port-Vendres a un problème structurel, qui est d'ailleurs assez comparable par certains aspects à celui de Port-La Nouvelle. Nous avons un problème de tirant d'eau : 8 mètres ; une limitation administrative et également fonctionnelle à la longueur des bateaux : 155 mètres, et cela limite évidemment considérablement les perspectives de développement.

Si on lit le document –et c'est là-dessus que je voudrais quand même un peu mettre l'accent– on présente un peu Port-Vendres d'une façon lénifiante, un peu idyllique. Il n'y aurait pas de problème, dans le fond le port va très bien, il n'y a pas de problèmes de limitation, alors qu'il y en a à Port-La Nouvelle, et que ce sont les mêmes. Et d'autre part, il est quand même difficile de lire, celui qui a rédigé le document écrit ainsi : *« Il y a un troisième quai qui sera construit, et permettra d'accueillir de plus gros navires »*.

A ma connaissance, depuis deux ans –et nous avons mené quand même une action juridique pour obtenir l'annulation de ce projet– il est donc inexact de dire que ce projet est toujours actif. A ma connaissance, il ne l'est pas. Il ne l'est pas juridiquement, mais il ne l'est pas techniquement, puisque la Marine nationale n'a pas accepté de donner son accord pour des questions d'agitation résiduelle et d'interférences par certaines situations de nord-est.

Il faudrait que quelque part il soit acté que ce problème n'est pas résolu ni en passe de l'être, et qu'il pose un gros problème pour l'avenir de Port-Vendres. Sachant qu'en plus, la mono-activité que nous avons ici est doublement impactée par les projets régionaux. Premièrement, tous les pêcheurs sauf un, ont quitté Port-Vendres pour aller à Port-La Nouvelle. Là, c'est typiquement une interférence claire entre les deux structures. Et deuxièmement, sur l'activité qui est spécifique à Port-Vendres, à savoir le fruitier : Sète a construit un terminal fruitier avec une capacité de 600 000 tonnes, qui est directement concurrent de celui de Port-Vendres. En termes de coordination régionale, je pense que l'on pourrait faire mieux.

De ce point de vue, cela pose une question qui est qu'aujourd'hui Port-Vendres n'est pas dans la situation que l'on décrit. Il faudrait clairement savoir où nous allons, quels sont les projets alternatifs. Si l'activité fruitière doit disparaître, quelles sont les activités de substitution qui sont prévues pour résoudre les problèmes d'emploi qui existent ? Les dockers existent. Est-ce qu'il y a des plans de reconversion ? Des plans de soutien ?

Cela pose une autre question que notre association et nos associations ont posée il y a longtemps à Michel Moly en particulier en 2002, nous avons dit : *« Pourquoi ne pas nous unir et faire à Port-La Nouvelle un port coordonné qui regrouperait les moyens ? »* On veut faire des conteneurs à Port-Vendres, ce n'est évidemment pas très logique, vu la situation du port, qui est complètement encastré dans la ville. Nous avons deux hectares de surfaces d'entreposage, donc c'est évidemment extrêmement limité, et ce ne sont que des pis-aller. A l'époque, j'avais pris contact avec le maire de Port-La Nouvelle, qui m'avait fort bien reçu, qui m'avait montré des plans. Il m'a dit : *« Ecoutez, nous avons 100 hectares de disponibles, pourquoi ne pas faire un port à conteneurs par là ? »* Cela m'avait paru quand même très pertinent. La réponse à l'époque, Michel Moly avait dit : *« Oui, c'est possible mais cela pose un problème. C'est que Port-La Nouvelle n'est pas dans les Pyrénées-Orientales »*. C'est vrai, cela, je l'avais compris. Je crois qu'aujourd'hui les temps sont venus peut-être d'avoir des raisonnements un peu différents.

Une des questions très concrètes que je pose, sachant que Port-La Nouvelle est exactement dans les mêmes temps de liaison par rapport à Saint-Charles, que Saint-Charles par rapport à Port-Vendres : comment se fait-il que dans le projet que l'on nous présente de Port-La Nouvelle, il y ait uniquement

deux activités visées, à savoir le pétrole et les céréales ? Alors que manifestement la disponibilité des terres est telle que s'il y avait bien à faire un port à conteneurs quelque part, ce serait certainement à Port-La Nouvelle. Cela, c'est une première question.

Ensuite, concernant le projet lui-même. Ce projet, si on examine la situation globale de Narbonne et Port-La Nouvelle, l'ancienne Narbonnaise, le port de Narbonne. Narbonne a une situation historique claire. Cela ouvre par un sillon sur l'Atlantique –les Romains l'avaient bien compris– cela ouvre vers le nord, cela ouvre vers le sud. Narbonne a une situation tout à fait exceptionnelle. Mais par contre, le projet qui est présenté n'a rien d'exceptionnel. Il est ou pharaonique par certains côtés, ou au contraire, il joue trop petit. Je crois qu'il y a quelque chose là, un doute à lever. Ce projet qui vise deux activités pour investir 400 à 500 millions, avec l'espoir de gagner 2 à 3 millions de tonnes dans 20 ans, ce n'est pas à la hauteur de l'investissement. Il est clair que là, nous avons des réserves très fortes.

Par ailleurs, c'est un projet à « prévalence pétrolière ». A savoir que l'on a besoin de tirant d'eau pour faire accoster les pétroliers. Ils ont 11 mètres, on voudrait 14 mètres, d'accord. En clair, nous faisons un projet pour Total. Si Total veut faire un projet, je crois qu'il faudrait qu'il mette la main à la poche, il a vraiment les moyens. S'il y a 500 millions en tout, il pourrait mettre 300 millions, et pas 30. Moi, j'ai lu 30 millions. Si c'est 30 millions, il faut que Total revoie complètement sa copie, ce n'est pas admissible.

Deuxièmement, un projet sur une ville et un contexte aussi intéressant ne peut pas être gâché. Il faut prévoir d'emblée, et appeler un chat, un chat. On a l'impression que l'on n'ose pas dire que ce projet pourrait devenir un projet régional, et impacter les autres en termes de récupération d'activité portuaire notamment, ou d'activité fruitière. Si l'on veut une fois dans cette région avoir un port régional, il faudra peut-être arrêter de penser que l'on pourrait s'en payer quatre. Je crois qu'il faudra faire savoir, si un jour nous en voulons un, il faudra peut-être penser à mutualiser les moyens.

Voilà un peu le point sur les deux volets. Moi, d'une façon concrète j'aimerais, Monsieur le Président – vous avez évoqué cette possibilité– je crois qu'à Port-Vendres, nous sommes vraiment en difficulté. Nous avons perdu la pêche, nous avons des limitations terribles, il y a des problèmes de sécurité sur l'utilisation du port, c'est réel. Les dockers ont raison d'être inquiets par certains côtés. Je crois qu'à un moment ou à un autre nous avons réclamé plusieurs fois, je l'ai fait il n'y a pas très longtemps auprès de Michel Moly, je l'ai fait auprès de la présidente. J'ai dit que nous sommes prêts à discuter, nous mettre autour d'une table pour examiner le problème, avoir des réponses précises, et voir quel avenir donner à ce port. Il n'est pas acceptable que l'on présente un projet de Port-La Nouvelle en faisant semblant de croire que tous les problèmes sont résolus à Port-Vendres, ce n'est pas le cas. Merci.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup pour votre analyse. Je propose qu'il y ait un certain nombre d'interventions, et puis bien sûr le maître d'ouvrage répondra, ou répondra plus tard à ces questionnements qui sont exprimés. Y a-t-il une autre personne ?

Georges JORDAN, directeur général de Saint-Charles International à Perpignan, conseiller du commerce extérieur de la France

Je crois qu'il faut que l'on arrive à comprendre que nous sommes devant une problématique très simple. Nous avons analysé en 2006, avec le concours de la Chambre de commerce, du Conseil général, de l'ensemble des acteurs économiques, la situation de notre région. Nous avons 10 000 camions/jours qui sont à la frontière. Ces 10 000 camions/jours, il faut trouver impérativement des synergies, une alternative. L'alternative est très simple : en amont, c'est le maritime, et en aval, c'est le ferroviaire, c'est le premier point. Cela veut dire que l'on n'a pas d'autre choix.

Ensuite le problème n'est pas de savoir quel port doit faire quoi, le problème est la synergie des ports qu'il doit y avoir dans la région, pour que chacun soit optimisé. Nous ne sommes pas là pour discuter si l'on doit supprimer Port-Vendres ou Port-La Nouvelle.

Ensuite, nous avons trop tendance par moments, à avoir une vision très locale, je m'en excuse. Le problème aujourd'hui pour nous, n'est pas Port-Vendres par rapport à Sète ou par rapport à Port-La Nouvelle. C'est la situation des ports du sud par rapport à nos concurrents directs, que sont les ports du nord. C'est-à-dire en un mot, que l'on avait tous espéré que le flux qui initialement était atlantique, qui est passée asiatique, allait nous amener un traitement fret plus important sur la Méditerranée, ce n'est pas le cas. Aujourd'hui, un quart pour trois quarts qui partent sur les ports du nord. Cela veut dire qu'une plateforme comme Saint-Charles a ses concurrents au nord. L'important est : comment arriver à dynamiser l'activité des ports. Nous avons la chance d'avoir ces trois ports sur la région, nous avons la chance d'avoir aujourd'hui des plateformes qui sont constituées. Tout à l'heure Madame la Présidente du Conseil général le soulignait : nous avons une plateforme multimodale. Et dans cette plateforme multimodale, il y avait bien évidemment deux piliers, qui étaient la Communauté d'agglomération, le Conseil général avec à l'appui la Chambre de commerce et de l'industrie, et il va y avoir la Région. C'est-à-dire que la Région va rentrer.

Ce qui veut dire qu'il y aura une plus grande synergie entre l'ensemble des plateformes logistiques, quelle que soit la nature, et quels que soient les produits. Cela nous montre que la chance de ces trois ports vient du fait que nous avons un rôle à jouer dans cette Méditerranée. Cela veut dire que vous avez de l'autre côté de la Méditerranée aujourd'hui, une potentialité énorme. Et si nous ne sommes pas prêts à prendre le challenge aujourd'hui d'être dans une situation d'optimisation des ports, nous laisserons passer cette chance inespérée, qui est cette opportunité au sud. Ce n'est pas d'aujourd'hui, puisqu'en 1990, dans un journal *Le Méridien*, Guigou, qui était à l'époque directeur de la Datar avait écrit « *L'avenir de la France est au sud* » et il ne s'est pas trompé. Tout le monde sait très bien que l'on a peu de chance au nord, on a peu de chance à l'est, mais on a une grande chance au sud.

Pour nous, si vous voulez, l'ensemble des opérateurs, c'est de dire : il faut optimiser l'ensemble des ports, il faut travailler en synergie, et il faut réellement trouver une alternative au « tout routier » qui pose problème. Au moment où je vous parle, nous sommes dans une situation où, pour éclater nos produits, nous manquons de camions. Cela veut dire que l'on ne s'est pas trompé, et ce que l'on a écrit en 2006 se réalise en 2013. Merci.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup pour ce témoignage tout à fait intéressant.

Hervé BARO, vice-président du Conseil général de l'Aude, chargé de l'aménagement du territoire

Merci. Monsieur le président, Mesdames et Messieurs. Vous vous interrogez, Monsieur le Président – avec humour, je l'ai compris – sur le positionnement du Département de l'Aude par rapport à ce projet. Ce n'est pas seulement parce que nous participons financièrement que nous sommes pour. Nous sommes pour, tout simplement parce que pour nous le projet d'extension de Port-La Nouvelle est une chance importante, déterminante, pour l'avenir du département de l'Aude.

Je sais bien – je suis d'accord avec ce que vous avez dit – le projet de Port-La Nouvelle, ce n'est pas seulement un projet départemental, ce n'est pas un projet régional, c'est effectivement un projet national. Permettez-moi de dire que nous sommes, en tant qu'institution départementale, très regardants sur les retombées que ce projet peut avoir pour notre département. Et donc, il n'y a pas la moindre ambiguïté, nous sommes pour.

Nous ne sommes pas pour simplement par dogmatisme mais parce qu'il y a un certain nombre de raisons pour cela. D'abord, nous sommes en train de construire, de bâtir dans le département un Schéma départemental d'aménagement du territoire, qui se situe en continuité du schéma régional. Dans ce schéma départemental que nous bâtissons avec l'ensemble des métropoles départementales, les grandes agglomérations, les agglomérations départementales, les consulaires, nous nous appuyons sur trois infrastructures majeures, dont deux appartiennent à la Région, c'est l'aéroport de Carcassonne et c'est le port de Port-La Nouvelle. Et la troisième est en devenir, c'est la gare TGV de Narbonne.

Je profite de l'occasion pour dire que nous attendons avec impatience la décision que le gouvernement prendra en matière de liaison ferroviaire, ce qui d'ailleurs n'est pas indépendant de notre projet. Sur notamment la question du fret, qui bien sûr devra être étudiée, de manière à pouvoir réaliser un transfert entre la route et le rail, comme on prévoit de le réaliser entre la route et la voie maritime. C'est pour nous effectivement un sujet extrêmement important. Je le dis, parce que cela fait partie des trois infrastructures majeures mais aussi parce que ce projet est pour nous signe d'espoir en matière d'emploi. Vous savez dans le département de l'Aude –je ne sais pas quelle est la situation des autres départements– nous avons aujourd'hui 13 % à 14 % de chômeurs. C'est un nombre de chômeurs qui n'a jamais été atteint depuis qu'il y a des statistiques.

On peut mettre en cause certains chiffres avancés par la Région sur le nombre d'emplois induits. Je ne sais pas si ce sera 2 000, mais ne serait-ce que 200. Aujourd'hui quand une entreprise de 200 emplois ferme, regardez l'effet que cela produit. Demain, la perspective de voir un nombre considérable d'emplois se développer est pour nous une occasion à saisir, à soutenir et à promouvoir.

J'ajoute que construire un port, comme l'extension du port telle qu'elle est prévue, c'est déjà pour le secteur de la construction des milliers d'emplois par an. 2 000, 3 000, je ne sais pas mais peu importe. En tout cas, c'est un nombre considérable. *Une personne réagit dans la salle (hors micro).*

Ecoutez, Monsieur, si vous considérez que la question de l'emploi est une question seconde, je vous en laisse la responsabilité. Pour moi, c'est une question première –peu importent les chiffres– car aujourd'hui la question essentielle dans notre pays, c'est la question de l'emploi. En tant qu'élu politique, je ne prendrai pas la responsabilité de contrarier un projet qui de toute façon sera un projet porteur d'emplois. Ne serait-ce que pour cela, effectivement nous avons là une bonne raison de soutenir ce projet.

J'ajoute que sur la question économique –nous avons évoqué un certain nombre d'éléments que pourrait favoriser ce port– je vais évoquer la question céréalière. Car vous savez, la région du Lauragais, mais plus largement le grand sud-ouest, produit des millions de tonnes de céréales. Nous avons d'ailleurs dans le département de l'Aude une situation exceptionnelle à cause ou grâce aux infrastructures qui ont été construites il y a quelques années, un certain nombre de retenues d'eau, qui fait qu'aujourd'hui la production de blé dur en particulier, est une production extrêmement importante. Je crois que c'est 7 à 8 millions de tonnes par an, qui sont produites dans cette région, et qui aujourd'hui sont acheminées par des voies qui ne sont pas que maritimes. Le principal client des agriculteurs de cette région se situe sur la rive sud de la Méditerranée. Demain, avec une infrastructure comme celle qui est prévue à Port-La Nouvelle, nous avons pour l'agriculture de cette région un débouché considérable qui va permettre de maintenir une agriculture, et d'assurer un échange avec les pays de la Méditerranée. Pour ces raisons –l'emploi, l'agriculture– économiques et sociales, nous sommes très favorables à ce projet.

J'ajoute que bien évidemment la question qui peut aussi à un certain moment tarauder un certain nombre de personnes, qui est celle de l'environnement, ne nous est pas inconnue. Nous sommes dans un département où 40 % du territoire départemental est couvert par des zones Natura 2000. Nous faisons d'ailleurs de cet aspect de la préservation de l'environnement, une qualité qui permet de rendre le territoire départemental attractif.

C'est la raison pour laquelle bien sûr que comme tout le monde –et la Région en premier– nous serons extrêmement attentifs sur la manière dont les choses seront prises du point de vue environnemental. Il y a à proximité de Port-La Nouvelle des réserves naturelles, le parc naturel régional de la Narbonnaise, la réserve de Sainte-Lucie. Il y a donc là bien évidemment, un certain nombre de précautions à prendre mais je ne vois pas qui aujourd'hui serait suffisamment fou pour bâtir un projet qui pourrait être en contradiction avec la problématique environnementale. Ceci étant, nous ne voulons pas non plus que l'on considère qu'un espace tel qu'il est, est un espace sous cloche qui ne permettrait pas que l'on engage des travaux de la nature de ceux qui sont envisagés.

Pour toutes ces raisons, oui nous sommes effectivement très favorables. Nous sommes d'ailleurs très satisfaits de l'accord qui a été trouvé avec la Région et avec le Grand Narbonne qui, comme nous, participe à la même hauteur à cette aventure, qui est celle du siècle qui arrive. C'est vrai que le développement de Port-La Nouvelle, les tonnages qui sont annoncés, la perspective de création d'emplois, le développement économique d'un département, d'une région et d'un pays, sont pour nous les éléments essentiels qui font que nous soutenons ce projet. Merci.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Y a-t-il d'autres interventions, avant que je demande des réactions au maître d'ouvrage ?

Marc CHEVALLIER, président du port de Sète

Je ne peux pas accepter et entendre dire que le terminal fruitier de Sète a été fait en concurrence avec Port-Vendres, il n'en est pas question. Aujourd'hui, nous n'avons pas pris une tonne sur Port-Vendres, et nous considérons au contraire qu'il y a une complémentarité puisque, comme l'a dit le président Jordan il y a quelques secondes, la concurrence est dans les ports du nord, et elle est l'encombrement de la route. Aujourd'hui nous traitons des fruits et légumes en provenance d'Israël, demain d'autre part mais en tout cas il est hors de question que le port de Sète soit en concurrence avec Port-Vendres, je le précise. Et avec la gare Saint-Charles, puisque nous pouvons envoyer des fruits et légumes sur Châteaurenard. Et nous pouvons même peut-être faire venir des navires sur Sète, pour envoyer ensuite les marchandises à Saint-Charles, s'il s'agit de bateaux plus grands qui ne peuvent pas rentrer à Port-Vendres, ou d'autres provenances. Cela, c'est un premier point.

Le deuxième point, c'est la complémentarité. Je voudrais que l'on insiste beaucoup sur la complémentarité entre Sète et Port-La Nouvelle. Aujourd'hui, Sète est un port polyvalent. Nous faisons des passagers, nous faisons du roulant, que Port-La Nouvelle ne fera pas. Mais nous avons également des points communs. Lafarge a investi sur le port de Sète un terminal cimentier extrêmement moderne, alors qu'il est installé à Port-La Nouvelle. Pourquoi ? Parce qu'il y a du quinker à Port-La Nouvelle, et sur le plan du développement durable, dès que le quaiage sera fait à Sète, nous allons faire passer 10 000 camions par an qui sont sur la route aujourd'hui pour approvisionner le quinker sur Sète, qui passent sur la route depuis plusieurs années, en cabotage maritime, de Port-La Nouvelle sur Sète. Grâce à l'installation de Lafarge à Sète, et grâce aux investissements que nous faisons à Sète.

Par ailleurs, sur le plan des céréales dont il est question, Centre Grain a construit un silo, un investissement très important sur le port de Sète, qui est en complémentarité avec Port-La Nouvelle. Puisque les grains dont on vient de parler de l'ouest, viennent sur Port-La Nouvelle. Ceux qui viennent du centre de la France et de l'est viennent par la voie fluviale sur Sète.

Donc, je crois que nous, Sétois, nous sommes extrêmement fiers de ce projet important sur le port de Port-La Nouvelle, parce que c'est une complémentarité à notre optique. C'est pour le rayonnement des ports, et cela va permettre à la région d'offrir une offre logistique digne de ce nom. Il faut être optimiste, et les flux sont importants. Nous irons de plus en plus vers le sud. On fabrique au nord, on produit au nord. Nous ramènerons des passagers et des marchandises (fruits et légumes) du sud. Mais soyons optimistes, nous avons besoin de faire rayonner notre région, nous sommes à l'ouest de la Méditerranée les mieux placés. Aujourd'hui il faut bâtir cette offre régionale, une logistique régionale, et c'est grâce à Port-Vendres, Sète et Port-La Nouvelle que nous y arriverons.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Vous avez le droit à une petite bouteille d'eau. Je vais vous passer la parole, mais j'avais promis à Monsieur le Sénateur qu'il réponde en tout ou en partie, et je vous passe la parole après, Monsieur.

Robert NAVARRO, 1er vice-président de la Région Languedoc-Roussillon

Je veux parler, parce qu'il y a une série de questions auxquelles je veux répondre. Et comme il y aura une autre journée tout à l'heure, plutôt que de mal y répondre, prendre le temps d'amener les informations nécessaires.

Déjà, remercier Monsieur le premier Adjoint, et en notre nom remercie le maire de Port-Vendres de votre accueil et de votre prise de position. Après, regretter que vous n'avez pas pu voir le film que nous avons préparé, parce qu'il vous aurait resitué le contexte et le contenu du projet. Parce que je crois que plus on le diffusera, plus les gens, plus nos concitoyens vont se l'approprier. Après, essayer de faire l'historique de ce projet, avant de répondre aux questions. Nous sommes dans ce pays au 25^{ème} dessous d'un point de vue financier. Et là, je crois qu'à un moment donné, il faut que tous, on se pose les mêmes questions. Ou on continue à se mettre un masque sur les yeux et on dit que c'est la faute des autres, et on laisse le pays péricliter, et on ne laisse aucun avenir à nos enfants. Ou à un moment donné on se relève les manches, on met de l'argent sur des investissements productifs de richesse, et on avance vers un avenir aussi radieux que ce que nous avons vécu, nous, pour nos enfants. Voilà l'enjeu et le contexte. N'attendez rien de l'Europe. Je vous signale que l'on est en train de baisser le budget européen, donc il y aura beaucoup moins d'aides que ce que nous avons vécu. Et plus on avance, plus nous sommes nombreux. Là aussi, il faudra qu'un jour dans nos pays en Europe, nous ayons une cohérence économique avec une vision politique dans l'intérêt de tous les peuples. Et pas une vision dogmatique de quelques-uns, qui sont encore dans le siècle dernier. Au niveau de notre pays et de l'Europe, il n'y a rien à attendre d'un point de vue financier, pas sur un budget, sur les 5 ou 10 ans qui arrivent. Et puis, qui que ce soit qui dirige le pays, il faut quand même intégrer. Parce que c'est durablement que les caisses de ce pays sont vides, d'accord ?

Donc, comme personne ne veut augmenter les impôts et comme, à un moment donné, tout le monde est dans le « toujours plus de demandes », je crois que nous –et le président Frêche avait tracé le sillon, et le président Bourquin l'a repris– nous allons d'abord et avant tout compter sur nos potentialités en région. Donc oui, quand nous avons repris les compétences aéroportuaires, les compétences portuaires et les compétences ferroviaires au niveau de la Région, c'est vrai que depuis des années –pour les ports au moins 40 ans– rien n'avait été fait par l'Etat et quelques collectivités que ce soit. Cela, c'est le premier état des lieux, tout est à faire.

Pour ce qui est des lignes TGV, moi depuis que je suis enfant, j'entends parler des lignes TGV dans notre région. Et tout le monde pendant des années a parlé : « Le TGV, le TGV, le TGV » et il est là. Le contournement, nous à la Région, nous en avons parlé, nous l'avons fait. L'Etat, RFF, les partenaires et collectivités ont suivi. La Région a mis 400 millions d'euros, le contournement Nîmes-Montpellier, il se fait. Pendant 5 ans, ce sont 3 000 emplois directs. Plus le fait qu'avec ce maillon qui va se mettre en place nous avons, et nous souhaitons rapidement –le président Bourquin l'a dit– et à un ou deux ans près, moi avec mon équipe et l'ensemble des partenaires, nous ferons tout pour que cela se réalise. C'est-à-dire que le Montpellier-Perpignan, soit prêt pour 2020-2022. Pourquoi ? Ce n'est pas pour faire des réalisations au nom de tel ou tel responsable, c'est qu'à un moment donné, si on veut créer de la richesse, il faut jouer avec les atouts que nous avons, et les mettre en complémentarité et en phase les uns avec les autres. Pour faire venir de la richesse dans notre région, il faut faire venir des investisseurs, il faut que les outils, les leviers qui vont structurer de la richesse que sont les ports, que sont les lignes ferroviaires –fret et voyageurs– que sont les aéroports, soient au top niveau. Et puis, que l'on fédère un maximum de nos concitoyens.

Si nous avons été vicieux, parce que j'entends ici ou là, bon nombre de critiques. Le débat public, c'est fait pour écouter un maximum de gens. Et moi je peux vous le garantir, nous ne sommes pas autistes. Tout ce que vous dites, nous le retiendrons, et tout ce qui sera pertinent, nous le prendrons en compte. Nous sommes là pour faire un projet le plus à même de rendre service à notre territoire. Si nous avons voulu limiter la discussion vers l'extérieur, pour avoir un débat public qui –je vous le signale coûte plusieurs centaines de millions d'euros à la Région, et c'est la Région qui finance– on faisait deux

tranches à moins de 150 millions d'euros, et il n'y aurait pas eu de débat public. Et la Région aurait fait des investissements. Nous avons préféré aller au contact, avec un montant qui n'est pas de 400 millions d'euros pour le port de Port-La Nouvelle. Pour le moment, nous sommes dans un phasage à 200 millions d'euros : 140 pour la Région, et 2 fois 30, 30 millions d'euros amenés par le Conseil général de l'Aude, et 30 millions d'euros amenés par la Communauté d'agglomération La Narbonnaise. Nous sommes donc sur un projet à 200 millions, et nous avons voulu le débat public. Tout ce que vous nous dites et qui est pertinent sera retenu, tous les cahiers d'acteurs que vous déposerez seront étudiés. Nous sommes là – je vous en donne la garantie – pour faire le projet le plus adapté au besoin du territoire et le plus performant en termes de sécurité, en termes de protection de l'environnement, et termes aussi de performance économique. Il est hors de question que l'on mette 200 millions d'euros pour que cela rapporte des « clopinettes » au territoire. Je veux dire, bon nombre d'acteurs économiques, qui en permanence viennent nous voir pour structurer des plateformes logistiques en bord à quai, avec de possibilités pour aller à l'extérieur, ces gens-là sont dans les cartons. Et il faut aussi que vous intégrez une donnée : depuis 4 ans, je n'ai de cesse à Sète, à Port-La Nouvelle, à Carcassonne, à Narbonne, à Perpignan, à Montpellier, à expliquer à tous nos concitoyens, à tous les responsables que c'est dans la complémentarité que nous réussissons ensemble. De façon isolée, aucun d'entre nous, Département ou Communauté d'agglomération, n'a la dimension économique et humaine assez suffisante pour que dans la mondialisation on s'en sorte. Et pour que l'argent investi de nos concitoyens ramène de la richesse.

Il faut que l'on apprenne à conjuguer des projets de façon collective. Qu'est-ce que nous avons fait ? Nous faisons venir en même temps dans la même phase le transport ferroviaire, les aéroports et les ports. Et dans la complémentarité, quant aux spécialistes de Sète sur le conteneur, sur le voyageur passager, sur bon nombre de domaines qui ne se font pas, et qui ne se feront pas à Port-La Nouvelle. On ne va pas faire du passager à Port-La Nouvelle, on ne va pas faire du conteneur à Port-La Nouvelle, parce que les 80 hectares que nous avons – qui ne sont pas à la mairie, qui sont à la Région – déjà dans les cartons, nous avons bon nombre d'industriels qui ont des projets. Nous ferons à Port-La Nouvelle de l'activité que l'on ne fera pas ni à Port-Vendres, ni à Sète.

Ce que je voulais vous dire moi, Mesdames et Messieurs, en conclusion de ma première intervention, c'est qu'il faut savoir que Rotterdam, qui est un port de l'Europe du Nord, à lui seul, il faut 2 fois et demi le tonnage de tous les ports français. Parce qu'eux, ils ont compris que de jouer groupé et de façon performante, ils retireraient les bénéfices de la récupération de l'ensemble des marchandises qui circulent en Europe. Si à un moment donné on veut rendre service à notre territoire, il faut que l'on apprenne à changer nos habitudes de fonctionnement.

En conclusion, votre expression va enrichir le projet. Moi, je suis preneur de tout ce qui peut être performant pour nous amener à améliorer le projet. Merci beaucoup.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup, Monsieur le Président. Je crois que la Chambre de commerce régionale voulait dire quelque chose. Vous avez la parole, Monsieur.

Bernard FOURCADE, président de la Chambre de commerce et d'industrie de la région Languedoc-Roussillon et membre de la Commission portuaire

Je crois qu'après tout ce qui a été dit, je vais peut-être faire quelques redites. Simplement d'abord pour remettre quelques vérités à l'heure, et notamment pour Monsieur Bisconte. Si nous avons un peu moins de pêcheurs, ils ne sont pas à Port-La Nouvelle, malheureusement nous ne sommes pas maîtres de la ressource. Mais je dirais que cela, c'est purement ponctuel.

En ce qui concerne le port de Port-Vendres, c'est un port essentiellement fruitier. J'ai entendu dire quelque part qu'il n'était pas connu. Il n'est peut-être pas connu des Port-vendrais et je le regrette infiniment, mais il est connu dans tout le monde des fruits et primeurs, et dans l'ensemble de l'Europe.

Simplement rappeler –Monsieur Jordan l’a évoqué– c’est qu’il faut peut-être voir l’ensemble de ces ports sur l’ensemble du Languedoc-Roussillon. Je crois que nous avons une chance, nous avons trois ports qui sont situés à peu près à vol d’oiseau à 100 kilomètres l’un de l’autre. Je crois que c’est là –et mes prédécesseurs l’ont dit– qu’il faut jouer groupés. Aujourd’hui nous avons un début de reconnaissance d’être une plateforme multimodale pour l’ensemble du nord de l’Europe et nous sommes très bien situés entre l’Europe du Nord et les pays du Maghreb qui sont en train de se développer et d’exporter. Je crois qu’il faut jouer là-dessus, sinon il ne fallait pas faire un terminal ferroviaire à Perpignan, il ne fallait pas agrandir le port de Sète. Je crois que nous sommes tous complémentaires. Et là-dessus je voudrais bien insister, et le directeur du port de Sète l’a dit : en matière de fruits et primeurs nous sommes tout à fait complémentaires, nous ne sommes pas sur les mêmes marchés.

D’abord, nous avons un port qui au maximum fera 600 000 tonnes, cela n’a rien à voir avec le port de Sète. Ensuite, c’est un port qui est directement lié au marché Saint-Charles. Et là nous avons aussi un tort de l’oublier : les deux sont complémentaires. Je rappellerai simplement que le marché Saint-Charles, c’est entre 2 000 et 3 000 personnes directes et indirectes qui sont occupées, et qu’il faut continuer à développer. Tout cela fait que je crois que nous sommes dans un ensemble Languedoc-Roussillon, et que l’on vend –et même pour Port-Vendres– au nom de Ports sud de France, et je crois que c’est là-dessus qu’il faut jouer. Il faut, lorsque l’on se déplace, jouer les trois ports, et chaque opérateur choisira le port en fonction de sa spécialité, en fonction des produits qu’il transporte.

Pour revenir rapidement sur Port-Vendres, et je laisserai peut-être le soin à Madame la Présidente du Conseil général ou à Michel Moly de porter des précisions. Mais je ne voudrais pas dire que le 3^{ème} quai –ou appelons-le d’un autre nom– soit totalement abandonné. Je crois qu’un certain nombre de personnes souhaiterait justement que l’ensemble de l’activité de Port-Vendres parte à Sète, parte à Port-La Nouvelle. Et puis là, on réfléchirait et on pleurerait peut-être en se disant : « Que fait-on du port de Port-Vendres ? ». Je crois que le port de Port-Vendres, dans l’ensemble de trois ports du Languedoc-Roussillon, a totalement son rôle à jouer. C’est pour cette raison qu’aussi bien la Chambre de commerce de Narbonne, qui est aujourd’hui délégataire de ce service public, mais que l’ensemble des 9 chambres du Languedoc-Roussillon ont apporté un cahier d’acteurs, pour bien indiquer que c’est vital.

Le sénateur Navarro l’a dit : bien souvent, on n’anticipe pas, et après on pleure et on dit : « Dans telle région ils ont réussi » parce que nous regardons le projet 10 ans après. Je crois qu’il appartient au monde politique et il appartient pour le monde économique aussi d’accompagner, d’anticiper les trafics, d’anticiper les possibilités de développement. Je crois qu’il y a des idées de développement dans le fret au niveau de l’étang de Thau. C’est vraiment tout un hinterland qui va être dédié à la logistique. Et c’est je crois aujourd’hui par la valeur ajoutée, par les services, que l’on développera l’économie, et non pas en faisant implanter des usines, je crois que ce ne sera pas le cas. Pour toutes ces raisons, nous soutenons fortement ce projet.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup, Monsieur le Président. J’ai une dame d’EELV je crois, si je me souviens bien, qui souhaite prendre la parole. Mais merci de rappeler votre nom.

Agnès LANGEVINE, secrétaire régionale d’Europe Ecologie Les Verts Languedoc-Roussillon

Je vais changer un peu de registre, après ce concert de louanges qui mérite quand même analyse et critique sur votre vision que je qualifierais de « magique » sur les prospectives économiques.

Je voudrais poser une question plus technique et plus directe au maître d’ouvrage, à Monsieur Navarro, qui concerne l’élaboration actuelle du plan de prévention des risques technologiques (PPRT). Ce PPRT, vous le savez, a été prescrit par le préfet en juin 2010, il a été prorogé une première fois en décembre 2011. Et là, il vient à nouveau d’être prorogé en décembre 2012 pour une durée d’un an, et qui prévoit son approbation en décembre 2013.

Vous faites référence dans votre ouvrage, dans le manuel à ce plan, mais de façon très laconique page 90, puisque vous dites simplement qu'il est en cours d'élaboration. De ce que j'ai pu trouver comme information sur cette élaboration du plan de prévention des risques technologiques, c'est qu'actuellement il y aurait en discussion trois scénarii. Un scénario qui est réglementaire mais qui finalement aurait un impact assez considérable sur votre projet, puisqu'il concernerait 16 % en termes de surface, du projet d'extension du port. Un second scénario qui est lui conventionnel, c'est-à-dire qu'il suppose des négociations, pour le dire vite. Et un troisième scénario, qui est je crois celui que vous portez à la Région –vous répondrez précisément– et qui est un scénario hors contexte et conventionnel, puisqu'il suppose une négociation entre deux entreprises : Frangaz et Antargaz pour mutualiser non seulement les installations, mais aussi les risques et les responsabilités.

Ce que je vous pose comme question très directement c'est : où en sont ces négociations entre vous et les deux protagonistes Antargaz et Frangaz ? Et une demande à la Commission du débat public de pouvoir mettre en ligne les comptes rendus –si c'est possible– des réunions préparatoires à ce PPRT, du CLIC aussi peut-être, et de tous les documents. Nous aurons un petit souci de calendrier, puisque ce débat public se clôt en avril, alors que l'approbation du PPRT, qui sera aussi soumis à enquête publique, prendra fin en décembre. Là aussi, il y aura peut-être une épée de Damoclès juridique.

Pour reprendre les propos de Monsieur le Président de la Chambre de commerce, qui dit qu'après on pleurera : c'est vrai que parfois on peut pleurer aussi, quand on n'a pas pris d'assurance juridique et que l'on n'a pas bordé certains dossiers.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup, nous essaierons de répondre à toutes ces questions. Je reprendrai la parole pour la partie de mise en ligne, tout à l'heure. Y a-t-il une autre question ou intervention dans la salle ? Nous allons revenir à Monsieur Navarro très vite. Excusez-moi, parce que là il n'y a que deux interventions, alors j'essaie d'équilibrer.

Laurence CARRETERO

Re-bonsoir. Je vais m'excuser auprès de Monsieur Navarro, parce que je vais peut-être me répéter, mais je vais essayer d'illustrer mon propos et de préciser mes questions, parce que je n'ai toujours pas eu de réponse. Je vais essayer de préciser. Pour illustrer mes propos, je vais parler des pêcheurs, parce que je crois que cela intéresse pas mal de monde ici.

A une certaine époque, on a dit aux pêcheurs : « Vous n'êtes pas assez compétitifs, il vous faut des plus gros bateaux. Nous allons vous donner des subventions, et vous allez compléter par des emprunts, et vous allez acheter des gros bateaux. » A cette époque-là, le prix du carburant était beaucoup moins cher qu'aujourd'hui. Aujourd'hui, les conséquences de ce choix de gros bateaux, c'est qu'avec l'augmentation du prix du pétrole et la baisse de la ressource halieutique, nous avons des pêcheurs qui sont endettés, qui ont des charges de rouge – c'est du rouge, c'est du détaxé – qui sont énormes, et des pêches qui sont en baisse. Et donc forcément, au niveau de la rentabilité de leur modèle économique, cela ne va pas du tout.

J'en reviens aux ports, et aux projections économiques que vous avez faites et que vous montrez dans le dossier. Quelqu'un a parlé tout à l'heure d'anticiper les trafics, et je suis d'accord avec lui : il faut anticiper les trafics, parce que c'est cela qui fait la richesse d'un port. Ma première question c'est : Est-ce que dans l'élaboration de votre prévisionnel, vous avez pris en compte le cours du baril de pétrole ? Et si oui, quel cours de référence a été modélisé dans votre prévisionnel ?

La troisième demande : Pouvez-vous mettre en ligne la méthodologie pour être arrivés à vos résultats ? Parce qu'autant vous avez des résultats mirobolants en 2030 pour vos flux de céréales et d'hydrocarbures, autant si vous ne faites pas le projet PLN 2015, toute l'activité s'effondre. Là, on ne sait pas pourquoi non plus. Si vous pouviez mettre en ligne la méthodologie, ce serait bien.

Enfin, je voulais répondre à un mot qui m'a interpellé, c'est « ceux qui sont du siècle dernier ». Pour moi, ceux qui sont du siècle dernier, ce sont ceux qui croient encore que nous avons une énergie abondante et peu chère. Eux, sont vraiment du siècle dernier.

Pour répondre à une remarque de vendredi soir, comme quoi les écolos ne croyaient pas en l'avenir. Moi je vais vous dire : je crois en l'avenir, et je vais vous dire pourquoi. Parce que l'avenir c'est moi, en fait. C'est moi, c'est la jeunesse, l'avenir. Et c'est pour cela que je crois en l'avenir. Pas en votre avenir, mais en mon avenir, cela oui, cela j'y crois.

J'étais aujourd'hui avec Monsieur Benoît Hamon, le ministre de l'Economie sociale et solidaire, parce que je suis une actrice de l'économie sociale et solidaire, et j'étais invitée à le rencontrer à Narbonne. Parce que nous avons beau être écolos mais nous pouvons aussi être entrepreneurs, créateurs de richesses et d'emplois. Monsieur Hamon disait qu'il voyait en l'économie sociale et solidaire une réponse à la crise, pour créer de l'emploi. Parce que l'on parle beaucoup d'emplois, avec ce port. L'Etat va investir 500 millions d'euros dans le secteur de l'économie sociale et solidaire, aux dires de Monsieur Benoît Hamon, le ministre lui-même. Moi je comparais cela aux investissements du port. Vous allez me dire que cela n'a rien à voir, mais bon. Une première phase à 200 millions d'euros pour au maximum 2 000 emplois, cela fait cher l'emploi quand même. Je rejoins le Monsieur qui est intervenu au début, par rapport à la masse d'argent qui va être investi, le peu de retour au niveau emplois, en tout cas.

Après il y a la deuxième phase, on monte à 450 millions d'euros, ou quelque chose comme cela. On arrive à quelque chose comme entre 100 000 et 200 000 euros par emploi. Au niveau rentabilité, ce n'est pas terrible. Je voulais juste dire cela. Si vous voulez investir dans l'économie sociale et solidaire, je pense que cela fera plus d'emplois, c'est clair.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. S'il vous plaît, Monsieur Navarro.

Robert NAVARRO

Je réponds, pour être bien en phase avec les questions, qui sont techniques et pointues. Pour ce qui est du PPRT, c'est d'ailleurs la préfecture de l'Aude qui gère ces choses-là, et nous les AOT, nous sommes en discussion avec eux. Mais, quel que soit le débouché d'une grande discussion avec des responsables, la Région appliquera la réglementation qui sortira. En partant de là, le projet de Port-La Nouvelle pourrait être impacté au maximum –vous l'avez dit– de 16 %. Sur 100 hectares, ce n'est pas cela qui va gêner. Voilà le maximum. Cela va se situer entre 16 % et 10 % mais ce n'est pas cela qui va remettre en cause le projet. Mais nous respecterons la réglementation.

Pour ce qui est d'une information que je dois donner aussi. Parce que je veux bien que l'on récupère des critiques mais avant de venir vous rencontrer dans la Commission de débat public, ce projet nous l'avons présenté aux élus responsables du territoire. Et tout l'échiquier politique qui compose l'exécutif régional, majorité, opposition, a voté en Commission et dans l'hémicycle le soutien à ce projet. Du Front national à la gauche, toute à la gauche. D'accord ? Cela aussi, c'est pour vous expliquer que le travail d'explication, de volonté de travailler tous dans le même sens, en tenant compte des spécificités. Et oui, même que l'approche écologique de la société nous l'avons en tête, et elle peut être productrice d'emplois.

Pour ce qui est de l'économie sociale et solidaire, Monsieur Hamon aurait dû vous dire que la Région Languedoc-Roussillon est pilote dans le domaine. Vu que nous sommes la première Région à mettre en place à Montpellier une pépinière d'entreprises spécifiquement dévolue à l'économie sociale et solidaire.

Laurence CARRETERO

Pour combien de millions ?

Robert NAVARRO

Pour 10 à 15 millions, je crois, je n'ai pas le chiffre exact en tête. Attendez, Madame, nous, nous sommes responsables, et nous mettons l'argent public là où il nous semble qu'il y a des besoins, et qu'il y a des retombées. Que l'on n'ait pas la même opinion sur le volume et sur le montant des retombées, je veux bien en convenir. Mais quand vous serez élue régionale à notre place –ce que je vous souhaite– vous prendrez les décisions que vous voulez. Nous, sur une décision sur Port-La Nouvelle, nous avons réussi à faire l'unanimité de l'Assemblée régionale. Et au niveau de ceux qui travaillent sur le projet, et au niveau du président, moi j'en suis quand même un peu fier. Voilà ce que je voulais vous dire.

Pour ce qui est de la pêche, à Port-La Nouvelle l'une des premières choses que nous avons faites, c'est d'aller au contact des pêcheurs et de refaire la criée. Il faut que vous sachiez aussi que bon nombre d'ardoises qu'avaient les pêcheurs vis-à-vis de la Région, en période de difficulté la Région a récupéré les dettes des pêcheurs, et ne leur a rien demandé. Nous sommes à l'écoute et nous aidons la profession de la pêche. Après, ne nous mettez nous, comptables des politiques européennes que souvent nous combattons, d'accord ? Il faut que chacun assume ses responsabilités. Par contre, oui je vous le dis, nous réfléchissons dans cette région au niveau de la pêche, qui va repartir. Parce que la difficulté maximum de la pêche au niveau de la ressource et de sa rareté, je crois qu'elle est derrière. Cela va repartir. Dans six mois, un an, la pêche va rebondir. Et la pêche en Languedoc-Roussillon a un avenir, et nous serons derrière eux.

Mais nous aurons quand même un problème au niveau des criées. Il y a trop de criées en Languedoc-Roussillon. Là aussi, dans l'intérêt des financements publics et de l'argent public, il faudra que l'on ait une cohérence et une volonté commune de jouer à un moment donné le territoire dans sa globalité, et dans sa performance économique. Mais cela, je veux dire, nous l'avons aussi dans la réflexion, et nous sommes à l'écoute des pêcheurs, avec qui nous entretenons de très bonnes relations.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. J'ai vu tout à l'heure une main se lever par là. Je vous en prie.

Marcel MATEU, président du Syndicat mixte de l'aéroport de Perpignan Sud de France

Ma présence à cette réunion et mon intervention sont là pour exposer les enjeux majeurs de l'aéroport. Mais je voudrais tout d'abord revenir sur quelques points.

Dire que la synergie qui doit exister, et qui existe entre les ports, elle existe avec les aéroports. La Région a deux aéroports, celui de Carcassonne, et Perpignan qui est géré par un syndicat mixte, mais la Région est majoritaire à 70 %, et cette synergie est liée. Je suis certain et je le vois aussi au niveau des ports : cette synergie existe. Il ne faut pas vouloir opposer –et cela a été dit par de nombreux intervenants– les travaux qui se font ici et qui ne se font pas ailleurs, et le fonctionnement des différents ports.

Sur Perpignan, sur l'aéroport, puisque brièvement je vais vous mettre en place ce contexte et dire pourquoi l'extension de Port-La Nouvelle nous intéresse. C'est-à-dire que cet aéroport ne se situe pas très loin de Port-La Nouvelle. Il se situe en gros à 40 kilomètres de Port-La Nouvelle. Mon collègue vice-président du Conseil général de l'Aude que je salue : Carcassonne est bien plus loin que Port-La Nouvelle. Pour nous il peut y avoir quand même au niveau de Perpignan des retombées sur ce territoire-là. Port-La Nouvelle est juste à proximité également du département des Pyrénées-Orientales, et donc il y a beaucoup de choses à mettre en place. De plus, l'aéroport dispose avec les investissements qui ont été faits par le Syndicat mixte, donc par la Région, d'un foncier important. Une ZAE à proximité de la piste, mais également des hangars qui permettent d'accueillir du fret. D'une aérogare également importante, qui permet d'envisager une aviation d'affaires. Si on développe Port-La Nouvelle, des entreprises vont s'implanter, et il y aura besoin d'avoir ces relations aéroportuaires qui peuvent se réaliser.

Aujourd'hui, la Région investit quand même 25 millions d'euros sur 7 ans, qui ont été mis en place sur l'aéroport de Perpignan pour la remise en état de tout l'aéroport. Mais également 25 millions

supplémentaires seront affectés au développement économique à moyen terme. Nous l'avons déjà fait avec EAS, nous le faisons avec d'autres entreprises. Permettre que cette activité économique puisse se développer, et Port-La Nouvelle en fait partie au niveau de la région.

Notre stratégie est la suivante : développer les retombées économiques liées à l'usage du transport aérien par des voyages d'affaires. Cette zone aéroportuaire va générer bien sûr des déplacements. Des déplacements de personnes plus importants, et nous espérons que l'aéroport de Perpignan va avoir ces retombées-là. Et également le transport des chauffeurs de marchandises. Parce que l'on peut penser que lorsque ce trafic va se développer, bien sûr il va y avoir du transport de marchandises, donc des chauffeurs qui vont pouvoir être en place au niveau de Port-La Nouvelle. Et il va bien falloir que ces chauffeurs viennent récupérer leurs véhicules et autres. Pour exemple, l'entreprise turque UN-Roro, qui a fait voyager en 2011 37 000 remorques sur des navires routiers entre le port turc de Pendik et Toulon, les chauffeurs des remorques voyagent par avion. Il faudra que la synergie entre ces ports, ces aéroports se mette en place, pour permettre ce développement. Et je pense –je suis certain– que ceci se réalisera. Cette ligne qui existe avec Toulon, elle génère elle, 6 millions d'euros de retombées économiques pour la ville, ce qui n'est pas négligeable.

Même si ces retombées ne seront peut-être pas aussi importantes, on peut avoir là des ressources économiques qu'il faudra prendre en compte. Et puis, il faudra croître également l'offre de fret faite par l'aéroport. Nous n'avons développé encore au niveau de l'aéroport en termes de fret, mais cependant la mise en synergie de Port-Vendres et de Port-La Nouvelle peuvent permettre le développement d'un fret aérien de marchandises fraîches (viandes et autres), mais également de l'éolien. Nous avons des avions comme le Beluga, qui transportent aujourd'hui des morceaux d'Airbus, ou toute autre marchandise amenée à s'implanter sur le port de Port-La Nouvelle. Qui n'est pas très loin comme je l'ai dit, qui est en gros à 30 kilomètres de Perpignan. Nous pouvons nous positionner comme une alternative entre le transport routier, le transport ferroviaire. Le transport aérien peut également faire partie de ce développement économique, et être en partie une ressource de revenus au niveau du département.

Sachez que dans quelques jours le Syndicat mixte vous proposera également un cahier d'acteurs, un nouveau. Sachez bien sûr –je crois que ce n'est pas la peine que je le dise– que le Syndicat mixte en mon nom adhère à ce projet de développement de Port-La Nouvelle. Et je serais ravi si ce projet voyait le jour dans les plus brefs délais. Merci.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup, Monsieur, et bienvenue à votre cahier d'acteurs. Il y a un Monsieur dont j'ai passé le tour plusieurs fois, je vous prie de m'en excuser.

Jean CODOGNÈS, Europe Ecologie Les Verts

Merci, Monsieur le Président. Europe Ecologie Les Verts n'est pas contre la réalisation d'un port, ou même l'agrandissement du port de Port-La Nouvelle. Je rappelle à Monsieur Navarro que Les Verts administrent depuis plusieurs années maintenant le Bade-Wurtemberg, et que nous n'avons ni fermé Mercedes, ni BMW, ni Volkswagen, ni Porsche.

Par contre l'interrogation –et c'est le rôle du débat public– permet pas simplement aux élus mais aux simples citoyens comme est la dame là-haut, de s'exprimer sans attendre l'hypothétique élection à la Région.

Ce qui me tracasse et ce qui nous tracasse, c'est la façon psychologique qui a été mise en œuvre pour la réalisation de ce projet. J'étais à Port-La Nouvelle et avec surprise, avec un certain désarroi, j'ai entendu le Maire de Port-La Nouvelle nous expliquer que Georges Frêche lui avait indiqué : « *Voilà mon ami –je vous renvoie au verbatim– adhère au grand Narbonne, et en contrepartie je te ferai le port de Port-La Nouvelle* ». Cette façon de faire nous permet de considérer que vous justifiez la réalisation de ce port par ce que l'on appelle une politique d'offre. Et par conséquent, à partir du moment où l'on va investir

250 millions d'euros, voire 500 millions en fin de projet, puisque l'offre est là, forcément la demande suivra. A l'heure actuelle, c'est faux, pour plusieurs raisons. Et même si l'on peut regretter qu'aucune étude économique sérieuse ne soit versée à votre dossier, Madame Arditi a versé quelques études qui font référence sur d'une part les prévisions en termes de transport maritime en Méditerranée. Et d'autre part, l'augmentation prévisible des flux ou leur effondrement.

Je vous rappelle qu'en 1993, Port-La Nouvelle avait un trafic selon la DREAL, évalué à près de 3 millions de tonnes. En 2012, c'est 1,938 million de tonnes, c'est-à-dire moins de 2 millions de tonnes. C'est-à-dire que nous assistons à Port-La Nouvelle non pas à une saturation du trafic, mais au contraire à un effondrement de près de 33 % du trafic. L'étude versée par Madame Arditi démontre que l'ensemble des ports de Méditerranée s'est lancé dans une politique de l'offre, et que l'offre a pratiquement doublé. Pendant cette même période, la demande s'est effondrée de moitié.

Je vous le dis : oui à la création de nouveaux ports, il faut le sécuriser sur le plan économique. Et aujourd'hui les études de faisabilité en matière économique sociale, ne permettent pas de penser qu'en réalité vous n'avez fait rien d'autre que satisfaire –peut-être dans un sens de la famille– la promesse de Georges Frêche de construire un port à Port-La Nouvelle mais cela ne suffit pas.

Nous vous avons aussi posé une question extrêmement pertinente sur le PPRT, que vous avez évacuée en indiquant que si le préfet prend une décision contraignante, nous la respecterons. Ce n'est pas cela la question. La question est de savoir si la création de ce port comme vous le concevez aujourd'hui à ne serait-ce qu'une chance d'être compatible avec un tel plan d'exposition aux risques technologiques. Je vous dis non. Je suis juriste, et je sais les déconvenues que l'on a en fin de projet – Port-Vendres en est un. Après avoir dépensé beaucoup d'argent pour des études inutiles, de se rendre compte qu'une simple association va mettre à néant un projet fabuleux qui a fait rêver des populations.

Je vous dis qu'aujourd'hui, tel que Port-La Nouvelle est installé –sans la réalisation, sans multiplier par trois le tonnage du pétrole, sans multiplier par trois les nitrates– avec les quatre sites Seveso, le préfet du mal à concocter un plan d'exposition aux risques technologiques tel que la loi le prévoit, compatible aujourd'hui avec les installations. Ce ne sera pas possible avec les installations que vous préconisez.

Voilà les éléments de ce dossier. Il me semble que vous devez le revoir de façon extrêmement sérieuse, d'une part sur la faisabilité économique, afin de ne pas dépenser en vain 500 millions d'euros. Et d'autre part, faire attention à ces problématiques environnementales. Monsieur Navarro, vous êtes aux affaires depuis 1998, c'est-à-dire plus de 15 ans. Je vous précise qu'ici dans le département des Pyrénées Orientales, malgré tous les projets fabuleux que vous avez déployés depuis 15 ans : Perpignan a 32 % de sa population au-dessous du seuil de pauvreté, 1 sur 3. Alors que le même chiffre au niveau national est de 15. Ce que je veux vous dire, Monsieur Navarro, c'est que l'on peut aussi s'interroger sur la pertinence des investissements qui ont été réalisés en Languedoc-Roussillon, et leur effet levier sur la prospérité de tous. Je vous remercie.

Robert NAVARRO

Il y a beaucoup de réponses importantes. Nous ne sommes pas là pour mesurer l'applaudimètre des uns et des autres mais pour essayer d'être très clairs. On se connaît depuis très longtemps avec Monsieur Codognès, on s'est toujours respectés, ce n'est pas aujourd'hui que l'on va changer d'avis. Je trouve que Jean, tu dis que tu n'es pas contre le projet, et quelque part tu nous menaces sur le projet en disant qu'une association peut faire, etc.

Moi le PPRT, j'ai répondu. J'ai dit qu'à ce jour on y travaille, il n'y a pas de PPRT arrêté. Et dans ce que l'on m'a montré comme élément, rien sur le fond ne remet en question la faisabilité du projet. Je ne vais pas après lire dans le marc de café, de savoir quel est le PPRT qui sera proposé aux AOT et qui va faire fonction de loi, et qui sera proposé à enquête publique. Nous respecterons la réglementation.

Deuxième intervention sur les propos tenus par Georges Frêche. Tu le connaissais aussi bien que moi, Georges, des fois il avait de l'humour. Mais je ne pense pas qu'une seule fois il ait mis en jeu, pour

quelque collectivité que ce soit, l'intérêt supérieur du territoire, cela je n'y crois pas. Quel que soit le maire qu'il y aurait eu à Port-La Nouvelle, le projet se serait fait. Parce que moi maintenant, cela fait 5 ans que je travaille dessus, avec lui d'abord, et puis avec Christian Bourquin. Ce projet est venu au départ parce que bon nombre d'industriels et de grands groupes internationaux venaient frapper à notre porte pour soutirer bon nombre de choses. Et bon nombre de vos amis m'ont assez tapé dessus sur Internet sur des choses qui n'étaient pas finalisées, et dans le fond, nous aurions pu en discuter pendant des heures. Je ne vais pas m'étendre là-dessus, puisque cela ne se fera pas actuellement. Mais sachez que quand on fait de la prospective pour mettre en place des grands groupes industriels chez nous... Parce que moi, ma priorité principale, oui c'est l'argent public bien dépensé.

Je trouve que là, il y a deux poids, deux mesures, et je vais me lâcher un peu. Il y a la Région sur des projets structurants pour le territoire, dont on peut discuter l'impact. Moi, le nombre d'emplois directs et induits, je ne sais pas. Je sais qu'il y a beaucoup d'industriels qui nous tapent. Voilà pourquoi avant de faire le projet du port, nous faisons la plateforme aéroportuaire de 80 hectares, qui sera connectée avec des voies ferrées, et tout. Là, il y aura 80 hectares parce que nous en avons besoin, parce qu'il y a d'innombrables industriels qui veulent s'implanter à Port-La Nouvelle.

Je ne sais pas si tous viendront. Mais si nous ne le faisons pas, je sais que nous ne répondrons pas...

Robert NAVARRO

L'offre et la demande des industriels, elle est là. Quelle sera sa finalité en termes d'emploi ou d'impacts, je ne sais pas, mais c'est un pari que l'on prend sur l'avenir. Et après, je vois des collectivités qui dépensent 150 millions d'euros pour une boîte à mettre quelques documents dedans et personne ne dit rien et ne pipe mot. Et ça, cela va coûter pendant 20 ou 30 ans 20 millions d'euros de fonctionnement par an. Et là, ces responsables-là, tout le monde se tait, on ne dit pas que c'est une folie, que ça c'est de la gabegie. Nous, on peut discuter du montant, de l'amélioration technique, de ceci de cela et on vous écoute exprès. Mais de remettre en cause le fait que cet argent-là, c'est pour produire de la richesse, là, je suis désolé, je ne sais pas quel montant, mais je suis sûr que pour la jeune dame qui est là-haut et pour mes filles que j'adore, cet argent public-là il est bien dépensé. Donc, ça, c'est une réponse que je voulais faire.

Après, de répéter sans cesse le projet à 400 ou 500 millions d'euros, arrêtez ! On vous dit que nous nous sommes engagés sur 200 millions d'euros. Après, le jour où on aura rempli les espaces et où ce projet à 200 millions d'euros sera en chantier et répondra aux besoins, s'il y a des besoins supplémentaires, oui, il y a une seconde phase dans le projet pour encore agrandir et mettre d'autres bords à quai. Parce que dans les prévisions du projet, nous pensons aussi que ça va marcher, qu'il va être hyper performant et qu'il va nous ramener de la richesse. Voilà pourquoi il y aura deux phases. Mais la première phase, c'est 200 millions d'euros. N'affolez pas le public avec les 4 ou 500 millions d'euros. Si ça avait été le cas, je l'aurais assumé et je l'aurais dit. Voilà ce que je voulais dire sur toutes ces choses-là.

Sur le pétrole et bon nombre de données, techniquement, nous allons vous répondre. Monsieur Levassort, vous avez la parole.

Fabrice LEVASSORT

Je vous apporte un éclairage complémentaire à l'intervention de Robert Navarro puisqu'il y a eu plusieurs questionnements aujourd'hui et puis aux premières réunions sur la méthodologie : « on souhaiterait que vous livriez des études un peu sérieuses », je reprends des termes que j'ai entendus ce soir ou la semaine dernière ou il y a 15 jours. Pour vous dire que se projeter dans l'avenir à 30 ans, cela n'est pas simple. Cela n'est simple pour personne mais le faire, c'est une exigence. Donc, il faut le faire. Et pour le faire effectivement, il vaut mieux avoir une méthodologie plutôt que de lever le doigt, de le mouiller et de voir comment le vent souffle. Je vous renvoie à la page 138 du DMO, le dossier du maître d'ouvrage, le document épais qui est sur Internet et à l'entrée. Page 138, il y a une annexe IX qui s'appelle bibliographie. Dans cette bibliographie figure une vingtaine de références d'études. Parmi ces études, des études socio-économiques, deux qui sont d'ores et déjà sur le site Internet de la commission

–je parle sous le contrôle de la commission– sachez que depuis le 17 décembre de l'année dernière, date d'ouverture formelle du débat public, la Région a communiqué à la commission l'ensemble des références de cette annexe IX. Donc, sous le contrôle de la commission, c'est elle qui le décide, toutes ces études ont vocation, du point de vue de la Région sans aucune restriction, à être mises sur le site Internet. Vous y trouverez réellement des études sérieuses et qui montrent la manière dont on s'est projetés dans cet avenir. Cela n'est pas facile mais il y a des documents étayés.

Ensuite, nous avons bien pris connaissance de la contribution versée au débat par Madame Ardit, vous le rappelez, Monsieur Codognès, avec son étude sur les perspectives d'évolution en Méditerranée. J'imagine que vous avez lu cette contribution, moi je l'ai lue et ce que je peux vous dire c'est que cette contribution porte sur le container, sur l'évolution du container en Méditerranée. L'évolution du container en Méditerranée et le fait que les ports en Méditerranée ont surinvesti. On parle de containers. Notre dossier ne vise pas le container, Robert Navarro l'a annoncé tout à l'heure. Nous n'allons pas surinvestir, le container, on le fait à Sète, donc nous n'allons pas surinvestir sur du container à Port-La Nouvelle. Mais l'étude plan bleu cahier numéro 7 de Maryse Ardit, le filtre et la cible de l'étude, c'est le container. Nous, nous sommes sur une orientation stratégique sans container, donc cette étude est intéressante et d'ailleurs elle apporte du crédit à nos trafics en mettant en évidence l'augmentation du trafic mondial et la part que la Méditerranée capte dans ces échanges entre le nord et le sud. Mais je le redis une fois de plus pour être très clair et relisez complètement ce document assez succinct, mais assez intéressant, la cible, c'est le container.

Concernant le PPRT, si je peux apporter un élément visuel, s'il est possible de projeter quelque chose. L'autorité compétente du PPRT, rappelons-le, est l'Etat. Aujourd'hui, l'Etat réunit des personnes et organismes associés pour élaborer ce PPRT et il y aura une enquête publique. Nous ne sommes pas dans l'enquête publique mais en amont de l'enquête publique. Il y aura une enquête publique certainement à la fin de l'année. Donc, il faut savoir de quoi on parle, de quel calendrier, qui fait quoi et quand. Donc, j'espère avoir été clair dans l'explication. Donc, on parle de la même chose.

Camille Saïssset, Commission particulière

Pourriez-vous préciser ce qu'est l'AOT qui a été cité deux fois par Robert Navarro ?

Fabrice LEVASSORT

Robert Navarro faisait référence à l'autorité organisatrice des transports et quand on parle d'un port, c'est l'autorité portuaire, c'est le propriétaire du port.

Est projeté à l'écran effectivement l'extrait du document du maître d'ouvrage qui montre l'aléa PPRT prescrit par l'Etat. Donc, on voit différentes couleurs et on voit une zone rouge. Donc, cela impacte la partie du port qui est à terre, donc, on est à terre. Le projet qui est soumis au débat public, qui apparaît là, il est en mer, ce sont les deux digues, celle au sud, celle au nord. Et juridiquement, c'est le terre-plein qui est en rose. Donc, c'est ça qui est soumis au débat public avec une extension en phase 2, le terre-plein au sud qui est en bleu. Les cercles qui ont été projetés juste avant sont à terre. Donc, quand on parle de comptabilité entre les projets, nous sommes sur des emprises qui ne se chevauchent pas, il n'y a aucune superposition. J'espère que visuellement les choses sont claires, en tout cas, je tenais à la préciser.

Je pense qu'il faut lire complètement le Dossier du maître d'ouvrage et ne pas en extraire des éléments indépendamment de l'ensemble et de la cohérence d'ensemble. Le projet portuaire vise à développer des activités au nord, sur la plate-forme nord qui apparaît en gris sur le plan et donc à éloigner les activités dangereuses de la ville. Nous sommes dans cette logique. Et que des marchandises déchargent sur une digue et viennent ensuite stocker des produits à terre, tout cela s'inscrit dans cette logique où le risque, nous nous efforçons, dans la conception du projet, de l'éloigner de la ville, c'est-à-dire là où il y a des gens. Nous sommes dans une logique où on s'efforce de minimiser le risque. L'Etat nous dira quel est le risque et nous prendrons cela comme une donnée d'entrée et nous appliquerons bien évidemment la réglementation. Mais je préfère le dire même si c'est une évidence.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup pour toutes ces explications. Je vous rappelle que la prochaine réunion à Gruissan le 11 février prochain porte sur à la fois l'environnement, l'aménagement du territoire, l'insertion du projet de nouveau port dans le territoire et aussi la prévention des risques, donc le PPRT. Et donc, on reviendra très certainement et le maître d'ouvrage dont c'est le rôle à ce moment-là d'expliquer et de revenir sur ce que vient de dire Monsieur Levassort présentera très certainement en plus détaillé ce qu'il vient d'évoquer.

J'attire également l'attention de l'ensemble des participants sur un cahier qui est sous presse et qui va être mis sur le site dans les jours qui viennent, avant la réunion du 11 février qui est le porté à connaissance, le cahier d'acteur de l'administration. Dans ce cahier de l'administration, il y a une partie qui est tout à fait intéressante et qui fait, si je puis dire, réfléchir sur les orientations des travaux actuels du PPRT. Et j'en profite pour dire que d'ici le 11 février, nous allons, nous la CPDP, regarder si toutes les références du CLIC, etc., sont bien disponibles. Il me semble que oui mais nous allons le vérifier et bien entendu, elles seront disponibles sur le site avant la réunion où sera discuté cet aspect.

Mais d'ores et déjà, puisque j'ai lu le projet qui a été adopté par l'administration, sur l'aspect PPRT, je crois que cela vaudra la peine pour revenir sur cette question avec quelques informations en plus et quelques orientations qui permettent de faire avancer la réflexion et éventuellement le débat sur ces aspects réglementaires.

Je vois l'heure qui tourne, ce qui ne veut pas dire que ceux qui n'ont pas eu la parole ne l'auront pas tout à l'heure, je vous passerai la parole tout à l'heure, n'ayez crainte. Mais il y a des cahiers d'acteurs qui sont prévus dans le programme. Donc, je souhaiterais savoir si quelqu'un parmi les auteurs du cahier d'acteurs Port-La Nouvelle Windsurf est présent dans la salle pour présenter son ouvrage. S'il n'est pas là, est-ce que quelqu'un du cahier d'acteurs qui avait été mis en dessous, Envol et Vieille-La-Nouvelle, est présent parmi nous ? Oui ou non ? Parce que les précisions et les questions viendront après, mais s'il y a quelqu'un, il est le bienvenu bien entendu pour prendre la parole et dire son fait.

Lydie PASSEMAR, présidente de l'association ENVOL (Energie volonté pour Port-La Nouvelle).

Je suis présidente de l'association ENVOL qui était aussi associée au collectif Plage vigilante dont le cahier d'acteur ce soir ne peut pas être présenté pour des raisons techniques, administratives, une confusion, mais cela n'est que partie remise.

Donc, ENVOL ce soir présente un cahier d'acteur mais c'est une petite particularité parce qu'autant mon collègue Alain Viard que moi-même sommes conseillers municipaux à Port-La Nouvelle. Et nous avons pu lire dans quelques publications et entendu dire par-ci par-là que nous étions contre le projet de développement portuaire. Donc, je veux rassurer Monsieur Navarro, ce n'est pas du tout le cas. Sauf que cela a été fait dans des circonstances assez particulières, nous n'avons pas pu aller aux réunions, nous n'avons pas le projet et donc voilà, nous avons une autre réflexion que nous vous présentons ce soir.

Je voulais vous dire aussi à tous que je remercie Monsieur le Président et je vais en mettre une petite couche, excusez-moi, je regrette qu'il n'y ait pas plus de réunions à Port-La Nouvelle parce que cela va peut-être vous étonner et Monsieur Navarro écoutez bien ce que je dis, vous avez amené une bouffée d'oxygène à Port-La Nouvelle. Enfin, il s'est passé quelque chose, déjà au niveau du port, nous sommes tous d'accord là-dessus, il n'y a pas de souci mais en termes de démocratie, c'est quand même fort, les gens parlent de quelque chose, il se passe quelque chose.

Et ce que je voulais dire quand même ce soir, c'est qu'il y a un grand mot qui doit apparaître dans ce débat, c'est le respect de tous et de tout entendre, tout accepter peut-être pas, ce n'est pas le but, mais de tout entendre, accorder du crédit à ce qui est dit pour préparer justement l'avenir et peut-être que nous ne serons pas d'accord sur les façons d'appréhender les choses mais il y a une chose qui est certaine, c'est que nous voulons avancer. Mais il faut savoir s'écouter, s'entendre, être patient parfois

parce que des fois c'est un peu vif, Monsieur Navarro, c'est un peu vif mais il n'y a pas de remise en cause ni personnelle ni quoi que ce soit, c'est le débat. Qui dit débat dit qu'on discute, etc.

Et puis juste un petit clin d'œil à mes copains de Windsurf que je soutiens puisqu'effectivement là, je suis sur un autre créneau parce que j'ai su m'engager très tôt pour défendre l'accès à une plage à laquelle nous tenons beaucoup parce que c'est une plage patrimoniale, locale et qui n'aurait plus d'accès.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Souhaitez-vous intervenir de votre place ou souhaitez-vous venir à la tribune ?

Alain VIARD, conseiller municipal minoritaire de Port-La Nouvelle

Alors, cela va vous surprendre parce que je sais que vous êtes habitués à la démocratie mais nous, depuis 1995, la démocratie a été affaissée à Port-La Nouvelle et je vais un peu décrire ce qui se passe. Effectivement, nous avons été invités, pour la première fois, nous avons été invités à la rédaction du cahier d'acteurs de la mairie de Port-La Nouvelle. Moi, je vous laisserais juge d'apprécier le contenu, rien n'est étonnant, on ne pouvait pas s'attendre à autre chose puisqu'il faut soutenir et il faut surtout justifier une place de vice-présidence au grand Narbonne. Robert Navarro, le problème, il n'est que là, l'ami Frêche, il n'a fait que cela, d'accord. Et je ne veux pas aller plus loin, parce qu'il y a aussi la rémunération qui va avec, soyons clairs.

Alors, vous comprenez que la fenêtre de démocratie que nous trouvons, nous les deux petits canards boiteux, ma collègue et moi, cela va nous permettre de respirer un peu ce soir et un peu ailleurs dans les autres réunions. En ce qui me concerne, je m'exprime ce soir parce que je vais subir une opération qui ne va plus me permettre de m'exprimer, donc je ne pourrai pas parler mais je serai présent aux débats.

Effectivement, nous n'avons jamais été invités à quoi que ce soit. Nous ne sommes jamais entendus, même quand on propose des projets, et des projets nous en avons. Nous avons même des difficultés à nous exprimer quand on veut présenter un contre-projet de budget, ce qui nous paraît normal, c'est cela la démocratie ou alors on change de système, on va ailleurs. Pour moi, la démocratie, c'est ça. Le brouhaha est organisé par celui qui est chargé de le faire respecter, c'est terrible, c'est bien, on est en plein dans la république bananière à Port-La Nouvelle. Nous vivons aussi, et ça, je vous demande d'en tenir compte, un véritable culte de la personnalité. Et je vous amènerai, preuve à l'appui, les derniers bulletins municipaux ou magazines municipaux. Le dernier, c'est 35 photos, vous êtes battus, je regarde tous les bulletins, je n'ai jamais vu ça. J'ai même pensé à un moment à l'envoyer au Canard enchaîné, je ne vous dis pas de bêtise, je crois que je vais le faire parce que ça donne à rigoler. Il ne nous manque plus que les grandes affiches sur pierre à l'entrée du village et la boucle est bouclée. Alors, vous vous dites « il exagère », venez.

Je vais vous expliquer beaucoup de choses. Ce soir, je suis venu pour m'expliquer parce que cela fait depuis 95. J'exposerai le projet parce que nous, nous avons fait un projet. On ne s'est pas contenté de dire à Robert « on est ton copain et le lendemain le poignarder ». Non, nous, on se dit les choses en face, on n'est pas d'accord sur la problématique globale mais nous avons un projet.

Attendez, j'ai quand même pris des notes. Vous savez, moi j'ai toujours vu les municipalités investir à Port-La Nouvelle, s'investir dans le développement économique. La dernière fois où nous avons investi dans le développement économique c'est, pour ceux qui connaissent, avenue des Tourelles là où il y a établissements Camidi. Je fais une parenthèse pour ces messieurs par rapport au PPRT, vous avez qu'en août 2010, ce dépôt de camions de gaz vrac et bouteille a explosé. Nous sommes actuellement le 28 janvier 2013 et j'ignore les conclusions de l'enquête. Ce que je sais c'est qu'il y a eu douze blessés, dont douze pompiers. Je crois qu'à un moment donné, il faut quand même réfléchir sur la sécurité, pour nous, c'est un fil conducteur. C'est peut-être particulier, je suis très sensible à la sécurité et à l'environnement. J'aimerais que l'on me réponde, je ne sais pas si vous pourrez le faire ce soir, sur les résultats de l'enquête concernant l'explosion qui s'est entendue 25 kilomètres à la ronde.

Donc, sachez qu'à partir de 1983, nous n'avons plus investi. Et la particularité de ce que je dis, allez voir sur place, vous verrez la zone Camidi, il y a l'étang qui reprend et on arrive au dépôt-gaz. Cette zone était programmée par l'ancienne municipalité pour être comblée. La municipalité qui est arrivée a arrêté, a su vendre le terrain à Camidi mais ça s'est arrêté là. Il y a vraiment eu une volonté politique de ne rien faire pour le développement économique à Port-La Nouvelle. Et il y a un but qui a été visé, il faut que vous le compreniez et que vous le sachiez. Le but, c'est un changement sociologique de Port-La Nouvelle. On a affaibli Port-La Nouvelle qui était une commune dynamique où il y avait beaucoup de jeunesse et on a fait, je vais le résumer en un mot, ce que me disait un ami, « des personnes âgées autour d'un supermarché ». C'est malheureux de dire cela mais on est arrivés à ce système-là et depuis 1983 jusqu'à nos jours, rien. Je suis conseiller municipal depuis 1995, jamais je n'ai vu un euro dans le développement économique. Port-La Nouvelle -et vous le savez- est une commune riche, qui avait une grosse TP avec ce qu'il y avait, Lafarge, les dépôts et tout cela, jamais je n'ai vu un euro dans le développement économique.

Alors aujourd'hui, quand je vois ces mêmes personnes venir nous désigner comme des petits canards boiteux qui ne veulent soi-disant pas le port, je ne peux pas l'accepter. Nous, nous avons une vision, nous, nous y avons travaillé, moi j'ai fait des conflits sur le port et je n'ai de leçon à recevoir de personne. On vous a parlé du centre de convalescence. Pour déplacer le centre de convalescence, fallait-il qu'il vive. Or le centre de convalescence dans les années 85 était fermé, le décret était dans le bureau de Madame Georgina Dufoix. Mon camp, j'ai participé à sauver ce centre de convalescence qui aujourd'hui s'appelle le centre hospitalier et voilà les coucous qui viennent aujourd'hui dire « j'ai déplacé ». Oui, il a été déplacé, mais pour le déplacer, il faut le sauver.

Et j'ai une petite anecdote. On s'est retrouvés face aux gardes mobiles parce que nous bloquons le passage à niveau. J'ai eu le maire à côté de moi, il s'appelait Louis-Bernard Davidovici, je ne partageais pas ses points de vue mais il était à côté de moi. Moi, j'en connais, ils étaient cachés derrière de peur de prendre des coups parce que nous ne sommes que dans ce système-là. On ne veut pas l'économie, on se cache, on se cache derrière un jour Jacques Blanc, un autre jour Georges Frêche. Je ne sais pas à qui est le tour aujourd'hui, peut-être vous pourriez me le dire Monsieur Navarro, derrière qui se cache le personnage.

J'ai un peu de colère et vous le comprenez, mais voilà en somme la situation que nous avons à Port-La Nouvelle. Alors, comment voulez-vous que dans ce cas nous puissions participer dans un débat pour un cahier d'acteurs ? Cela n'était pas possible parce que la volonté politique n'existe pas à Port-La Nouvelle pour le port. Mais comme je fais partie des gens qui ont fait Nopalme par conviction et j'ai des convictions, que voulez-vous que j'y fasse, j'ai combattu, mais je n'ai pas combattu le port, j'ai combattu l'huile de palme. Je n'ai pas combattu le port et il y a beaucoup de témoins qui peuvent en témoigner.

Donc, si vous voulez, je vais faire un peu plus court parce que je suis à huit minutes déjà.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Dites-nous un peu ce qu'il y a dans le cahier d'acteurs que vous appelez ENVOL.

Alain VIARD, conseiller municipal minoritaire de Port-La Nouvelle

Il est à l'impression.

Si vous voulez, pour nous, le projet portuaire, pas celui qui est présenté, mais le projet en soi, c'est extraordinaire pour Port-La Nouvelle. On l'attend depuis tellement longtemps que je ne vois personne dire non, à part quelques-uns qui se cachent, qui disent oui pour une vice-présidence mais qui n'en veulent pas. Mais je crois que globalement, historiquement, tout le monde est attaché au port, même les petits vieux, on est attachés parce qu'on se met sur le bord du canal, c'est animé, c'est plaisant.

Ma collègue vous en a parlé, nous sommes venus ici pour avoir du respect mutuel. Nous en avons tellement peu dans notre commune mais, nous, nous voulons. Nous voulons de la démocratie, nous en avons, nous sommes servis à notre niveau, cela fera rire beaucoup de monde. Nous voulons des échanges, on s'enrichit mutuellement, moi j'ai beaucoup appris en travaillant sur ce dossier. Cela fait

trois mois que nous travaillons sur le dossier et comme je suis retraité, je travaille 12 à 14 heures par jour sur le dossier. Donc effectivement, après, vous comparerez ce que nous avons couché dans nos quatre pages, nous aurions mérité d'en avoir six, mais c'était limité à quatre, nous n'avons pas pu faire autrement.

Si vous voulez, je vais vous faire un petit historique de Port-La Nouvelle aussi. C'est une commune de 5 800 habitants à peu près, résidents permanents. Le problème, c'est que l'on a une grosse précarité. J'entendais tout à l'heure le conseiller général de l'Aude parler du taux de chômage de l'Aude. Vous savez à combien est le nôtre à Port-La Nouvelle ? 22,4 %, j'ai des statistiques INSEE 2009. Il y en a peut-être qui ont des statistiques plus récentes, je les prends, pas de problème, on rectifie les chiffres, ce n'est pas un problème. Vous savez combien il y a de foyers fiscaux qui payent l'impôt ? 41,1 %. Revenu moyen par foyer fiscal : 16 495. Il y a un site -salaires.com-, je suis allé le regarder pour préparer un débat d'orientation budgétaire en 2010, nous avons 60 % de la population qui gagne entre 0 et 1 400 euros.

Michel MOLY

Allez voir celui de Port-Vendres, vous verrez.

Alain VIARD, conseiller municipal minoritaire de Port-La Nouvelle

Je ne peux pas parler de Port-Vendres, j'en ai assez avec Port-La Nouvelle, croyez-moi.

Alors, si vous voulez, voilà la situation dans laquelle est Port-La Nouvelle. Comment voulez-vous que cela ne suscite pas engouement, espoir, par toutes ces personnes qui sont en difficultés. Et même si elles sont à la retraite, souvent elles ont des petits revenus mais c'est leurs enfants, voire leurs petits enfants, qui sont au chômage, qui sont en difficulté. Et forcément, il y a un engouement. Et cet engouement, nous on le sait, on le connaît, on y vit et on y participe. Et donc, nous avons toujours été pour le développement. Le problème, c'est le calibrage vers lequel nous allons aller et quelles perspectives nous allons nous donner. Je crois que c'est là la différence entre vous et nous, parce que nous voulons un projet viable à long terme.

La problématique portuaire est très complexe. Déjà en soi, c'est complexe, mais à Port-La Nouvelle, c'est un port dans la ville et en plus, il y a le site SEVESO. Nous avons donc les trois critères qui viennent se superposer les uns aux autres et qui fait que la réflexion doit être tout autre qu'un port éloigné comme Sète, puisque je connais aussi le port de Sète, qui n'a pas du tout la même configuration par rapport à la ville. Nous avons donc pris comme fil conducteur la sécurité. Est-ce que cela peut vous étonner que l'on ait une vision de sécurité, Monsieur le Vice-président.

A double titre, je vous ai parlé de Camidi, il y a des fonds de camions qui ont atterris, qui ont été propulsés à 400 mètres près du dépôt de gaz, nous avons eu un effet domino sur le site. Imaginez un effet domino qui dépasse le site, on sait très bien que l'on ne peut pas vivre sans risque, oui, le problème c'est de le minimiser, de l'analyser, de le comprendre et de le combattre. Donc, dans la vision portuaire que nous développons, c'est notre fil conducteur.

Puisque l'occasion m'en est donnée, je vais en parler quand même, le nitrate d'ammonium. Vous savez qu'il y a eu la problématique du nitrate d'ammonium sur le port de Bayonne. Ce que je regrette c'est que l'ensemble des maires, l'ensemble des élus se sont mobilisés en disant « notre population ne l'accepte pas ». Nous, on se tait, c'est le silence, c'est l'omerta, puisque de toute façon la démocratie n'existe pas et donc personne ne sait ou très peu savent que l'on fait du nitrate d'ammonium. Je regrette de ne pas avoir été là à Montpellier mais j'aurais répondu aux pro-nitrates, parce que si certains n'ont pas les billes, moi je les ai, je suis allé étudier le dossier. A un moment donné, ça n'est pas à vous que j'en veux parce que vous, vous gravitez à un certain niveau, en macro économique régional. C'est à nous élus de terrain de dire « ça, ça n'est pas possible, il y a un problème ». Pour cela, il faut avoir des convictions et du courage, or là, dans ce dossier-là, à la base, il a manqué de conviction et de courage. Voilà pourquoi je suis intervenu sur les nitrates pour tirer la sonnette d'alarme et dire « ça, on ne peut pas laisser faire ».

Nous sommes toujours dans la même logique, vous remarquerez, on se cache.

Je vous fais confiance, Monsieur le Président, vous avez dit que les documents seraient matière à réflexion. C'est le choix portuaire en toute sécurité. Je m'excuse, je ne sais pas qui parlait du plan bleu mais c'est quand même une référence, mais il y a d'autres publications, il n'y a pas que celle-là. Nous mettrons sur notre site ensemblepourportlanouvelle.com, toutes les publications que nous avons lues, vous allez être impressionné. Et effectivement, il n'y a pas que le plan bleu mais beaucoup de choses se recoupent. Donc, le plan bleu, c'est une base qui définit le trafic en Méditerranée et le trafic qui vient sur les côtes, ce dernier n'est pas très développé, c'est surtout le trafic de transit qui est développé. Et les bateaux effectivement, Maryse Ardit en a parlé, quand on lit les mêmes documents, on tombe sur les mêmes éléments, 15 000 TPL, la taille des bateaux.

Nous avons mis dans notre dossier, et là je ne suis pas d'accord avec le monsieur quand il dit « Port-La Nouvelle ne peut pas faire de containers », il y a le Fédérés qui peut se faire, on peut recueillir de l'arrière-pays des containers vides ou aller redistribuer des containers pleins. Nous avons mis une photo du port du Havre, Havre 2000 en construction et vous savez de quoi nous l'avons extrait ? De la Cour des comptes européenne, cahier 14 de 2012. Et vous verrez, dans ce grand port qu'est Le Havre, la taille des bateaux qui font des containers. Donc, Port-La Nouvelle, un peu aménagé, cela doit pouvoir se faire puisqu'il n'y a pas que les hydrocarbures, je pense que nous n'aurions aucun problème à vouloir que nous orienter vers les hydrocarbures.

Je pourrais vous parler de Tarragone parce que c'était prévu, vous voulez calquer Tarragone, port industriel de Barcelone et puis on va faire Port-La Nouvelle, port industriel de Sète. Je n'y crois pas trop. Déjà, quand on voit le trafic qui se fait sur le port de Barcelone, personnellement, Barcelone j'en ferais plus un ami, une coopération qu'un ennemi et de vouloir lui chiper les marchés. Parce qu'à un moment donné, on sera quand même limités et tout le monde sait autour de cette table que l'Europe a décidé qu'il y aurait deux grands Clusters en Méditerranée occidentale, Marseille et Barcelone. Je crois qu'à un moment donné, il ne faut pas forcément essayer, c'est rechercher ce que l'on peut faire de mieux et d'efficace.

Nous allons donc vous proposer un projet que nous avons intitulé « un port tourné vers l'avenir, croissance bleue ». Je ne sais pas si tout le monde a entendu parler de la croissance bleue, donc je vais vous en parler. Il y a une communication de la Commission européenne qui a communiqué cela au parlement, au Conseil européen, au Comité économique et social et au comité régional, c'est une communication qui est assez récente, elle est du 19 septembre 2012. Et là-dedans, elle explicite la croissance bleue. Pour ceux qui se souviennent des dernières élections présidentielles, un candidat avait parlé de ce sujet-là, Jean-Luc Mélenchon. Souvenez-vous, dans la deuxième partie des élections, il parlait de croissance bleue. Cette communication définit la croissance bleue et les axes. Il y a cinq axes : énergie bleue et vous vous doutez bien que c'est les éoliennes en mer avec d'autres énergies, l'aquaculture, le tourisme maritime, on en a parlé effectivement c'est un créneau porteur, le tourisme côtier, le tourisme de croisière, ressources minières maritimes, là je suis plutôt réservé, biotechnologies bleues.

Concernant l'éolien offshore, nous n'avons plus à démontrer leur efficacité économique et l'emploi qu'elle produit. Mais moi, je voudrais vous orienter vers autre chose, c'est les agrocarburants. Vous savez qu'il se mène une expérience avec Ifremer où on cultive des algues sur les anciens salins. Ce n'est pas cette vision que nous apportons, c'est les agrocarburants avec la photosynthèse accélérée et le CO₂. Sur le territoire de Port-La Nouvelle, nous avons tout ce qu'il faut, nous avons le soleil, nous avons Lafarge Ciment qui par son procès produit du CO₂ et nous avons une partie de l'espace des 80 hectares.

Nous vous proposons, pour développer cette nouvelle filière, de nous orienter vers un pilote, et je crois qu'il sera très facile de trouver des coopérations industrielles. Et là, nous avons un double positionnement à prendre parce que penser que les agrocarburants sont l'avenir, je pense que les agrocarburants peuvent présenter un avenir certain.

Monsieur le Président, je n'ai pas tout présenté, je parle aussi de l'urbanisme, de la filière universitaire.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Je sais qu'il y a plusieurs autres points, mais Monsieur Viard, je vous remercie beaucoup. Je vais demander à la salle de réagir éventuellement.

Robert SAQUER, Port-Vendres

Bonsoir, je suis un Port-Vendrais lambda retraité, mon père était docker, donc je connais un peu le travail du port. Je ne savais pas qu'il y avait une réunion ce soir, je l'ai su par hasard et je suis arrivé en retard comme tout le monde parce que l'Indépendant portait l'heure de 19 heures 30, nous sommes donc forcément arrivés en retard.

J'ai entendu tout à l'heure que l'on parlait des revenus des foyers fiscaux et lorsque l'on va sur salairemoyen.com et que l'on clique sur Port-Vendres, c'est 36 % des foyers fiscaux à moins de 800 euros et 60 % des foyers fiscaux à moins de 1 300 euros. C'est dire les difficultés et les dégâts qu'il y aura si tout le trafic part ailleurs, que ce soit à Port-La Nouvelle ou à Sète et que vous ne fassiez rien Messieurs les politiques pour Port-Vendres. J'espère, et c'est une occasion de vous le dire de vive voix et face à face, que vous saurez nous aider nous Port-Vendrais. Je ne parle pas pour moi. Moi, tous les matins quand je me lève, ça tombe, c'est comme le jackpot. Mais pour ceux qui travaillent, pour les jeunes qui ont un emploi sur le quai, sur le port. Là, je voudrais qu'un effort soit fait et qu'enfin, vous soyez tous clairs. Qu'est-ce que vous voulez que Port-Vendres devienne ? Comment l'intégrez-vous dans tout ce schéma que vous nous avez expliqué ce soir ? Là, nous attendons votre réponse, nous, les Port-Vendrais.

Hermeline MALHERBE, présidente du Conseil général des Pyrénées-Orientales

Effectivement, j'avais levé la main avant la présentation du cahier d'acteurs et finalement, je remercie ce Port-Vendrais d'être intervenu avant moi puisque bien que nous n'ayons pas eu beaucoup d'informations sur le fait que la réunion se situait aujourd'hui à cette heure-ci, il était intéressant, me semble-t-il, qu'effectivement on ait des questionnements. Parce que dès que nous avons des gros investissements comme ceux-là sur l'ensemble de la région Languedoc-Roussillon, cela inquiète à raison ou à tort, mais ça inquiète. Donc, l'objet, il est bien de pouvoir avoir des réponses des uns et des autres et en particulier des porteurs du projet bien évidemment.

Nous avons entendu des acteurs du territoire comme à Saint-Charles, comme la CCI et je me joins à eux effectivement dans le cadre du port puisque j'ai confiance dans cet élément-là pour qu'on ait bien la dimension globale du développement des trois ports de la région Languedoc-Roussillon. J'ai entendu pendant le débat qu'à un moment on voulait supprimer Port-Vendres, j'ai entendu tout à l'heure qu'on pouvait bien supprimer tous les ports du Languedoc-Roussillon et rester sur Barcelone et Marseille. Excusez-moi, mais il y a un moment où Marseille et Barcelone ne peuvent pas tout. Ce sont deux grands ports de Méditerranée et nous avons besoin de tout le monde et sur tous les territoires et chacun à sa mesure. Nous avons des grands ports autour de nous et nous n'avons pas de commune mesure entre le port de Sète qui représente un tonnage très important par rapport au port de Port-La Nouvelle et le même principe entre Port-La Nouvelle et Port-Vendres.

Donc, effectivement, comme nous l'avons entendu, il s'agit bien de voir quelles sont les complémentarités entre ces trois ports parce que nous n'irons pas jusqu'à faire de la complémentarité par rapport à Marseille et Barcelone, encore que pourquoi pas. Et on a bien vu aussi, on a entendu et éventuellement je souhaite partager cette idée que la concurrence est plutôt au nord de l'Europe que sur le pourtour Méditerranée. Et c'est plutôt cela que les habitants des Pyrénées-Orientales et en particulier de Port-Vendres veulent entendre aujourd'hui et se questionnent à ce niveau-là, c'est en quoi et comment il y a effectivement cette complémentarité ? Moi, j'en suis convaincue mais il me semble qu'il faut amener un certain nombre d'arguments sur cette question-là, celle qui vient d'être posée.

Et par ailleurs, au-delà de cette question, et on l'a bien vu, l'ensemble des acteurs économiques et institutionnels, l'ensemble des collectivités à un moment donné, quelle que soit la couleur politique, quand on arrive à avoir un projet que ce soit à Port-La Nouvelle, que ce soit à Port-Vendres, qui est défendu par tous sauf une ou deux personnes qui, pour préserver leurs intérêts particuliers, utilisent des arguments fallacieux qu'ils disent parfois écologistes, effectivement, il faut pouvoir répondre là encore sur des éléments précis.

Pour évoquer cette dimension écologique, en tant qu'institution Conseil général, nous travaillons globalement sur ce que l'on appelle, et je sais qu'à la Région c'est le cas également, sur le développement durable. Le développement durable et équitable, c'est l'objectif de l'humain, du développement humain et pour interroger ce développement, on met en parallèle aussi bien la question de l'environnement, la question de l'économie, que la question sociale ou sociétale. Et c'est en interrogeant de ces trois manières que l'on arrive à produire quelque chose qui nous permet de continuer à aller de l'avant. Donc, effectivement, c'est intéressant d'entendre les problématiques qui interrogent la dimension environnementale sur le projet, la problématique qui interroge la dimension économique, on a moins entendu la dimension sociétale, mais on pourrait tout à fait l'entendre. En tout état de cause, il me semble que les projets sont construits de cette manière au conseil régional, donc j'ai aussi cette confiance-là par rapport à ce projet en particulier.

Donc, il me semble que c'est tout autant faire de l'écologie pour ceux qui en parlent de cette manière, il ne faut pas oublier que quand on a un certain nombre de tonnages sur un bateau, j'aimerais que l'on rappelle combien cela fait de tonnage économisé sur nos routes puisque cela passe dans tout le Languedoc-Roussillon et en particulier dans les Pyrénées-Orientales. Donc, ce serait intéressant, quand d'un côté on se bat par rapport au pétrole, de savoir combien cela fait diminuer la quantité de pétrole utilisée quand on diminue le nombre de camions sur les routes et surtout, la quantité de CO2 économisée également pour l'environnement quand on met plutôt sur des bateaux que sur les routes. Parce qu'en quantité, le nombre de quantités de marchandises qui sont utilisées sur les bateaux, ce n'est quand même pas tout à fait rien.

Donc, on a un certain nombre d'arguments comme cela qui viennent interroger également la dimension portuaire et de façon à la fois écologique, mais à la fois positive. Donc, on peut entendre aussi tous les autres aspects, il me semble que c'est important, mais on peut entendre aussi ceux-là, parce que c'est ceux que l'on dit le moins souvent et il me semble que c'est important de pouvoir les signifier. C'est un des arguments, je n'en développerais pas d'autre parce que sinon effectivement on va aller jusqu'à 15-20 minutes et ce n'est pas l'intérêt. La question la plus importante et du coup en tant que représentante des citoyens de ce département, c'est en quoi effectivement on est complémentaires ? Moi qui suis convaincue, je pense que c'est effectivement à la Région et à l'opérateur porteur de répondre à cette question. Merci beaucoup.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Je vais prendre une question encore et je passerais la parole à Monsieur Navarro s'il veut bien la prendre.

Michel MOLY, 1^{er} vice-président du canton de Côte Vermeille

Comme on a cité mon nom, je crois que je me dois d'intervenir. Rapidement, sur la pêche malheureusement, il n'y a pas que Port-Vendres qui connaît ces difficultés et vous devez le savoir, La Nouvelle et Sète connaissent aussi des difficultés. La force de Port-Vendres pendant de nombreuses années, ça a été que les trois activités ont toujours soutenu l'activité qui était en difficultés. Mais aujourd'hui, ce qui m'inquiète le plus c'est que pour faire des économies, pour être plus compétitifs, à un moment donné on oublie que l'on est un territoire, que l'on est très heureux d'y vivre et que l'on a une qualité de vie extraordinaire. Mais la première qualité de vie pour y vivre, c'est ce que disait notre ami, c'est premièrement d'avoir un travail, d'avoir un logement et c'est à partir de là que l'on peut y vivre.

Et le raisonnement que j'entends pour les ports qu'après tout Marseille, Sète ou Barcelone, on va être percutés sur d'autres activités. Les établissements de santé, sur ce canton, près de 400 emplois, même plus et on nous dit « on va tous aller à Perpignan, vous verrez, on va mieux vous soigner, cela vous coûtera moins cher et vous, vous suivrez dans le meilleur des cas ». Et j'ai l'impression qu'aujourd'hui, ce raisonnement fait que l'aménagement du territoire, si on voulait schématiser ou simplifier c'est que tous, on va aller habiter dans les grandes villes. Mais je ne suis pas convaincu que l'on nous accueille. Et en plus, je ne suis pas convaincu que tous, l'on puisse y vivre. Et on oublie que nous avons une qualité de vie, qu'on avait tout pour nous. Et je vous passe la viticulture, je vous passe les services publics, etc., qui font qu'aujourd'hui, ce raisonnement est très dangereux. Et moi, je veux rester sur le raisonnement, on a la chance d'avoir trois ports, gardons ces trois ports et faisons vivre ces trois ports pour que nos populations puissent vivre.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Monsieur Navarro

Robert NAVARRO

De façon succincte parce que l'heure avance. Sur Camidi à Port-La Nouvelle, première interrogation. Déjà, cela n'est pas dans le périmètre portuaire, il s'agit d'une entreprise qui est à l'extérieur du port. Donc, la réglementation en France est comme cela, nous sommes hors du coup en tant que Région et à ce jour, je n'ai aucune conclusion de l'enquête de la préfecture. Donc, j'ai reçu les gens de Camidi à l'époque quand il y a eu le problème mais ils sont hors enceinte du port.

Au niveau de problèmes nouvello-nouvellois, je ne prendrais absolument pas partie. Je vous ai dit que nous, nous étions ici pour écouter tout le monde. Et si on a su à la Région fédérer tout l'échiquier politique, même à Port-La Nouvelle, nous pourrions fédérer tout le monde, je crois, si tout le monde y met de la bonne volonté.

Au niveau de notre projet, pour répondre à bon nombre de questions, oui, la sécurité est un leitmotiv que nous avons en tête. La preuve par bon nombre de domaines que nous allons régler. Le sea-line qui est actuellement en cours pour démarquer tous les produits pétroliers, il n'y a pas plus dangereux qu'un sea-line dans un port pas loin de la ville. Le fait que débarquement des produits pétroliers qui j'espère demain n'existeront plus, mais seront remplacés par d'autres produits liquides, eh bien les bords à quoi sont beaucoup moins dangereux que le sea-line. Donc, au niveau de la sécurité, un premier point important dans le dossier du nouveau port.

Deuxième grand dossier qui va régler bon nombre de problèmes, cela a été dit. 12 000 camions, quand le port sera fait, il y aura du cabotage entre Port-La Nouvelle et Sète pour le ciment. Les deux unités de Lafarge à Sète et à Port-La Nouvelle vont économiser sur les routes de Languedoc-Roussillon 12 000 camions par an. Ça, ce n'est pas des mots, c'est de l'écologie pratiquée. Et en même temps, au niveau de la sécurité, c'est un grand pas en avant.

Autre élément que je voulais vous donner. Vous me parlez toujours de Georges Frêche qui aurait dit, moi le connaissant depuis 30 ans intimement, même si je ne m'en réclame pas, il avait ses défauts, je les connais mieux que quiconque, mais il avait des qualités de cœur que je connais aussi mieux que quiconque, jamais dans l'intérêt général du développement du territoire, George n'aurait mis en balance l'intérêt du territoire pour quelque élu que ce soit, fût-il son meilleur ami. Donc ça, au niveau de la boutade, il l'a peut-être dit, mais jamais dans sa tête il a pensé un projet pour rendre service ou pour récupérer un élu, ça, c'est fondamentalement faux et je veux le répéter pour la dernière fois ici.

Ce que je veux vous dire aussi, dans la feuille de route de la Région, la complémentarité des ports est totale. Nous n'avançons pas, Monsieur, que sur Port-La Nouvelle. Le port de Port-Vendres, c'est un port départemental et on discute à la Région avec la présidente Hermeline Malherbe pour l'incorporer mais il y a des artifices juridiques qu'il faut que l'on mette en place, dans le schéma régional en tant que port régional. Mais cela n'empêche que cette année en 2012, on a quand même mis à la Région, 5 millions d'euros sur Port-Vendres qui n'est pas un port régional. Donc, on n'abandonne pas Port-Vendres, la feuille de route que nous avons, nous ne pourrions pas faire du container à Port-La Nouvelle pourquoi ? Parce que nous avons mis tous les investissements pour le container à Sète. Donc, on veut de la

rationalité et de la complémentarité dans les outils entre l'aérien, là où c'est performant, entre le TGV et ne pas les mettre en concurrence et entre le maritime et le fluvial, parce qu'on vise aussi le fluvial. Quand on met 50 millions d'euros sur le canal du Rhône à Sète, là aussi c'est pour jouer la sécurité, la multiplicité du multimodal et en même temps les transports doux et la sécurité et décongestionner nos autoroutes. 50 millions d'euros sur le canal du Rhône à Sète qui va être fini en 2018, c'est nous qui l'avons mis avec l'Etat et personne d'autre. Et on pourra faire passer des péniches de 2 500 tonnes et il y aura deux rangs de containers sur nos péniches. Pour cela, nous avons rehaussé tous les ponts, nous avons élargi le canal de 6 mètres à 16 mètres et nous l'avons curé de 2,5 mètres à 3 mètres de profondeur. Donc, ça, c'est des travaux de fond d'infrastructures qui vont payer pour le territoire.

Quel est l'objectif en termes de port ? Pour le moment, entre Sète, Port-La Nouvelle et Port-Vendres, nous faisons une année moyenne, six millions de tonnes. Mais notre objectif, la feuille de route qu'ont tous les administrateurs, tous les gens qui travaillent pour nous et je les remercie de leurs qualités, que ce soit en collaboration avec les chambres de commerce comme à Port-La Nouvelle ou que ce soit avec Monsieur Chevalier l'ERP à Sète, que ce soit comme avec bon nombre de délégués avec qui nous travaillons parce qu'il y a des délégations de service public. Et puis parce qu'à la Région, nous ne sommes mariés avec personne, nous prenons toujours dans quelque domaine que ce soit, du moins d'après nos critères, le plus performant. Je n'ai pas dit le moins-disant, le plus performant en termes de prix et de qualité de prestations. Parce que c'est ça qui est important pour le territoire. L'objectif à terme c'est quoi ? C'est d'arriver à faire douze millions de tonnes sur les trois ports et dans vingt ans, quand tout sera opérationnel, le canal du Rhône à Sète, les TGV, nos aéroports et nos investissements sur nos ports, c'est d'arriver à faire 18 millions de tonnes sur nos trois ports. Si nous faisons ça, nous aurons triplé la richesse qui va revenir sur le territoire.

Je vais vous donner une autre image importante. A un moment donné, on pensait avec Georges, il y a vingt ans en arrière, qu'un super aéroport à Montpellier serait la panacée et combien de combats nous avons eus avec nos copains carcassonnais, avec nos amis de Béziers et de Perpignan qui pensaient que Montpellier voulait tout bouffer et que nous allions étouffer les autres aéroports. Je vous signale que nous avons fait faire une étude parce que nous sommes déterminés, mais nous ne sommes pas têtus et toujours, nous essayons d'être du côté de l'intelligence. Nous avons la faiblesse de penser quelques-uns à la Région, au niveau de l'exécutif, qu'on est beaucoup plus intelligents à plusieurs que seul. Donc, quand on prend des décisions, on écoute un maximum, déjà pour garantir les investissements et les retombées des investissements. Donc, quand nous avons gambé ça, en 2009, nous avons fait faire une étude pour les aéroports, une étude faite par des techniciens qui ont fait de la prospective et qui nous ont fait la démonstration qu'une plate-forme aéroportuaire avec cinq aéroports serait beaucoup plus performant en termes de retombées économiques pour tout le territoire qu'un seul grand aéroport à Montpellier. Donc, depuis trois ans, avec les techniciens, je parcours l'ensemble des plates-formes. Nous avons la chance d'être propriétaires de Carcassonne et de Perpignan où dans les trois ans qui arrivent, nous allons mettre 25 millions d'euros sur Carcassonne et 25 sur Perpignan pour les rendre beaucoup plus attractifs et beaucoup plus performants. Mais en même temps, nous sommes en discussion avec Monsieur Cuvillier au niveau du ministère pour acheter l'aéroport de Montpellier qui appartient à l'Etat. Et nous venons, même si c'est compliqué parce que tous les élus ne sont pas au même niveau dans le département de l'Hérault, avec la ville de Béziers, nous sommes en train d'approcher l'aéroport de Béziers. L'objectif étant qu'à un moment donné, sous la même responsabilité avec un plan de développement concerté et dans l'intérêt du territoire et de sa diversité et en suivant les rendus des études que l'on a eues et en les adaptant à l'offre aéroportuaire, avoir des retombées économiques sur le territoire beaucoup plus performantes. Actuellement, l'ensemble des aéroports sur la Région, on nous donne 600 millions d'euros de retombées économiques par an, 4 % de la population vient en Languedoc-Roussillon par voie aérienne. A Toulouse et à Marseille, c'est 20 % de la population et les retombées économiques, c'est 4 milliards d'euros. Donc, nous avons été très mauvais pendant vingt ou trente ans. Donc, ce différentiel entre 600 millions et 4 milliards, si par notre intelligence, notre mise en commun des moyens, notre performance collective, nous arrivons à le récupérer, je crois que nous trouverons des solutions au problème d'emploi et d'avenir de nos enfants.

Voilà la stratégie régionale, ce qui sous-tend l'ensemble de notre action et voilà ce que l'on vous propose par l'élément structurant qui est le port de Port-La Nouvelle. Il va participer à un schéma d'ensemble qui, nous l'espérons dans quinze ou vingt ans, va tirer le territoire vers le haut. Mais en tenant compte de bon nombre de critères de sécurité, parce que pour nous ils sont très importants et en tenant compte du fait que oui, les paramètres écologiques nous n'y sommes pas indifférents. Nous sommes la Région en France où il y a un tiers du territoire qui est garanti dans des parcs, dans des zones, donc, nous sommes la première Région en France, cela n'est pas pour le brader.

A côté de Port-La Nouvelle, vous connaissez Sainte-Lucie. Moi, je suis originaire de Salles-d'Aude, je venais pêcher la dorade quand il y en avait à l'époque entre trois et cinq kilos sur la plage des Coussoules et je peux vous dire que nous n'étions pas nombreux l'hiver, au mois de novembre ou au printemps à essayer de monter des dorades. Et en même temps des fois, je faisais la pêche et la chasse. Je faisais un trou dans le sable, j'avais mon fusil, quand il y avait des vols de palombes au mois de mars et en même temps, je calais mes cannes. Donc, je connais la valeur de notre patrimoine et de ces plages-là, donc je n'ai pas envie de les brader. J'ai de la famille à Gruissan. Donc, Sainte-Lucie, la Muraille, les étangs, je connais tout ça par cœur et je l'adore, c'est notre chair à tous, c'est l'avenir de nos gosses. Donc, nous ne faisons pas un port à Port-La Nouvelle pour, sur l'autel de quelques emplois, brader tout l'existant. Non, nous voulons bonifier le territoire en le protégeant, en l'adaptant et en mettant dans développement durable les deux mots sur un pied d'égalité, développement et durabilité. Ça, ça se garantit par les discussions que nous avons, en écoutant tout le monde, en respectant tout le monde, mais en étant déterminés. Le projet, il se fera mais en tenant compte de tous les avis éclairés que vous nous aurez fait remonter et pour lesquels je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Je crois que ça sert à ça le débat, c'est d'apporter quand même pas mal d'explications un peu en dehors parfois du sujet principal, mais cela est tout à fait utile. Je souhaiterais que la Chambre de commerce et d'industrie présente le cahier d'acteurs et à la suite, la salle réagira.

Louis MADAULE, premier vice-président de la Chambre de commerce de Narbonne, de Port-La Nouvelle et président du pôle portuaire

Je vous prie de bien vouloir excuser notre Président, Bernard Ballester président de la Chambre de commerce qui avait ce soir une assemblée générale. Nous avons rédigé un cahier d'acteurs mais je vais vous faire une intervention qui va en faire un peu la synthèse. J'ai préféré l'écrire et la lire, cela évite les débordements et de finir à des heures tardives.

Bien évidemment, pour un élu consulaire, les projets structurants sont porteurs de développement socio-économique et nous ne pouvons que nous y associer. C'est à ce titre que la Chambre de commerce les soutient et qu'elle soutient sans réserve le projet du grand port. Ces projets génèrent de l'emploi dès leur construction, ça, c'est presque de la palissade, quand on le remet en doute, cela me heurte un peu étant du monde du bâtiment. Et ils participent au dynamisme économique, social et culturel d'une région.

La dernière grande infrastructure que nous avons vue dans l'Aude, c'était il y a 25 ans, la construction de l'A61. Il est temps que nous en fassions une autre. Aujourd'hui, quand l'on regarde ce que cette infrastructure Narbonne-Toulouse, dont le chantier s'est intégré sur une vingtaine d'années, amenant une incroyable richesse à notre territoire, cela a été une opportunité pour notre région. Opportunité qui se prolonge aujourd'hui encore avec la multiplicité des échanges économiques quotidiens générés par cette infrastructure autoroutière. Vous en conviendrez, cela ne se reproduit pas tous les matins.

Aussi, ne nous y trompons pas, le projet de grand port qui nous réunit ce soir dans le cadre du débat public est une extraordinaire chance qu'il faut savoir saisir. Oui, une extraordinaire chance qu'il faut que l'on saisisse d'autant que notre région souffre d'une faible attractivité industrielle. L'industrie ne représente en Languedoc-Roussillon que 9 % de l'emploi et 8 % de la richesse produite contre 13 % en France. La structure de notre économie depuis longtemps basée sur l'agriculture et le secteur tertiaire explique en partie de retard.

Or, plus que tout, pour attirer des entreprises de transformation produisant de l'emploi et de la richesse, il faut investir dans des infrastructures facilitant les échanges commerciaux. Depuis 65 ans que la Chambre de commerce gère le port de commerce, elle n'a cessé d'y réaliser des investissements conséquents au côté de la Région propriétaire du port et des partenaires historiques, l'Europe, l'Etat, le Conseil général, les collectivités locales et la mairie de Port-La Nouvelle. Pour l'essentiel, ces investissements ont concerné la partie terrestre du port, les quais, les hangars, des grues, des voies d'accès, des réseaux. Ils ont permis de maintenir un niveau d'activité générateur d'emplois et de richesses pour le territoire.

Parallèlement, l'accès maritime du port n'a que peu évolué. Or l'intérêt d'un port pour les armateurs et pour les chargeurs tient largement à ses capacités nautiques. La mutation des flottes de commerce engagée depuis 30 ans rend nécessaire l'adaptation de nos infrastructures. Demain, ce projet permettra de travailler avec beaucoup plus de bateaux, mais avec une proportionnalité bien plus importante en termes de tonnage, qui générera de l'emploi et du développement économique.

La CCI salue donc l'engagement de la Région et sa volonté de compléter l'offre des ports Sud-de-France ainsi que celle du Conseil général de l'Aude et des intercommunalités du grand Narbonne qui accompagnent financièrement ce projet.

Ce choc d'investissement de plus de 200 millions d'euros ne représente qu'une partie d'un programme d'un demi-milliard investi par la Région sur dix ans dans les ports Sud-de-France. Il permettra d'améliorer les accès de la France à la Méditerranée et de faire une plate-forme d'échange de dimension nationale, voire internationale.

Pour conclure et en quelques mots, je souhaite que pour cette nouvelle année 2013, nous puissions voir dans l'Aude l'arrivée de la ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan avec une gare à l'ouest de Narbonne et le grand port de Port-La Nouvelle. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Moins de quatre minutes, bravo, vous tenez un record dans la brièveté et il y avait du contenu, donc c'est très bien. Maintenant, il faut que la salle réagisse.

Éole BONNEAULT, habitant de l'Aude

Je suis habitant dans l'Aude depuis environ trente ans, donc c'est un pays que je considère un peu comme le mien même si ça n'est pas forcément réciproque tout le temps. Mais c'est un pays que j'ai vu évoluer en trente ans, qui est aujourd'hui un pays transit. C'est-à-dire qu'on y voit passer beaucoup de touristes, on y voit passer beaucoup de marchandises, on y voit passer beaucoup de choses à travers ce pays-là, mais il n'y a pas grand-chose qui s'y arrête, il n'y a pas grand-chose qui trouve d'intérêt à y vivre.

Depuis plus de vingt ans, nous avons vu fermer petit à petit les usines que nous avons sur le département. Nous avons vu fermer tout ce qui était l'artisanat local, l'agriculture, on a plus de 40 % d'agriculteurs qui ont disparu en moins de vingt ans. Et tout cela s'est fait petit à petit entre autres à cause de la mondialisation, à cause de la mise en concurrence de l'économie locale, du maillage local du territoire par des petites économies et systèmes économiques avec des flux de marchandises internationaux, avec la concurrence des pays comme la Chine, l'Inde, l'Afrique, l'Amérique du Sud, etc., et grâce évidemment aux flux de marchandises facilités. C'est-à-dire qu'avant que nous ayons l'autoroute, une bonne desserte routière et ferroviaire, toutes ces industries-là, tous ces petits services existaient facilement et plus on a accéléré le transport de biens et de personnes, plus on a vu disparaître cette économie locale.

Aujourd'hui, c'est un pays, Monsieur Barrot l'a dit, assez sinistré, mais malgré tout, il est extrêmement riche et prometteur d'avenir parce qu'il a la richesse du futur. La richesse du futur, c'est quoi ? C'est sa biodiversité, c'est sa diversité naturelle, c'est la diversité de ses paysages, de ses terroirs, de son agriculture qui existe encore. Et cette biodiversité est portée à mal depuis longtemps mais elle est encore là, on peut encore la protéger, on peut encore la faire survivre. Et pour la faire survivre, il faut recréer des métiers qui s'appuient dessus, qui s'appuient sur le tourisme vert, qui s'appuient sur une

agriculture propre, écologique, qui s'appuient sur le réaménagement des territoires en fonction de ce que l'on y trouve et de ce qu'il peut s'y faire et ne pas chercher forcément à importer le bout de la planète ou à exporter ce qui rapporte de l'argent.

Nous l'avons dit, nous l'avons répété, je vais encore le redire, nous partons sur le principe que l'énergie va monter extrêmement, que les prix peuvent même exploser selon les spéculations que l'on a trouvées sur le pétrole. Il en est de même pour les métaux, il en est de même pour tous les matériaux de construction, il en est de même pour tout ce qui va générer l'activité humaine.

Monsieur Navarro l'a dit, les financements de l'Europe, de l'Etat vont baisser et il y a peu de chance, d'ici peu de temps qu'ils remontent. Donc, est-ce qu'on ne ferait pas bien, face à cette raréfaction de l'énergie, des matériaux, des financements, de les économiser au maximum et de les mettre là où vraiment ils payent. On a dit tout à l'heure, Monsieur le consultant qui a travaillé sur le dossier a dit, « voir à trente ans, cela est très compliqué, on ne peut s'affirmer ». Donc, on ne peut rien affirmer. Donc, partant de là, est-ce que ce n'est pas mieux de faire des petits investissements dispersés, vous savez comme quand on prend des actions, le banquier vous dit depuis la crise des subprimes, « il vaut mieux placer diversifier et des petits montants sur plein de petites choses plutôt qu'un gros paquet sur un seul endroit ».

Ensuite, on peut parler de l'importance d'avoir des ports. Évidemment, qu'il est important d'avoir des ports, un maillage portuaire comme nous avons, un maillage artisanal, etc. De là à faire un port immense et international, on peut se poser la question. Au niveau des quantités, si j'ai bien écouté la réunion dernière, vendredi à Montpellier, le port de Sète traite actuellement autour de trois millions de tonnes et il a une capacité de neuf millions de tonnes. Le port de Port-La Nouvelle était à trois millions de tonnes il y a vingt ans et il est actuellement à moins de deux millions de tonnes. Donc, la capacité de monter les quantités qui transitent par les ports, a priori, on peut le faire et largement et ce n'est pas la taille des bateaux qui pose problème puisqu'à Sète, on a de quoi accueillir des gros bateaux. Après, c'est juste un maillage par cabotage, par transport ferroviaire ou autre qui permettra de redistribuer sur la région toutes les marchandises qui vont circuler.

Ensuite, au niveau des retombées économiques, on nous a dit « il y a déjà des entreprises dans les cartons pour s'installer à Port-La Nouvelle ». Quelles entreprises ? Est-ce qu'on peut avoir des noms ? Et ensuite, est-ce qu'on peut savoir la richesse qu'elles vont faire retomber sur le territoire, qu'est-ce qu'elle va devenir ? Est-ce qu'elle va vraiment rester sur le territoire ou est-ce que comme toutes les entreprises de taille plus ou moins importante et souvent multinationales, elle va repartir à des actionnaires privés qui n'auront rien à voir avec Port-La Nouvelle qui n'auront rien à voir avec la région Languedoc-Roussillon et qui vont faire des bénéfices sur les dos des Port-Nouvellois et de la région et qui ne vont pas partager les bénéfices avec les habitants locaux.

Au niveau des types de transport, donc ce que l'on va transporter à Port-La Nouvelle, le pétrole et les céréales principalement. Donc, au niveau du pétrole, je le dis, je le répète, nous le disons à toutes les réunions au moins trois fois par réunion, a priori, le coût va monter et exploser. Donc, forcément, il y a de fortes chances pour que les quantités diminuent quoiqu'il arrive et qu'elles diminuent de manière de plus en plus importante. Donc, partir sur une hausse importante, c'est très risqué. Dire « on aura autre chose à la place », ok, quoi ? Pour l'instant, on n'a rien à part le vin, mais le vin, on préfère plutôt l'exporter et ça n'est pas gagné pour exporter le vin pour l'instant du Languedoc-Roussillon.

Au niveau des céréales, nous avons vu cette année une baisse sur les céréales. Les céréales, comme le pétrole, c'est très volatil. Il y a des années, le coût va exploser, tout le monde va faire de la céréale, des années où les prix vont chuter et tout le monde va arrêter. Mais ce qu'il faut quand même voir actuellement, c'est que la PAC qui est le principal financeur des surfaces céréalières, c'est-à-dire que sans la PAC, un céréalier ne peut pas vivre, la PAC va être remise en question dans un ou deux ans et a priori, il y a de très fortes chances pour que l'on baisse les aides aux producteurs de céréales parce que jusqu'à présent, ils raflent quasiment 50 % des aides PAC sur la Région, sur l'Europe.

Et au niveau des débouchés, on part actuellement beaucoup sur l'Algérie, mais on part aussi beaucoup sur la Grèce et sur l'Italie. La Grèce, vu la situation économique, je pense qu'il y a de fortes chances qu'ils relocalisent au maximum leurs productions pour être moins dépendants d'importations extérieures sur lesquels ils n'ont pas de contrôle au niveau des prix. L'Italie, on ne sait pas mais actuellement ils développent énormément de productions en céréales. On n'est pas sûr du tout que la céréale reste une valeur d'exportation sûre. Évidemment après, on veut nourrir le monde, là c'est joli, commençons déjà par nourrir la région, peut-être qu'après on pourra parler de nourrir le monde. Mais en attendant, pour l'instant, c'est le monde qui nous nourrit, parce que les fruits et légumes que l'on importe à Port-Vendres, ils viennent d'où ? Ils ne viennent pas de la région. Et beaucoup de choses que l'on mange viennent d'ailleurs, donc c'est plutôt le monde qui nous nourrit actuellement. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Est-ce qu'il y a d'autres prises de parole après la présentation du cahier d'acteurs numéro 6.

Albert CORMARY, Europe Ecologie les Verts, groupe local de Narbonne

Nous, nous parlons surtout de Port-La Nouvelle. Notre cahier d'acteurs est en préparation, il n'est pas encore prêt, donc vous l'aurez d'ici une paire de semaines.

J'étais intervenu longuement à Port-La Nouvelle pour expliquer que les perspectives de croissance de trafic à La Nouvelle sur tout ce qui était expliqué dans le document de la Région et du maître d'ouvrage étaient quand même sujettes à caution, on ne voyait pas comment on allait augmenter de 300 % les flux de pétrole, comment on allait augmenter les céréales, etc., et Monsieur Bonneault vient encore d'en parler. Donc, nous avons mis en doute tout cela et on ne comprend pas comment on peut monter un projet sur des données aussi fragiles, sur des données qui ne tiennent pas la route du moindre examen un peu critique. D'ailleurs, j'en profite, Monsieur Levassort, les études socio-économiques que vous présentez, vous présentez une bibliographie de choses qui vous arrangent, il n'y a aucun examen critique dedans. On peut reprendre toute la bibliographie un par un, on ne trouve rien qui contredise le reste.

Moi, j'ai été urbaniste, pendant douze ans, j'ai fait des plans locaux d'urbanisme, si j'avais rendu un dossier comme cela, le contrôle de légalité m'aurait fichu un coup de pied au derrière. Ce dossier, je regrette, il est bourré d'erreurs, etc. Et notamment, vous faites une analyse multicritères des différentes variantes, vous n'expliquez pas en quoi chaque variante, vous dites « il y a un résultat global qui donne l'avantage à la variante 3 je ne sais plus combien, mais vous n'expliquez pas comment sont positionnées les autres variantes., cela aurait été quand même intéressant. D'autant plus que dans les familles de critères, vous avez mis des pondérations qui sont quand même sujettes à caution sur le coût du projet, etc., on pourrait revoir cela. Je suis désolé de vous contredire mais quand on étudie un peu un dossier, on essaie de le voir. C'était un aparté, je vais essayer de faire moins long qu'à Port-La Nouvelle.

En fait, le seul argument que l'on voit à travers le document de la Région et les cahiers d'acteurs que nous avons vus pour l'instant qui sont favorables au projet, c'est : il faut s'adapter à la mondialisation. Alors, je ne voudrais pas faire de la sémantique de bazar mais c'est un discours que nous avons entendu dans les années 80, même 90. Et puis, depuis, on a une crise économique, une crise financière, on a des crises environnementales, on a des crises de santé publique qui émergent et qui sont déjà là. Nous avons une crise alimentaire qui nous pend peut-être au nez, nous avons des crises sur la biodiversité et tout cela s'accumule. Avoir une politique de grands travaux pour y répondre, pour nous, ce n'est pas une réponse. Je sais que vous, vous y croyez et nous, on démontre que ce n'est pas la réponse.

Robert NAVARRO

C'est votre démonstration, la vérité est multiple. Nous respectons votre point de vue, mais ne crachez pas sur le nôtre.

Albert CORMARY

Je ne crache pas sur le vôtre, c'est pour cela que je vous dis qu'il faudrait être plus démonstratif parce que pour le moment, c'est un discours ex cathedra, ce n'est pas de la démonstration.

Pour une fois, je vais citer Nietzsche que par ailleurs je n'aime pas trop, il a dit "ce n'est pas le doute qui rend fou, c'est la certitude" et je crois que c'est une chose que l'on devrait tous entendre. Mais pas que vous qui êtes les décideurs de la Région, mais tout le monde, les élus locaux et les citoyens. Il y a des moments, il faut être imaginatif, mais beaucoup plus que sur des recettes que l'on a vues à l'œuvre partout. Les grands travaux, nous avons vu ce que cela donne de l'autre côté des Aliberts, dans quelle situation ils sont après s'être endettés pour faire des ports, des LGV, des hôpitaux, des aéroports immenses, etc.

Robert NAVARRO

Je ne pense pas que ce soit les ports qui les aient mis dans cette situation, c'est un autre débat. Vous grossissez le trait quand cela vous arrange.

Albert CORMARY

C'est le cocktail. Donc, ce que nous demandons, c'est qu'il y ait une expertise indépendante sur les perspectives économiques sur ce port et qu'en même temps, on revoie la variante 2. Parce que moi, je suis né à La Nouvelle, mon port, je l'aime, je n'ai pas envie de le voir disparaître. J'aime mon port, je sais qu'il doit évoluer mon port et dans les variantes 2, il y a des choses qui sont intéressantes pour le port, il faudrait les examiner d'un œil un peu plus critique et pas de dire "ça ne répond pas à la demande", c'est ce qui est écrit dans le dossier et cela n'est pas une réponse satisfaisante. Donc, nous demandons à ce qu'il y ait une expertise indépendante là-dessus.

Enfin, j'ai parlé de la mondialisation mais notre propos, ce n'est pas de savoir si on est pour ou contre la mondialisation, notre propos c'est de savoir ce que l'on veut faire pour nos enfants, pour notre avenir. Merci.

Henri MARTIN, maire de Port-La Nouvelle

Je suis le représentant de la République bananière dont on parlait tout à l'heure qui est 35 fois dans sa publication municipale et qui ne fait pas 14 heures par jour à la mairie, mais qui en fait suffisamment justement pour devoir apparaître 35 fois, c'est-à-dire qu'il fait quand même son boulot et il est présent dans la vie locale.

Simplement, ce que je voudrais dire c'est que ce soir j'ai entendu des choses très agréables, en particulier des représentants du monde économique et je les remercie de ces déclarations enthousiastes. Je les remercie tous, tant mon ami le représentant du maire de Port-Vendres, premier adjoint que je rencontre souvent dans une association non bananière que je préside, qui est l'association des communes du Languedoc-Roussillon où je rencontre plusieurs de mes collègues élus, dont mon ami Moulier également et qui savent très bien que mes méthodes ne sont pas aussi antidémocratiques puisqu'ils me réélisent régulièrement depuis dix ans. J'ai également entendu avec beaucoup de plaisir les propos des représentants du Département et de la Région, des chambres consulaires et des experts, Saint-Charles, des experts aéroports et des universitaires qui également ont apporté leur lot d'éléments intéressants au débat.

Simplement, tout en tenant compte bien entendu et en prenant en considération tout ce qui est dit par les représentants des organisations écologistes, qu'ils sachent et ils savent que le maire de Port-La Nouvelle est un ami de la nature, un ami de l'environnement et qu'il l'a prouvé depuis qu'il est élu. Et même si certains considèrent que depuis quinze ans, c'est un peu trop long, je leur dis que je vais leur en mettre six ans de plus si je peux l'an prochain, comme cela, ils verront ce que c'est que de pouvoir réfléchir pendant une vingtaine d'années. J'ai toujours été l'ami de l'environnement, l'équilibre est maintenu à Port-La Nouvelle, 3 700 hectares, 120 ou 130 hectares urbanisés. Et je tiens à dire que ma famille a grandi dans les salins, mon grand-père était directeur du salin, le Rouet de La Palme, c'est mon grand-oncle qui l'a monté, Paul, qui était revenu des colonies pour pouvoir travailler à La Nouvelle. Et la réserve naturelle régionale qui est issue d'une demande volontaire de la mairie de Port-La Nouvelle à laquelle vous avez répondu, cette réserve naturelle régionale vient du fait de notre comportement particulièrement vertueux qu'a pu éprouver le Conservatoire du littoral dont je salue le directeur régional ici, puisque nous avons géré les deux espaces Sainte-Lucie et Frescati pendant vingt ans sous

l'autorité de mon ami Bonheure et que c'est pour cela que nous avons consenti à faire cette réserve. Pourquoi cette réserve naturelle ? Parce que justement, le pari économique de Port-La Nouvelle 2015, ce port, c'est de le situer entre une contrainte urbanistique, la ville de Port-La Nouvelle, et le chenal d'où ne doit plus dépasser aucun périmètre de danger. Car il faut savoir que pendant près de 25 ans, à Port-La Nouvelle aujourd'hui on s'aperçoit qu'il y a des cercles rouges que l'on dessine et que l'on exhibe –nous avons des périmètres de BLEVE et non pas de *Boil over*– c'était des périmètres BLEVE, létalité 90 % à 900 mètres et des dégâts considérables et irréversibles sur 1 800 mètres qui étaient générés par des sphères de stockage de gaz qui n'étaient pas enterrés. Et ces sphères n'ont été enterrées il n'y a que 5-6 ans. Et donc, tout le monde a vécu l'omerta, personne n'en parlait.

Donc, sachez que la cohabitation avec le danger, nous la connaissons. L'attentat du FLN en 1958, nous y étions, nous savons qu'il y a un stockage pétrolier intra-muros à Port-La Nouvelle dont nous allons, j'espère, nous débarrasser dans les prochains mois.

Donc, sachez que nous avons tout pesé de cette expansion du port et que c'est avec beaucoup d'enthousiasme et partagé avec la municipalité que la population l'accueille. Et je tiens à être précis sur la chose suivante, si demain ou après-demain, il y avait l'installation d'une entreprise sur ce Port-La Nouvelle 2015, qui doit chagriner les uns les autres, très démocratiquement, j'interrogerais la population sur l'opportunité ou pas de délivrer un permis. Lorsqu'il s'est agi de l'huile de palme, moi j'ai fait mon boulot, je me suis rendu à Amsterdam visiter l'usine des opérateurs, je suis allé voir l'exploitation elle-même, car nous avons suffisamment souffert d'installations industrielles qui n'avaient pas des comportements particulièrement intéressants. Je puis vous assurer que je suis revenu enthousiaste quant à l'exploitation elle-même. Il n'y avait pas de surélévation de température puisque l'on monte le produit à 40 ou 42 degrés pour l'exploiter, on le réfrigère pour fabriquer les produits finis et j'en suis revenu convaincu. Par contre, c'est vrai que les matériaux qui sont traités sont des matériaux qui arrivent d'autres pays dans lesquels ils ont été cultivés sur peut-être du déboisement, etc. J'étais tout à fait prêt à ouvrir le débat, je vous le garantis, comme nous l'avons toujours fait et comme je le ferai toujours à Port-La Nouvelle quand on me le demande, car il ne s'agit pas de dire que je prive de parole, moi je n'ai aucune lettre qu'on me présente en me disant “donnez-moi une salle pour faire une réunion publique”, lorsqu'on me la demande, je la donne. Donc, n'élucubrons pas sur ces histoires de manque de démocratie.

Donc, aujourd'hui, c'est un maire de Port-La Nouvelle enthousiaste sur ce projet, heureux ce soir d'apprendre que toute la communauté portuaire et économique le partage et qui vous dit que cette extension s'inscrit dans l'histoire. Tout à l'heure, vous rappeliez que depuis l'antiquité, au début le port était à Narbonne et puis ensuite, les caprices météorologiques ou de quelqu'un d'autre peut-être, ont fait que l'Aude a été déviée et que le trafic n'a plus pu se faire du côté de Narbonne. Donc, il est venu du côté de Port-La Nouvelle. Ensuite, en 1904-1905, ça a été notre illustre prédécesseur de Monsieur Navarro qui a été ministre des Transports, Adolphe Turrell qui lui habitait à Oraisons, pas loin de Cuxac, qui nous a réalisé la darse de commerce qui se trouvait devant la pharmacie de tes parents, Monsieur Cormary.

Donc, c'est pour ça, je sais que tu le connais le port et tu portes avec beaucoup d'enthousiasme tes convictions, c'est pour cela que je les respecte. Mais il faut que tu comprennes aussi que l' élu que je suis, il rentre également dans une logique qui parmi les non 14 heures que je fais à la mairie par jour, 80 % des rendez-vous d'un élu, c'est des demandes d'emploi et les 20 % restants c'est “arrange-moi ce permis de construire, il ne passe pas”. Pour les 20 % qui restent, vous m'avez compris pour la réponse, quand on est rigoureux et je le suis. Par contre, la réponse au non-emploi, c'est ce qu'il y a de plus pénalisant et aujourd'hui, l'extension de ce port c'est un espoir formidable qui se lève pour la population de Port-La Nouvelle et pour la population environnante.

Voilà pourquoi je suis venu vous confirmer ce soir que le maire de Port-La Nouvelle qui a la prétention de ne représenter qu'à 63 % la population Port-Nouvelloise, suit à fond ce projet et vous en remercie Monsieur le Président.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Il y a un cahier d'acteurs qui n'a pas été présenté tout à l'heure, Windsurf. Nous vous écoutons.

Laurent BADY, président de Port-La Nouvelle Windsurf.

Nous sommes environ 150 membres actifs dans l'association. Notre action est également soutenue par les autres associations locales de Windsurf que sont Narbonne la nautique, Gruissan et celles regroupant les usagers des étangs de Lecate-Barcarès, soit en tout quelque 600 adhérents. Nous nous inscrivons également au sein du collectif Vieille-Nouvelle avec les associations locales d'usagers que sont Plage vivante et ENVOL.

Avant de commencer, je souhaiterais rappeler pour la énième fois que la stratégie employée par certains pour nous décrédibiliser et faire croire que notre projet serait en opposition avec le développement du port restera vaine. Notre seule problématique concerne la plage et si individuellement nous pouvons avoir des opinions sur le devenir du port, collectivement, notre seul objectif est l'obtention d'un accès raisonné et raisonnable à la plage sous forme d'une bande de roulement. Mais nous y reviendrons tout à l'heure, quand nous développerons notre proposition.

Le premier point que je souhaite développer et que la Région n'a à aucun moment pris en compte, et ce, malgré nos demandes répétées, est la mise en place d'une véritable étude de marché sur l'impact économique des sports de glisse dans le département et plus particulièrement sur la côte. Nous avons rencontré Monsieur Ballester, président de la CCI de Narbonne, en août dernier qui après un entretien cordial devait réaliser une telle étude. De nouveau relancée en octobre, notre demande n'a reçu aucune réponse.

Notre plage est actuellement la plus fréquentée de la région à l'année par les pratiquants de planche à voile. En saison, on peut compter jusqu'à 200 personnes sur l'étang en même temps ce qui est vraiment énorme. Elle est réputée mondialement pour son grand nombre de jours de vent supérieur à 25 nœuds dans l'année, environ cent jours par an et l'orientation de ce dernier qui permettent une navigation plus sécurisée malgré un vent offshore, donc venant de terre.

La zone commerciale de Lecate regroupe cinq magasins de planches à voile tous adhérents à notre association et sensibilisés à la problématique que nous défendons. Elle est la plus importante de France, voire d'Europe. Ces chiffres proviennent du salon nautique de Paris de 2011. Elle génère cinquante emplois directs et sept millions d'euros de chiffre d'affaires à elle seule. A cela, nous pourrions rajouter les magasins de Narbonne, Gruissan et des Pyrénées-Orientales. Or cette filière se sent orpheline et totalement oubliée du débat. Nous parlons là d'emplois existants et non pas d'hypothétiques emplois comme c'est le cas depuis le début du débat, nous sommes vraiment sur de l'économie réelle, ces cinquante emplois existent déjà.

Nos pratiques servent uniquement à l'heure actuelle, et nous ne pouvons que le regretter, à communiquer, à montrer le dynamisme et l'image jeune que veulent exhiber d'elles les collectivités territoriales, les communes et syndicats d'initiative. Vous pouvez reprendre toutes les revues de communication de ces différentes instances et vous verrez que vous nous retrouverez très souvent sur les premières pages ou à l'intérieur de ces magazines. La Région par exemple subventionne le mondial du vent et le défi Wind. Nous sommes en parfait accord avec tout cela, mais que fait-on quand il s'agit de mettre en place de véritables infrastructures permettant de développer les pratiques ? Quand sort-on de ces aides uniquement ponctuelles ? Eh bien, cela est possible à Port-La Nouvelle du fait de la taille de la plage, de sa configuration, de sa réputation. Pourquoi ne rien faire alors que l'aménagement ne représenterait qu'un faible coût ?

Votre proposition n'a donc à aucun moment pris en compte l'aspect sportif et quasi unique de notre plage. Nous avons également recueilli environ 5 500 signatures de soutien à notre proposition. Robin Naish, légende vivante du windsurf –pour ceux qui ne le connaissent pas, que l'on pourrait comparer à Pelé et Zidane réunis, c'est quand même quelqu'un de très important dans notre sport– nous soutient

et a adhéré à notre association. De nombreux coureurs régionaux et internationaux qui concourent à la renommée de la région testent régulièrement du matériel sur notre plage. Et de nombreux anonymes étrangers ont également répondu à notre appel. Nous pouvons dénombrer quelque 300-400 pétitions de windsurfers belges, allemands, néerlandais, italiens, mais aussi grecs, anglais, australiens et de nombreux Américains.

Les élus locaux et nationaux se sont également mobilisés sur la base de notre proposition. Monsieur Theron, maire de Roquefort des Corbières a fait voter une motion de soutien à notre action lors du conseil municipal du 3 décembre 2012. D'autres communes sont sur le point d'en faire de même. Madame Marie-Anne Fabre, députée de Narbonne et Monsieur Roland Courteau sénateur qui se sont également rangés derrière notre proposition, ont fait il y a quelques jours remonter notre demande sur le bureau de la ministre de l'Environnement, Madame Delphine Batho. Nous avons donc de plus en plus de mal à comprendre comment il est possible de rester sourd face à une telle mobilisation.

Votre projet ne tient également aucun compte de la singularité de notre plage qui s'étend sur 4,5 kilomètres et 450 mètres de large avec une seule voie d'accès vouée à être fermée. Il ne tient pas compte non plus de nos modalités de pratique, matériel onéreux qui serait laissé sans surveillance à une grande distance du bord de l'eau. Force du vent, en cas d'incident le temps pour appeler est compté et perdre quelques minutes peut s'avérer catastrophique.

Mais surtout, depuis le début, vous minimisez volontairement le chiffre de fréquentation de la plage. Nous avons, nous, fait en août 2011, donc en pleine saison, un comptage précis et sérieux au cours duquel nous avons dénombré 1 100 véhicules jour. Votre proposition qui nous a été dévoilée lors de notre rencontre avec Monsieur Pinet et toute son équipe en juillet 2012, fait état de deux aires de stationnement, l'une à deux kilomètres et l'autre à 700 mètres du rivage avec des capacités et une configuration ridicules au vu de la fréquentation des usagers et surtout des pratiquants de windsurf. Si j'osais une image, cela équivaldrait pour nous à posséder un magnifique palais des sports et à construire un parking et des vestiaires à deux kilomètres. On voit l'absurdité d'une telle démarche.

En rester là, poserait à notre avis de très gros problèmes de sécurité puisque l'on favoriserait une concentration importante de population et d'activité sur une toute petite zone dans le prolongement du parking. A l'heure actuelle, les baigneurs occupent la première partie de la plage, les véliplanchistes la seconde et les kites se cantonnent au niveau du grau de l'Ayrolle, évitant ainsi tout risque d'accident. Le projet d'aménagement de l'accès à la plage de la Vieille-Nouvelle tel qu'il nous l'est présenté dans le dossier du maître d'ouvrage nous apparaît donc bien superficiel et peu détaillé en comparaison des attentes qu'il suscite auprès des usagers.

Qu'en est-il des problématiques rencontrées avec l'Etat et le Conservatoire du littoral ? Il nous avait été promis, en juillet 2011, par Monsieur Codorniou, vice-président de la Région et maire de Gruissan, la mise en place d'une véritable réunion de concertation regroupant tous les protagonistes et à ce jour, nous l'attendons toujours.

Nous avons bien rencontré individuellement, Madame la sous-préfète de l'Aude, Monsieur Armand, directeur du Conservatoire du littoral et Monsieur Szewzick, président du parc naturel régional, mais aucune décision n'est sortie de ces entretiens. Tous nous ont systématiquement opposés et renvoyés à la Loi littoral interdisant aux véhicules de rouler sur la plage. Or il existe une dérogation, l'article L.321-9 du Code de l'environnement qui permet de passer outre. Si le législateur a permis cette dérogation, c'est qu'il s'est rendu compte qu'à certains endroits, il peut y avoir des problèmes. Une réelle étude au cas par cas doit être effectuée en tenant compte des spécificités de chaque plage. Et nous pensons, nous, que la singularité de notre plage ajoutée à sa fréquentation sont des éléments déterminants. Aucune réponse ne nous a été apportée face à cet article de loi. A chaque fois que nous l'abordons, tout le monde se renvoie la balle entre élus et fonctionnaires de la Région. Nous nous retrouvons donc confrontés à un mutisme total.

Ce document vous montre toute notre côte depuis le Rouet de la Palme jusqu'à quasiment au grau de l'Ayrolle pour ceux qui connaissent. Il nous semble également intéressant d'élargir le cas de la plage de la Vieille-Nouvelle à l'ensemble de la côte entre Gruissan et la Franqui. Le couloir de vent qui rend nos rivages si prisés des amateurs de windsurf étant principalement confinés à cet endroit. En effet, si l'on remonte au nord ou si on se rapproche des Pyrénées-Orientales, le vent, tout en restant très marqué, perd en intensité. Nous sommes vraiment dans le couloir de vent. La plage des Coussoules qui serait juste avant, qui serait en bas ici, qui s'étend de la Franqui à la prison du Rouet nous est maintenant inaccessible, uniquement un petit parking ridicule à la Franqui. Le Rouet, donc c'est le premier parking qui va devenir La Palme plage devrait l'être l'an prochain. Une aire de stationnement à 700 mètres du bord est prévue avec une capacité inconnue. Et la plage de Port-La Nouvelle Sud est déjà prête si besoin à accueillir deux grosses aires de stationnement à 500 mètres du bord. Les autres parkings sont représentés là. De l'autre côté, les choses ne sont pas plus rassurantes, pour nous, la plage côté Gruissan étant difficile d'accès. Nous avons donc 13 kilomètres de plage qui hier étaient totalement libres d'accès, c'était peut-être trop pour certains, mais qui vont demain nous être totalement confisqués.

Je ne m'attarderais pas non plus sur les difficultés que nous rencontrons sur les plans d'eau intérieurs, réglementation à La Palme, problèmes à la Nautique Narbonne et sur les étangs du Barcarès. Un tel état de fait mettrait fin sans aucun doute à toute pratique nautique et plomberait les commerces locaux et tous les emplois indirects issus de ces dernières, campings, hôtels, restaurants. Notre département est-il si riche qu'il puisse se passer de l'un de ses atouts majeurs que représentent le tourisme et le vent ?

Venons-en maintenant à nos propositions puisque Monsieur Navarro nous les a demandées à Port-La Nouvelle alors qu'elles sont les mêmes depuis deux ans, mais que l'on ne veut pas nous écouter. Nous souhaitons l'application de la dérogation L.321-9 du Code de l'environnement permettant la mise en place en bout de plage, sur la piste existante, d'une bande de roulement permettant de se garer en épi de part et d'autre. C'est pour nous la seule solution de bon sens qui permettrait à tous les usagers et notamment aux pratiquants de sports nautiques de continuer à pouvoir profiter de cette plage si singulière et si sauvage en toute sécurité et de façon raisonnée et raisonnable. Le coût d'un tel aménagement est ridicule par rapport aux investissements prévus et l'impact écologique, nous sommes également moins nocifs que les propositions du Conseil régional. Nous avons demandé à ce sujet une étude qui n'a jamais été effectuée.

Nous voudrions maintenant poser une question qui nous semble primordiale et à laquelle nous attendons une réponse précise. Nous souhaiterions obtenir confirmation, comme cela nous l'a été plusieurs fois promis, que le nouvel accès à la plage sera réalisé et utilisable avant le début des travaux et donc de la condamnation de la route actuelle. C'est un point sur lequel nous n'avons jamais eu de réponse très précise.

Nous pratiquons un sport écologique, nous avons fait voter en 2011, lors de notre assemblée générale, une motion demandant à tous une certaine discipline en se garant à une distance raisonnable de la plage, en bord de piste, ce qui a été fait. Nous allons également faire voter, lors de notre prochaine assemblée générale, une charte de bonne conduite environnementale de bons usages concernant également la sécurité. Nous sommes également prêts, s'il le faut, à mettre en place une sorte de taxe carbone en augmentant légèrement les cotisations et en reversant tous les ans une somme pour un projet écologique qui restera à définir.

Nous faisons montre de responsabilité depuis des années, il serait temps que notre discours commence à être non plus vaguement écouté, mais entendu. L'objectif de vouloir faire cohabiter un pôle industriel avec une réserve naturelle est louable en soi. Pourquoi vouloir sanctuariser, comme cela nous l'est souvent dit, le reste du site ? Et pourquoi ne pas faire le pari également d'une cohabitation raisonnée avec l'ensemble des usagers ?

Pour terminer, j'aurais encore deux questions très précises à poser suite à la lecture du Dossier du maître d'ouvrage. Quel sera le trajet précis du chemin d'accès ? Puisque votre document reste très flou

à ce sujet et qu'il y a de nombreux problèmes qui se posent. Vous parlez page 80 d'écartier les activités pénalisantes, qu'entendez-vous par là ? Et nous souhaiterions savoir également à quel moment nous obtiendrons les réponses à nos questions posées à Port-La Nouvelle et sous quelle forme ? Est-ce qu'elle sera écrite uniquement par l'intermédiaire du site ou orale lors d'une prochaine réunion ? Car pour l'instant, nous restons quand même sur notre faim.

Et pour terminer, je vais renouveler moi aussi également notre demande d'une véritable réunion d'expression à Port-La Nouvelle permettant au public local de s'exprimer, puisque nous, vous avez bien compris que notre problème était rattaché à l'agrandissement du port, c'est un problème plutôt local, ce n'est pas nous qui avons demandé ce rattachement, c'est un état de fait, donc nous défendons notre accès à cette plage au travers de ce projet d'agrandissement du port. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur. Est-ce qu'il y a des réactions dans la salle ? Le maire de Port-La Nouvelle voudrait dire quelque chose. Je ne vois pas d'autre demande. Ensuite, il y aura bien sûr le maître d'ouvrage.

Henri MARTIN, maire de Port-La Nouvelle

Simplement, ce que je voudrais dire, Monsieur Bady, c'est que du côté Région, dès le début de la problématique du nonaccès à la plage, j'ai eu une écoute très favorable. C'est-à-dire que le postulat de départ c'était "est-ce que vous allez permettre de continuer aux voitures de traverser la zone portuaire pour se rendre à Sainte-Lucie ?" Dès le début, ils ont dit oui. Il faut que tu saches que jusqu'à ces jours derniers, lorsqu'on allait à la plage de Vieille-Nouvelle, on passait entre deux dépôts pétroliers, on défilait toutes les normes de sécurité au vu et au su de tout le monde, y compris au mépris du devenir du maire de Port-La Nouvelle s'il y avait eu un pépin. Donc, je suis le premier quand même à m'être mouillé pendant un paquet de temps pour que les gens continuent à aller sur la plage de Vieille-Nouvelle.

Le projet de port prend en compte le fait que les véhicules pourront accéder à la zone du salin et au fameux parking dont nous parlons. Donc, et la Région et la Mairie de Port-La Nouvelle ont fait leur boulot, c'est acté, Monsieur Navarro te le garantira tout à l'heure ou peut-être plus longuement à Gruissan ou à la Nouvelle parce qu'on ne va pas agacer les gens de Port-Vendres avec des histoires de plage de Port-La Nouvelle. Donc, nous, nous avons fait notre boulot. Sache que l'accès, il y sera.

Maintenant, il y a un règlement national, tu as bien fait de saisir le Député et le Sénateur. Je ne suis pas député et je ne suis pas sénateur, c'est eux qui doivent modifier les règles, c'est eux qui doivent infléchir ou via un ministre peut-être, qui fait partie de leur famille politique, un préfet en disant "Ecoutez, vous allez déroger. Essayez de dire au patron au Conservatoire du littoral qu'on laisse passer les bagnoles ". Je te dis clairement que ma position à moi, elle y est favorable parce que mettre les voitures tout le long de la digue jusqu'à la Vieille-Nouvelle, je l'ai fait toute ma vie, j'y suis allé aussi avec mes amis et ma famille et j'y suis encore plus attaché que toi à cette plage. Je suis comme Monsieur Navarro et encore plus écolo parce que moi, je ne les tuais pas les oiseaux. Donc, j'étais proche de la nature sans tuer d'oiseau mais en allant ramasser les couteaux à Vieille-Nouvelle. Donc, sache que nous sommes totalement à vos côtés dans cette démarche, mais restons dans un cadre réglementaire et le règlement, ce n'est ni le Maire de Port-La Nouvelle, ni la Région qui aujourd'hui vont y porter une réponse. Par contre, débat à Gruissan avec le préfet, avec les parlementaires, avec les représentants du Conservatoire du littoral, je suis d'accord et tu verras bien qui dit non mais ce n'est pas le maire de La Nouvelle. Ce n'est pas ma prérogative, moi j'ai suffisamment triché, je me suis suffisamment exposé aux risques qu'il pouvait y avoir en traversant de façon anarchique pour que maintenant je réclame quand même une sécurisation en ayant un point parking de départ. Ce ne sera peut-être pas le point d'arrivée mais cela permettra officiellement d'aller au bord de plage à pied d'œuvre pour exercer votre activité dont vous avez la chance. Je vous admire parce que si j'avais commencé plus jeune, je l'aurais fait, c'est magnifique et tu as raison, on s'en sert comme image porteuse du tourisme, windsurfers, vous avez des physiques magnifiques, vous êtes des tombeurs, nous à l'époque, on avait des techniques différentes.

Sache que le maire de Port-La Nouvelle, il est votre ami, nous sommes vos amis, ne nous regardez pas comme des ennemis. Et on ne se sert pas, on ne fait pas colporter des choses comme quoi vous êtes contre l'extension du port, parce que demain, même si l'extension du port ne se fait pas et si on applique le règlement, tu n'iras pas sur la plage. Oublie l'extension du port, au contraire, favorise là parce que cela nous permettra d'avoir un chemin officiel en dehors du passage du chemin de fer, parce que le chemin de fer tu ne peux pas passer avec une 4 L chargée, avec vos machins dessus vous ne passerez pas. Donc, il faut que la Région nous laisse passer et à partir de là, en favorisant le projet, peut-être que nous arriverons à infléchir réglementairement ceux qui ont la décision. Donc, sache que nous sommes entièrement avec vous, ne te trompe pas de compagnie.

Laurent BADY, président de Port-La Nouvelle Windsurf.

Nous, nous avons bien compris que les décisions se prendraient au niveau de la Région. Nous, ce que nous reprochons aux élus régionaux, c'est ce que nous avons reproché à Monsieur Codorniou, c'est qu'à aucun moment, nous nous sommes mis autour d'une table avec le préfet, avec les responsables gouvernementaux. Au début, on a vraiment été pris pour n'importe quoi. Monsieur Codorniou, nous l'avons relancé je ne sais combien de fois. A un moment, on fait des promesses, on les tient.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

J'espère que vous viendrez à Gruissan.

Laurent BADY, président de Port-La Nouvelle Windsurf.

Il n'y a pas de souci, je serais à Gruissan. Nous pourrions nous mettre autour d'une table, il n'y a aucun problème, le préfet, les élus. Parce que Monsieur Plinet, nous avons très bien compris son point de vue quand nous l'avons rencontré, il s'arrête à la loi, ce qui est tout à fait normal. Mais la dérogation, c'est la loi aussi, cela fait partie de la loi.

Laurence CARRETERO, représentante du mouvement des villes en transition, collectif nouvelles orientations pour des alternatives locales en Méditerranée

Je vais m'adresser au monde économique, au monde politique, aux experts. Il y a un truc que j'ai trouvé rigolo ce soir, c'est que les écolos identifiés, que nous avons entendu parler, dont je fais partie si vous voulez, ont parlé d'économie, ont parlé de viabilité économique du projet et on leur a répondu "dorade, couteaux, petits oiseaux, papillons, etc." Alors, c'est surprenant quand même.

Et le monsieur qui était en bas disait qu'il pouvait faire la démonstration de la non-viabilité du projet. Moi, depuis trois soirs que je viens, j'en ai posé un d'argument pour montrer la non-viabilité du projet, alors j'aimerais bien être entendue. Et on me parle de développement durable mais le développement durable, c'est dépassé. Et je vais vous dire pourquoi c'est dépassé, parce que cela ne prend pas en compte, le développement durable, la contrainte de la finitude des ressources. Et j'y reviens, notamment la ressource du pétrole. Nous avons passé le pic pétrolier en 2006 du pétrole conventionnel et nous allons passer le pic des tout liquides -pétrole conventionnel + pétrole non conventionnel- entre 2015 et 2020, au plus tard 2020. Or le transport maritime est lié au prix du pétrole et à la ressource en pétrole. Sans pétrole, pas de transport maritime, pas de transport d'hydrocarbures notamment. Donc, ça n'est pas qu'il n'y aura plus de pétrole, il y en aura mais de plus en plus cher. Et donc, l'activité économique qui est liée au pétrole va décliner autant que le pétrole. Donc, du coup, ce n'est pas le fait que l'on doit remplacer les camions par des bateaux, ce n'est pas cela, c'est que de toute façon toute l'économie qui est liée à ce pétrole, camions comme bateaux comme avions d'ailleurs, est menacée. Il y a eu des gens qui géraient des aéroports dans la salle, en 2008, quand il y a eu le pétrole à 146 dollars le baril, il y a quarante compagnies d'aviation qui ont fait faillite et notamment aussi des compagnies qui géraient du transport maritime.

Donc, l'image que j'ai prise tout à l'heure avec les bateaux de pêche que l'on a fait grossir, grossir, grossir, j'ai montré que ce modèle économique était obsolète et n'était pas viable. Et c'est la même chose pour le port de Port-La Nouvelle. C'est la même chose, on essaye de mettre des grands bateaux, de faire des gros investissements, on va aboutir à des surcapacités portuaires avec un flux de marchandises qui va décliner de toute façon puisque le pétrole va devenir de plus en plus cher. Donc, si

vous ne vous occupez pas de cette question et ce n'est pas une question d'écologie, la ressource. Ce n'est pas une question politique, c'est un truc qui nous tombe sur le coin de la gueule, c'est tout, il faut l'accepter, on ne pourra pas faire autrement, c'est comme ça.

Donc, si vous ne vous occupez pas de cette histoire et que vous ne faites pas une étude comparative entre le scénario 3, le scénario 2, le scénario 1, tous les scénarios que vous voulez imaginer, de celui qui va le mieux s'adapter au déclin du pétrole et au renchérissement de cette ressource qui sous-tend le transport de marchandises dans le monde, vous n'arriverez jamais à trouver un projet. Vous allez construire un port vide, comme vous avez construit des bateaux de pêche vides aujourd'hui et vous êtes obligés de payer les dettes des pêcheurs. Vous-même, vous disiez Monsieur Navarro que vous avez une surcapacité des criées. Voilà le modèle que l'on a incité aux pêcheurs et que l'on veut mettre sur le port. Pareil, c'est la même chose, c'est la même démarche intellectuelle si vous voulez. Et aujourd'hui, cette démarche intellectuelle ne marche plus, ce n'est pas possible parce que nous avons cette problématique de la contrainte énergétique. Et dans le développement durable, la contrainte énergétique n'est pas prise en compte et c'est cela qui manque. Aujourd'hui, vous pouvez très bien montrer ce projet comme étant de développement durable, je ne dirais rien là-dessus, il y en a certainement d'autres qui peuvent dire que ce n'est pas du développement durable. Mais de toute façon, elle ne prend pas en compte la contrainte énergétique, donc elle n'est pas viable, le scénario n'est pas viable.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci une nouvelle fois si je puis dire. Je vois l'heure qui tourne, un certain nombre de personnes qui sont parties. Il y a une question de Monsieur CARAILLON et ensuite, il y a une petite synthèse qui sera faite.

Arnaud CARAYON, président d'une entreprise familiale sur le Tarn, l'Hérault, l'Aude et les Pyrénées-Orientales

Tout à l'heure, il a été évoqué de savoir quelles entreprises viendraient s'implanter sur le port si l'agrandissement se faisait. Nous, nous avons investi sur le port il y a quelques années et aujourd'hui, en étant sur le Tarn, l'Hérault, l'Aude et les PO, j'ai l'intention, si le projet se fait de consacrer la majeure partie de nos capacités d'investissements à investir sur le port, pas uniquement dans des activités cimentières, dans d'autres activités. Je voulais juste indiquer qu'en tout cas nous, nous soutenons ce projet et nous investirons sur le port.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Très bien, merci beaucoup pour votre engagement. Encore une intervention ?

Jérôme STRAUSS, directeur du CLTM à Port-La Nouvelle, manutentionnaire sur Port-La Nouvelle et Port-Vendres

J'aimerais apporter quelques précisions par rapport à ce que l'on peut entendre parce que je vais vous parler un peu des faits et de ce que l'on constate. Sur Port-Vendres, nous y sommes installés depuis à peu près cinquante ans. Nous ne sommes pas passés de zéro à 350 000 tonnes du jour au lendemain, c'est pour dire qu'il y a un savoir-faire qui s'est développé du jour au lendemain. Et je crois que c'est important que les ports puissent garder leurs spécificités et de pouvoir continuer. Nous ne formons pas des personnels du jour au lendemain dans n'importe quel port pour accueillir 350 000 tonnes de trafic.

Mais il est aussi important d'avoir des investissements structurants pour pouvoir se développer, se développer à Port-Vendres, se développer à Port-La Nouvelle. Nous avons besoin, quand on fait le tour du monde pour aller voir des nouveaux armateurs, des nouveaux clients, nous leur faisons des promesses de développement, de quais. Il est important de bien suivre les investissements structurants. Structurants c'est, pour Port-Vendres, le troisième quai et pour Port-La Nouvelle, le nouveau port.

Pour Port-La Nouvelle, je vais vous donner deux chiffres, après je pourrais parler un petit peu du nitrate, etc. Cette année, nous avons réalisé + 6 % de trafic avec moins 10 % de bateaux. Ce qui veut dire que la taille des bateaux a tendance à augmenter et a tendance depuis plusieurs années puisque nous sommes

passés, pour notre trafic de farine, de 3 000, 4 000, 5 000, 6 000, parce que les clients ont besoin de massifier pour pouvoir exporter. Donc, effectivement, nous atteignons ici une limite sur laquelle aujourd'hui les gens ne nous consultent plus, ils nous ont consultés, donc cela fait partie des rapports qu'il y a eus, dont le maître d'ouvrage, effectivement, nous avons perdu 500 000 tonnes cette année. Moi, le mois dernier, j'ai un bateau qui s'est dérouté vers Tarragone parce que je n'avais plus de place, mes entrepôts étaient pleins, nous n'avons plus de place.

Après, il y a la dimension des bateaux. Effectivement, à partir d'un moment, les chargeurs ne nous consultent plus parce qu'ils savent qu'à Port-La Nouvelle, on a huit mètres de tirant d'eau. Donc, un bateau de 20 000 tonnes, il ne nous consulte même pas, donc ça, ce sont des tonnages que nous ne pouvons pas identifier et qui sont véritablement perdus au-delà de ce que l'on perd en termes de capacité de réception.

Ensuite, je crois qu'il est facile de dire " le nitrate, attention ! " Quand on dit cela, on n'a rien dit. "Attention, le bois prend feu", oui, je suis d'accord, je fais du bois à Port-La Nouvelle, cela se passe très bien, je fais du nitrate, cela se passe très bien. Il faut juste savoir comment on le fait. Nous sommes encadrés, il y a des études d'impacts qui ont été menées, il y a des règles de sécurité qui sont très strictes que nous impose la Chambre de commerce. Et moi le premier, je suis en face, le quai, je n'ai pas envie que cela se passe mal. J'ai des personnels sur les quais, j'ai des personnels sur les bateaux, j'en ai sur les trains. Donc, on fait 20 000 tonnes, on fait 40 000 tonnes, on peut faire plus, on peut faire moins, le débat n'est pas là, c'est de bien faire les choses et que l'on n'effraie pas la population avec "attention aux nitrates, attention le gasoil, attention le bois". Alors, on peut aussi ne rien faire, mais on peut surtout faire les choses bien, correctement, pour pouvoir avancer et être à la demande, et là c'est important, à la demande des gens qui veulent venir charger ou décharger à Port-La Nouvelle. Parce que ce n'est pas le marché de l'offre, c'est véritablement des gens qui ont envie de venir s'installer et dont les industriels qui ont des projets de 500 000 tonnes, demain ne vont pas le crier haut et fort et donner leur nom, parce que cela se fait un peu en catimini. Et quand je suis contacté pour aujourd'hui sur des gros projets et on me demande la confidentialité, il est sûr que des projets à 300-400 000 tonnes, cela se fait dans le temps et on pourra dire les noms quand effectivement le port sera fait.

C'était un peu la synthèse de mon intervention.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Je suis très heureux monsieur, merci pour ce témoignage parce que des témoignages comme ça, il nous en faut, ils sont très proches du terrain. Est-ce que CLTM va faire un cahier d'acteurs parce qu'on en avait parlé ? Je pense que cela serait utile.

Jérôme STRAUSS, directeur du CLTM à Port-La Nouvelle, manutentionnaire sur Port-La Nouvelle et Port-Vendres

Il est en cours.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci. Je vais demander à Monsieur Levassort, à Monsieur le Sénateur. Est-ce que Monsieur le Député, vous voudrez dire peut-être quelque chose ? Vous avez la parole et l'on conclura ensuite.

Fabrice LEVASSORT

Je vais être synthétique puisque le temps a tourné. Je vais répondre à Monsieur Cormary parce que vous m'avez interpellé directement sous l'angle le contrôle de légalité aurait retoqué le dossier.

Je note d'abord avec satisfaction que vous avez évolué depuis Port-La Nouvelle jusqu'à Port-La Nouvelle, vous aviez dit que le dossier était vide. Aujourd'hui, vous nous dites qu'il aurait été retoqué par le contrôle de légalité, ce qui sous-entend qu'il n'est pas vide.

Comme vous m'avez interpellé moi directement, je vous ai écouté, donc écoutez ce que je vous dis. Je vais vous dire qui je suis parce que vous m'avez interpellé. Avant d'être à la Région, j'étais dans une administration de l'Etat qui s'appelait DDE à l'époque, direction départementale de l'équipement et

entre 1997 et 2003, j'ai fait du contrôle de légalité, donc je suis assez sensible à ce que vous dites. Dans le dossier d'espèce, le contrôle de légalité, ce n'est pas la Région qui le fait, ce n'est pas vous, c'est la Commission nationale du débat public. La Commission nationale du débat public, qui est une autorité indépendante, pluridisciplinaire, qui regroupe toutes les composantes de la société, a validé le dossier. Donc, l'étape du contrôle de légalité est passée. Je tenais à le dire parce qu'il faut être très précis.

Ensuite, quand vous demandez une expertise indépendante sur les perspectives économiques du port, je rappelle ce qu'a dit le président Bourquin vendredi soir à Montpellier, il a dit que nous ne vivions plus dans une économie administrée. Donc, j'invite tout le monde à écouter les acteurs économiques. Nous avons entendu un témoignage de Jérôme Strauss qui a apporté un éclairage acteur économique. Nous avons entendu les consulaires qui se sont exprimés, représentants du monde économique et qui ont leur logique. Le cahier d'acteur est présenté en quatre minutes, c'est efficace, pragmatique, c'est une logique économique. J'ai entendu à Port-La Nouvelle les céréaliers et à Montpellier, qui sont intervenus pour donner leur point de vue sur les perspectives. Donc, je pense que nous avons un rendez-vous à une réunion à Narbonne justement dédiée à l'économie, mais nous ne sommes plus en économie administrée, écoutons les professionnels, c'est eux qui font les trafics, c'est eux qui font grandir leur entreprise et c'est eux qui en faisant grandir leur entreprise font grandir notre territoire. Je pense qu'il faut essayer de raisonner comme ça et je crois que le sens de la vie et le sens de l'économie est plus celui-là que de l'incantation.

Ensuite, sur la variante 2, vous nous rappeliez l'intérêt de la variante 2. Si j'ai bien compris votre raisonnement, la variante 2, de mémoire, elle coûte 130 millions. Donc, on parlait avec notre projet d'une enveloppe de 200. La variante 2, c'est 130, c'est dans le dossier, c'est dans les annexes, c'est dans la bibliographie. 130 millions pour faire un projet qui ne va pas modifier la taille des bateaux. Donc, moi j'entends les professionnels qui disent "il y a une tendance lourde, c'est l'augmentation des bateaux et nous, ce que nous voulons, c'est capter un quart de la flotte mondiale contre 25 % aujourd'hui". Donc, le scénario 2 que vous mettez en avant n'améliore pas. (*Réactions de la salle...*)

Non, mais un quart aujourd'hui et la moitié demain, vous aviez rectifié de vous-même.

Donc, promouvoir un scénario qui ne modifie pas les caractéristiques nautiques, qui conduit à sortir 130 millions d'argent public et qui, si on veut faire évoluer le projet, n'est pas évolutif parce que les digues, il faut les casser et les recommencer. Je ne pense pas que ce soit le meilleur scénario.

Et la bibliographie et ses annexes, qui ne sont pas des études faites pour arranger la Région ni qui que ce soit et qui ont été faites de manière objective par un prestataire, font la comparaison de ces scénarios et je vous invite à en prendre connaissance et vous aurez des arguments pour échanger plus en avant. La Région a communiqué ces informations le 17 décembre, elles peuvent être mises en ligne par l'administrateur du site dès à présent.

Robert NAVARRO

Merci beaucoup Président. Quelques mots de conclusion mais, avant, je voudrais répondre à nos amis kite-surfers. Nous ne sommes pas contre leur projet mais on ne peut pas aller contre la loi. Donc, s'ils modifient la loi, s'il y a une exception, nous vous recevrons. Et comme on l'a dit depuis le début, le Maire de Port-La Nouvelle l'a dit, nous ferons une possibilité d'accès à la plage. Mais vous dire qu'actuellement la loi, il n'y a aucun accès. Si quelqu'un a un accident, il est hors la loi, il faut qu'il se sache, avec sa planche à voile ou autre sur le dos. Traverser le port comme vous le faites depuis des années, c'est à vos risques et périls et il n'y a aucune assurance qui marchera. Donc, vous comprenez que cela ne peut pas durer. Et quand le nouveau port sera là, l'enceinte du port sera gardée et fermée, donc, c'est hors de question de traverser l'enceinte.

Par contre, interpellé la Région sur un projet une fois que la loi le permettra, à ce que l'on vous aide et que l'on finance une partie des accès et des parkings, nous ne sommes pas fermés, nous le disons depuis le début. Nous ne sommes pas pour interdire l'accès à la Vieille-Nouvelle ni à la plage bien au contraire, mais ce qu'il faut pour le moment c'est que l'exception à la loi soit la pratique, ce qui n'est pas

le cas. Donc, que les parlementaires et que le gouvernement modifient, que le Conservatoire du littoral nous indique la ligne, nous, on vous aidera sur le projet que vous nous présenterez. Là aussi, ce n'est pas un rendez-vous pour un rendez-vous, nous prendrons rendez-vous, et j'en prends acte devant les gens, quand le projet sera déjà en mesure de se faire, pour le moment on n'en est pas là. Nous sommes dans le débat public pour savoir si nous allons faire le projet ou pas. Quand nous aurons toutes les opérations, quand le projet se fera, nous nous verrons, amenez-nous votre projet avec des idées, quand la loi sera modifiée et nous, au niveau des règles, si ça respecte le cadre de la loi, nous vous aiderons à la pratique sportive. Quand il y a quelques années en arrière, des gens que vous connaissez, les frères Éric et Hervé-André Benoît sont venus me trouver pour expliquer à Georges Frêche que le FISE qui est en train de mourir et qui était une activité qui plaisait aux gosses, il fallait en faire un grand événement à Montpellier, vous n'avez qu'à vous renseigner, qui est-ce qui les a aidés. Et vous l'avez dit, la Région vous aide dans vos activités. Et le FISE, le premier financeur, c'est la Région Languedoc-Roussillon. Il y a 400 000 gosses pendant une semaine qui s'éclatent au bord du Lèz à Montpellier. Et le débouché de ce festival c'est qu'après il y ait par activité une thématique par département.

Donc, nous n'allons pas nous arrêter à un seul événement. Nous savons aussi que l'événementiel sportif peut amener de la richesse au territoire. Voilà pourquoi en plus d'occuper nos gosses, nous essayons d'en tirer profit et de valoriser le territoire. Donc, votre souci c'est aussi le nôtre, nous ne sommes pas antinomiques à vos projets. Mais il y a des règles auxquelles la collectivité est en droit de passer. Donc, je vous le dis, quand toutes ces étapes seront passées, on se verra. Si vous avez un projet qui tient la route et qui respecte la loi, on sera derrière vous.

Après, pour terminer, mesdames et messieurs, cela a été dit et je pense que mon ami Jacques Cresta le dirait aussi bien que moi, dans nos permanences et moi humainement je ne le supporte plus, on reçoit toutes les semaines des dizaines et des dizaines de nos concitoyens qui viennent nous voir la plupart du temps en larmes. Des femmes monoparentales, je ne vous dis pas dans quelle situation, sans emploi, en vous demandant en larmes "embauchez-nous à la Région". On ne peut pas, ce n'est pas la solution. Et la mondialisation, oui elle est là. Moi, je n'en fais pas la panacée mais on ne peut pas la gommer et ne pas en tenir compte serait irresponsable. Par contre, dans la mondialisation, profiter de nos atouts pour structurer un maximum d'emplois et faire venir de la richesse chez nous, moi, modestement je pense que c'est la responsabilité première d'un responsable politique d'essayer de faire en sorte qu'il y ait un maximum de nos concitoyens qui demain, par la dignité de l'emploi, retrouvent une espérance de vie meilleure que ce qu'ils ont. Voilà le sens de ces projets structurants pour le territoire, ils n'en ont pas d'autres.

Après, que l'éclairage de votre pensée collective nous aide à l'améliorer, voilà l'objectif de toutes ces réunions et moi, je les ferai toutes pour entendre tous les points de vue. Et après, dans la synthèse, dans l'amélioration du projet, parce que je souhaite et je veux qu'il se fasse dans l'intérêt de notre territoire, nous ferons tout pour que ce soit le projet qui ait un maximum de sécurité, qui respecte un maximum l'environnement et qui surtout ramène un maximum de recettes à cette région qui en a énormément besoin. Merci beaucoup.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur le Président. Avant de clore cette réunion, je sais que mon voisin et collègue Étienne Ballan a quelque chose à dire parce qu'il prend beaucoup de notes sur l'équilibre dans le fond qu'il perçoit ou qu'il ne perçoit pas entre les questions et les réponses. Et donc, il va prendre la parole quelques secondes et ensuite, nous irons prendre ensemble pour ceux qui le veulent bien un verre qui nous attend là-haut pour pouvoir continuer et préparer la réunion suivante qui est à Gruissan le 11 février à 19 heures, comme toutes les réunions d'ailleurs, elles sont à 19 heures.

Étienne BALLAN, membre de la CNDP

Ce sera assez bref parce que finalement beaucoup de questions ont été répondues et mon travail c'est juste de dire celles qui n'ont peut-être pas eu de réponse complète ou pas de réponse du tout.

Je vais commencer par les questions posées à la Commission, il y en a trois. Deux concernent la mise en ligne de différents documents, une première sur la mise en ligne des études mentionnées dans la bibliographie. Donc, concrètement, la réponse est évidemment oui, elles seront mises en ligne. La deuxième, c'est la mise en ligne des documents de travail du PPRT. Et pour celle-ci, nous pouvons répondre nous pour le moment oui sans doute, mais après avoir l'accord des services de l'Etat qui pilotent le dispositif du PPRT. Donc, nous contacterons dès demain la Sous-préfète pour cette question-là.

La deuxième question très précise à la Commission était : que vont devenir les questions posées à la réunion de Port-La Nouvelle ? Seront-elles répondues ? Oui et comment, orales ou écrites ? Donc, très précisément, nous pouvons vous répondre ce soir que ces questions qui ont été posées à Port-La Nouvelle seront intégrées dans le système de questions/réponses du site. C'est-à-dire que très concrètement, nous extrayons ces questions-là du compte rendu du verbatim de la réunion de Port-La Nouvelle et que nous demandons au maître d'ouvrage d'y répondre lorsqu'elles n'ont pas été répondues, d'y répondre à l'écrit dans le système de questions/réponses. La réponse est, je l'espère, très précise.

Dans ce système de questions/réponses, vous retrouverez également quelques questions de ce soir qui n'ont peut-être pas encore eu toutes les réponses. Les premières, très précises, nous allons commencer à Port-La Nouvelle et finir à Port-Vendres, mais je vous assure, cela sera rapide. Je le dis au maître d'ouvrage parce qu'il va falloir qu'il se prépare, je lui fais gagner du temps de façon à ce que déjà il sache quelles questions il va recevoir par mail, cela fera gagner du temps à tout le monde.

1. Le trajet précis du chemin d'accès vers la plage tel qu'il est prévu.
2. Est-ce que l'accès à la plage sera fait et réalisé avant le début des travaux d'extension du port ?
3. Avez-vous des données socio-économiques sur l'économie de la glisse, notamment sur l'économie régionale ?
4. Concernant ensuite la question qui a été très précise sur l'étude complémentaire sur la variante 2. Là, cette question a été partiellement répondue par Monsieur Levassort dans le sens où il renvoie aux études. Il me semble qu'il serait intéressant néanmoins que le maître d'ouvrage effectivement fasse peut-être une synthèse dans une réponse expliquant en quoi la variante 2 a été jugée, comme vous l'avez dit déjà en partie, peu intéressante par rapport au montant des investissements prévus et peu évolutive.
5. Ensuite, une question a été partiellement répondue, mais pas par le maître d'ouvrage, par les entreprises qui ont dit "on ne peut pas donner les noms". Donc, il faut être précis. Donc, cette question sera posée à l'écrit, elle a été posée très clairement : avez-vous les noms des entreprises ? Aujourd'hui, certains acteurs ont répondu, ce serait intéressant que le maître d'ouvrage, peut-être prenant exemple sur ces réponses, le dise également et pourquoi peut-être il n'y a pas de possibilité de répondre.
6. Sur ce même sujet, il vous a été dit que vous aviez une approche par l'offre, il vous a donc été demandé des éléments sur la demande. Avez-vous des études sur la demande et pouvez-vous en faire état ? C'était une demande extrêmement précise, donc c'est pareil, je relaye cette demande extrêmement précise. Pouvez-vous donner des éléments très précis sur la demande qui complèteraient cette approche qui était plutôt ressentie comme une approche par l'offre.
7. Ensuite, une question encore sur Port-La Nouvelle, notamment sur les nitrates. Là aussi, très clairement, la question est partiellement répondue, c'est-à-dire qu'aujourd'hui, Monsieur Strauss dit "il y a des éléments et des cadres précis" mais la question elle aussi est précise, donc la réponse doit être d'illustrer, de vraiment dire qu'est-ce qu'on fait sur le nitrate, quelles sont les précautions réglementaires et celles éventuellement supplémentaires que vous prenez. La question a été précise : y a-t-il un risque sur le nitrate avec le volume qu'il y a ? Et comment il est géré ? Cette question a déjà été posée lors d'une précédente réunion, elle sera donc reformulée en fonction du verbatim de ce soir.

Voilà pour ce qui est de Port-La Nouvelle. Et pour ce qui est de PPRT, je pense que nous aurons l'occasion d'en reparler à la réunion de Gruissan, nous n'allons donc pas revenir dessus.

8. Avant Port-Vendres, une dernière question sur le prix du pétrole. Là aussi, il a été demandé très précisément. On souhaitera que le maître d'ouvrage réponde très simplement à cette question. Oui, c'est pris en compte, oui voilà l'hypothèse de prix du baril de pétrole, de façon à faciliter la lecture des études que vous avez faites. Il est intéressant que vous puissiez répondre très concrètement. Vous, vous connaissez vos études et d'une certaine manière, vous pouvez donner tout de suite une réponse précise sur un point précis de ce genre.

9. Je termine avec Port-Vendres puisque finalement, Madame la Présidente du Conseil général l'a évoqué de façon très précise, il y a une demande d'illustrer la complémentarité. C'est-à-dire d'être précis sur quelle est la stratégie portuaire sur les trois ports et quelle est la vision de la Région sur Port-Vendres ? Il me semble que cette question a été partiellement répondue, Monsieur Navarro a évoqué les 7 millions d'euros en 2012 sur certains éléments et très clairement, on a entendu dans la salle des personnes demandant en gros, vers quoi on allait sur Port-Vendres. Et là-dessus, il y a une question très précise : où en est la situation juridique du troisième quai ? Je reviens finalement au tout début de la réunion, à cette première question qui n'a pas été répondue, où en est très précisément la situation juridique de ce quai.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Je crois que nous avons progressé durant cette réunion. J'espère que nombre d'entre vous pourront venir à Gruissan pour parler d'environnement, de sécurité et d'aménagement du territoire. Donc, si vous le souhaitez, il faut sortir de cette salle, tourner à gauche et un verre nous attend. Bonsoir et merci beaucoup.

La séance est levée à 22 heures 30.

Document rédigé par la société Ubiquis