

PORT-LA-NOUVELLE 2015 RÉUNION THÉMATIQUE

**11 FÉVRIER 2013
GRUISSAN**

Etaient présents en tribune :

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Etienne BALLAN, membre de la CPDP

Patricia BROSSIER, membre de la CPDP

François PERDRIZET, membre de la CPDP

Camille SAÏSSET, membre de la CPDP

Robert NAVARRO, 1^{er} Vice-président de la région Languedoc-Roussillon

Didier CODORNIOU, maire de Gruissan et vice-président de la Région Languedoc-Roussillon

Pascal PINET, Directeur Général Adjoint des Services

Fabrice LEVASSORT, Directeur des transports et des communications

Arnaud BRASSEUR, chef de projet

Nicolas DALIAS, SEANEO, assistance à maîtrise d'ouvrage

Bernard LATTEUX, assistance à maîtrise d'ouvrage auprès de la Région Languedoc-Roussillon, consultant en ingénierie portuaire et côtière et expert en dynamique sédimentaire

La séance est ouverte à 19 heures.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la Commission particulière

Bonsoir Mesdames et Messieurs. Bonsoir Monsieur le Président, Monsieur le Maire. Nous allons commencer tout à fait à l'heure. Merci d'être nombreux et d'être à l'heure, c'est tout à fait sympathique et avant d'ajouter quoi que ce soit, je voudrais remercier pour son accueil la Ville de Gruissan et passer la parole à son Maire et à Monsieur le Vice-président Finances du Conseil régional pour qu'ils nous disent deux ou trois choses qui, je pense, seront des mots d'accueil.

Didier CODORNIOU, maire de Gruissan et vice-président de la Région Languedoc-Roussillon

Merci Monsieur le Président. Bonsoir, bienvenue à vous tous. Je remercie l'ensemble des personnalités ici présentes. J'aimerais vous remercier tous, vous tous élus, acteurs de ce territoire, d'être venus à nos côtés dans le cadre du débat public pour parler de l'environnement et de la prévention des risques : sujet hautement sensible. Je vous souhaite également la bienvenue dans

cet amphithéâtre de Gruissan que la plupart des personnes ici présentes connaissent. Je salue Madame la Sous-préfète qui vient de nous rejoindre et puis bien sûr le Premier Vice-président, mon ami Robert Navarro en charge de ce dossier, le Maire de Port-La-Nouvelle, le Président de la Chambre de commerce, les représentants mes amis du Conseil général, du Conseil régional, le Président du PNR et vous tous bien sûr en vos grades et qualités en tant que présidents.

Peut-être juste un petit mot pour résumer Gruissan très rapidement : Gruissan s'étend sur 6 263 hectares au niveau de la superficie avec des zones urbanisées -700 hectares seulement, si je puis dire - énormément de protections avec Ramsar, avec la ZNIEFF, avec la Clappe classée. La Clappe classée, c'est 1 000 hectares, 16 kilomètres de rivage. On peut dire que sur les 16 kilomètres de rivage, il y a 8 kilomètres qui sont surveillés et protégés et puis tout le long des 8 kilomètres qui relie d'ailleurs Port-La-Nouvelle, nous bénéficions d'une plage complètement sauvage.

Sur l'extension du grand projet de Port-La-Nouvelle, on va rester dans le cadre de l'environnement, des finances et de l'économie. J'en parlerai peut-être très rapidement si vous me le permettez, Président. Je voudrais parler des 280 kilomètres de côte. C'est beaucoup plus qu'une vision globale de notre Languedoc-Roussillon avec 12 000 hectares préservés pour les générations futures, 25 % du linéaire côtier. Ce qui veut dire qu'au niveau et de la Région et de nos partenaires, je pense notamment au Conservatoire du Littoral, on a une vraie volonté de préserver les côtes du rivage et notamment les endroits les plus sensibles et il est de notre devoir de tout faire afin de les protéger. Nous avons une vraie mosaïque unique dans notre région et là, je rentre dans le sujet de Port-La-Nouvelle, avec bien sûr sa réserve régionale de Sainte-Lucie gérée par le Parc avec une grande sensibilité, mais en même temps avec un milieu de biodiversité exceptionnel (35 espèces végétales, 28 espèces d'oiseaux), le canal de la Robine classé à l'UNESCO, les plages de sable fin avec une richesse également incroyable, et puis ses salins. Quelques salins sont laissés à l'abandon et heureusement que des salins sont en train de revoir le jour — je pense aux salins de Gruissan — grâce à des partenaires privés qui ont réussi à faire renaître l'activité des salins. C'est 800 hectares. C'est 20 000 tonnes de sel qui étaient proposées et qui vont être de nouveau réactualisées. C'est 2 000 tonnes de fleur de sel. C'est également des affinages au niveau des coquillages, notamment au niveau de l'huître. C'est aussi des expérimentations au niveau du coquillage de la palourde. C'est la muséographie. C'est 55 000 entrées payantes au Musée du sel.

Le projet de l'environnement, et notamment de l'extension du port devra et tiendra compte bien sûr de cette biodiversité si riche dans notre région. Préserver pour mieux partager, je crois que la problématique est tout à fait disposée à discuter ensemble. Préserver pour mieux partager notre territoire. Vous le savez, notre économie c'est aussi et surtout le tourisme, notamment en cas de crise et on le voit dans notre département. Le tourisme représente 900 millions d'euros et heureusement que dans le tourisme, il y a le tourisme de nature, le tourisme de plaisance, le tourisme culturel, culturel, tout ce qui fait la force de ce territoire. Je salue et je remercie la présence du président Jacques Bascou. Quand on parle de l'économie, c'est de l'emploi. Vous savez que nous avons un taux de chômage très élevé, trop élevé et il est également de notre ressort de réfléchir ensemble comment, dans le cadre de l'économie, on peut relancer l'activité économique et cela passera bien sûr par l'extension du grand port de Port-La-Nouvelle avec un doublement du chiffre d'affaires, avec des emplois importants (entre 3 000 et 4 000 emplois estimés). Egalement des ressources liées à la fiscalité avec des retombées financières au niveau des 4 collectivités, puisque c'est un partenariat avec le Département, la Région et l'Agglomération.

La Ville n'interviendra uniquement que sur un seul chiffre parce que c'est important aussi quand on parle d'économie et quand on parle de l'emploi. J'ai lu dernièrement « un emploi pour 250 000 euros », je crois qu'il faut aller chercher un peu plus loin que ce chiffre-là. Ce sont des emplois induits et non induits, mais c'est également une économie importante au niveau des

ressources des collectivités. Dans les vingt prochaines années, si on se projette à l'extension du grand port, c'est pratiquement 6,3 millions d'euros qui seront reversés au niveau des collectivités qui ont décidé de s'investir dans ce projet. Sur les 6,3 millions d'euros, c'est 2,4 millions d'euros pour le Département, 2,4 millions d'euros pour l'Agglomération. C'est plus de 500 000 euros pour la Ville de Port-La-Nouvelle et 800 000 euros pour la Région. Dans la mesure où ce sont des retours sur investissement si je puis dire, c'est également relancer l'économie par, encore donc, relancer l'emploi. Président, un enjeu économique, un enjeu environnemental extrêmement important. Mais nous, au niveau de la Région, ce qu'il est important c'est de croire et de penser que cet investissement va apporter ce souffle indispensable pour retrouver une économie et des activités pérennes.

Voilà les quelques mots d'accueil que je souhaitais vous dire.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur le Maire et merci d'avoir brossé comme cela assez vite un tableau qui nous permet d'entrer dans le vif du sujet. Le vif du sujet aujourd'hui, c'est la description d'un chapitre qui est le dernier chapitre (chapitre 4) du dossier du maître d'ouvrage. Nous sommes dans une réunion dite « réunion thématique » et le thème, c'est : l'insertion du projet dans le territoire, la protection de l'environnement, la prévention des risques et bien entendu c'est parce qu'on ne peut dire qu'une seule chose à la fois que c'est découpé comme cela de manière un petit peu artificielle. En fait, tout se tient mais au fur et à mesure des présentations et du débat qui s'ensuit à chaque fois, on recoupera très certainement un certain nombre d'aspects qui viennent d'être évoqués par Monsieur le Maire qui nous accueille.

Je souhaite saluer parce que c'est un peu exceptionnel dans ce genre de réunion la présence de Patrick Legrand qui se trouve là-haut. Alors, vous ne savez pas qui est Patrick Legrand, il se lève, c'est un des vice-présidents de la Commission nationale de débat public qui s'est déplacé pour venir voir comment cela se passait ici à Gruissan et il est accompagné de Madame Isabelle Jarry de la CNDP, également, qui est la littéraire si je puis dire de l'équipe puisqu'elle rédige, elle prépare les bilans qui sont transmis au maître d'ouvrage tout à la fin des débats. Merci d'être là. On va essayer d'être sage pour ne pas avoir de mauvaise note à la CNDP, bien entendu, ou pas trop sage d'ailleurs.

Alors, vous avez dû trouver à l'entrée une feuille qui vous donne l'ordre du jour de cette réunion. Cet ordre du jour, je vous rappelle, donne lieu à des présentations par le maître d'ouvrage ou les experts qu'il a désignés. Et à chaque fois après cette présentation, il y a une discussion avec vous dans la mesure du possible, sachant que des fois évidemment on recoupe d'autres sujets. Mais dans la mesure du possible, essayons de suivre cette séparation entre les relations entre la ville et le port qui va être présentée tout à l'heure par Monsieur Brasseur. Les problèmes de milieu naturel, qui évidemment sont très importants dans le débat, seront présentés par Monsieur Dalias parce que j'ai compris que c'est lui qui allait parler pour l'essentiel. Tout ce qui est courantologie et approche hydro-sédimentaire sera présenté également par un expert, Monsieur Latteux. Et tous les problèmes de risques et de discussions autour du PPRT qui est en cours seront évoqués à nouveau par Monsieur Brasseur, lequel s'expliquera là-dessus.

Bien entendu, cette séparation séquentielle n'est pas une obligation. Si vous avez des choses à dire les uns et les autres, on est là pour les écouter et le maître d'ouvrage en tient le plus grand compte. Je dis cela pour que vous ne vous sentiez pas complètement submergés par des informations qui ne vous intéressent pas ou qui ne sont pas tout à fait celles qui vous intéressent. Tout le monde a le droit à la parole et même le devoir de la parole sur les sujets que vous avez à cœur. C'est notre quatrième réunion. Beaucoup de choses ont déjà été dites. Essayez si vous avez

déjà dit quelque chose de le rappeler, mais pas trop longtemps parce que ce qui est intéressant, ce sont les idées nouvelles ou revenir sur des idées, mais avec une approche légèrement différente pour faire évoluer le débat et le projet. Je ne vais pas parler beaucoup plus longtemps. Je ne vais pas trop rappeler comment fonctionne un débat public, mais je pose d'abord la question : est-ce que tout le monde est à peu près au courant maintenant ? Cela fait quand même un certain nombre de semaines que nous nous réunissons.

Est-ce que vous souhaitez sur l'organisation poser une ou deux questions de façon à ce que la CPDP qui est à cette table, et à ne pas confondre avec le maître d'ouvrage qui est à la table à côté, puisse vous éclairer ou tenter de vous éclairer ? Y a-t-il des questions sur l'organisation et la façon dont la règle du jeu fonctionne ou ne fonctionne pas assez bien ? Ça va ? Alors, dans ce cas-là, merci beaucoup et si vous avez en cours de route des questions qui vous reviendraient en tête, n'hésitez pas à les poser. Nous allons commencer par les relations qui existent entre la ville et le port, c'est-à-dire tout ce qui concerne notamment les dessertes, les accès à la plage. Je sais que c'est un sujet qui vous est cher. Tout ce qui concerne aussi le devenir urbain de Port-La-Nouvelle. Je pense que c'est Monsieur Brasseur à qui je cède volontiers la parole. Vous avez la parole, Monsieur Brasseur.

Arnaud BRASSEUR, chef de projet au Conseil régional Languedoc-Roussillon

Merci Monsieur le Président. Bonjour à tous. Je suis Arnaud Brasseur et au sein des services de la Région et de la sous-direction des ports, je suis le chef de projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La-Nouvelle. Comme l'a dit Monsieur le Président Ténrière-Buchot, nous sommes réunis aujourd'hui dans le cadre d'une réunion thématique dont l'objet est de vous présenter le chapitre 4 du dossier du maître d'ouvrage. Ce dossier, cela a déjà été dit lors de précédentes réunions, est le fruit d'un travail d'équipe présentant l'ensemble des réflexions ayant eu lieu à ce jour sur l'avenir du port entre la Région, les bureaux d'études qui l'assistent et les acteurs de la place portuaire de Port-La-Nouvelle. Concernant le chapitre 4 de ce DMO, je vais commencer par vous présenter un premier point concernant les enjeux du projet relatifs à la relation ville-port. Tout à l'heure, des membres des bureaux d'études nous assistant sur ce projet développeront les enjeux liés au milieu naturel et aux aspects hydro-sédimentaires. Lors d'une dernière intervention, je développerai les aspects liés au contexte réglementaire du projet, dont ceux relatifs au plan de prévention des risques technologiques.

Préalablement à la présentation des divers enjeux que nous avons identifiés dans la relation ville-port, il paraît important de resituer le projet d'extension de l'infrastructure portuaire dans son contexte et dans le programme global d'aménagement de la Région à Port-La-Nouvelle. Le port se développe aujourd'hui au nord de la ville. Depuis son transfert à la Région en 2007, cette dernière n'a eu de cesse de vouloir concilier le développement du port avec le patrimoine naturel qui l'entoure. La réserve naturelle régionale créée en 2009 va dans ce sens. Le développement du port comprend quant à lui plusieurs composantes : Cela a commencé par l'optimisation du port existant et de ses espaces. Il y a deux projets terrestres : la plateforme nord et le parc logistique portuaire, et bien sûr le projet maritime. C'est ce projet maritime qui, par son montant et ses caractéristiques, a déclenché le débat public. Pour les autres composantes, la Région s'est déjà engagée dans leur réalisation et les procédures réglementaires qui leur sont propres au titre du Code de l'environnement sont déjà en cours, comme elles seront engagées pour le projet maritime à l'issue du débat public si la Région décide alors de le poursuivre. Toutes les études ne sont donc pas encore menées. La réunion de ce jour est l'occasion de vous présenter les principaux enjeux que nous avons d'ores et déjà identifiés et qui seront analysés plus profondément lors des études postérieures.

Historiquement, la ville de Port-La-Nouvelle s'est développée avec son port mais Port-La-Nouvelle est aussi une station touristique et le développement du port doit donc se faire en harmonie avec le territoire nouvellois. Dans la relation ville-port, nous avons recensé cinq grands enjeux :

- ② l'entrée de ville où les articulations avec le port devront être gérées ;
- ② le chenal d'accès où la cohabitation des fonctions avec la ville d'un côté et le port de l'autre devra être confortée ;
- ② le front de mer et la promenade de la digue dont l'attrait touristique devra être préservé ;
- ② la relation avec le canal de la Robine et la réserve Sainte-Lucie dont le projet devra assurer une bonne transition ;
- ② l'accès à la plage de la Vieille Nouvelle sur lequel je reviendrai dans quelques instants.

Dans la relation ville-port, il est également important de regarder comment se fera la desserte du projet. Actuellement, on accède directement au port via des routes départementales, depuis l'autoroute A9 et sans traverser d'agglomérations depuis cette autoroute. Après la cimenterie Lafarge, un ouvrage franchissant le chenal, la voie ferrée et le Grau, permet de déboucher sur le port à partir d'un giratoire qui redistribue tous les trafics vers le port, vers la réserve ou vers la ville. La voie de desserte du port se termine cependant ici en impasse. Dans le cadre du projet, les circulations routières seront revues, permettant via le parc logistique de réaliser un bouclage des voies desservant les terre-pleins. Vous avez ici un schéma de principe. Les accès publics seront interdits depuis le giratoire avec un contrôle d'accès rendu nécessaire pour des questions de sûreté portuaire. Ce bouclage couplé au contrôle d'accès contribuera à la sécurité du site.

De même, les dessertes ferroviaires seront repensées afin de les rendre plus performantes, ce qui sera un gage de compétitivité pour le port. Aujourd'hui, les voies ferrées portuaires ne sont pas propriété de la Région. Le transfert de celles qui sont propriété de RFF est en cours, ce qui en facilitera l'optimisation. Aujourd'hui, plusieurs problèmes sont relevés. Les voies ferrées sont en impasse dans le port. Il n'y a pas de stockage possible de trains dans le port. Il n'y a pas d'accès direct vers Narbonne, pas d'embranchement direct, ce qui nécessite des rebroussements depuis la gare où les trains sont stockés et doivent traverser plusieurs fois la ligne Paris-Portbou. Avec le projet et toujours lié avec le parc logistique, il est prévu de desservir les nouveaux terre-pleins tout en assurant un bouclage ferroviaire — vous avez ici également un schéma de principe — en créant un faisceau de stockage éloigné de la ville, en aménageant une bretelle d'accès direct vers Narbonne sur la ligne Paris-Portbou de manière à en faciliter les accès. Tout cela devrait permettre un repère modal sur le fer optimisé.

Concernant l'accès à la plage de la Vieille Nouvelle, j'avais dit que j'y reviendrais, il convient de préciser que ce n'est pas du tout dans l'objectif de la Région de confisquer cette plage tant prisée des Nouvellois de par son état naturel et préservé. Mais il convient de préciser également qu'aujourd'hui l'accès à cette dernière se fait à travers les installations portuaires, ce qui est contraire aux règles de sûreté portuaire. Quant à la circulation sur la plage, cela se fait aujourd'hui déjà à l'encontre de la réglementation. Dès le transfert du port à la Région, cette dernière s'est inquiétée de cette situation, notamment en termes de sécurité, en interdisant l'accès par arrêté mais, compte tenu des usages, des réflexions se sont engagées avec les partenaires de la réserve naturelle proche, du Conservatoire du littoral et des services de l'Etat afin de trouver la manière dont les accès pouvaient être organisés dans le respect de la loi.

Il est donc aujourd'hui envisagé, mais cela doit continuer à être concerté avec nos partenaires précités, d'aménager une première aire de stationnement au niveau de la campagne et une deuxième à la frange, entre les anciens salins et la plage. La capacité de stationnement tient compte de la fréquentation qui a été observée sur la plage pour un jour moyen de fréquentation

estivale, et suite à des comptages réalisés par le Parc naturel régional. Le but est ici de favoriser un accès à la plage par mode doux, tout en créant un espace de transition paysager entre le port et la réserve. J'en ai terminé pour cette première partie, je vous remercie de votre attention.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup, Monsieur Brasseur. Je crois que votre présentation était à la fois très claire et complète. Je vais demander à la salle de bien vouloir réagir. Quel est le courageux ou la courageuse ? Je vois un courageux là-bas, attendez d'avoir le micro. Je le rappelle, indiquez votre nom pour l'enregistrement et à quel titre vous intervenez. Je sais ce que vous allez répondre, mais c'est pour l'enregistrement.

Laurent BADY, président de l'association PLN Windsurf

Bonsoir. Je suis Monsieur Laurent Bady, président de Port-La-Nouvelle Windsurf. Monsieur Navarro, je souhaite vous interpeller et, à travers vous, tous les élus régionaux dans le prolongement de la réponse que vous m'avez faite lors de la présentation de notre *Cahier d'Acteurs* à Port-Vendres. Suite à ma demande sur le site du débat, nous avons pu prendre connaissance de vos chiffres de fréquentation de la plage de la Vieille Nouvelle. Bien que datant de 2009, ils recourent à peu de choses près notre comptage effectué en 2011. On peut donc s'entendre sur une fréquentation d'environ 1 000 véhicules par jour en haute saison. Il nous est toujours difficile de comprendre la cohérence de votre proposition d'une aire de stationnement de 100 places à 700 mètres du rivage, le premier parking à 2 kilomètres du bord de l'eau ne concernant que peu de personnes voulant se rendre à la plage, mais surtout des promeneurs souhaitant se balader dans les salins ou l'île Sainte-Lucie.

Je vais maintenant enlever ma casquette de président de PLN Windsurf pour prendre celle de défenseur des habitants des Corbières maritimes, puisque je fais aussi partie du collectif de la Vieille Nouvelle. Peut-être serez-vous d'accord avec les formules cyniques qui ont été faites à plusieurs reprises : « *Si vous voulez aller à la plage, vous n'avez qu'à y aller à 8 heures du matin et comme cela, vous aurez une place* », « *Aller à la plage, cela se mérite* ». De quel droit peut-on entendre de telles inepties venant de personnes qui seraient certainement les premières à se plaindre si on leur supprimait ou déplaçait leur place de parking professionnel sous leurs fenêtres et qui, certainement, ne se rendront jamais à Port-La-Nouvelle. Je pense que vous n'avez pas réellement pris conscience de l'enjeu que représente cette plage pour les habitants de tout le canton.

Vous nous dites connaître cette plage et je veux bien l'entendre. Dans ce cas, comment peut-on proposer un tel projet à plus que *minima* ? Vous m'avez dit à Port-Vendres, arrêtez-moi si je me trompe, que la loi Littoral était ce qu'elle est, c'était à nous d'obtenir la dérogation que nous demandions et que vous étiez prêt ensuite à discuter de nos propositions. Mais pour nous, tout cela est un peu le monde à l'envers. Les habitants électeurs ne se contenteront pas de ce projet qui, je le répète, est ridicule en termes de capacité et de sécurité. C'est à vous, élu, de faire preuve d'un véritable volontarisme politique pour débloquer la situation. Je pense qu'un président de Région et qu'un vice-président comme vous, sénateur de surcroît, possédez un réseau certainement plus fourni qu'un simple petit bénévole comme moi pour approcher les cabinets ministériels qui, de plus, sont de votre bord. C'est cette volonté politique que nous attendons de vous.

Certains élus locaux et nationaux se sont positionnés, je pense à Monsieur Théron, maire de Roquefort, Madame Marie-Hélène Fabre, députée, Monsieur Roland Courteau, sénateur. Et d'autres vont suivre. Nous attendons la même chose de votre part. Vous ne pouvez pas, en tant qu'élu, rester neutre. Vous devez vous aussi, « Région », vous positionner face à la demande de

toute une population qui ne comprendrait pas qu'en saison haute 70 % d'entre elle soit refoulée faute de capacité d'accueil suffisante. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Je propose de prendre plusieurs questions et ensuite de passer la parole à la table d'à côté. Madame, s'il vous plaît, que j'aperçois au deuxième rang.

Madeleine DESMOULIN, « citoyenne du monde »

Madeleine Desmoulin, « citoyenne du monde » et, à ce titre, obligée de penser globalement et d'agir localement dans un monde très complexe. Je suis en plus assez proche de Bugarach et je suis allée assister à la fin du monde. Alors, on n'a pas vu de doux dingues. Par contre, j'ai participé à une manifestation qui soutenait Notre-Dame-des-Landes parce que votre projet me semble sur le plan portuaire équivalent au projet aérospatial de Notre-Dame-des-Landes. Pourquoi ? On n'en sait rien. Parce qu'à l'heure où tout le monde, sauf un savant seul dans son genre, est d'accord pour constater que nous allons dans le mur, nous allons vers une fin du vivant, nous détruisons tout. Bien sûr qu'il y a des destructions normales mais il y a aussi ce que fait l'Homme. Il me semble que vous allez à contre-courant de ce que tout le monde constate. Alors, réveillez-vous s'il vous plaît, Messieurs, parce qu'il y a quand même une majorité de messieurs.

Pensez un peu à la vie. Ceci dit naturellement pour vous dire que je suis absolument opposée à cette extension. Par contre, je suis pour l'amélioration des choses. Je n'y connais rien en projet, je suis un simple citoyen du monde. Aller vers une amélioration des choses et dans le sens de la sécurité et dans le sens de la facilité d'utilisation me semblerait tout à fait favorable. Le but d'un port ici est-il vraiment de concurrencer Marseille, Gênes et même Sète ? Pourquoi ? Ce que vous allez récolter ici, peut-être qu'il n'y aura plus d'emplois ici et vous les prendrez ailleurs parce que vous n'allez pas, en soufflant dessus, augmenter la circulation maritime, cette circulation maritime qui elle aussi va être obligée de décroître, parce qu'on est arrivé là aussi à un point de non-retour pour la vie sur Terre, pour ce qui nous concerne ici localement, mais aussi dans le monde parce qu'en plus nous devrions penser à une souveraineté alimentaire, énergétique et autres, de plus possible, parce que nous affamons le monde.

Ces bateaux qui nous arrivent du bout du monde pour nous amener par exemple du soja transgénique ou le point de départ qui était l'huile de palme, vous savez ce qui se passe au Libéria ? Les gens crèvent, le Libéria meurt. La biodiversité est morte déjà et les gens sont en train de mourir. Dans l'intérêt d'ici et d'ailleurs, s'il vous plaît, pas de projet à la mammoth si vous voyez à qui je pense. Oui. En plus, c'est mon argent et le vôtre aussi peut-être un peu, mais je voudrais bien avoir droit à la parole en ce qui concerne mes impôts. Je suppose que vous allez augmenter la dette parce que, qui va payer ? C'est bien nous quand même ! Quand vous nous dites : « *Nous investissons au Conseil général, au Conseil régional* », ce n'est pas vous qui investissez, c'est moi et vous, c'est nous tous. S'il vous plaît, nous avons le droit à la parole, mais que cela ne soit pas démocratie.

La dictature, c'est : ferme ta gueule et la démocratie, c'est : cause toujours. J'espère bien que les voix se font entendre ici, celles qui sont opposées avec à mon avis une vision du monde à venir parce que, des emplois à créer, il y en a plein ! Aidez des jeunes ou des moins jeunes à s'installer pour produire. On manque de légumes. On m'a ramené des pommes de terre bio d'Egypte. Merci ! Monsieur Codorniou, vous avez dit : « *On essaye de remettre les salins* ». N'avons-nous pas assez de sel dans notre mer ? Remettons les salins en marche. Produisons localement le plus possible et nous ne contribuerons pas de cette façon à détruire, à couper la branche sur laquelle nous sommes tous assis. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci Madame. Merci pour ce témoignage. Est-ce qu'il y a une autre demande de parole ? Oui. Madame. Merci.

Sandra OLIEL, professionnelle du tourisme

Excusez-moi, on m'a demandé de me lever.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Oui. C'est parce que je vous rappelle que tout est enregistré et que cela permet à celui qui fait la prise de vue de vous voir.

Sandra OLIEL

C'est parfait. Je me présente, Sandra Oliel, professionnelle du tourisme. Je me suis beaucoup intéressée à ce projet parce qu'il participe à une image très dynamique de la région et c'est une des composantes essentielles pour participer également à l'image attractive d'un point de vue touristique d'une région tout comme le tourisme et la culture, on le sait, sont des composantes d'intérêts majeurs pour l'implantation des entreprises sur les territoires. Je voulais juste intervenir par rapport à la première réaction dans le public concernant effectivement l'accessibilité à la plage par les véhicules motorisés notamment. On peut humainement tout à fait comprendre cette position. Je voudrais juste citer et rappeler un des rapports qui a été fait il y a quelques années déjà par le secrétariat d'Etat au tourisme qui mettait au futur l'offre touristique afin de nous donner des clés pour réagir et pour agir localement, et qui faisait un certain nombre de préconisations. C'est un ouvrage qui s'appelle « Le tourisme des années 2020 ». On y est bientôt. Cet ouvrage préconisait sur le tourisme du littoral trois points essentiels et très importants au regard de la population touristique :

② améliorer la gouvernance du littoral en impliquant les acteurs du tourisme, notamment sur les problématiques d'urbanisme, mais aussi d'environnement parce qu'on sait que la manière dont on gère, dont on valorise, dont on préserve notre environnement, est très importante pour les touristes, et notamment pour nos populations touristiques qui viennent beaucoup de Belgique, d'Allemagne, des Pays-Bas, etc. et qui sont très sensibles à cela. La manière dont on va gérer les déchets dans les campings ou l'aménagement des pistes cyclables, etc. font partie des choses auxquelles ils vont être particulièrement sensibles. C'est important.

② avoir une politique de marque. Au-delà de la zone naturelle, la ZNIEFF, vous avez à Gruissan, également, le Pavillon bleu, la marque « Pavillon bleu ». C'est très important parce qu'on sait que c'est une marque qui est une marque de confiance pour les touristes. Un sondage également que j'ai vu en mai dernier montre que 78 % des Français disent que la marque et les critères d'éligibilité de cette marque-là leur font envie. Ils citent en premier exemple : « *On a une sensibilisation et une éducation à l'environnement. Même dans le cadre d'un tourisme familial, c'est important parce qu'avoir une plage familiale où on va venir, c'est bien, mais on peut aussi éduquer les enfants à l'environnement. Cette marque-là met en valeur ceci* ». C'est important, je pense, d'avoir cette politique-là. Tout cela est très cohérent.

② revaloriser le littoral en éloignant les véhicules à moteur. Il suffit de regarder. Par exemple, j'ai fait le test sur Google Images. Vous tapez : plage Vieille Nouvelle. Vous allez voir des photos magnifiques de la plage, une plage de sable fin, effectivement beaucoup de photos de sports de glisse. Il n'y a pas une photo avec une voiture dessus, tout simplement parce qu'on n'a ni envie de les voir ni de les entendre.

Pierre-Frédéric TERNIERE-BUCHOT

Merci bien. Peut-être la table du maître d'ouvrage veut-elle réagir, donner quelques réponses ou quelques commentaires ?

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

Je veux bien, Président. Merci beaucoup. Qu'il me soit permis déjà au nom de la Région d'excuser le président Bourquin, de remercier tous mes collègues présents Magali Vergnes, Robert Crauste, Henry Garino, Henri Martin maire de Port-La-Nouvelle, Michel Brousse vice-président du Conseil général, Jacques Bascou président de l'Agglomération de Narbonne. J'ai aussi notre ami Pérea qui est responsable de l'Agglomération de Narbonne. Merci à vous tous de suivre avec attention, plaisir et détermination, quelles que soient vos façons de penser ou de perception du projet, ces réunions. Dire en préalable au nom du Président, avec qui j'ai fait le point ce matin, que premièrement, si ces réunions existent, Madame, c'est parce que le président Bourquin, l'administration régionale, l'exécutif et moi-même les avons voulues. Je l'ai dit l'autre jour, je le redis.

Si on avait voulu passer à côté du débat public, on restait en deçà du montant de 150 millions d'euros et les réunions que nous avons n'auraient pas lieu. Si on a voulu un échange le plus large possible, c'est parce qu'on est convaincu, et je le répète que plus on est nombreux, moins on fait de bêtises. Nous croyons à l'intelligence collective et nous pensons que le débat doit enrichir — c'est la vocation du débat public— le contenu du projet. Maintenant, que l'on ne soit pas d'accord sur tout, c'est normal. La démocratie, ce n'est pas : « cause toujours », où « la majorité impose », on écoute tout le monde, et puis il se fait une majorité sur le projet le moins gênant ou le plus performant possible. Ce n'est pas autre chose, la démocratie, après avoir écouté tous les points de vue. La démarche de la Région, elle sait qu'il y a un préalable dans cette logique-là ainsi que des acteurs qui sont avec la Région parce qu'il faut rappeler qu'avant d'en arriver au débat public, on a quand même au niveau de l'échantillonnage politique fait l'unanimité.

Il y a des choses qu'il faut répéter. Dans l'hémicycle, ces projets ont été votés de l'extrême gauche à l'extrême droite. Unanimité du Conseil régional en termes de vote au niveau de la représentation nationale. Ce n'est qu'une donnée, mais c'est une donnée. Au niveau du Conseil économique et social, une très très large majorité de l'ensemble des syndicats. Au niveau des chambres consulaires, ils sont tous présents et ils accompagnent. Au niveau des partenaires financiers avec nous, l'Agglomération de Narbonne dont je remercie Jacques Bascou accompagne à concurrence de 15 % ; le Département de l'Aude accompagne aussi à concurrence de 15 %. Nous ne faisons pas des investissements aussi conséquents pour le plaisir ou pour l'ego de tel ou tel élu. Voilà pourquoi le débat est très important et qu'à chaque problème on amènera une solution pondérée en ayant écouté l'ensemble des points de vue. Il est évident que ceux qui ont des points de vue tranchés ne trouveront pas satisfaction aux réponses que l'on amènera. Mais ne croyez pas que vos interventions sont pour pertes et profits, ce serait fondamentalement faux, même si nous avons et nous commençons à avoir une approximation de ce que nous souhaitons pour ce territoire.

Je vais répondre en particulier à nos amis des sports extrêmes et d'agrément de plage du vent ou des usagers dont je suis aussi, cher ami, peut-être pas à la Vieille Nouvelle, mais avec qui je prends beaucoup de plaisir. Oui nous ferons avec vous, si le projet se fait, les aménagements dans le cadre de la loi en essayant de faire évoluer, si c'est possible parce que c'est de la responsabilité de l'Etat, les réglementations en cours. Nous serons et vous serez notre partenaire privilégié pour la conception des parkings, c'est une évidence, d'accord ? Mais je ne peux pas vous dire à ce jour ce que l'on pourra faire tant que le projet n'est pas en place et n'est pas validé. Mais vous avez la conviction et l'approbation du Président que l'on fera les aménagements adéquats qui correspondront au cadre de la loi de la réglementation et d'un bon nombre de choses que l'on entend.

Il est bien évident que l'on ne va pas faire des parkings où il va y avoir des milliers de voitures qui vont venir. Je suis aussi, moi, au nom du Sénat, membre du Conseil d'administration du

Conservatoire du littoral dont je sais qu'il y a des choses que certaines personnes peuvent entendre et d'autres avec qui, moi, je me lèverai avec eux pour interdire. La Vieille Nouvelle – Gruissan, c'est splendide. On ne va pas en faire un boulevard pour que des gens viennent en véhicule ! Il y aura une capacité adaptée à des modes doux. Il y a une pratique que l'on veut la plus ouverte possible mais pas où les gens vont venir en 4x4, avec des camions, stationner là. C'est pour cela que je dis entre la démesure et la responsabilité, nous avons pris nous l'engagement d'être responsables. Nous serons à votre écoute, vous avez l'engagement par ma voix du Président là-dessus. D'accord ?

Sur la deuxième partie de questions portant sur la dimension du projet et des besoins que vous avez posés, Madame, c'est vrai que sur les besoins on peut être d'opinion complètement différente. Même pour moi, il y a des données qui percutent dans ma tête. Que vous le vouliez ou non, ce sont les impôts de tout le monde, Madame. Le jour où les gens ne seront pas contents de la gestion du président Bourquin et de son équipe, ils en changeront et le territoire continuera à fonctionner. Pour le moment, c'est nous qui sommes en responsabilité, on les assume avec notre vision. Dans le développement du territoire, il y a durable, mais il y a aussi développement. Moi, dans mes permanences avec le Président tous les jours, tous les jours, tous les jours, le premier besoin de nos concitoyens, c'est de l'emploi, de l'emploi, de l'emploi, de l'emploi et des drames familiaux au travers de l'emploi. D'accord ?

Quand je vous ai dit cela, on cherche à trouver des solutions et pas que les gens viennent remercier parce que trop souvent, dans le passé, l'élu en place attendait que les gens viennent lui quémander un emploi et le fasse rentrer dans une collectivité. Ce n'est pas la bonne méthode. Nous, nous voulons redonner la dignité par l'emploi aux gens de par le fait que l'économie génère de l'emploi et qu'ils ne viennent pas supplier tel ou tel élu de faire rentrer le fils ou le neveu dans telle ou telle collectivité. Ce n'est pas notre méthode, ce n'est pas ma méthode. Qu'est-ce qu'il faut faire pour créer de la richesse et de l'emploi ? Il faut essayer de tenir compte de ce qui se passe sur notre planète. La mondialisation est là et la population de ce globe va aller en augmentant et les échanges sur la planète vont aussi aller en augmentant. Vous m'avez parlé de l'Afrique. Moi, j'ai pris beaucoup de contacts avec les pays africains et je veux aussi les soutenir et le Libéria dont vous parlez, ils ont eu près de vingt ans de guerre civile. Il n'y a plus rien là-bas, tout est à reconstruire. Alors, ne me parlez pas de déforestation, il n'y a plus rien dans le Libéria. Par contre, ils ont compris une chose, c'est que s'ils veulent reconstruire, il faut qu'ils récupèrent de l'argent. Regardez, il y a eu il y a trois semaines à un mois, un reportage dans *Le Monde* qui était très significatif et vous l'avez vu comme moi, la reforestation d'une partie de l'Afrique se fait, que cela vous plaise ou non, au travers de l'huile de palme parce qu'il y a des gens... (*Chahut dans la salle*) Attendez, écoutez tous les arguments. Je n'ai pas dit que c'était le mien, c'était dans *Le Monde*. Allez le retrouver, vous le verrez, c'est sur Internet. Pour un hectare de palmiers d'huile de palme, ils plantent en contrepartie un hectare d'essences locales qui ont disparu.

Ça, c'est quelque chose qui interpelle les Africains et ce n'est ni Robert Navarro ni la France qui a permis ces choses-là, c'est eux qui le font. D'accord ? Demain, les productions de ces pays-là vont venir en Europe. Mais au lieu de venir dans les pôles méditerranéens, elles passeront comme d'habitude si on ne fait pas nous les équipements qu'il faut par Copenhague ou compagnie. Moi, quelles que soient les productions qui vont venir de l'Afrique ou d'autres pays, il faut que nous, en Languedoc-Roussillon, pour trouver des solutions aux problèmes de l'emploi et pour répondre à l'attente des Africains, il faut que nous ayons des entrées portuaires adaptées pour recevoir des matières premières. Oui, au niveau de la Région, je le redis, on a un schéma et une cohérence.

Oui, quand on restructure Port-La-Nouvelle, j'ai vu qu'il y avait « ville-port », on sépare les activités de la ville et les activités du tourisme — je viens sur le troisième volet de mon intervention — en

protégeant la ville et en mettant toutes les activités liées au tourisme, à part la Vieille Nouvelle, du côté de la ville. Toutes les activités portuaires s'éloignent de la ville et sont bien encadrées. Voilà pourquoi on essaye de mettre dans nos investissements de la rationalité. Pour conclure cette première intervention, je crois que dans les projets comme ceux-là, quand on tient compte de tout, il y a d'abord un état d'esprit qui doit nous animer, c'est la responsabilité. Moi, je dis à mes équipes de n'avoir aucun *a priori* sur rien. On ne fait pas du développement économique sur des convictions politiques ou autres, cela n'a rien à voir. On a plusieurs paramètres. Le premier, c'est la protection de la richesse de notre territoire et la richesse de notre territoire est tous azimuts. Elle est environnementale. Elle est un potentiel de développement économique, elle est une richesse humaine, elle est dans tous les domaines. C'est toutes ces facettes de la richesse de notre Région qu'il faut d'abord protéger. Après, on a un patrimoine humain, on a 15 000 personnes qui viennent chaque année habiter en Languedoc-Roussillon. Malgré eux, le chômage ne progresse pas. C'est parce que quelque part nos industriels, vos responsables politiques, vos maires, ne sont pas si mauvais que cela. Je crois qu'il faut continuer à amplifier de façon équilibrée le développement harmonieux de ce territoire dont ce projet, et il vous est proposé un débat par la volonté du Président de la Région, va dans le sens d'un développement harmonieux de l'ensemble du territoire en tenant compte de l'environnement, de l'économique et de l'humain. Voilà ce que je voulais dire dans ma première intervention.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci Monsieur Navarro. Je vois que j'ai encore la possibilité d'une ou deux questions avant de passer au thème suivant. Monsieur qui est devant moi avec un pull noir et par là, merci de vous signaler parce que c'est assez large et je ne vois pas tout le monde en même temps. C'est très bien de claquer dans les doigts, cela n'est pas du tout mal poli.

Daniel Hograindeur, Société de protection de la nature

Je me pose une question au même titre que de nombreuses personnes se la posent dans la presse ou, effectivement, dans les *Cahiers d'Acteurs*. Il s'agit de la concurrence que vous n'avez pas évoquée entre le port de Sète et le port de Port-La-Nouvelle. Vous nous dites que ce sont effectivement deux ports bien différents. Moi, ce que j'aurais aimé, c'est que vous nous présentiez une variante qui serait la synergie entre ces deux ports. C'est-à-dire pour que l'on y voit vraiment clair sur des objectifs à l'horizon 2030 qui répondent à nos questions et à nos interrogations. Variante qui aurait pris en compte la restructuration nécessaire entre Sète et entre Port-La-Nouvelle, ceci afin d'éviter des doublons et des investissements qui ne seraient pas nécessaires. C'était la première remarque que je voulais faire. La deuxième, quand vous parlez de report modal sur la voie ferrée Narbonne-Perpignan, je pense que c'est lié aussi avec la mixité de la nouvelle ligne LGV. Si on veut trouver des créneaux sur la voie existante, il faudra bien que l'on mette la nouvelle ligne et la mixité. Voilà ce que je voulais dire.

Pierre-Frédéric TERNIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Je vais passer la parole maintenant à la personne que je n'avais pas vue, excusez-moi.

Christophe GUARRETA, CGT Narbonne

Bonjour à tous. Je suis relativement surpris de voir que l'optimisation du ferroviaire sur Port-La-Nouvelle soit liée à la mise en place d'un opérateur ferroviaire de proximité dans la présentation qui a été faite. Qu'entend-on par opérateur ferroviaire de proximité ? C'est une entreprise ferroviaire privée en tous premiers lieux. Déjà, on n'est pas du tout dans le même cadre que la régionalisation des transports de voyageurs. On sait que sur le fret, on a un enjeu national d'où la nécessité d'avoir une entreprise de service public national pour organiser le fret au mieux sur le territoire. Une étude de la CCI de 2006 avait démontré les demandes en transport ferroviaire des

entreprises implantées déjà à Port-La-Nouvelle. C'étaient des demandes de possibilité en transport qui étaient de 30 % supérieures en niveau volume à ce que pouvait permettre l'organisation du fret ferroviaire, à cette époque-là par la SNCF, avec une feuille de route d'un gouvernement qui organisait le report modal non pas de la route vers le rail, mais du rail vers la route.

Alors, j'ai quelques questions à soulever. Notamment, on est surpris que la nouvelle feuille de route du nouveau gouvernement donnée au niveau de la Direction nationale de la SNCF ne soit pas si différente que cela de celle de l'ancien gouvernement. Comment organiser le transfert modal indispensable de la route vers le rail avec une feuille de route de la sorte ? Je pense aussi qu'il y a un savoir-faire au niveau des cheminots. Il y a la nécessité de sécurité ferroviaire qui a été prouvée par les cheminots SNCF à statut. A part un abaissement du niveau social, une volonté de précariser l'emploi, on se demande exactement l'objectif de cette mise en place d'un opérateur ferroviaire de proximité pour réellement répondre aux besoins de la Région et aux besoins du transfert indispensable de transfert modal. Enfin, je terminerai mon intervention sur une autre question. Puisqu'on a appris qu'il y avait la zone de Truilhas qui se développait aussi qui nous était présentée comme l'arrière-port de Port-La-Nouvelle, sujet qui n'est pas forcément repris dans le projet autour du développement de Port-La-Nouvelle, ce serait intéressant de savoir quelle est l'articulation de ces deux projets, dans quel objectif et quelles sont les perspectives autour de la liaison de ces deux projets ?

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur. Ce sont des questions qui sont tout à fait claires et tout à fait dans le sujet. Est-ce que le maître d'ouvrage souhaite répondre ? Je rappelle une règle : Dans tous les débats publics, le maître d'ouvrage a la possibilité de répondre immédiatement durant la séance. Il a aussi la possibilité de nourrir sa réflexion des questions qui lui ont été posées. Et à travers le cycle de questions et réponses, dont je vais faire un peu la publicité, que vous pouvez trouver sur Internet sur le site général du projet de Port-La-Nouvelle, il a l'obligation dans un délai normal d'une dizaine de jours, ou quelque chose comme cela, de compléter les réponses qu'il a pu apporter ou qu'il a remises à plus tard durant les réunions de débat public. J'ai rappelé la règle mais je vais m'arrêter pour laisser la parole à celui qui sait.

Robert NAVARRO

On peut compléter ou étoffer les réponses sur le site mais je pense que le débat public, c'est la discussion. Moi, j'adore cela et j'aime bien être au contact de nos concitoyens pour qu'ils sentent la pertinence des élus et surtout le fait que l'on est convaincu que les projets peuvent améliorer la qualité du quotidien de nos concitoyens pour les années en devenir. La première des questions, c'était la complémentarité entre Sète et Port-La-Nouvelle. On va y rajouter Port-Vendres et le quatrième port que l'on a en projet aussi, c'est l'Ardoise parce que quand on a pensé à dynamiser économiquement cette région, on a intégré dans notre perspective de développement l'ensemble des moyens de communication. On était ce matin avec bon nombre d'acteurs du territoire en train de tenir une première réunion, dont vous aurez un compte-rendu dans la presse demain, sur l'harmonisation, la complémentarité de l'ensemble de nos aéroports.

On a expliqué aux concitoyens, aux maires concernés, aux présidents d'agglomérations, aux présidents de Départements, aux chambres de commerce, qu'il fallait que l'on mette en place notre structure qui va s'appeler le Conseil aéroportuaire régional, qui est une nouveauté, et où nous administrerons collectivement et ensemble l'ensemble de nos aéroports. Cet objectif-là, c'est 4 ans de travail, de discussions, de persuasion, d'études techniques à mener par des techniciens, que l'on présente aux élus, qu'ils acceptent, qu'il faut qu'ils prennent en compte et qu'ils pensent la pertinence de ces études, de cette stratégie et qu'ils l'accompagnent. Voilà une étape au niveau

des aéroports mais on va aussi dans le même sens pour ce qui est des ports dont on a une feuille de route.

Cela fait déjà quatre ans que l'on est propriétaire de Port-La-Nouvelle et de Sète, que l'on a une convention qui s'améliore et qui va encore s'améliorer avec Port-Vendres et nous allons aussi construire très bientôt un port fluvial à Laudun-L'Ardoise dans un troisième temps. Dans un premier temps, avec toute mon équipe, Monsieur Levassort, Monsieur Pinet et tout l'exécutif régional, on a passé bon nombre de nos réunions à aller au contact des Sétois, des gens de Port-La-Nouvelle, des gens de Port-Vendres en leur expliquant que le développement harmonieux et économique du territoire, ce n'était pas de se piquer les uns et les autres 2 000 ou 3 000 tonnes de fret, de salades, de ceci, de cela, ou de produits pétroliers. Ce n'est pas ça le développement économique. Ce n'est pas ça la concurrence.

On est dans une mondialisation où, si on veut planifier quelque chose de performant, de responsable et d'équilibré, il faut voir les potentialités de nos sites et essayer de les valoriser de façon collective. Après deux ou trois ans de travail, l'ensemble des responsables, et là je peux en témoigner, quelle que soit leur sensibilité politique, ont compris et accompagné cette démarche. La feuille de route que nous avons, c'est que dans les cinq ou dix ans à venir, on ne sait pas en termes d'économie ce que cela donnera. Le plus tôt sera le mieux. Mais quand ? On n'en sait rien. Il y a toujours une part d'inconnu. Mais on a une feuille de route pour les cinq ou dix ans où l'objectif de Sète est de mettre 9 millions de tonnes de fret divers sur Sète, mais pas les mêmes qu'à Port-La-Nouvelle. A Port-La-Nouvelle, le projet est phasé. Il y a deux phases, je vous signale, parce qu'on n'est pas irresponsable. Dans un premier temps, c'est 200 millions d'euros. C'est la première phase.

Dans un premier temps, c'est d'arriver à doubler la capacité de Port-La-Nouvelle, de 2 millions d'arrivés à 4 millions ou 5 millions de tonnes. L'objectif étant et là, nos investissements auront été rentabilisés au-delà de nos espérances, si dans dix ans on arrive à avoir —on a actuellement aux alentours de 6 millions de tonnes de fret dans tous nos ports— 15 millions ou 20 millions, on aura gagné. En termes de richesse, de retombées sur le territoire, de développement économique, de performance de nos ports et d'utilisation de nos outils, nous aurons gagné et nous aurons bien investi votre argent, vos impôts, Mesdames et Messieurs. Voilà l'objectif. La feuille de route de la complémentarité et du phasage existe.

Pour ce qui est du report modal, il faut que vous sachiez et là je parle au syndicaliste CGT. Je veux bien, moi je suis un ancien des chemins de fer, j'ai démissionné parce que je m'ennuyais. D'accord ? C'est un phénomène rare mais cela existe. C'est une entreprise. Quand on a été quelques années aux chemins de fer, et moi j'ai fait six ans d'école, on est passionné par le chemin de fer. Mais l'entreprise a abandonné complètement le fret. On a repris les faisceaux sur le port de Sète parce que cela faisait vingt ou vingt-cinq ans que RFF n'y faisait rien ou parce qu'ils n'avaient pas les moyens, parce que ceci, parce que cela. Il a fallu qu'on veuille le récupérer pour qu'ils veuillent nous le vendre 20 millions. Là, on est monté au créneau et on l'a eu pour l'euro symbolique. Mais nous, nous voulons faire du fret ferroviaire, se servir des outils. Mais quand les opérateurs nationaux n'assument pas, nous, nous avons des réglementations, nous allons vers le privé parce que nous voulons que le fret ferroviaire passe. Quelque part, le chemin de fer en récupérera une partie au niveau de l'activité, même si ce sont des boîtes privées qui le font.

Sur Port-La-Nouvelle, c'est pareil. Les élus régionaux le savent, on vient de négocier une convention pour trois ans de 315 millions d'euros que l'on va donner à l'opérateur ferroviaire alors que l'ouverture ne nous fait pas obligation de continuer dans le conventionnement avec la SNCF. Mais on continue. C'est la preuve que l'on veut jouer la carte du chemin de fer, du ferroviaire, de

l'aménagement intelligent du territoire et en même temps de la SNCF quand elle est au rendez-vous. Moi, ce ne sont pas les cheminots que je mets en cause, ce ne sont pas les syndicats. Vous avez un travail à faire dans l'entreprise, à vous de le faire. C'est à vous de faire mûrir bon nombre de choses. Nous, nous accompagnons parce que nous pensons que le développement de l'outil ferroviaire est pertinent. Quand on met 400 millions d'euros sur le contournement de Nîmes-Montpellier, ce n'est pas une paille. Déjà, on les a, mais on ne les met pas. Pourquoi est-ce qu'on ne les met pas ? Pour ne pas que Montpellier devienne un cul-de-sac du ferroviaire. On met une condition. On veut que derrière il y ait Montpellier-Perpignan qui se fasse. Vous l'avez entendu, le Président l'a redit l'autre jour au Préfet dans le dernier COPIL. On veut qu'il se fasse avec la mixité si possible sur toute la ligne et l'avoir le plus vite possible pour que l'on ait un maximum d'outils de développement du territoire performants en même temps. On pense que si le canevas se fait à peu près comme l'ont pensé l'exécutif et le président Bourquin, vers les années 2020 ou 2022, les outils de développement de notre territoire qu'ils soient aéroportuaires, qu'ils soient portuaires, qu'ils soient ferroviaires et qu'ils soient fluviaux... Parce qu'on a mis aussi 50 millions d'euros sur l'élargissement du canal du Rhône à Sète... Et si demain c'est utile pour le territoire de mettre de l'argent sur le canal de la Robine, qui peut être aussi un vecteur de développement du port de Port-La-Nouvelle... Je veux dire que l'on n'a pas *d'a priori*.

Et tout cela fonctionne dans une harmonie déjà au niveau de l'équilibre des budgets et une progressivité qui fait que dans les années 2020, qui que ce soit qui sera à l'exécutif, aura un tableau de bord et une feuille de route pour avoir des outils que l'on pense beaucoup plus performants en termes de développement que ceux que, nous, nous avons hérités il y a quatre ans. Je vous signale que quand Frêche et moi avons pris le port de Sète, cela faisait trente à quarante ans que l'Etat ne faisait plus aucun investissement et puis quelle que soit la coloration des gouvernements parce qu'ils n'avaient pas les moyens ou autres. Heureusement que l'on est arrivé, que l'on a récupéré la gestion, et que l'on a investi massivement sur ces outils-là. En deux ans et demi, trois ans, on a doublé le nombre d'emplois directs sur le port de Sète. Allez voir les dockers ou les gens qui travaillent sur le port de Sète, ils sont enchantés et ravis. Voilà les objectifs de l'exécutif régional au travers de cet outil de développement. On n'a pas forcément la solution à tous les problèmes qui sont devant nous mais on a la volonté politique de les appréhender, de les discuter avec les plus grands nombres et puis de foncer.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Je vois l'heure qui tourne. S'il y a des questions supplémentaires, elles seront posées tout à l'heure, ne vous inquiétez pas. Mais il y a quatre sous thèmes, si je puis dire, qui doivent être décrits les uns après les autres. Après la relation ville-port sur laquelle on pourra revenir, il y a le milieu naturel. Le milieu naturel, c'est un assistant du maître d'ouvrage, je crois Monsieur Dalias, qui doit intervenir maintenant. Monsieur, vous avez la parole et ensuite on reprendra avec la salle.

Nicolas DALIAS, assistance à maîtrise d'ouvrage auprès de la Région Languedoc-Roussillon

Bonsoir. Merci beaucoup. Nicolas Dalias, assistance à maîtrise d'ouvrage auprès de la Région Languedoc-Roussillon sur les aspects notamment environnementaux. Je vais vous présenter le milieu naturel se trouvant à proximité de Port-La-Nouvelle. Sur la commune de Port-La-Nouvelle, on retrouve un milieu naturel très varié présentant divers enjeux environnementaux, soulignés notamment par des engagements européens et internationaux. Les engagements internationaux portent notamment sur une zone humide d'importance internationale, ou zone Ramsar, au niveau des étangs de la Narbonnaise. Les engagements européens portent sur les sites Natura 2000, dont des sites Natura 2000 en mauve sur la carte auprès notamment du fait des directives habitats et oiseaux et des sites Natura 2000 en bleu, qui sont les côtes sableuses de l'infralittoral, et les côtes

languedociennes pour les directives oiseaux et habitats, et pour des habitats plutôt sableux ou sablo-vaseux.

Le projet d'extension maritime du port de Port-La-Nouvelle portant notamment sur les habitats marins ici en bleu. Il existe d'autres territoires en jeu sur la commune : des enjeux nationaux soulignés par des inventaires spécifiques sur la carte en mauve, en vert et en orange. En mauve, une zone importante pour la conservation des oiseaux (zone ZICO) mais également des zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique en orange ou en vert. Toutes ces zones portent notamment sur une richesse au niveau de la faune (oiseaux). Il existe également des protections réglementaires, la réserve naturelle régionale, des sites classés, des sites inscrits et enfin à proximité également le Parc naturel régional de la Narbonnaise. Le projet d'extension maritime, comme on le voit ici, n'étant pas soumis à des engagements notamment nationaux. Un des territoires en jeu à proximité immédiate du port de Port-La-Nouvelle étant la réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie créée en 2009 par la Région.

Lors de sa création, elle a pris en compte le port et ses enjeux. Sa création a été faite en concertation avec le Conservatoire du littoral sur une superficie de plus de 800 hectares qui abrite une faune remarquable, notamment des oiseaux, et une flore avec notamment 14 espèces de plantes qui sont protégées. Dans le cadre du projet d'extension maritime du port de Port-La-Nouvelle, la Région Languedoc-Roussillon a engagé un diagnostic écologique du milieu terrestre et marin en s'appuyant sur diverses sociétés spécialisées en milieu terrestre, notamment pour la frange littorale, et spécialisées également en milieu marin sur une zone à proximité immédiate du projet sur le milieu marin, sur une zone qui va à 2 kilomètres au large et sur 5 kilomètres de largeur. L'inventaire a également porté sur l'aspect terrestre au niveau de la frange littorale, mais également sur une portion de la lagune (lagune de Bages-Sigean) qui couvre environ 4 000 hectares.

L'inventaire a porté notamment sur la zone au sud de la lagune, qui est en relation avec le port au niveau du Grau, que l'on peut appeler également le chenal portuaire. La lagune est un milieu remarquable, notamment pour les oiseaux, mais également pour diverses espèces en lien avec les herbiers de zostères. Une faune assez riche en termes de poissons et de juvéniles de poissons. Les herbiers présents au niveau de la lagune étant la zostère naine et la zostère marine. En continuité de cette lagune à travers le Grau, la frange littorale a également été étudiée, les habitats présents sur cette frange littorale étant principalement des sables médio-littoraux, habitats naturels d'intérêt communautaire, et zones de nidification pour l'avifaune. Ces milieux constituent également une zone de nourrissage pour certaines espèces.

Au-delà de cette frange littorale, des inventaires ont porté sur le milieu marin. Il faut savoir également que les inventaires sont toujours en cours de réalisation sur le milieu terrestre et le milieu marin afin de couvrir différentes saisons et différents cycles biologiques. Au niveau du milieu marin, vous voyez ici sur la carte une projection du plan du futur port soumis au débat public envisagé, avec différents habitats qui ont été étudiés. Les habitats principaux sont les habitats sableux ou sablo-vaseux et également ici, les habitats rocheux se limitant principalement aux digues actuelles du port mais également à une zone de récifs artificiels immergés il y a plus de vingt ans. Cette zone de récifs artificiels se trouve en dehors du projet d'extension maritime du port de Port-La-Nouvelle. Au niveau des espèces présentes, au niveau des substrats meubles, on retrouve toutes les espèces classiques du substrat meuble et au niveau des substrats rocheux une faune fixée que l'on retrouve ici en photo avec quelques espèces de gorgones.

Au niveau de l'ichtyofaune, on retrouve différentes espèces qui migrent notamment à travers le Grau à savoir des anguilles, des dorades ou des loups. Le milieu naturel de Port-La-Nouvelle est un

milieu riche et varié soumis à différents zonages environnementaux, soit au niveau international (zone Ramsar) soit au niveau communautaire à travers les directives Habitats ou les directives Oiseaux et enfin des engagements nationaux ou régionaux soulignés notamment à travers la réserve naturelle de Sainte-Lucie, engagements de la Région Languedoc-Roussillon pour la préservation de l'environnement. Différents milieux ont été étudiés : le milieu terrestre avec l'avifaune et les sables médio-littoraux, le milieu lagunaire avec également l'avifaune et une présence d'herbiers de zostères, et enfin un milieu marin en communication avec le milieu lagunaire à travers le Grau, également une présence de l'avifaune, de substrats rocheux au niveau des digues et des récifs artificiels et de substrats sableux avec des communautés benthiques associées. Enfin, dans le cadre des inventaires présents, aucune espèce protégée n'a été recensée sur le milieu marin, aucune espèce soumise à une réglementation de protection, pas de posidonies, pas de grandes nacres, pas de patelles géantes par exemple sur les digues. Je vous remercie pour votre attention.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur Dalias. Je vais redemander à la salle de réagir. Je sais que tout à l'heure Monsieur Sevcik qui est le président du Parc naturel de la Narbonnaise m'a demandé de compléter ce qui vient d'être dit ou de dire quelque chose qui a peut-être un rapport avec un *Cahier d'Acteurs* qui portera le numéro 20 du Parc naturel qui est encore sous presse, mais qui va bientôt sortir. Voulez-vous parler de votre place ou préférez-vous aller là-bas ? C'est comme vous voulez, Monsieur le Président. Je ne vous oublie pas là-haut, n'ayez crainte.

Richard SEVCIK, président du Parc naturel de la Narbonnaise

Madame la Sous-préfète, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, il est bien naturel que le Parc naturel s'exprime ce soir alors que cette thématique inclut un volet protection de l'environnement. Dans son *Cahier d'Acteurs* qui doit être en ligne, Monsieur le Président, depuis peu de temps, depuis aujourd'hui, le Parc naturel a examiné bien sûr le dossier du maître d'ouvrage sous son aspect environnemental et il nous donne satisfaction. D'abord, parce qu'on a été associé dès le départ à ce projet global qui intègre la réserve naturelle de Sainte-Lucie dont nous sommes les co-gestionnaires avec la Ville de Port-La-Nouvelle. Ensuite, parce qu'aucun des aspects qui peuvent impacter l'environnement n'a été éludé dans le dossier du maître d'ouvrage. Au contraire, il est dit par la Région que des aménagements devront se faire dans le souci d'une exemplarité environnementale. Et enfin, parce que le parc sera associé à la mise en œuvre des études complémentaires qui s'avéreront nécessaires.

Mesdames, Messieurs, on n'oppose pas dos à dos ou face à face défense de l'environnement et développement économique. Ce serait une vision hémiplégique de l'aménagement du territoire. Avec l'aéroport Salvaza, avec la future gare TGV de Narbonne, je pense que l'extension du port de Port-La-Nouvelle fait partie des infrastructures essentielles, primordiales de l'aménagement de ce territoire et ce sont ces infrastructures qui vont créer de la richesse. L'avenir de notre département dépend, l'avenir de notre région dépend, et c'est une responsabilité historique. Mais aussi au-delà des aspects techniques, les membres du Comité syndical du parc se sont également prononcés. Nous sommes des élus de base, des élus de proximité, nous sommes des porteurs légitimes des aspirations de nos populations. Au vu du dossier du maître d'ouvrage, on vous encourage tous ensemble à soutenir l'extension du port parce qu'il est un facteur d'un futur meilleur pour notre territoire.

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, dans la vie tout n'est pas tout noir ou tout blanc. Je pourrais dire tout n'est pas tout noir ou tout vert. Mais la couleur que défend le parc en plus du vert, c'est la couleur de la solidarité. C'est la couleur de l'espoir de nos populations. C'est la couleur de l'avenir de notre région. C'est aussi la couleur du futur port de Port-La-Nouvelle. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci Monsieur le Président. J'ai vu Madame Arditi et j'avais promis là-haut. Si vous permettez, Madame, je vais commencer par ma promesse qui était dans cette zone-là s'il vous plaît.

Lydie PASSEMAR, PLN

Bonsoir Monsieur le Président. Merci pour la promesse. Je me présente Lydie Passemar de Port-La-Nouvelle. Je voulais intervenir auparavant par rapport à la plage et au collectif La plage vivante, parce que j'ai entendu cette dame qui nous parlait du tourisme et de ce fameux rapport que j'ai lu. Effectivement, il y a un engouement pour les zones protégées, etc. sauf que la plage Vieille Nouvelle a une particularité, il n'y a qu'un accès. Nous passons effectivement par la zone portuaire et ensuite il y a un peu plus de 4,5 kilomètres de plage et c'est le seul accès. Effectivement, aller parquer si vous voulez les gens à un endroit et les obliger à faire 4 kilomètres à pied, cela ne va pas être très facile d'autant que l'on exclut de fait les familles, celles qui ont des enfants, les personnes handicapées qui sont très très nombreuses et je ne veux pas que la plage Vieille Nouvelle subisse une forme de discrimination où seuls ceux qui pourront y aller iront et puis ceux qui auront des bâtons. Mais enfin, c'était la petite parenthèse que je voulais faire.

Mais gardons confiance. Tant que j'ai la parole, je vais la garder. Je vous remercie de me la donner et je suis toujours aussi contente de venir au débat puisque vous dites que l'on a un devoir de parole. Allons-y, prenons-le. Très bien. En plus, c'est une Nouvelloise qui vous parle là. Effectivement, je reprendrai ce qu'a dit Monsieur Navarro. J'ai entendu des choses très agréables, c'est que c'est un débat important et on ne va pas affronter les pro et les antiports. Ce n'est pas cela. Tout le monde est d'accord pour le développement portuaire comme Monsieur Sevcik disait, il ne peut pas y avoir d'affrontement entre l'environnement et le développement économique. On est tous d'accord. Ce qu'il faut regarder, c'est tout l'enjeu du débat, c'est : de quel port avons-nous besoin pour le présent et regarder l'avenir. Pour autant, on ne va pas quand même se cacher deux ou trois bricoles.

Le port, cela fait très longtemps qu'il souffre de peu d'investissements, d'abandon et il souffre encore de ces choix. Il y a tout un travail à faire, on est bien d'accord. Et les gens en 1999 à l'époque, quand nous travaillions avec mes collègues Alain Viard sur le problème portuaire, nous avons rencontré le préfet de l'époque qui nous disait à la fin de notre entretien : « *Port-La-Nouvelle ressemble à un port africain* ». Soyons bien d'accord, il n'y a pas de connotation raciste ou quoi que ce soit, mais le constat est là parce que je sais que bon nombre de salariés y ont souffert. Aujourd'hui, je comprends bien et on ne peut pas être en désaccord avec la légitime préoccupation de la Région de s'investir sur le territoire. Cela dit, dans la marche de la mondialisation, vous en parliez tout à l'heure, le monde maritime n'a pas attendu que Port-La-Nouvelle se réveille pour avancer et s'organiser et le transport maritime non plus d'ailleurs. Il a profondément muté. Toute la réflexion a été de lire en particulier la délibération de la Région de 2006 portant la candidature à la reprise des ports du Languedoc-Roussillon. C'est la Région qui l'a rédigée : « Inscrire le développement portuaire dans le cadre d'un environnement durable soucieux du milieu humain (on y est) et urbain dans lequel il s'insère ». La Région a ajouté : « la nécessité à l'avenir de sélectionner et programmer avec précision les investissements proposés par les différents acteurs professionnels ou institutionnels en se gardant de l'idée simpliste qui consiste à croire que les investissements portuaires suffisent à garantir l'arrivée ou la pérennité des trafics ». Ce n'est pas moi qui le dis, c'est la Région. D'ailleurs, il y a plein de rapports et de documentations à ce sujet, qui ne disent pas autre chose. Le Plan bleu pointe les problèmes liés à l'extension du port. Ils vont beaucoup plus loin. Ils disent : « La dynamique de l'offre portuaire dans la zone Méditerranée est deux fois supérieure à la dynamique de la demande, risquant de faire apparaître une forte surcapacité à l'échelle régionale, avec un risque de dumping. C'est un problème. »

Ce constat est conforté par la Cour des comptes européenne. Les résultats et l'impact des infrastructures n'ont fait l'objet d'aucun suivi, d'existence des ports vides ou d'infrastructures inutilisées. Ce n'est pas ce qu'on veut. Concernant les trafics maritimes, raisonnablement, est-ce qu'on peut penser qu'il y aura de nombreux trafics internationaux à Port-La-Nouvelle ? A la limite on pourrait le souhaiter mais on est quand même un petit peu en retard. C'est un peu plus compliqué. D'ailleurs, je reprends toujours la délibération de la Région (vous voyez que nous avons bien travaillé), il est écrit : « ainsi contraints à de permanentes adaptations, les responsables portuaires se trouvent confrontés à de sérieux risques de dispersion de leurs efforts, et surtout à une multiplication d'investissements à faible rentabilité ou à haut risque. D'où la nécessité aujourd'hui d'engager des initiatives destinées à capter le nouveau trafic de Nice. »

Nous savons par le Plan bleu que le tonnage des bateaux en Méditerranée n'excède pas en moyenne 15 000 tonnes. Aujourd'hui, rien n'indique un avenir, rien n'indique pour le transport maritime de courte distance que les niches, la taille des bateaux, évoluent considérablement. Alors là je m'appuie sur un écrit du Président de BRS. Je vous rassure, je n'ai aucune action dans ces sociétés. Je ne les connais pas d'ailleurs. Mais ils écrivent donc je lis. Ils ont écrit dans une revue en 2012 : « La reprise inespérée des marchés maritimes en 2010 après la crise de 2009 était partiellement liée à la baisse des prix de soude. Il n'en est plus de même. La demande est en berne. Les soudes sont chères et elles seront de plus en plus chères. Les armateurs découvrent avec beaucoup de retard par rapport à l'industrie automobile ou aéronautique, les mérites du navire du futur, économe et performant, alors que les progrès s'étaient alors focalisés sur la taille et le volume, à la recherche d'économies d'échelle sans fin. »

Enfin, la cargaison fait le navire et pas l'inverse. On va poursuivre pour avancer sur la problématique du territoire. C'est-à-dire que Port-La-Nouvelle est un port dans la ville. Tout le monde sait, ce n'est pas un secret, que Port-La-Nouvelle est classé Seveso seuil haut, à cause du trafic maritime des hydrocarbures raffinés (Petrol, Total, DYNEF, FranceAgriMer) et de deux trafics terrestres (Antargaz et Frangaz). On est à Port-La-Nouvelle. En 2007 –que je ne me trompe pas sur les dates, je fais très attention– nous avons réussi à construire un bâtiment recevant le personnel, les prestataires et les services au cœur des PPRT. On est à Port-La-Nouvelle, tout est possible mais il faut bien comprendre que les mentalités ont évolué. Alors qu'en 1985, on construisait deux cuves Dyneff au centre du village, on les ferme et on transfère le dépôt. Historiquement, l'essentiel du trafic de Port-La-Nouvelle est constitué d'hydrocarbures, de céréales, qui le constitueront à l'avenir. On poursuit les démonstrations. Pour les deux meilleures années pour ces trafics : Hydrocarbures 2005 : 1 400 000 tonnes. Les céréales 2011 : environ 80 000 tonnes. Les deux trafics optimisés feraient 2 200 000 tonnes. Or, si rien de pertinent ne permet d'affirmer une baisse de trafic des céréales, concernant les hydrocarbures, rien n'incite à l'optimisme puisqu'on sait qu'on va vers une baisse tendancielle de la consommation. Alors peut-on raisonnablement penser que ces deux trafics augmenteront très sensiblement dans un futur proche ? Nous pensons que non. Partant de ce constat, est-il pertinent d'asseoir l'agrandissement portuaire sur une augmentation du trafic des hydrocarbures (donc sur la taille et le tirant d'eau des bateaux) et de prendre le risque d'étendre le PPRT ? Je pense que vous me répondrez.

Nous regrettons également l'absence d'étude sur l'efficacité des chaînes logistiques existantes, avec des mesures. A notre avis, il manque une analyse pertinente sur les marchés intra-méditerranée et intra-européens. Le trafic de courte distance pourrait quand même définir l'objectif du tirant d'eau dont nous aurons besoin. Il existe des structures mais je ne vais pas les nommer parce qu'on va croire que je fais de la publicité et que j'ai des actions. Je n'en ai aucune, je vous rassure. Il manque aussi, mais vous en avez parlé, une analyse sur le transport fluvial.

Si nous savons que le risque zéro n'existe pas par rapport au PPRT, il faut tout faire pour l'éviter, comme l'analyse fort justement toujours la délibération de la Région. Je cite : « parallèlement aux préoccupations économiques, il convient d'accorder la meilleure attention pour la sécurité d'environnement et d'aménagement, d'abord pour supprimer les risques que peut représenter pour la population la proximité de certaines installations industrielles, telles que les dépôts d'hydrocarbures, ou pour atténuer les nuisances, inconvénients que peuvent entraîner la localisation ou la concentration de certaines activités. Fort de ce constat de la problématique de la sécurité des Nouvellois, les salariés sont sur le port. Les contraintes environnementales que vous avez voulues, vous les assumez par la réserve naturelle, le parc naturel régional, bientôt le parc marin et le Parlement de la mer. Si la diversification des trafics et des partenariats (peut-être aussi des coopérations avec les ports espagnols) est incontestable, à mon avis d'autres activités doivent être développées.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Dépêchez-vous s'il vous plaît Madame, onze minutes.

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

En s'inscrivant dans nos nouvelles perspectives, il faut faire le choix d'un port qui se démarque par sa nouveauté, en donnant les activités pérennes. Nous pensons –c'est un choix que nous faisons, c'est notre responsabilité– que le port type 2, qui est peut-être plus modeste, correspond davantage à l'ensemble de la problématique, tout en renforçant l'économie globale du projet. Il faut aller plus loin, là on va rejoindre je pense Monsieur Codorniou, il faut tourner le port vers de nouvelles activités. Monsieur disait : « les activités qui appartiennent à la croissance bleue ». On sait que les activités économiques qui dépendent de la mer représentent plus de cinq millions d'emplois et une valeur ajoutée brute de plus de 500 millions d'euros par an. La mer et le littoral sont les moteurs de l'économie. Le potentiel est considérable et il faut en profiter. C'est dans l'air du temps. Qu'est-ce que la croissance bleue ? Ce sont les domaines prioritaires comme l'énergie bleue, l'aquaculture, le tourisme maritime, le tourisme côtier, les croisières etc. Pour Port-La-Nouvelle, on a trois possibilités, trois activités.

L'énergie bleue. Est-il besoin de faire référence à l'éolien marin, dont on n'a pas voulu à Port-La-Nouvelle et qui crée les emplois qualifiés ? L'aquaculture, c'est une croissance de 6 %. Et la biotechnologie bleue, c'est là qu'on va se rejoindre. C'est la recherche de médicaments et l'utilisation des algues en tant que source d'énergie. Gruissan est à la pointe apparemment puisqu'ils ont déjà fait des expériences. Pourquoi à Port-La-Nouvelle ne pourrait-on pas faire ça ? C'est une activité qui a tous les avantages, c'est une exploitation verticale, moins livrée aux espaces qui, contrairement aux agrocarburants, n'utilise pas les précieuses terres agricoles. Les terres reconquises et réorientées, et c'est de circonstance en ce moment avec la télé, vers une culture biologique diversifiée dans les filières courtes, respectueuses d'un environnement dont la demande ne cesse de croître et est génératrice d'emploi. On dégagerait des activités nouvelles, on ne gênerait pas les activités anciennes. Et puis on peut aller au-delà, avoir de l'ambition. Le port de Port-La-Nouvelle offrirait des secteurs émergents qui offriraient de nouveaux emplois et qui propulseraient la Nouvelle, le Grand Narbonne, l'Aude, la Région, dans l'innovation et la recherche universitaire, la création de nouvelles filières.

C'est une enseignante qui vous parle, qui cherche des filières pour les Bac pros, pour les élèves lycéens. Voilà ce que je voulais dire. Je terminerai juste par quelques mots : Le port doit se faire. Nous avons une lourde responsabilité. Je suis conseillère municipale minoritaire à Port-La-Nouvelle. Je sais ce que vous avez dit. Le *Cahier d'Acteurs* de la Ville de Port-La-Nouvelle, nous ne l'avons pas effectivement signé. Vous comprenez pourquoi. Mais c'est dans la différence qu'on s'enrichit, qu'on évolue. Tout à l'heure vous avez bien dit qu'il fallait que tout le monde s'écoute.

Mais moi, j'aimerais qu'on arrive au bout de ce projet avec beaucoup de hauteur, pour que les Nouvellois soient fiers de ce que peut faire la Région, fiers de trouver du travail –parce que c'est là l'enjeu– et fiers de créer de l'intelligence et d'encourager l'intelligence pour nos gamins. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci Madame Passemar. Je rappelle que vous trouverez un résumé de ce qui vient d'être présenté en 14 minutes 30 dans le *Cahier d'Acteurs* numéro 18, qui est disponible et qui est à peu près le plan qui a été suivi par Madame Passemar. J'avais promis à Madame Arditi de lui donner la parole. Ensuite je demanderai quelques réponses de la part de la table du maître d'ouvrage.

Maryse ARDITI, association ECCLA

Bonjour, Maryse Arditi de l'association Ecologie les Corbières du Carcassonnais et du Littoral Audois. Pour ne pas faire de peine à Robert Navarro, je ne vais pas redire ce que j'ai dit aux précédentes réunions. Je vais intervenir sur cinq points, en essayant de faire plus court, mais sur des choses que j'avais peut-être déjà évoquées.

Premièrement la plage, il faut être clair. Je n'ai pas regardé en détail combien de voitures il faut mettre sur le parking. Mais il y a une chose qui est claire, c'est que ECCLA est radicalement opposée à la fameuse bande de roulement. Je pense quand même que vous trouvez très confortable de prendre une voiture et d'aller jusqu'à l'endroit où vous allez vous poser. Mais au moment où vous redémarrez, si vous avez un bébé de six mois sur le sable, ce n'est peut-être pas très agréable de lui envoyer les gaz d'échappement pour qu'il les respire. Donc à un moment il faut vraiment mettre un peu de distance. La bande de roulement, en ce qui nous concerne, c'est vraiment non. La dérogation à la loi Littoral, c'est vraiment non. En revanche le nombre de places de parking qu'il faut, je n'ai pas regardé mais il faut effectivement que les gens puissent se poser.

Deuxièmement, Robert Navarro, tu nous as fait un panégyrique sur l'emploi. Grâce aux ports, aux aéroports, aux routes, au fer, tout cela va créer de l'emploi. Ainsi à un moment donné, ce ne sont pas les transports qui créent de l'emploi. Il y a des gens qui sont complètement enclavés, pour qui ça coince. Mais ce n'est pas le transport qui crée de l'emploi. Ce n'est pas une gare TGV qui crée de l'emploi. A un moment donné, investir tout dans les transports, ce n'est pas là qu'on produira le maximum d'emplois. Donc là il y a une vraie réflexion à avoir. On nous a fait un panégyrique sur tout. Quand on importe du ciment de Turquie, on risque peut-être de perdre plus d'emplois à Port--La Nouvelle à la cimenterie qui est là depuis trente ans que ce qu'on aura gagné pour le docker qui va décharger. Donc il faut quand même faire attention. Il faut parler en emplois nets : ce qu'on gagne et ce qu'on perd. Voilà, c'était le deuxième point.

Troisième point, j'ai été très étonnée de l'intervention du copain CGT. Parce que quand j'étais à la Région, l'opérateur ferroviaire de proximité, c'était déjà dans les clous. Je croyais qu'il était fait. J'apprends tout à coup qu'il n'est pas fait. S'il n'est pas fait, j'ai une idée à vous remettre. Je l'avais remise à l'époque mais j'ai eu un peu de mal à me faire entendre. Il y a une possibilité très intéressante de faire un opérateur de proximité intelligent, c'est de faire un opérateur de proximité lié à l'économie sociale et solidaire, c'est-à-dire de créer ce qu'on appelle une société coopérative en intérêt collectif. Cela permet à la fois de faire participer la Région, le public, des syndicats, les entreprises participantes qui vont l'utiliser et l'opérateur qui sera retenu. Donc je remets cette idée sur la table au cas où. Je sais qu'on a quelqu'un qui s'occupe encore de l'économie sociale et solidaire à la Région. Je mets l'idée sur la table, cela peut peut-être servir.

Quatrième point (je garde l'environnement sur le cinquième) : la taille des bateaux. Je l'avais dit autrefois, tout le dossier dit : « il faut un bateau de telle taille ». On ne sait pas pourquoi c'était telle taille mais c'était telle taille. Alors c'est rigolo parce que maintenant on sait, grâce à tous les documents qui ont été lus (je ne les ai pas tous lus). Il y en a un qui est très intéressant, qui

s'appelle « Shipping », qui explique. Jusqu'au début 2011, en résumé le projet c'était tout ce qui était dans le dossier, c'était le scénario 2, donc une extension raisonnable des bateaux qu'on pourrait accueillir avec un aménagement de la passe etc. Je ne sais pas si c'était le meilleur mais c'était cela. Puis que se passe-t-il début 2011 ? Un Malaisien projette de faire une usine et emmène dans ses valises un autre Malaisien qui, lui, fait du transport de liquides et qui pourrait peut-être acheter AgriMer. Mais il dit : « Attendez. Cela ne va pas. Il me faut un navire plus gros ». On dit : « Il n'y a pas de problème. On vous fait un navire plus gros. Que voulez-vous ? Très bien. Ce sera ça votre navire ». Puis un an après, l'huile de palme n'est plus aussi rentable que ce que l'on croyait. En plus les Français n'en veulent plus, les boycotts se généralisent. Donc finalement il ne vient plus. Donc celui qui l'avait emmené dans sa valise qui devait racheter AgriMer ne vient plus non plus. Du coup on garde le même projet. On aurait pu re-réfléchir, on aurait pu se dire : « Entre ce qu'on avait prévu au début et ce qu'on avait prévu pour lui qui ne vient plus, il y a peut-être une réflexion à avoir ». Non, il ne semble pas. Le projet était parti comme ça.

Mon dernier point interpelle directement la Région. Une phrase dans le dossier n'est pas acceptable. Il y a écrit sur la réserve : « s'il n'y a pas le projet, on n'investira pas dans la réserve ». Et s'il y a le projet –je ne fais pas comme la dame, je ne l'ai pas sous les yeux mais c'est à peu près ça– comme il faudra mettre des compensations, le fric des compensations qu'on sera obligé de mettre, on le mettra dans la réserve. Ce n'est pas acceptable et ce n'est pas légal dans la loi. Donc on ne le laissera pas passer. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci, c'est très bien. Tout va bien.

Robert NAVARRO

Je vais essayer de répondre à tout le monde et d'être succinct. D'abord à l'homme qui est intervenu concernant la plage vivante. Vous expliquez que d'investir sur des outils de production, il y a une part de risque. C'est une évidence. Par contre vous ne pouvez pas reprocher au pays et à son équipe d'essayer d'investir sur des outils qui vont produire de la richesse. Moi, j'aimerais que dans nos collectivités, vous vous tourniez un peu vers les gens qui investissent sur des investissements qui eux ne créent que du fonctionnement. Là, soyez plus rigoureux, criez haut et fort, je viendrai crier avec vous parce que je me sens souvent très seul face à des élus qui mettent des investissements ou des sommes sur des endroits où les retombées économiques sur le territoire, à part le fonctionnement, c'est zéro. Donc oui, il y a une part de risque. Mais nous l'assumons. Nous assumons et nous allons faire en sorte qu'il soit très positif, et que dans quelques années vous expliquiez à vos enfants que l'équipe en place a joué des cartes qui comportaient un certain risque mais qui rapportaient de la richesse sur le territoire. Au moins, ça n'a pas été une catégorie d'élus, comme beaucoup malheureusement, qui faisait souvent des grands sourires, qui disaient « oui » à tout le monde mais qui souvent ne faisaient rien. Non, nous prenons des risques dans l'intérêt de notre territoire, mais des risques mesurés, avec la concertation la plus grande possible et avec l'assentiment, comme je vous l'ai dit tout à l'heure, du plus grand nombre (pas de tout le monde mais du plus grand nombre). Donc ce sont des risques limités mais il faut en prendre.

Deuxièmement, vous avez parlé du PPRT, mais ce sera l'objet de tout à l'heure. Mais le PPRT, Madame la Sous-Préfète, n'est pas encore finalisé. Nous respecterons toutes les obligations de la loi, d'accord ? Et nous prendrons toutes les mesures pour garantir un maximum de sécurité, que ce soit en termes d'environnement, ou que ce soit en termes de sécurité aux personnes et aux installations. Quand on a dit ces préceptes-là, je ne peux pas préjuger moi de ce que sera le contenu de PPRT.

Vous avez énoncé le fait que la Région se tourne vers la Méditerranée. Mais notre Président parcourt la région depuis deux ans maintenant en ne parlant que de Méditerranée. Et nous sommes une grande majorité à la Région à être convaincus qu'il a raison. Donc après le Parc marin, après le Parlement de la mer, nous avons mis en place une commission présidée par Didier Codorniou, qui est la Commission Méditerranée. Elle réfléchit à comment nous, Languedociens, nous pourrions tirer avantage de protéger la Méditerranée mais aussi de faire en sorte de produire des fruits, des fruits beaucoup plus intéressants pour ceux qui occupent le pourtour de la Méditerranée. Donc oui, nous réfléchissons à vitesse grand V. Je fais confiance à Didier Codorniou, que j'accompagne dans cette commission pour trouver un bon nombre de solutions auxquelles depuis bon nombre d'années nous n'avions pas assez réfléchi, pensé et peut-être investi. Donc oui, dans quelque temps le Président et Didier (en tant que président de la commission Méditerranée) feront des propositions au territoire pour essayer de mettre en place des nouveaux modes de développement de l'outil, du bijou qu'est la Méditerranée, dont nous avons la gestion ou une partie de la gestion en dépôt.

Je vais répondre à Maryse concernant la plage. Oui la plage on verra, je l'ai dit à nos amis, moi je n'ai pas d'a priori. Mais là il y a des règlements et des règles. Je suis, au nom du Sénat, au Conseil d'administration du Conservatoire du littoral au niveau national. Donc je ne laisserai pas faire n'importe quoi. Parce que vous avez une sensibilité écologique. Moi j'ai des gosses que j'adore, et je tiens aussi à préserver leur avenir dans notre territoire. Je le connais très bien ce territoire de Port-La-Nouvelle, parce que j'ai burlingué très jeune et parce que j'étais passionné de pêche et de chasse. Donc le territoire je le connais bien, je l'adore et je voudrais que ce que je pêchais à l'époque, je puisse le revoir dans quelques années et dire à mes petits-enfants : « là j'ai pris des poissons de telle taille, j'ai pris ceci. » Quand il y avait des coups de mer, il y avait des bibis, il y avait de tout sur la plage. Oui on récupérait des loups de deux ou trois kilos, chose qu'on ne voit plus depuis très longtemps, beaucoup de choses que j'aimerais revoir. Cet environnement, nous sommes nombreux à la Région, et Didier à côté de moi le partage aussi, à y tenir énormément. Donc ce patrimoine, nous ferons tout pour le protéger.

Après, tu as parlé d'investisseurs. Attendez, l'huile de palme est en stand-by, ce n'est pas abandonné. Ce sont les industriels, à quelques jours de la signature, qui ont mis leurs investissements entre parenthèses, parce qu'ils ont une unité de production à Copenhague qui ne tournait pas à 100 %. Maintenant elle tourne à 100 %, grâce à toutes les productions africaines qui viennent et qui redescendent de l'Europe dans nos territoires. Je vous signale que l'huile de palme n'est pas interdite ni par la réglementation européenne, ni par qui que ce soit. Cela irrigue notre territoire et notre production, mais par d'autres endroits que par Port-La-Nouvelle.

Après, tu as parlé de deux investisseurs malaisiens, c'est faux. Sime Darby, oui, ce sont des Malaisiens. Mais Vopak, c'est le premier exportateur en termes de contenance de produits de stockage. Donc c'est eux qui stockent tous les produits liquides sur la planète et qui ont de grands centres comme centres de stockage. Oui, il est intéressé et il a participé à des appels d'offres concernant le site d'AgriMer. Mais cela n'avait rien à voir avec Sime Darby. Ce sont deux projets complètement différents. Vopak, pour le moment, a abandonné. Mais c'était pour créer une unité de stockage sur Port-La-Nouvelle et faire du stockage de produits liquides divers et variés. Donc il ne faut pas mélanger les choses. Ce n'est pas ça qui a changé le cap du projet de la Région. Je vais vous donner l'explication. Je me suis engueulé l'autre jour avec les commerciaux du port de Sète, qui sont très brillants et très performants, comme ceux de Port-La-Nouvelle. Quand les techniciens sont mauvais, on ne les garde pas, quand ils sont très bons, il faut le dire car ce sont eux, derrière les élus, qui amènent la richesse au territoire. Donc on m'expliquait qu'ils étaient en train de fabriquer cette vidéo avec des prospectus pour valoriser le port de Sète. Je leur ai dit : « vous

n'avez rien compris. Il faut fabriquer des cassettes, des vidéos maintenant, valorisant l'ensemble des ports Sud de France et Languedoc-Roussillon. Donc l'argent que vous allez mettre dans une cassette ou un DVD sur Sète, c'est une stupidité parce que quand vous allez aller dans des foires à Shanghai ou dans le Nord de l'Europe représenter des ports Sud de France, vous ne présenterez que Sète. Vous n'aurez qu'un DVD sur Sète. Or notre offre portuaire, ce n'est pas que Sète. C'est Sète, c'est La Nouvelle, c'est Port-Vendres et bientôt ce sera aussi le port fluvial». C'est pour vous expliquer qu'on a ce réflexe en permanence de jouer la diversité, la complémentarité. Déjà pour faire des économies d'échelle, pour motiver tout le monde sur les mêmes objectifs et pour, que l'on soit de La Nouvelle ou que l'on soit de Sète, qu'on ait notre destin en main. Ou collectivement on aura un avenir pour nos enfants aussi conséquent que nous avons vécu. Ou chacun ira dans un ordre dispersé. On dilapidera l'argent public. Et on aura comme résultat : zéro. Parce que seul, dans l'individuel, on va tous dans le mur. Je le dirai. Je le répéterai partout tant que je serai en responsabilité. Nos commerciaux ont comme consigne de jouer la complémentarité tous azimuts, dans les moyens, dans l'offre vers l'extérieur, dans le réceptacle qu'un commercial a mis plus ou moins techniquement sur le voyageur ou sur la plaisance de haut niveau, dans des endroits sur la planète, pour essayer de démarcher des industriels. Si à un moment donné, il tombe sur un industriel qui n'a pas vocation à jouer le voyageur mais qui, par contre, est intéressé par des liquides ou des solides pour Port-La-Nouvelle, croyez-vous qu'il ne rentabilisera pas son voyage en récupérant pour Port-La-Nouvelle certains tonnages, plutôt que s'il l'a manqué sur les voyageurs sur Sète ? Il faut que tous nos commerciaux apprennent à jouer aussi la complémentarité, la diversité et l'objectif Languedoc-Roussillon. Quand le Président nous fait porter en permanence sur tous nos projets « Sud de France », si on interpelle en permanence à l'international avec Sud de France, ce n'est pas pour inventer une marque supplémentaire. C'est parce qu'on a fait faire des études et que pour les retombées en tant qu'identifiants pour ramener un maximum de richesse sur le territoire, il faut que le discours et la logistique soient les mêmes pour tout le monde. On démultiplie les outils avec nos moyens pour aller dans ce sens-là. Donc Vopak était un groupe hollandais et non pas malaisien qui s'occupait de stockage de liquides.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Je propose qu'on reprenne les questions après. Parce que je vois l'heure qui tourne. On a un petit peu dépassé l'agenda. Je propose que Monsieur Latteux nous parle d'un sujet assez compliqué, qui est le problème du sable et l'hydro sédimentologie. Donc Monsieur Latteux vous avez la parole. Ensuite nous reprendrons la discussion, bien entendu.

Bernard LATTEUX, ingénieur-conseil

Bonsoir. Je m'appelle Bernard Latteux, je suis ingénieur-conseil spécialisé dans le domaine de l'hydro sédimentaire. C'est à ce titre que j'ai travaillé en 2010-2011 en soutien du bureau d'études Océanide lors des études de faisabilité du projet. Je vais vous parler de discuter de deux sujets d'interaction entre le projet et l'environnement au niveau hydro sédimentaire.

Le premier point, la première thématique, ce sont les échanges entre la mer et l'étang. C'est un point particulièrement important à examiner puisqu'en fait ces échanges ont un rôle majeur dans le fonctionnement naturel de l'étang. Sur ce sujet, on peut parler à la fois des aspects hydrodynamiques (les échanges de masses d'eaux) et également des aspects sédimentaires (les échanges de sédiments). Au niveau des échanges de masses d'eaux, ce qu'on peut dire, c'est que la communication entre l'étang et la mer est quand même freinée par pas mal d'obstacles, que ce soit les rétrécissements, le pont de chemin de fer, le barrage etc. Donc on a un certain nombre de freins qui limitent ces échanges. Heureusement, on drague. Si on ne draguait pas, ces échanges seraient de plus en plus réduits. Il est intéressant de voir la contribution de l'avant-port actuel et de l'avant-port futur dans ces freins aux échanges. On a regardé un petit peu les vitesses qu'on

pouvait avoir au niveau du débouché de l'avant-port. On les a comparées à ce qu'on avait dans le grau. On a des vitesses environ six fois plus faibles dans les débouchés de l'avant-port. Ce qui veut dire que l'obstacle aux écoulements que constitue l'avant-port est vraiment très faible par rapport aux autres obstacles. Ce qui veut dire que ce qui fait l'obstacle, ce n'est pas l'entrée de l'avant-port, aussi bien dans l'état actuel que dans l'état futur, où on aura d'ailleurs une entrée encore plus grande, des fonds encore plus profonds donc des vitesses encore plus faibles. On peut penser, mais cela sera forcément à vérifier par des études plus détaillées, que le projet ne réduira pas les échanges de masses d'eau entre l'étang et la mer.

Second point, ce sont les échanges sédimentaires. Il y a eu pas mal de mesures qui ont été faites il y a un bon moment -je crois que c'était à la fin des années 1970 - sur la répartition des matières en suspension dans le grau en fonction des coups de vent. On s'est aperçu que lorsqu'il y avait un vent de terre, on avait forcément une remise en suspension des sédiments dans l'étang, qui avaient tendance à partir vers la mer. On a vu qu'environ 95 % des vases se déposaient avant d'atteindre la mer, donc très peu d'export de sédiments vers la mer. Et cela ne devrait pas être profondément modifié non plus par le projet. Dans l'autre sens, c'est un petit peu pareil. Lorsqu'on a le marais, on a le niveau qui monte côté mer. On peut avoir des imports de sédiments dans les étangs. Là, de la même façon, on s'est rendu compte grâce à ces mesures, que pratiquement tout se déposait avant d'atteindre l'étang. Et ce qu'on peut imaginer avec le nouvel avant-port, c'est qu'on aura des surfaces beaucoup plus grandes. Cela fera un petit peu plus bassin de décantation. On a encore plus de chances de décanter plus de sédiments avant d'atteindre l'étang. Donc on ne devrait pas augmenter et même possiblement réduire les apports de vases marins dans l'étang. Mais cela sera toujours à vérifier par des études plus détaillées.

Second point, on n'est plus en mer, ce sont les aspects littoraux. Ce sont les interactions entre les ouvrages, le projet et la dynamique littorale et en particulier avec ce qu'on appelle le transit littoral. C'est le transport de sédiments, qui est grosso modo parallèle à la côte et qui est provoqué par le déferlement de la houle lorsqu'elle s'approche du rivage. Lorsque la houle vient du sud-est par exemple, ces sédiments sont poussés vers le nord. Lorsque la houle vient du nord-est, ces sédiments sont poussés vers le sud. Si on fait le bilan de tous ces transports pour toutes les directions de houles, on aboutit au « transport littoral résultant ». C'est la moyenne de tous les transports, c'est un paramètre, un indicateur très important à connaître car le transport littoral résultant correspond au mouvement moyen des sédiments à long terme. Donc lorsqu'on filtre à l'échelle de quelques années ce qui se passe, ce transport littoral résultant va pousser le sédiment dans un sens ou dans l'autre selon qu'il est dirigé vers le nord ou vers le sud. Un point important sur ce transport résultant, c'est que c'est un paramètre qui permet de déterminer les risques d'impacts lorsqu'on met un ouvrage qui impacte fortement, qui bloque le transport. Lorsqu'on met un ouvrage qui bloque le transport, c'est ce transport littoral résultant qui va être bloqué par l'ouvrage. Il va provoquer en amont une sédimentation et à l'aval une érosion pour que la côte, le transport, la capacité de transit soient meilleurs. Maintenant revenons plus au cas qui nous intéresse : Sur le cas de Port-La-Nouvelle, le transit littoral est dirigé vers le Nord lorsqu'on se trouve au sud de Port-La-Nouvelle, jusqu'au grau de la ville nouvelle. Mais c'est approximatif. Cela dépend des années et de beaucoup de choses. Ce n'est pas facile à déterminer. Ce transport littoral résultant est dirigé vers le sud-est, au nord de la ville nouvelle. Il faut également savoir que ce transport résultant est faible par rapport à chacune des composantes. Le transport dirigé vers le nord est de l'ordre d'environ 70 000 mètres cubes par an. Le transport dirigé vers le sud de Port-La-Nouvelle est d'environ 60 000 mètres cubes par an. Le bilan est de 5 000 à 10 000 mètres cubes par an. C'est très faible par rapport à chacune des composantes de ce transport littoral. Je vous raconte cela pour expliquer davantage ce qu'on va dire maintenant.

Donc à partir de cette connaissance du transit littoral, je vais essayer de vous décrire le fonctionnement actuel du port et ce qui se passe au niveau des nécessités de dragage. On a un transit littoral dirigé tantôt vers le nord, tantôt vers le sud. Par faible houle, ce transport littoral est relativement proche de la côte. Lorsque l'eau est un peu forte, la houle déferle un petit peu plus loin et le transport littoral intéresse une zone un petit peu plus grande. Actuellement, on a une fosse, ce qu'on appelle une souille, un approfondissement qui vient piéger les sédiments. Lorsqu'on a de fortes houles qui viennent du sud, le transport littoral déborde de la digue sud et vient alimenter, piégé par la souille. On a le phénomène inverse lorsqu'on a des fortes houles venant de nord-est. Une partie de ce sédiment est piégée par la digue et peut repartir quand la houle change de sens. Par contre une autre partie, quand la houle est forte, vient à être piégée par cette fosse et ne peut pas repartir. Ce sont deux points qui font que cette fosse récolte plus que le transport littoral résultant. Elle piège aussi une partie des composants élémentaires. Un dernier point concerne l'effet de cette fosse. En fait, le profil de plage n'est pas un profil naturel. On a un profil plus pentu à cause de cette souille. On n'arrête pas de draguer. Donc on maintient cette pente trop forte par rapport à l'état d'équilibre naturel. Donc la houle, qui a tendance à rétablir le transport, vient prendre les sédiments du haut de la plage pour les transporter vers la souille. Le fait d'entretenir cette souille, de draguer en permanence, provoque un transfert de sédiments depuis la côte vers la souille. Au bilan, on drague environ 40 000 mètres cubes par an, alors que le transit littoral résultant de ces ouvrages n'est que de 5 000 ou 10 000 mètres cubes par an. Voilà le fonctionnement actuel. Maintenant je vais vous parler du projet.

Dans le cadre du projet, on a un peu le même système, si ce n'est que les ouvrages sont plus grands. Donc ce qu'on va piéger près des enracinements...La base des ouvrages va être plus piégée parce qu'on a plus d'abris vis-à-vis des houles près de l'enracinement, donc aux endroits où les ouvrages rejoignent le littoral. Par contre, quelque chose est très différent par rapport à l'état actuel. La passe d'entrée se situe dans des fonds très profonds, des fonds dans lesquels il n'y a plus ou très peu de transport. Donc on va avoir beaucoup moins d'apports de sédiments dans ces zones. Les apports vont être bloqués par les digues et elles vont être reprises en partie lorsque la houle change de sens. C'est le premier point. Le second point, c'est que non seulement il y a peu de transport mais en plus il n'y a pas d'approfondissement, il n'y a pas de piège, pas de fosse. Donc on n'a pas d'aspect piégeage. Quand Océanide a fait le rapport sur cet avant-projet, on a effectivement constaté que les besoins de dragage étaient beaucoup plus faibles que dans l'état actuel. Cela veut dire que si on réfléchit en termes de bilan sédimentaire, de cellules, de système sédimentaire, actuellement, chaque année, on extrait 40 000 mètres cubes par an du système sédimentaire littoral. Et avec un projet de ce type-là a priori –à vérifier toujours par des études ultérieures– on en extrairait beaucoup moins. Donc de façon paradoxale, on a des ouvrages plus importants mais finalement un effet de sous-tirage, d'appauvrissement en sédiments du littoral qui serait plutôt plus faible. Comme je vous le dis, c'est à vérifier par des études dont je vais justement vous parler maintenant.

J'ai parlé d'études de faisabilité. A partir du moment où le projet sera arrêté, il y aura des études plus détaillées à faire, notamment pour étudier les impacts des ouvrages, c'est-à-dire comparer ce qui se passe avant et après le projet sur un certain nombre de thèmes. Les thèmes sont ceux dont on a parlé tout à l'heure : les échanges entre la mer et l'étang, la dynamique littorale, l'effet sur le littoral (c'est-à-dire y aura-t-il des érosions, des sédimentations, des effets d'envasement, des effets d'érosion des fonds devant les ouvrages ?). C'est en régime de croisière. Egalement en phase de chantier, il y a tout ce qui concerne les impacts de dragage. Lorsqu'on drague, on remet beaucoup de sédiments en suspension. C'est quelque chose qu'il faudra regarder de près. Que deviennent ces panaches turbides ? Où cela va se déposer ? Quelles seront les pollutions qui seront

concernées par cette mise en suspension des sédiments pendant la phase de travaux ? Voilà les problèmes qui seront étudiés.

La méthodologie a déjà été esquissée. Elle a été présentée aux services de l'Etat. Elle se décline en trois points. Le premier point consiste à faire une synthèse de tout ce qu'on connaît sur le sujet au niveau des phénomènes physiques, c'est-à-dire les sédiments, les courants, la houle, les échanges, la vase etc. Donc refaire un recensement le plus complet possible également sur les évolutions, les évolutions non seulement du littoral mais les évolutions du fond. On a des données bathymétriques à différentes époques. Il faut les comparer pour savoir combien de sédiments sont effectivement partis, ont été érodés ou ont sédimenté au contraire. Le second point c'est de faire une campagne de mesure sur un certain nombre de paramètres qui sont les niveaux, en particulier pour déterminer les échanges entre la mer et l'étang, les courants, les houles, les sédiments etc. Tout cela c'est d'une part pour mieux connaître le milieu naturel. D'autre part, c'est pour aider à construire les modèles. Enfin c'est pour permettre de valider les modèles car ce sont ces données, que vous avez en nature, qui permettent de vérifier que le modèle dit des choses conformes à ce qu'on constate en nature. Donc la raison d'être de cette campagne de mesure en nature qui est indispensable et peut être assez importante, c'est de mieux connaître et d'être capable ensuite d'utiliser des modèles pour traiter les différents impacts que je mentionnais tout à l'heure. Les modèles sont des modèles hydro dynamiques pour étudier les échanges entre la mer et l'étang. Ce sont des modèles de transport de vase en suspension. Ce sont des modèles d'évolution des fonds, c'est-à-dire de transport de sédiments en pleine mer pour regarder comment les fonds évoluent, des modèles de transport littoral qui regardent d'avantage ce qui se passe près de la côte pour évaluer comment le rivage va être érodé ou sédimenté. Là l'emprise que vous voyez est une ébauche. C'est une emprise qui irait, pour le modèle sédimentaire, qui traite de l'évolution des fonds, du sud du Cap Leucate jusqu'à grosso modo Narbonne pour Narbonne-plage, pour essayer de bien traiter à l'échelle régionale également, l'ensemble des impacts potentiels, en regardant par exemple l'effet sur les différents gaux. Donc ne pas se contenter des approches de Port-La-Nouvelle, mais regarder une échelle plus globale. On s'arrête au Leucate parce que les sédiments ne peuvent pas passer le Leucate lorsque la houle vient du Nord. Et vers le Nord, l'emprise paraît raisonnable par rapport à ce qu'on sait du transit littoral. Le transit littoral est dirigé plutôt vers Port-La-Nouvelle dans ces zones-là. Donc a priori l'impact du port ne devrait pas trop se sentir. C'est donc une ébauche également à discuter. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci Monsieur Latteux. Ce sont des sujets compliqués mais je crois que vous avez bien évoqué ce qui est en cours d'étude. Donc merci beaucoup. Y a-t-il sur ces questions des demandes d'intervention ? Je vois là-bas, merci bien. Vous avez...Monsieur Windsurf.

Laurent BADY, président de Port-La-Nouvelle Windsurf.

Monsieur Bady, toujours pour la voix de Windsurf. Je voudrais revenir sur le point précédent concernant l'environnement, et plus particulièrement sur les salins de la Vieille Nouvelle. J'ai entendu une présentation plus qu'idyllique du milieu. Nous passons beaucoup de temps sur notre plage et nous l'aimons. Nous ne voulons pas passer pour des anti-écologistes, nous n'en sommes pas du tout. Nous sommes même les premières vigies de la plage, car nous faisons beaucoup de prévention sur cette plage. Les salins de la Vieille Nouvelle ont été totalement laissés à l'abandon depuis la prise en charge du Conservatoire du littoral. Donc plus d'eau, des digues qui s'effritent, des oiseaux qui ont fui le site, des nuages de poussière en été par forte tramontane. C'est un véritable sirocco, on ne voit pas à 100 mètres, ce qui n'existait pas avant. Les salins sont devenus un véritable espace de désolation. On voit bien que le Conservatoire du littoral ne se donne pas les moyens d'entretenir le site et se contente de sanctuariser un désert. C'était juste pour réagir à la

présentation du monsieur qui n'était pas tout à fait juste. Les oiseaux ne sont plus dans le salin. Il n'y a plus d'oiseaux. Ils sont allés voir ailleurs. Il n'y a plus d'eau.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien, il y a effectivement deux *Cahiers d'Acteurs* assez différents, quant aux photos notamment. Le Conservatoire du littoral, que vous mettez en cause, a publié une photo avec plein de voitures dans n'importe quel ordre. Donc il ne faut pas, comme cela, s'opposer, il faut chercher une solution commune. J'ai vu ici une main se lever, avec un journal. S'il vous plaît Monsieur.

Albert CORMARY

Bonjour, Albert Cormary, Ecologie les Verts Antenne locale du Narbonnais. J'ai lu l'autre jour dans *l'Indépendant* une déclaration de Monsieur Bascou. Je crois que c'était le 1er février à la Nouvelle où on lisait, je cite : « Les gens qui manifestent contre l'usine Comurhex, contre l'implantation de Sime Darby, de Vopak, maintenant contre le port, sont les mêmes qui viennent vous voir pour demander un emploi pour leurs enfants. Ce n'est pas possible. Il faut vivre dans son siècle ». Je pense que beaucoup d'autres personnes ici seraient prêtes à reprendre ces propos *in extenso* ou dans leur esprit, je ne crois pas me tromper quand on vous entend parler Monsieur Navarro. Vous dites à peu près la même chose. Pas tout à fait, mais c'est quand même à peu près la même chose. Il y a des choses que je ne comprends pas tout à fait. Des gens qui manifestent contre le nucléaire en général à Narbonne, il y en a et je crois qu'il y en aura encore. Et ce n'est pas spécialement contre la Comurhex, qui n'est qu'une des chaînes du nucléaire. Des gens qui manifestent contre Sime Darby à La Nouvelle, il y en a eu et d'après ce que j'ai compris il pourra y en avoir encore. Je n'ai jamais vu de gens qui manifestaient contre Vopak. Si Vopak veut racheter France AgriMer pour exporter nos alcools et nos huiles de tournesol, bienvenue au pays à Vopak. Je ne vois pas pourquoi il y aurait des a priori comme ça. Donc il n'y a pas d'a priori sur Vopak. Par contre, si c'est pour importer de l'huile de palme, c'est un autre problème. Et je crois que ce n'est pas tout à fait clair pour tout le monde l'huile de palme. C'est une cochonnerie à tous les étages. C'est une connerie de la consommation. On ne manque pas d'études qui montrent que c'est un problème de santé publique. Je sais bien que ce n'est pas interdit, Monsieur Navarro, comme vous l'avez dit tout à l'heure. Combien a-t-il fallu de milliers de morts de l'amiante pour qu'on interdise l'amiante ?

Ensuite, au niveau de la transformation, on a un rapport de 120 pages sur la pollution des eaux à l'usine à côté de Dordrecht en Hollande où il y a l'usine Unimills. Il paraît que c'est une belle usine. On a quand même un autre son de cloche dessus. Au niveau du transport, l'huile de palme doit être transportée à 40 degrés. Vous voyez, sur des milliers de kilomètres, on la chauffe. Bonjour la planète, parce que là les gaspillages énergétiques, ça y va au niveau du CO₂. Ensuite, au niveau de la production, la production de l'huile de palme, quand elle est importée, le premier problème est l'accaparement des terres avec tout ce qui va avec. C'est le déplacement des populations, c'est la destruction des cultures vivrières, c'est le détournement des eaux, l'utilisation massive des pesticides. Il y aurait tout un florilège à dire là-dessus. Si c'est cela vivre avec son siècle, là je suis désolé nous ne sommes absolument pas d'accord. Quand on sait qu'il y a des centaines de milliers de personnes qui sont quasiment réduites à l'état de servage dans le monde, que ce soit à Nijandari, à Kalimantan, que ce soit l'Amérique centrale, que ce soit au Libéria que vous avez cité, on ne peut pas l'accepter. Monsieur Navarro, quand vous avez parlé du Libéria tout à l'heure, vous savez le Libéria a eu la guerre civile. Avant la guerre civile, le Libéria était exportateur de riz, je dis bien exportateur de riz. Aujourd'hui le Libéria a un taux de couverture de 30 %, c'est-à-dire qu'il importe 70 % de son riz. Les ouvriers de Sime Darby, savez-vous comment ils sont payés au Libéria ? Ils sont payés quelques dollars par semaine plus un sac de riz par mois, un sac de riz qui est importé de Thaïlande. Donc Monsieur Navarro, si vous pensez que marcher sur la tête c'est top, nous on préfère marcher sur nos jambes.

Ensuite, quant à manifester contre le port, je suis désolé, je n'ai vu personne manifester contre le port. Non seulement je n'ai vu personne manifester contre le port, j'ai entendu très peu de gens ici dans ces réunions, se déclarer contre le port. J'ai entendu des critiques sur le projet, j'en ai entendues et je crois que j'en ai fait moi-même, et elles étaient fortes à propos. Même quand Madame Madeleine tout à l'heure a dit « Je suis contre le port », elle a quand même nuancé son propos. Donc dire qu'on est tous contre le port, cela ne peut pas aller. Il faut sortir de ce discours un peu infantile où on dit : « D'un côté, il y a les bons qui applaudissent et qui se mettent à quatre pattes. Et de l'autre côté, il y a les méchants, qui sont contre le port, qui sont toujours contre tout, qui sont contre l'emploi etc. » Ce n'est pas la réalité. Ce n'est pas du tout comme ça. Il va falloir que vous redressiez un peu votre discours. Nous avons été –les écolos au sens large, pas Europe Ecologie les Verts– les premiers à critiquer ce dossier qu'on nous présentait mais nous ne sommes plus les seuls. On a entendu dans la presse, dans *le Midi Libre*, on a vu qu'il y avait des acteurs économiques, y compris des acteurs portuaires, qui se posaient quand même beaucoup de questions, et des questions pertinentes sur ce projet. Il paraît même qu'il y a un *Cahier d'Acteurs* qui est assez critique. Je ne l'ai pas encore lu, j'en ai entendu parler. Donc vous voyez qu'on n'est pas les seuls. Il faut arrêter de dire qu'il y a d'un côté les bons et de l'autre côté les méchants écolos qui sont contre tout, qui sont contre l'emploi, etc. Donc je vous remercie de m'entendre sur ce sujet mais revenons un peu à nos moutons.

Le problème environnemental de notre port ne s'arrête pas à l'écluse Sainte-Lucie. Cela va au-delà. La problématique de l'huile de palme et de ce qu'on va importer dans le port existe aussi. J'avais cité l'exemple des tourteaux de tournesol. En ce moment, pose question l'élevage industriel et tout le trafic qu'il y a sur la viande. L'importation des tourteaux de tournesol en fait partie. Si on parle de la réserve Sainte-Lucie et des salins, quelqu'un vient d'en parler et a absolument raison. Vous avez pris une délibération pour créer une réserve naturelle pour la protection de la biodiversité. Or, un peu avant que ce soit une réserve naturelle, donc depuis que les salins ont arrêté la mise en eau, c'est devenu un désert et la biodiversité, on peut la chercher. C'est vrai qu'il y a quelques endroits où des plantes ont poussé qui n'y étaient pas, paraît-il. Je ne suis pas un spécialiste mais tout ce qui concerne la vie faune, on ne voit plus rien. Or, sur le parking de Sainte-Lucie, il y a un panneau qui explique : « Ici les canards viennent se reposer l'hiver ». Les canards vous les cherchez, il n'y a pas d'eau. Il faut être cohérent.

D'autre part, je reprendrai les propos de Madame Arditi sur ce que vous avez marqué dans le dossier sur les compensations par rapport à la réserve naturelle. C'est un précédent très dangereux. C'est un deal que vous faites.

Robert NAVARRO

C'est un mensonge.

Albert CORMARY

Ce n'est pas un mensonge, c'est un deal. La première alerte qu'on a eue, c'est un article dans *Le Monde* le 12 janvier 2012, qui disait : « Il y a un problème général sur les salins dans le Languedoc-Roussillon, qui ont été abandonnés dans leur exploitation salinière, donc la biodiversité etc. » Mais à Port-la-Nouvelle, on va avoir une réponse. C'est la compensation des travaux portuaires.

Robert NAVARRO

Ce n'est pas vrai. Si on ne fait pas le port on fera quand même l'entretien des salins. C'est la réserve Sainte-Lucie.

Albert CORMARY

Je cite page 86 : « Si l'opportunité d'un agrandissement du port est décidée, la biodiversité de la faune, de la flore et des sites naturels environnants seront pris en compte ». Et s'il ne se fait pas ?

Robert NAVARRO

Ce n'est pas parce que vous déformez les choses que cela devient des vérités.

Albert CORMARY

Je pose des questions.

Robert NAVARRO

On vous y répond. Ce ne sont pas des questions, ce sont des affirmations que vous dites. Vous ne voulez pas qu'on vous mette dans le camp dit des méchants mais vous vous y mettez automatiquement. Je vous dis depuis le début de ce débat qu'on écoute tout le monde pour améliorer notre projet mais ayez quand même la pudeur de penser que ce n'est pas vous qui avez la vérité. La vérité, c'est quelque chose qu'on construit à plusieurs. Ce n'est pas Europe Ecologie les Verts qui a la vérité révélée, sans quoi cela se saurait depuis longtemps.

Albert CORMARY

Ensuite il y a une problématique environnementale qu'on ne trouve nulle part. Je vais être court Monsieur le Président. Nous avons actuellement un petit terminal pétrolier qui est dans une darse, donc en communication directe avec le chenal et avec l'étang. Tout le monde nous dit qu'il faut préserver les étangs, or, dans le projet, on va avoir un grand terminal pétrolier, avec des grands bateaux qui vont être eux aussi en communication directe avec la darse et avec les étangs. Donc on va multiplier les risques par 2, par 3 ou par 4 je n'en sais rien. Mais les risques changent complètement d'échelle, et je ne vois personne s'émouvoir là-dessus. Donc j'aurais aimé avoir des explications tout simplement.

Il y a une dernière chose. A la réunion de Port-La-Nouvelle, j'avais demandé quelle était la caractéristique des bateaux les plus grands qui pouvaient entrer dans le port : si c'était 12 000 ou 24 000 tonnes comme on le dit dans vos documents. Moi j'avais dit : « ça ne doit pas être 24 000, ce n'est pas possible. Ça doit être plutôt 21 000-22 000. » Or, ce matin est rentré un bateau qui s'appelle le Glory Thelus, qui fait 20 400 tonnes de port en lourd. Il n'était pas plein, parce qu'il va apporter du ciment pour Carayon. Carayon ne charge pas 15 000 tonnes de ciment dans ses silos. J'ai regardé l'échelle de jauge sur la proue. Il devait être entre 15 000 et 17 000 tonnes de déplacement. Donc on n'est pas à 12 000 tonnes de navire maximum qui puisse venir sur le port. Je vous remercie, merci beaucoup.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Cela fait longtemps que je n'ai pas donné la parole de ce côté-là. Je vais la passer à Monsieur, excusez-moi Madame, parce que lui n'a pas pris la parole je pense. Donc merci de lui donner un micro.

Daniel CALA, habitant de Leucate

Oui bonsoir, je m'appelle Daniel Cala. J'habite à Leucate. C'est près de mon cinquième débat public. Je dis bien débat public, je ne confonds pas avec une enquête publique. J'ai plusieurs petites mises au point à faire, très courtes, très brèves. Première chose, le débat public Monsieur Navarro, avec tout le respect que je vous dois, c'est une imposition que vous fait la loi. Ce n'est pas vous, en tant qu'élu, qui décidez s'il y a un débat public. C'est fonction de vos critères, qui correspondent à une nécessité de débat public. Je pense que c'est nécessaire de le rappeler très gentiment mais ce n'est pas vous seul qui décidez, c'est la loi. D'autre part sachez que c'est nous qui avons mis en place le fameux débat public en tant que participants – pas en tant qu'organisateur en 2003. J'appartenais au collectif THT, j'étais vraiment l'un des acteurs principaux de ce débat. C'était la nouvelle formule des débats publics. Donc, pour la THT, je signale qu'à l'époque en 2003, et je vais être très bref, sur six projets à caractères nationaux, donc objets de débat public, nous avons été les seuls à faire capoter le projet tellement le dossier était mensonger

et mal ficelé. Il a fallu qu'un ministre en personne, Nicole Fontaine, intervienne en demandant au maître d'ouvrage de revoir entièrement son dossier. C'est vous dire si c'était grave. Ensuite nous avons été invités, je vais être très bref, à la Commission nationale à Paris, suite au débat public nouvelle formule de 2003. Il était prévu un engagement du président à l'époque, pour limiter le temps de parole de façon à ce que tout le monde puisse prendre la parole. J'aimerais bien que le vice-président présent dans la salle prenne en compte cette doléance s'il vous plaît, merci.

Ensuite, pour votre dossier, il est mal préparé, incomplet, mal ficelé. Cela me rappelle trop le dossier de la THT. Je n'arrive pas à comprendre avec l'aide que vous avez de bureaux d'études extérieurs, de sociétés de conseils extérieurs, pourquoi vous mettez sur le site après que les gens se soient plaints en séance publique, des documents manquants dès le départ. Pour quelle raison ? Là c'est un manque de respect très profond de tous les acteurs qui sont dans le public, qui sont des gens extrêmement compétents. Je me souviens assez en 2003 pour la THT : tous les gens qui étaient à la retraite, qui avaient travaillé dans un domaine particulier et qui savaient de quoi ils parlaient. Je vous le dis gentiment mais c'est inacceptable de considérer que dans le public on n'est pas capable de vous reprendre gentiment. On le fait en tant que citoyens et on le fait pour la bonne cause. Je suis bénévole, je ne suis pas payé. Mais je trouve que vous devriez faire à nouveau des efforts considérables dans le débat public. Ce n'est pas le premier débat public qui est mal traité, je le déplore mais c'est comme ça.

Ensuite ce qui m'inquiète c'est pour l'aspect environnement. D'une part je voudrais rappeler qu'il y a quelques jours j'ai appris que les scientifiques au niveau de l'évaluation du niveau des eaux au niveau mondial étaient très inquiets. Donc un colloque doit se dérouler à Paris dans les prochains jours ou prochaines semaines concernant la montée des eaux, qui est rapportée à 2030, donc avancée considérablement car on estime que la montée des eaux va être à 0,60 mètre en 2030, et non plus en 2050 comme c'était prévu. Donc cela pose problème et je demande à la Commission particulière d'approfondir cette situation nouvelle.

Ensuite, là où je suis très inquiet, c'est concernant les ouvrages. Car vous ne parlez absolument pas pour les ouvrages en mer de l'incidence sur les plages. J'en veux pour preuve que, sur ma propre plage, un petit ouvrage a foutu en l'air complètement ma plage. Je pèse bien mes mots. L'érosion naturelle va être accélérée de façon extrêmement forte. Ce point n'est absolument pas développé chez vous. Je le déplore et je demande à la Commission particulière de s'adresser à des sociétés spécialisées, à des laboratoires. Il y en a. Il y en a à Perpignan, ils sont très forts pour avoir un point de vue totalement différent sur un sujet qui est grandiose. Car les plages de Port-La-Nouvelle, de Gruissan, même de Leucate, risquent d'être fortement touchées.

Enfin je voudrais dire que ce projet est grandiose. Je suis un peu inquiet car c'est l'argent public. Il est trop grandiose pour le port de Port-La-Nouvelle. Je suis pour le développement du port de Port-La-Nouvelle, qu'on soit bien d'accord. Je suis pour mais je trouve que l'investissement est beaucoup trop important par rapport au port lui-même à caractère régional de Port-La-Nouvelle. Enfin j'ai deux derniers points. Le premier parce que Madame le sous-préfet est présente, c'est rappeler l'engagement de l'Etat concernant la LGV. J'ai participé aux différentes Commissions pour la partie du tronçon Perpignan-Le Pertus puis ensuite Perpignan-Montpellier en projet. Je voudrais rappeler l'engagement fort des deux gouvernements français et espagnol concernant cette ligne LGV. Je l'ai dit la dernière fois à la Commission partenariale, la dernière qui s'est déroulée, les deux gouvernements français et espagnol s'étaient engagés à l'époque en signant cette convention de financement avec un consortium privé, à ce que la ligne soit intégralement mixte depuis Barcelone jusqu'au nord de l'Europe. Malheureusement, l'Etat français ne respecte pas son engagement. C'est ce que je déplore. Je trouve cela lamentable d'essayer de mégotter pour la partie Narbonne-Perpignan en disant : « on ne va pas faire de mixité ». D'autre part je suis très inquiet, cela fait des

mois et des années que je me bats pour le problème de financement. Comment imaginer qu'on lance des études pour cette ligne à grande vitesse. Les prêts études ont démarré en 1984. Le tronçon Perpignan si tout va bien, sera opérationnel en 2020. Je n'y crois plus, puisqu'il y a encore une fois un recul des services de l'Etat pour l'instant. On devait avoir une réponse avant la fin de l'année 2012 qu'on n'a toujours pas. Qui va financer ce projet grandiose ? J'avais interrogé à l'époque la Commission européenne, qui s'est bien gardée de nous répondre sur ce sujet. Sachez quand même que l'aspect financier sera traité en 2015. Il faut réactualiser les tarifs de 2010 : 7,5 milliards d'euros. Qu'allons-nous trouver en 2015 et qui va financer ?

D'autre part, je suis très inquiet pour le coût de toutes ces études parce que je trouve que cela coûte très cher. Est-ce que vraiment ce projet va aboutir ? Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci Monsieur. 6 minutes 20, c'est-à-dire deux fois ce que vous me demandiez, mais vous aviez toutes sortes de choses intéressantes à dire. Normalement, j'aurais dû arrêter au bout de trois minutes. Est-ce qu'il y a une autre demande ? Brièvement, s'il vous plaît madame.

Madeleine DESMOULINS

Brièvement, mais je reprendrai un peu ce que mon voisin de derrière vient de dire. Je pense que la belle brochette qui est devant nous prend beaucoup du temps qui normalement devrait être donné à la salle, puisque l'on nous demande de donner notre avis et en fait, il reste extrêmement peu de temps pour que nous puissions le donner. D'autant plus que la plupart d'entre nous n'a pas l'habitude de la parole.

J'ai assisté à d'autres débats de ce genre au sujet d'Aqua Domitia et je dois dire que c'était un peu plus démocratique. Cela dit, les résultats de ces débats démocratiques, je les cherche encore parce que ce qui a été publié à la suite de ça, il n'a pas été donné grande place aux arguments de ceux qui n'étaient pas favorables. Alors, démocratie, démocratie, ça pose quand même la question. La démocratie est-elle uniquement représentative ou bien est-elle, ce que la majorité des citoyens exige à l'heure actuelle, participative ? J'espère que cette fois-ci ce sera participatif, c'est-à-dire que les objections des objecteurs, objecteurs de croissance peut-être, aussi seront prises en compte.

Maintenant, j'ai été un peu mise en cause. Je ne suis pas contre les ports, au contraire, mais je pense qu'il n'y a aucune raison d'essayer de faire concurrence aux grands ports que sont Barcelone, Marseille, alors que les ports de cette côte méditerranéenne devraient être des ports par exemple de cabotage, ce qui soulagerait nos routes qui sont surexploitées et être en relation évidemment avec le train. Autrement dit, des liaisons de port à port et avec le train.

Ce port de Port-La-Nouvelle, il est tristounet à l'heure actuelle. On m'y a emmené me promener, au moment où je luttais contre l'huile de palme qui est un poison pour l'humanité, ce port est sinistre. Il y a des tas d'engins qui sont là, qui ont l'air d'être là depuis des années, parfaitement inutiles. Des grandes grues, des grands hangars, il n'y a rien. Alors que l'on améliore l'existant, que l'on entretienne l'existant, encore une fois que l'on améliore et que l'on entretienne l'existant et que l'on ne fasse pas de nouveau de ces grands projets inutiles imposés comme à Notre-Dame-des-Landes, bis repetita, etc.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci. Je pense que je peux prendre encore une ou deux questions.

Monsieur TOUSTOU, président du comité régional d'une fédération

J'entends beaucoup de choses, personne n'est opposé à ce port, très bien, c'est une bonne chose. Il y a quand même un constat, madame vient de le dire, le port aujourd'hui présente quelques

faiblesses, on va le dire comme ça, Monsieur le Président. Si on reste dans la configuration qui est en place aujourd'hui, il y a fort peu de chances pour que les choses évoluent dans le bon sens. On sait par les problématiques maritimes qu'il y a une dimension de bateau qui tend à être ce que l'on va faire à l'avenir. Pourquoi ? Parce que l'on va vouloir réduire les coûts, on va vouloir faire en sorte qu'un bateau, on sait que grosso modo, des bateaux au-delà de 50 000 tonnes sont ceux vers quoi on tendrait. Je ne dis pas que c'est la bonne solution, je dis que partout dans le monde les choses vont évoluer. Il y a deux options, soit on dimensionne un projet au vu de ce que les gens pensent que demain sera la solution, soit on le dimensionne au vu de ce que l'on pense, qui est la solution instantanée. La solution instantanée risque de marcher pour un an, deux ans, cinq ans. Sauf que dans quelque temps, les gens qui travaillent sur le port diront « l'outil n'est plus adapté » et les gens qui devraient venir décharger ou bien charger, parce qu'aujourd'hui on ne parle que de l'huile de palme, etc, mais on ne parle pas des céréales du Lauragais que l'on pourrait évacuer, on ne parle pas d'un certain nombre de choses de nos productions que l'on pourrait faire partir.

Moi, ça commence à me surprendre de voir que l'on ne se positionne que sur un ou deux sujets. Il y a besoin de faire évoluer. Que le projet ne soit pas parfait, personne n'est parfait. Il y a des débats publics, tout le monde va apporter une partie de son existence et de son expérience sur le secteur et va pouvoir dire « nous pensons que » et à la fin il y aura une synthèse. Mais de grâce, que l'on arrête de bloquer des projets industriels ou autres en disant simplement « ça n'est pas adapté, il faut les reprendre », on tourne, on vire et à la fin, on ne fait rien. Il y a un projet qui est dimensionné. Est-ce qu'il faut le redimensionner à la marge ? Peut-être mais, dans le cas présent, je crois qu'il y a un projet qui a été étudié, qui correspond à des besoins et il faudra bien faire quelque chose, sinon demain, le port de Port-La-Nouvelle ne marchera pas.

Après, on parle de plusieurs ports, mais aujourd'hui oui, il y a une synergie. Moi, je suis témoin, j'ai participé à certaines réunions, au-delà de ce que l'on peut participer dans des réunions de débat public, aujourd'hui le port de Sète évolue. On le prend il y a quatre ans et on le prend aujourd'hui, ce n'est pas le même. Je souhaite simplement qu'un jour Port-La-Nouvelle bénéficie de cette énergie et que l'on arrive à faire quelque chose à Port-La-Nouvelle. C'est un autre élément.

Troisièmement, on parlait tout à l'heure des salins, c'est fabuleux. On nous dit « les salins sont morts », sauf que l'on oublie que c'est un projet industriel qui sauvait les salins. On oublie qu'en Camargue, les digues sont payées par un industriel pour sauver la Camargue. Alors, l'industriel n'est peut-être pas parfait mais, quand même souvent, il aide les choses.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci.

Eric LAVOYE, entreprise LAVOYE

Nous sommes une PME familiale, j'insiste sur le fait que nous sommes une PME familiale, c'est très important, parce qu'aujourd'hui, nous avons quand même du mal à trouver des débouchés pour 150 personnes. Et je dis familiale parce que quand le soir, nous n'avons pas de travail pour tout le monde sur les 150 salariés, c'est moi-même qui appelle le salarié pour lui dire « malheureusement demain, je n'ai pas de travail à te confier. Donc, reste à la maison, repose-toi ». Alors, c'est des RTT, c'est pas mal de choses, mais on jongle tous les jours. Donc, sans prétention aucune, je voudrais que vous vous mettiez à ma place, après une nuit souvent très courte, vous avez 150 personnes qui le matin arrivent afin que vous leur donniez du travail pour assurer le devenir de leur famille, de leurs enfants. Ça, c'est le premier point.

Je finirai simplement en disant que nous, entreprise Lavoye, PME familiale, j'ai hérité de la société de mon père qui lui-même l'avait héritée du grand-père et aujourd'hui, l'entreprise Lavoye, pour mettre un peu la première pierre à l'édifice, est en mesure de céder le siège social qui est à

l'entrée du port pour que notre siège social actuel devienne l'entrée du port 2015 à Port-La-Nouvelle. Merci.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci Monsieur. Je vois l'heure qui tourne. Il y a peut-être quelques réactions.

Robert NAVARRO

Vite fait, même si ça ne plaît pas à tout le monde, je suis celui qui doit répondre à toutes les questions que vous posez, donc j'essaie de le faire de façon synthétique, mais vous êtes copieux, chers amis.

Premièrement, je le redis, ce n'est pas parce que l'on répète des choses, des mensonges x fois que cela devient des vérités. Ça, c'est pour répondre à nos amis écolos, même si le projet du port ne se fait pas, on interviendra pareil sur la réserve et au-delà, parce que c'est la responsabilité de la Région. Ce n'est pas un chantage, arrêtez de colporter des choses qui ne le sont pas, cela ne deviendra pas des vérités.

Pareil au niveau du salin, le salin est un projet industriel. Il ne se fait pas, nous on fait faire des études, ça prend un certain temps parce qu'en matière d'environnement, vous le savez, nous ne pouvons pas faire n'importe quoi. Mais oui, nous reprendrons les salins et nous n'allons pas les laisser en l'état. Nous n'avons pas fait 800 hectares de réserve à Sainte-Lucie pour que les choses périssent et se fassent mal. Mais oui, le Conservatoire du littoral non plus n'a pas forcément tous les moyens de suite pour mener à bien toutes les opérations qu'il pourrait mener. On est un pays, la France, où il y a quelques sous, mais de moins en moins et il faudra que tout le monde s'habitue à ces choses-là.

Et ce qu'il faudrait aussi que l'on intègre dans les débats publics, et je le répète là aussi parce que c'est une vérité, si le débat public a lieu c'est parce que la Région l'a voulu, parce qu'il existe, parce que nous avons dépassé le montant de 150 millions d'euros. Si nous avions fait un projet en dessous de 150 millions d'euros, il y aurait un projet Port-La-Nouvelle mais il n'y aurait pas obligation du débat public, c'est ce que j'ai voulu dire. Donc, oui, le Président de la Région et nous avons souhaité que, pour un projet de cette envergure, il y ait un débat maximum. Donc, faites-nous tous les reproches que vous voulez, mais ne nous reprochez pas d'être venus à votre contact pour vous écouter. Même si nous ne sommes pas d'accord avec tout ce que vous dites, nous écoutons, nous entendons et nous espérons qu'à la fin, le projet qui sortira sera, dans l'intérêt du territoire, amélioré. C'est donc le fait que le montant soit au-delà de 150 millions d'euros qu'il y a obligation de débat public et ce montant, c'est nous, la Région, l'exécutif, c'est le président Bourquin qui l'a voulu. On aurait pu mettre un projet en deçà et on passait, excusez-moi du terme, « en loucedé », sans débat public. Nous avons voulu tout écouter, mais pas n'importe quoi.

Je veux revenir sur ce qui fait mal, sur l'huile de palme. Ce n'est pas l'huile de palme qui est en cause, c'est la graisse végétale. Moi, j'ai écouté des scientifiques, je ne veux pas que mes enfants mangent n'importe quoi, même si la réglementation internationale et européenne le laisse faire. Mais tant que nous avons une réglementation en France qui n'interdit pas, pourquoi moi, alors qu'il y a un projet industriel qui vient m'amener du développement économique, je dirais non ? Pourquoi je voudrais mettre des restrictions à la loi qui est la loi en vigueur dans mon pays ? De quel droit ? Il y a des scientifiques qui disent certaines choses, d'autres qui disent d'autres choses mais, pour le moment, les réglementations européennes et nationales n'interdisent pas à Nutella d'utiliser de l'huile de palme et il l'a assumé. Vous n'allez donc pas venir m'expliquer à moi ce que la loi interdit ou pas, la loi est faite pour être appliquée à tout le monde après réflexion. Et ce n'est pas parce que Pierre ou Paul a une pensée personnelle différente du contenu de la loi qu'il a raison. Non, la vérité est collective et jusqu'à preuve du contraire dans ce pays, ce qui s'applique

c'est la loi française. Je vous ai déjà dit, pour conclure sur ce degré d'interventions, que dans ce projet, oui, toute la loi sera respectée, toutes les règles seront respectées, rien ne sera fait hors du cadre de la loi. Et je crois que c'est une garantie pour tout le monde.

Maintenant, j'ai écouté le patron et je suis comme lui. Lui de façon différente de nous les élus, il reçoit toute la misère humaine dans la gestion de son entreprise. Et lui, le souci principal qu'il a et je l'en félicite, je l'en remercie, c'est de trouver des solutions pérennes aux problèmes qui sont les problèmes de ses employés. Et moi, je vous l'ai dit en préalable, je veux redonner à un maximum de nos concitoyens la dignité de par l'activité économique et pas parce qu'on va en embaucher deux, trois ou cinq de plus à la Région. Ça, ça n'a rien à voir, d'accord ? Donc, si on veut, à un moment donné, quand on est responsable, rendre la dignité à un maximum de nos concitoyens quelle que soit leur conception de pensée, il faut avoir en souci principal de rentabiliser l'argent que nous avons dans le budget.

Je vais conclure là-dessus pour vous éclairer parce que beaucoup de gens oublient. Moi, je me suis fait dire de tout par des amis, par des opposants politiques et par beaucoup de gens qui ont très peu de courage si ce n'est que d'aboyer. Quand on a passé six mois de discussion en 2004, nous la majorité régionale, avec le président Frêche pour savoir ce que l'on faisait au niveau du budget de la Région. Parce que quand on est arrivés, le budget de la Région, il était de 425 millions d'euros, il est à 1,2 milliard actuellement. Et nous avons augmenté la part régionale, pour 25 % de nos concitoyens, de 80 %, 25 % des plus aisés. Je crois que Maryse était avec nous à l'époque à la Région quand nous avons voté ces choses-là. Eh bien dans la majorité, cette décision qui nous permet de faire ce que l'on fait au niveau des investissements actuellement, d'avoir les moyens de nos ambitions, nous l'avons gagné à une voix et je peux vous dire que j'ai payé de ma personne. Et là, les courageux, pour assumer le fait de dire « si on veut ceci ou cela pour le territoire, il faut aller demander à untel ou à untel de payer un peu plus », ils n'étaient pas nombreux. Eh bien c'est la décision la plus importante que la nouvelle majorité issue de 1984 a prise et cette décision importante nous accompagne depuis dix ans, parce qu'elle nous a donné les moyens, cette augmentation d'impôts, d'avoir chaque année 500 millions d'euros à pouvoir investir sur des outils producteurs de richesses, d'après nous. Et si nous n'avions pas pris cette décision-là, nous serions comme beaucoup de collègues que je connais, d'autres responsables d'autres Régions en France qui malheureusement voudraient faire des choses, mais n'ont pas les moyens. Et certains l'ont dit et ils ont raison, dans les dix ans qui arrivent, que ce soit l'Etat ou l'Europe, n'attendez pas grand-chose parce que les caisses sont vides durablement.

Donc, il faut d'abord que l'on prenne notre destin en compte, nous, avec nos potentialités, avec nos intelligences, avec nos différences, comment on peut faire avec les outils que l'on a pour essayer de dynamiser un maximum ce territoire et le rendre beaucoup plus agréable que ce qu'il n'est. Voilà ce que l'on a en dépôt et voilà ce qui fait partie de ce débat. Et je remercie notre cher collègue d'avoir présenté au niveau des sédiments, certains n'ont pas entendu votre prestation mais elle était très pertinente, très équilibrée et j'ai compris qu'elle solliciterait aussi des compléments d'étude et d'information. Nous ne sommes pas du tout fermés, nous n'avons pas dit que nous avons pour le moment tous les ingrédients pour mener à bien le projet. Nous savons qu'il y aura d'autres études, d'autres efforts qu'il faudra faire et l'exécutif régional sera prêt à les faire.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Nous allons aborder une autre question compliquée au-delà de tout ce qui vient d'être dit et crié, c'est tout ce qui concerne l'état des études sur le PPRT et sur la prévention des risques. Et c'est de nouveau à Monsieur Brasseur, que je remercie, de reprendre la parole sur cette question délicate.

Arnaud BRASSEUR, chef de projet

Est-ce que je pourrais avoir la présentation s'il vous plaît ? Merci. Je ne me représente pas, merci Monsieur le Président de me redonner la parole.

Dans le cadre du contexte réglementaire dans lequel s'inscrit notre opération, je vais d'abord détailler l'aspect relatif aux risques technologiques. Le port possède déjà aujourd'hui une culture du risque. En effet, il cohabite, même si ses activités ne sont pas dans le périmètre portuaire transféré à proprement dit, avec des sites industriels classés Seveso comme Antargaz, Frangaz, les entrepôts pétroliers de Port-La-Nouvelle anciennement Dyneff et Total, FranceAgriMer et dont certaines ne génèrent d'ailleurs aucun trafic portuaire. Le port, encadré par les services de l'Etat compétents en la matière, s'est ainsi doté d'un plan d'intervention portuaire. Ce plan débouche sur la mise en œuvre de procédures, la mise en œuvre d'exercices d'entraînement, la mise en commun de moyens de lutte divers en termes d'incendie ou de pollution. Un plan de prévention des risques technologiques est d'autre part en cours d'élaboration par les services de l'Etat. Il n'est pas encore approuvé, il est bien encore en cours d'élaboration. Ce dernier fait aujourd'hui l'objet de réunions de concertation avec les personnes et organismes associés tels que la Ville, le Grand Narbonne, le Conseil général, la Région, la CCI gestionnaire, les entreprises présentes sur le port ou d'autres associations. Tout cela dans le but de déboucher sur un règlement et ainsi de valider le PPRT d'ici la fin de cette année. Ce PPRT, qui sera soumis à enquête publique, comme l'a dit Monsieur Navarro tout à l'heure, s'imposera à l'aménagement portuaire. La carte des aléas sur laquelle se basent les services de l'Etat et que vous voyez ici à l'écran donne différents cercles de danger, du plus sombre rouge au plus clair. Ces derniers, sans toucher la ville, touchent les installations portuaires actuelles dont certaines devront être aménagées ou parfois même déplacées alors qu'aujourd'hui, il n'y a pourtant plus de place dans l'enceinte portuaire. Parmi ces cercles de danger, seule la zone d'aléas très forts + comme elle est appelée –c'est la zone en rouge foncé– devrait faire l'objet d'exclusion de tout aménagement. Dans les autres zones, les aménagements et installations seront réglementés. Nous voyons sur la carte que le PPRT touche essentiellement les aménagements terrestres, comme la plate-forme nord ou le parc logistique, et seule une zone au nord des dépôts pétroliers et Antargaz et Frangaz devra faire l'objet de restrictions strictes. En revanche, le projet maritime, objet du débat, n'est que très peu concerné par les cercles de danger. Notons par ailleurs, comme je l'ai déjà dit dans mon premier exposé, que les aménagements terrestres permettront de réaliser des bouclages routiers et ferroviaires qui joueront un rôle dans la sécurisation du site portuaire en évitant des voies en impasse, comme aujourd'hui.

D'autre part, la création du nouveau bassin permettra d'éloigner les postes de déchargement et de chargement des hydrocarbures liquides de la zone portuaire. Des dépôts pétroliers et vrac liquides sont en effet prévus sur la digue au nord du nouveau port. En outre, cela permettra une distance de 1 300 mètres entre la ville et ces opérations. En outre, les activités sur le port connaîtront une amélioration des conditions de sécurité en augmentant les possibilités de séparation d'usage des zones d'activité, et notamment en permettant une séparation distincte entre le terminal vrac liquide et le terminal vrac et conventionnels. Enfin, un système de contrôle d'accès sera mis en œuvre après le carrefour d'accès à la zone portuaire pour être conforme aux règles de sécurité portuaire, le code ISPPSC, ce qui sécurisera davantage l'espace portuaire qui sera d'ailleurs entièrement clôturé. Ces nouveaux faits s'intégreront au plan d'intervention portuaire qui sera adapté et conforté avec des moyens d'intervention plus importants.

Nous avons donc eu l'occasion, au cours de nos divers exposés d'aujourd'hui, de lister certains enjeux que nous avons déjà identifiés pour le projet. Comme je l'ai déjà dit, nous sommes au stade du débat public à l'issue duquel la Région devra prendre une décision de poursuivre ou non sur le projet. Toutes les études ne peuvent donc avoir été menées complètement. Comme pour les

projets terrestres décidés et pour lesquels une étude d'impact est en préparation, le projet maritime devra faire l'objet d'une étude d'impact au titre du Code de l'environnement sur la solution qui aura alors été retenue. Préalablement, les phases d'étude auront cherché par des choix constructifs à éviter ou réduire les impacts du projet. L'étude d'impact permettra de préciser et d'évaluer les éventuelles interactions du projet sur la ville, dans sa relation ville/port en tenant compte des divers accès, de l'insertion paysagère du projet. Des effets sur l'air ou le bruit, sur l'étang de Bages-Sigean et sur le Grau en tenant compte de la qualité des eaux et des échanges entre la mer et l'étang. Sur l'ensemble des milieux naturels avoisinants tant en mer qu'en terre et sur les mouvements hydrosédimentaires le long de la côte et donc de la plage.

Cette étude d'impacts s'intègre dans un calendrier d'opérations qui pourrait être le suivant : elle servira de base à l'ensemble des procédures réglementaires auxquelles doit répondre le projet tant au titre du Code de l'environnement qu'au titre d'autres codes comme celui des ports maritimes. Au niveau de ce petit planning, vous verrez que nous sommes aujourd'hui en phase de débat public. La décision de poursuivre que prendra la Région à l'issue des conclusions qui seront données par la Commission nationale du débat public pourrait intervenir à l'automne. D'ores et déjà certaines études complémentaires préparatoires à l'étude d'impacts sont en cours, notamment, Monsieur MATTEUX vous l'a expliqué tout à l'heure, certaines mesures afin ensuite de pouvoir modéliser sur le projet retenu les effets hydrosédimentaires. Cela, de manière à mener jusqu'au début de l'année 2014 l'étude d'impact sur le projet retenu. Tout cela permettrait, durant l'année 2014, de mener toutes les procédures réglementaires et donc, à ce moment-là des enquêtes publiques, afin si toujours à ce moment-là la Région décide de poursuivre, de pouvoir enclencher les travaux à partir de la fin de l'année 2015. Je vous remercie.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Je crois que c'était tout à fait clair. Y a-t-il sur ces questions des remarques, des suggestions dans la salle ? Je crois que la salle commence à être fatiguée.

Philippe MICHIELS, dirigeant de l'usine Yara de Pardies.

Je suis dirigeant salarié, on m'a confié la responsabilité d'une équipe de 94 femmes et hommes. Cette usine, qui fabrique le nitrate technique qui est manipulé sur le port de Sète, a subi un choc en 2009 avec l'arrêt de l'usine voisine de Celanese. Ceci nous a contraints à arrêter la production endogène d'ammoniaque et à importer cette ammoniaque et nous a mis dans une situation économique difficile. Notre groupe a pris la décision de continuer l'activité bien que les conditions économiques soient difficiles. Nous avons sollicité et reçu le soutien des collectivités, de la Région et de l'Etat pour développer des solutions permettant de trouver des ressources pour rétablir l'économie de notre usine. C'est donc à ce titre que j'interviens, il ne s'agit pas d'une question, mais plutôt d'un témoignage.

Notre groupe Yara est un groupe norvégien qui a à cœur la sécurité de ses opérations et de ses activités, y compris en ce qui concerne la logistique de transport de produits. Yara est un groupe qui est leader mondial des produits chimiques azotés minéraux et à l'usine de Pardies, nous fabriquons exclusivement des produits azotés minéraux qui sont destinés à l'industrie chimique. Nous fabriquons entre autres le nitrate d'ammonium technique que nous exportons depuis la France via Port-La-Nouvelle vers les pays utilisateurs qui sont des pays où se trouvent des carrières et des mines. Donc, les mines, pour ce qui concerne l'extraction minière et qui consiste à produire les minerais de base pour faire les métaux et les carrières pour faire des gravats qui le plus souvent servent à la construction des différents bâtiments. Et c'est vrai que, pour nous, Port-La-Nouvelle est un port que nous utilisons depuis plus de 20 ans, nous y avons trouvé là des opérateurs de qualité qui mettent en œuvre les opérations de manutention dans des conditions de sécurité qui satisfont à nos exigences et bien sûr, en tout premier lieu, aux règlements qui s'imposent. Mais

aussi à nos exigences puisque nous avons développé des chartes d'affrètement de navires, des contrôles spécifiques des navires et un suivi précis des opérations de chargement. Nous trouvons sur Port-La-Nouvelle tous les services que nous attendons d'un prestataire de manutention portuaire.

Pour nous naturellement, le débouché de Port-La-Nouvelle est le bassin méditerranéen, c'est une logique qui s'impose et nous avons effectivement à cœur de trouver, avec le développement du port, des éléments de compétitivité qui nous permettront de mieux servir les marchés naturels que nous avons sur l'Algérie, sur le Maroc. Nous escomptons bien aussi retrouver des parts de marché sur la partie Turquie, voire la Grèce quand elle sera sortie du marasme dans lequel elle est et dont tout le monde espère qu'elle sortira le mieux possible.

Donc, avec ce projet de Port-La-Nouvelle, nous n'avons pas d'intention en termes de volume correspondant à des tonnages de bateaux dont j'ai entendu parler mais, par contre, nous voyons qu'avec les solutions qui sont proposées et avec entre autres le bouclage des voies ferrées par exemple, nous avons là des éléments de sécurisation des activités du port avec des solutions de mobilisation des rames de train qui permettent effectivement d'améliorer encore plus avant les conditions de sécurité pour la mise en œuvre du trafic portuaire. Je dirais aussi, au risque d'enfoncer une porte ouverte, que ce n'est pas le trafic qui fait l'offre, mais c'est l'offre qui fait le trafic. C'est-à-dire qu'effectivement, j'entends par là que les acteurs essayent de formuler un projet pour se projeter et avoir, par cette étude, une vision du développement du port et c'est cette vision et cette réalisation-là qui correspondra à des solutions qui seront proposées aux industriels français puisque nous avons tous à cœur de soutenir l'activité industrielle en France, voire le développement pour soutenir nos emplois et en créer. Mais effectivement, pour qu'on puisse le faire, il faut aussi que l'on puisse se projeter à l'export et pour se projeter à l'export, il nous faut des débouchés littoraux pour ce qui concerne les produits que nous pouvons exporter. Pour nous naturellement à Port-La-Nouvelle, c'est la Méditerranée, mais nous visons aussi la façade atlantique ouest, voire plus loin l'Amérique du Sud. Naturellement, pour nous, Port-La-Nouvelle est ce débouché en Méditerranée et dans ce projet-là, avec la confiance que nous avons dans les acteurs locaux, nous pensons qu'effectivement, il y a matière à nous apporter des éléments de compétitivité pour pérenniser notre activité puis la développer. Merci.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien.

Robert PASSEMAR, responsable de l'union locale CGT de Port-La-Nouvelle

Je vais rebondir sur ce que vient de dire le monsieur. Le port, pour nous, c'est une offre et c'est là que l'on commence à voir les divergences. Parce que l'offre, vous savez que nous sommes pour le très grand port et la différence qu'il y a entre ce port qui en partie est déjà programmé et donc inéluctablement, il se fera, c'est la longueur des digues. Et je ne vois pas en quoi cela gênerait compte tenu de ce qui va se faire que l'on fasse 500 ou 600 mètres de plus de digues, d'autant plus que l'impact dans la mer, sous la mer, c'est le désert, ça, c'est clair.

Ensuite, je voudrais dire, Monsieur Navarro, que je n'ai pas trop apprécié quand vous avez dit à Port-Vendres « Port-La-Nouvelle ne fera pas de containers ». Peut-être vous m'expliquerez pourquoi parce que le fait de dire « on a investi à Sète sur les outils », pour moi, cela n'est pas de la complémentarité. Vous pouvez remuer la tête, c'est comme ça.

Ensuite, j'ai lu évidemment dans le rapport qui a été fait sur cette réunion et c'est le Président du port de Sète qui l'a dit, qu'ils avaient réussi à atteindre l'objectif, sous-entendu l'objectif en tant que Président du port de Sète, de ce qu'ils allaient faire à Port-La-Nouvelle. Alors là, j'avoue que je ne comprends pas, peut-être que vous m'expliquerez, à moins que tout simplement, je l'ai dit

l'autre fois à La Nouvelle, vous considérez qu'à Port-La-Nouvelle, on ne fera que du tuyau, c'est-à-dire du liquide et même du vrac, mais on ne fera pas le reste. Et ça, ça n'est pas normal. Nous avons le droit, à Port-La-Nouvelle, de faire de tout, y compris des choses que vous faites à Sète, sinon il n'y a pas de complémentarité. Sinon, c'est une planification pure et simple qui a été faite pour distribuer à chaque port. Ça, c'est le premier point.

Le deuxième point par rapport à Port-Vendres, quand le Président du port de Sète dit qu'il pourra faire des bateaux beaucoup plus grands et amener la marchandise à Saint-Charles, est-ce que c'est une préfiguration ou est-ce que cela ne se fera pas ? Je n'en sais rien mais je suis en contact avec mes camarades de Port-Vendres, et vous comprenez très bien qu'ils se font du souci. Et ça, il faudra peut-être que vous l'éclairciez aussi.

Je vais m'adresser aux écologistes, moi je ne suis pas écologiste, je suis éco-logique. Quand dans l'Aude, on a 15 % de chômage, à La Nouvelle ou dans le canton, on doit friser les 20 %, quand on a 20 % de la population qui est en dessous du seuil de pauvreté, la question n'est pas de savoir si on préserve les moustiques ou pas. La question est : qu'est-ce que l'on fait pour les sortir de la merde ? Et pour les sortir de la merde, il faut créer des emplois. Alors, le port, je l'ai dit, c'est une offre, les industriels viendront derrière, nous verrons. Ça, c'est le premier point.

Le deuxième point, je voudrais que l'on parle un peu, et Maryse Arditi l'a abordé, la création d'emplois sur le port et la destruction derrière et là, je fais allusion aux ciments Lafarge. Actuellement, ils sont dans une phase difficile, ils sont comme tout le monde puisque l'on parle de cinq mois d'arrêt, je ne vais pas rentrer dans les détails. L'arrivée de Carayon sur le port où le jour où ils ont signé le contrat, tous les élus étaient présents, mais quand il y a eu le premier bateau, il n'y en avait plus. Je pense qu'entre-temps, ils ont réfléchi que c'était une belle connerie. En ce qui concerne la barge ou je ne sais quoi, le cabotage entre Sète et La Nouvelle, à mon avis, ça n'est pas demain la veille. En plus, Lavoye sera content, attendez, il faut tout ramener au boulot, pour moi, un emploi c'est un emploi, un moustique je l'écrase, un emploi j'essaie de le sauver. Eh oui, il faut choisir l'homme. Je reviens donc à ce que je disais tout à l'heure, c'est-à-dire que vous planifiez les ports au nom de je ne sais quoi. Si, peut-être la décentralisation de Paris se centralise à Montpellier, c'est peut-être ça. Vous pouvez me dire non, mais c'est humain, je comprends que si je suis le patron de Sète, si je peux avoir un marché, je vais le faire à Sète et je ne vais pas le faire à Port-La-Nouvelle. Mais par contre, il y a une chose qui m'étonne, c'est comment vous avez pu laisser partir à Sète l'huile de palme. Ça, c'est une question que je me pose depuis le départ. Vous pouvez bouger la tête, Monsieur Navarro, je ne suis pas le perdreau de l'année.

Je vais soutenir ce qu'ont dit les écologistes. En ce qui concerne les salins, je vais vous proposer une chose. Pour remettre les salins vivants, puisqu'ils sont morts, je ne voudrais pas faire rire la salle, mais le jour où vous avez signé l'achat, les goélands ont passé le bac et ils sont allés nicher sur les terrasses à La Nouvelle, ils ne restent plus dans les salins. Alors pour remettre les salins en eau salée et pour qu'ils restent ce qu'ils étaient, il y a une chose toute simple : au lieu de démolir le rouet comme j'ai entendu au conseil municipal, il vaudrait mieux mettre une éolienne, un moteur électrique et qu'il fasse tourner le rouet. Ça, ce n'est pas un truc qui va gêner quoi que ce soit. Évidemment, il y a l'investissement, mais là vous trouverez l'argent, je n'en doute pas.

Ensuite, je voudrais dire au maire de La Nouvelle, je n'ai pas pu poser la question au conseil municipal, je la pose donc ici. Par rapport au permis de construire de Carayon sur Port-La-Nouvelle, l'extension, il a répondu pendant un an, « je promets que je ne signerai pas ». À mon avis, vous avez commis une erreur, vous auriez dû aller un peu plus loin et attendre que les municipales soient passées, mais nous, cela ne nous satisfait pas. Nous, l'extension de Carayon, nous n'en

voulons pas et sachez que ce sera au menu des prochaines élections. J'en ai terminé, merci de m'avoir écouté.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Je crois que quelqu'un avait demandé la parole sur la gauche.

Jean CODOGNES, EELV

Je le dis à l'intention des acteurs économiques, je l'ai déjà dit à Port-Vendres, ce sont les Verts qui gèrent le Bade-Wurtemberg en Allemagne, qui produit les BMW, les Volkswagen, les Porsche, que quelquefois les Français utilisent. C'est un écologiste qui gère tout le trafic de l'Île-de-France, 1,5 milliard d'euros, c'est Jean-Vincent Placé et nous ne sommes pas revenus à la voiture à bras et les Parisiens ne circulent pas à dos de mulet. Cela veut dire qu'Europe Écologie Les Verts est un acteur politique avec en tête le développement économique. Mais nous pensons qu'il est grave pour l'humanité, par exemple lorsque l'on voit un moustique ou une abeille de l'écraser de son pied parce que, sans abeille, il n'y a plus d'humanité. Et donc, notre action politique consiste à essayer de trouver un équilibre entre l'économie, l'environnement et ce que l'on peut dire peut-être de façon un peu pompeuse, mais hélas réelle, la survie de l'humanité. Faire en sorte que la Terre ne soit pas consommée dès le mois de mai de l'année en cours de façon irrémédiable. C'est la raison pour laquelle quand vous vous moquez d'Albert Cormary en lui indiquant que s'il était bon, cela se saurait, on pourrait rappeler avec beaucoup d'opportunité que le chômage dans les Pyrénées-Orientales est d'environ 15 %, que le chômage dans l'Hérault est à 14,6 %, que le chômage dans l'Aude est à 13,6 % et que la moyenne du Languedoc-Roussillon est aux alentours de 14 %. Je peux vous renvoyer le compliment, si vous étiez bon en matière d'emplois, ça se saurait, parce que nous sommes les derniers de France et nous sommes les premiers en taux de pauvreté. C'est la raison pour laquelle nous pensons être légitimes à poser la question essentielle entre le coût de l'investissement et l'avantage que nous allons en tirer en termes d'emplois et de développement économique. C'est ça la question.

J'écoutais avec beaucoup d'attention un acteur économique qui nous disait que le grand port de Port-La-Nouvelle allait lui permettre de développer ses échanges commerciaux avec l'Afrique et le reste du monde. Nous sommes, à l'heure actuelle, en tonnage réuni entre Sète et Port-La-Nouvelle, aux alentours de six millions de tonnes, nous étions à sept millions de tonnes en 1990. Ces ports sont donc loin d'être saturés et la commercialisation de nos produits n'a rien à voir avec les investissements que vous souhaitez réaliser. Le représentant de la CGT a raison de dire que le port c'est une offre, une offre faite sur l'argent public. Mais quelle est la demande ? Quels sont les clients potentiels qui vont venir fréquenter Port-La-Nouvelle ? Quels sont les clients, et je pense notamment aux acteurs économiques de Sète qui sonnent l'alarme en indiquant que ce que vous allez réaliser à Port-La-Nouvelle va concurrencer directement, ils le disent. Vous hochez la tête, ils le disent. Dans un article du Midi Libre du 1er février, quelques acteurs économiques se sont exprimés et ils l'indiquent. Et je crois savoir que les acteurs économiques importants comme Lafarge, ne sont pas du tout satisfaits de la façon dont vous présentez les choses et ils vous disent « Prenez garde. Au motif de vouloir développer l'emploi, de ne pas détruire celui qui existe à l'heure actuelle sur le site ».

Je reviens sur la faisabilité de ce projet par rapport au plan de prévention des risques technologiques. Nous vous avons, à Port-Vendres, posé une question, non pas pour vous embêter Monsieur Navarro, mais parce qu'habitent ici à Port-La-Nouvelle un certain nombre de citoyens qui y vivent, qui ont leur maison, leur activité, leurs enfants et cette question n'a toujours pas eu de réponse. Quel est le scénario que vous privilégiez ? Vous avez rejeté le premier scénario que l'Etat vous proposait, le scénario dit 1 qui proposait ce que l'on appelle les mesures foncières. L'Etat le privilégiait et il ne vous convient pas parce que vous indiquez que trop de territoires seraient

stérilisés. Le scénario 2, mesures supplémentaires, semble irréaliste à cause de son coût. Mais le scénario 3 que vous privilégiez et pour lequel l'Etat émet des réserves sérieuses est un scénario qui est en dehors du droit, c'est un scénario qui est fondé sur le contrat, sur la convention entre les industriels installés. Et là, je lis ce qui est dit dans le compte-rendu de la réunion du 18 septembre 2012 en préfecture de l'Aude alors que le Préfet vous poussait à trouver une solution pour pouvoir agréer le PPRT avant la fin de l'année. Le Préfet lui-même vous dit « que le scénario 3, qui consiste à un accord entre les acteurs économiques du site, à savoir mutualiser les responsabilités et les risques, n'a pratiquement aucune chance d'aboutir ». Il n'a aucune chance d'aboutir et le Préfet lui-même est très dubitatif non seulement sur les chances d'aboutir mais sur sa pertinence. C'est un élément important pour à la fois rassurer les habitants de Port-La-Nouvelle et pour nous rassurer nous. Ici, il y a quatre entreprises dites Seveso, si vous multipliez par deux la production de pétrole, vous allez devoir la stocker. Vous allez la stocker où ? Quel est l'impact aujourd'hui sur l'environnement et sur le risque technologique que vous allez faire courir en surplus à cette population ? Et vous n'y avez pas répondu. Aujourd'hui, cette question essentielle de savoir comment vous gérez l'actuelle difficulté et comment vous allez gérer les difficultés technologiques inhérentes à l'agrandissement du port, vous n'y répondez pas. Vous indiquez que des études vont devoir se réaliser plus tard, « on verra plus tard ». Non, aujourd'hui, le débat public, vous avez une question précise : comment vous réglez ce problème d'exposition aux risques technologiques ? Et je vous remercie d'y répondre autrement que comme l'autre fois à Port-Vendres en nous indiquant que nous aurions une réponse dans le cadre d'études. Parce que le plan d'exposition aux risques technologiques, depuis 2010, le Préfet le repousse. Et il le repousse essentiellement parce qu'il observe votre projet de développement de Port-La-Nouvelle et il l'a repoussé jusqu'à fin 2013. Mais pour nous aujourd'hui, pour la clarification du débat, il convient de nous indiquer quelle est votre idée ? Avez-vous réussi un accord avec les deux interlocuteurs qui sont sur le site ? Oui ou non, sinon quelle est la solution que vous préconisez ? Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Je pense que nous allons passer la parole à nouveau à Monsieur NAVARRO.

Robert NAVARRO

Je vais d'abord répondre au dernier intervenant. Sur le PPRT, nous ne pouvons pas vous donner des affirmations sur un document qui n'existe pas. Il n'existe pas pourquoi ? Parce qu'il est encore en phase d'élaboration. Madame la Sous-Préfète pourra intervenir, nous n'avons aucun a priori, elle sait les déclarations que j'ai faites au dernier conseil portuaire où nous en avons discuté il y a quelques mois de cela, nous appliquerons ce qui sera décidé, quel que soit le scénario, 1, 2 ou 3. Maintenant après, dans l'élaboration, il est évident que tout le monde essaie d'amener son point de vue pour échafauder le PPRT le plus pertinent possible sur le site de Port-La-Nouvelle. Mais nous n'avons aucun a priori, que ce soit les services de l'Etat ou de la Région et nous appliquerons ce qui sortira de la concertation et de la discussion de l'ensemble. Voilà en clair notre position. Mais tant que le PPRT n'est pas défini, je ne peux pas vous dire, je n'ai pas d'opinion là-dessus. On discute, on est en train de l'élaborer et j'espère que le meilleur canevas possible pour tout le monde sera retenu. Au niveau de l'impact en termes de massification, je crois que c'est de 16 à 12 hectares, ce n'est pas ça qui va faire capoter les 120 ou 130 hectares qui seront impactés par le projet du port. Nous ne sommes pas à trois ou quatre hectares près. Ce qui est important, c'est que tous les acteurs soient entendus et c'est que l'on soit tous d'accord sur mettre en place le PPRT le plus performant, c'est tout. Donc, nous n'avons pas d'a priori sur quelque projet que ce soit ou la pertinence de l'intelligence des écologistes ou des autres. Je suis de ceux qui pensent que l'on est plus intelligents à plusieurs que seuls. J'ai payé de ma personne pour savoir que ça n'est pas forcément chez ses amis que l'on a les meilleurs alliés. Et Jean-Vincent Placé, je le

connais, nous sommes à côté au Sénat et on est très potes, tu peux te renseigner. Donc, je sais que c'est quelqu'un de très intelligent et de très performant. Et l'intelligence, elle est dans toutes les structures politiques ou pas, chacun d'entre nous, on est quelque part détenteur, quand on veut bien réfléchir et jouer la concertation et la tolérance, d'une parcelle d'intelligence. Il n'y en a aucun d'entre nous ici qui détient seul la vérité, il faut arrêter. Donc, partant de là, ne nous faites pas un procès en sorcellerie que nous ne méritons pas.

Pour revenir sur le camarade de la CGT qui est intervenu. Moi, je suis dans une logique de complémentarité et j'assume. Quand on planifie et quand on est responsable, c'est parce que l'on a des budgets qui sont conséquents mais qui ne sont pas élastiques. Donc, quand vous planifiez des investissements, il faut les prévoir à moyen et à long termes, sans quoi on est irresponsable. Donc, quand je dis que nous avons investi sur Sète pour les containers plusieurs millions d'euros quand on met des portiques, nous ne pourrions pas le faire à Port-La-Nouvelle et puis nous avons d'autres objectifs pour Port-La-Nouvelle. Nous n'allons pas donner toutes les cartes ici à tout le monde et tout le temps. Sachez que oui, nous avons des commerciaux qui démarchent pour faire venir de l'activité eu égard aux atouts que nous avons en main et qu'à Port-La-Nouvelle, il y aura un trafic adapté à la configuration du port, c'est une évidence. Il nous a fallu quatre ans pour faire prendre conscience aux Sétois, à La Nouvelle, à Port-Vendres, qu'il fallait jouer groupés, ça n'est pas pour les mettre en concurrence, pour se piquer 2 ou 300 000 tonnes ici ou là. Nous mettons de la rationalité dans nos investissements sans quoi nous serions irresponsables. Et là, le président Bourquin a raison et l'Administration nous tient éclairés là-dessus, sur le fait qu'il faut faire avancer tout en même temps, mais de façon rationnelle. Nous n'allons pas faire les mêmes investissements à deux endroits qui vont se faire concurrence et dont c'est nous qui allons les financer, vous nous traiteriez d'irresponsables et vous auriez raison. Donc, oui, chaque port aura une trame de spécificités, mais toujours dans la complémentarité et avec des commerciaux qui auront essayé de récupérer du trafic pour l'ensemble. Vous savez, j'ai vécu les mêmes débats avec les cheminots qui me disaient « mais pourquoi vous investissez dans les aéroports ? » Parce qu'on peut et on a besoin des deux éléments. Nous avons besoin d'avoir des aéroports performants qui vont nous faire venir de la richesse parce que les gens qui viennent en avion ne sont pas les mêmes que ceux qui viennent en train. Et nous avons besoin du TGV parce qu'il va nous amener d'autres publics, il va répondre à d'autres offres. Donc, il ne faut pas mettre en concurrence les aéroports et le rail, nous, nous les voulons en complémentarité dans l'action et dans le discours. Donc, c'est tout cela qui est très compliqué à mettre en place et à faire passer dans les têtes de façon progressive.

Mais moi, pour conclure là-dessus, ce que je veux vous dire c'est que premièrement, la vérité ou du moins celle du moment, elle vient dans l'écoute, dans la tolérance et dans le fait que nous n'avons aucun a priori sur rien, moi je ne veux pas en avoir mais, par contre, j'ai de la détermination avec mon équipe. Oui, nous ferons tout pour que ce territoire demain soit beaucoup plus performant que ce qu'il est. Oui, nous ferons tout pour que vos euros d'impôts soient utilisés le mieux possible. Mais je vous le redis pour la dernière fois, à vous d'être beaucoup plus critiques envers ceux qui font des investissements de confort dont nous n'avons plus les moyens de nous les payer plutôt que ceux qui essaient d'investir dans de la production de richesses pour nos enfants. Ça, c'est beaucoup plus important que le restant et je trouve que bon nombre de critiques que je vois dans les médias devraient se focaliser là-dessus, sur la catégorie d'élus qui met de l'argent là où ça peut produire de la richesse dans l'intérêt du plus grand nombre et ceux qui mettent de l'argent sur des investissements qui ne vont servir que leur nom. Nous n'en avons rien à faire, ça, ce n'est pas important et c'est très secondaire. Les noms, vous pouvez les trouver dans la presse, vous êtes comme moi des acteurs engagés, citoyens engagés. Moi, je sais le dire, à qui il faut le dire quand je dois le dire, ne vous inquiétez pas et je paye le prix fort

personnellement, mais cela ne me gêne pas. Je trouve qu'un élu politique doit assumer ses choix et quand le grand public le condamne, il le rejette et il reste à la maison. Moi, le jour où on me dira de rester à la maison, j'ai des petits-enfants en devenir, des enfants que j'adore, j'ai de quoi m'occuper, je reviendrai à la pêche et à la chasse et j'irai de nouveau aux Coussoules ou à la Vieille Nouvelle parce que j'ai appris certaines choses par mon ami Didier, j'ai encore des cannes à pêche à la maison et ne vous inquiétez pas, je saurai prendre du plaisir et du bon temps.

Robert PASSEMAR

Vous n'avez pas répondu à la question.

Robert NAVARRO

Pour le moment, nous sommes dans « essayer de trouver le projet le plus adapté aux besoins ». Le débat public doit nous amener des éléments de réponse. Donc, nous, eu égard à toutes vos informations, nous essaierons de mettre en place l'outil le plus performant dans l'intérêt du plus grand nombre.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Évitez de prendre la parole sans micro. Je crois que nous commençons à être fatigués, les dialogues, ce n'est jamais bon dans les débats publics. D'abord, je remercie le maître d'ouvrage, je remercie la salle également bien sûr et avant de clôturer cette réunion, je voudrais savoir si mes éminents collègues, à ma gauche et à ma droite, ont des choses à dire. Je crois qu'Étienne Ballan avait quelque chose à dire.

Étienne BALLAN, membre de la CPDP

Bonsoir à tous. Très brièvement, nous voulions faire un petit point avec ma voisine, Camille Saisset, sur les questions qui n'ont pas forcément trouvé de réponse ce soir et qui seront donc rapidement inscrites sur le site questions/réponses. Toujours pareil, pour faire gagner un petit peu de temps à tout le monde et notamment au maître d'ouvrage dans ses réponses.

La première de Monsieur Codognes pour être très bref, Monsieur Navarro, vous avez répondu sur le fait que vous n'aviez pas de choix de scénario dans le cadre du PPRT. En revanche, une question très précise sur « existe-t-il aujourd'hui un accord avec les deux acteurs sur le site qu'il serait éventuellement envisageable de déplacer ? Est-ce qu'existe cet accord aujourd'hui ou pas ? » Ce sera donc une question qui sera posée sur le site des questions/réponses.

Ensuite, je vais revenir à une question qui a été posée à la Commission, de monsieur, « pourquoi tous les documents n'ont pas été mis en ligne au démarrage ? ». Effectivement, il y a eu un petit décalage entre l'ensemble des études ; une partie seulement a été mise au début et normalement, sous le contrôle du secrétaire général, aujourd'hui tout est effectivement en ligne.

En revanche, sur la question à l'Etat pour savoir s'il y avait de l'argent pour payer la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, vous conviendrez que cela n'est pas dans le sujet du débat et donc, nous ne pourrions pas la mettre dans le système questions/réponses de ce débat public en particulier.

Ensuite, je vais me focaliser vraiment très brièvement sur les questions qui concernent le rapport ville/port et le risque. Tout d'abord, il y avait une question qui n'a pas tout à fait obtenu de réponse de Monsieur Cormary sur le tonnage actuel maximum. C'est-à-dire « quel est le tonnage admis dans le port actuellement ? ». Nous demanderons donc une précision là-dessus dans le système questions/réponses.

Sur les questions de relations ville/port, on tourne autour de deux points et notamment la question du ferroviaire. Une question très précise de Madame Arditi : « existe-t-il oui ou non un OFP aujourd'hui créé ? Où est-ce que l'on en est de cette question-là ? » Vous aurez donc cette question à répondre. Et puis plus globalement, quel était le lien, et ça, c'est une question

importante qui a été encore peu soulevée, « quel était le lien entre Port-La-Nouvelle et le développement de la zone de Truilhas ? » Cela vous a été posé très concrètement, c'est aussi une question ferroviaire puisque la connexion entre le port et Truilhas est notamment une connexion ferroviaire et il faudra également y répondre.

Pour finir avec le ferroviaire, ça a été posé aussi : « dans quelle mesure le projet est lié ou non à la réalisation de la ligne TGV ou mixte Montpellier-Perpignan ? ». C'est-à-dire est-ce qu'il y a tout simplement suffisamment de sillons et de capacité ferroviaire pour le développement du port si cette ligne n'est pas réalisée ? Puisque certaines personnes ont estimé que cette ligne n'était pas certaine d'être réalisée.

J'ai un dernier point et j'en aurai fini sur ces questions de relations ville/port, il s'agit des parkings. La question de Monsieur Bady a été seulement partiellement répondue. Il vous demande au départ si finalement la capacité des parkings est fixe et si elle est effectivement capable d'accueillir l'ensemble du trafic, l'ensemble des usagers. Vous avez semblé répondre, Monsieur Navarro, que d'une certaine manière c'était finalement encore à débattre et à discuter ensemble. Donc, on vous demandera peut-être de confirmer cette réponse. On peut considérer qu'effectivement du coup, les capacités des parkings prévus sont encore des capacités qui ne sont pas encore fixées pour pouvoir accueillir tout le monde.

Je passe la parole à Camille sur les questions plus d'espaces naturels et environnement.

Camille SAÏSSET, membre de la CPDP

Je vais faire très rapidement. D'abord, en termes de milieux naturels et de gouvernance, de contraintes environnementales notamment sur l'espace marin, il y a une question indirecte qui concerne la participation du Parc marin qui n'a pas du tout été évoqué dans la présentation des contraintes environnementales, mais par contre dans les réactions, si.

Je passe sur les discussions concernant la plage de la Vieille Nouvelle et également sur la réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie et le plan d'action, et cette interrogation sur le bas de la page 83 à laquelle le sénateur Navarro a répondu, pour en arriver à l'approche hydrosédimentaire. Et là où une question très claire a été posée : « Quelle est l'incidence des ouvrages en mer sur les plages de Port-La-Nouvelle, de Gruissan, voire de Leucate ? » Une question qui concerne l'aménagement des salins de Sainte-Lucie et qui est aussi une proposition, « Peut-on installer une éolienne sur le rouet au lieu de le détruire directement, pour rendre plus vivants ces salins ? », c'est une question. Et enfin, « Quel est l'impact sur l'environnement du surplus de stockage de pétrole envisagé dans le cadre du projet ? »

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci. Dernière intervention.

François PERDRIZET, membre de la CPDP

Je me suis posé aussi des questions, c'était une réunion très riche. Simplement, ce qui est difficile c'est que l'on passe tout le temps de l'orientation politique à des précisions techniques et on est tout le temps en train de naviguer entre les deux. Il y a deux questions que je me suis posées, parce que je me pose aussi des questions en vous écoutant tous. La première c'est l'histoire de la complémentarité avec Sète. Je crois que tous les acteurs sont de bonne volonté, mais c'est une question extrêmement difficile parce que vous n'êtes pas les seuls, chaque port n'est pas seul à décider, il y a des clients extérieurs, des décideurs extérieurs. Et donc, je crois que vous aurez, dans les années à venir, à piloter cette complémentarité de façon très étroite de manière à ce qu'elle soit la plus satisfaisante possible.

Et la deuxième question, à part cette question de synergie avec Sète, j'ai été très frappé par la grosse tache rouge au milieu de la plate-forme logistique et je me suis dit « mais qu'est-ce qu'il va rester de cette plate-forme logistique ? » Parce qu'on a l'impression que c'est un atout, mais qu'est-ce qui va en rester quand le PPRT va aboutir ? J'ai notamment une question encore plus sensible, est-ce que cela aura un impact sur la desserte ferroviaire ? Et je crois que c'est vraiment une question centrale pour donner le plus possible d'atouts au développement, au projet que la Région est en train de promouvoir.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci. Nous allons en rester là, vous voyez qu'il y a beaucoup de questions. Merci à tous ceux qui ont pris la parole et avant de déclarer la réunion close, parce qu'à chaque fois j'oublie et c'est très mal, je voudrais remercier les hôtes, les services de la régie, le monsieur qui tape sans arrêt en sténo et vous convier comme d'habitude à un verre de l'amitié, je l'espère, qui doit se trouver vers la gauche en sortant. Nous avons maintenant rendez-vous lundi prochain à Sète justement et j'espère que vous y viendrez très nombreux. À bientôt.

La séance est levée à 22 heures 21.

Document rédigé par la société Ubiquis