

PORT-LA NOUVELLE 2015 REUNION THEMATIQUE

**11 MARS 2013
NARBONNE**

Etaient présents en tribune :

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Etienne BALLAN, Patricia BROSSIER, François PERDRIZET, Camille SAÏSSET, membres 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

Henri MARTIN, maire de Port-La Nouvelle

Henri GARINO, conseiller régional et maire adjoint de Carcassonne

Bernard BALLESTER, président de la CCI de Narbonne

Thil ZOETE, représentant de la Fédération Nationale des Travaux Publics

François SOULET DE BRUGIERE, chargeur de la distribution, président par intérim du port de Dunkerque et président délégué de l'Union des Ports de France

Arnaud CARAYON, Président de la société Carayon

Hervé CIFAI, Directeur des Silos du Sud et de Centre Grains

Francis BINDER, Gérant de FREIGHT E COM

André MARATUECH, représentant de la Fédération Française du Bâtiment de l'Aude

David AUGÉIX, Directeur régional Sud d'EDF Énergies Nouvelles

Laurent MOUILLIE, Directeur commercial du Port de Commerce de Port-La Nouvelle

Jérôme STRAUSS, Directeur du CLTM (Comptoir languedocien de transit et de manutention)

Jean-Marc SAMUEL, Administrateur de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA)

Daniel MOYAT, Directeur Logistique Saint-Gobain

Pierre RAMOND

Albert CORMARY, Europe Ecologie Les Verts (EELV) Narbonne

Jean CODOGNES, EELV

Alain RICHOU, EELV

Pascal PAVIE, Confédération Paysanne

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

Maryse ARDITI, Présidente de l'association Ecologie du Carcassonnais, des Corbières et du Littoral Audois (ECCLA)

Laurence CARRETERO, permacultrice et représentante du Mouvement des villes en transition de l'Aude

Pascal WIRSOY, cheminot CGT

La séance est ouverte à 19 heures.

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

Bonsoir Mesdames et Messieurs. Il est à peu près l'heure voire un peu plus. Je vous souhaite bien sûr le bonsoir ainsi qu'à la table du maître d'ouvrage et nous allons commencer, ce qui fera remplir la salle pour ceux qui n'ont pas encore réussi à prendre place.

Je voudrais d'abord remercier la Chambre de commerce et d'industrie de Narbonne et particulièrement son président, Monsieur Ballester, je crois qu'il a un petit mot à nous dire. Monsieur le président, merci pour votre accueil et si vous voulez prendre la parole, un grand merci.

Bernard BALLESTER, président de la CCI de Narbonne

Monsieur le président, Messieurs les vice-présidents, Madame la Sous-préfète, Mesdames et Messieurs les maires, Mesdames et Messieurs bonsoir à tous. Soyez les bienvenus dans cette Chambre de commerce. Je tiens à saluer l'initiative de Monsieur Ténrière-Buchot qui a choisi la CCI de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle et particulièrement son amphithéâtre comme lieu de débat sur un projet économique aussi fort que celui qui nous réunit ce soir, et pour lequel tout un chacun peut produire un commentaire, donner son opinion et formuler un avis.

Le mot « amphi », en grec ancien, veut dire « des deux côtés » et par extension « débattre de part et d'autre ». Cet amphi est donc à mes yeux le lieu idéal pour débattre du projet de grand port de Port-La Nouvelle et écouter, de part et d'autre, toutes celles et tous ceux qui voudront bien nous apporter leur point de vue sur ce sujet, et j'en suis heureux. Merci à vous, Monsieur Ténrière-Buchot.

Quelques mots succincts sur l'institution consulaire, si vous me le permettez. La CCI de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle est un établissement public à destination des entreprises et elle est gérée par des chefs d'entreprise. Son fondement même est d'être tourné vers le développement de ses 7 500 entreprises implantées sur son territoire et de veiller à leur pérennité. C'est l'entité institutionnelle qui est la plus proche d'eux, l'entité qui est à leur contact, au quotidien avec nos élus et nos collaborateurs. Nous leur apportons de la compétence, de l'expertise, de l'appui, des conseils, des avis qui sont -je l'affirme avec conviction- connus et reconnus. Depuis toujours, nous œuvrons avec beaucoup d'humilité dans l'intérêt général pour l'emploi, pour la cohésion sociale, pour le développement économique, pour le rayonnement de notre territoire pour les hommes et les femmes qui y vivent et qui y travaillent.

De la même manière, la CCI de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle est également très étroitement associée au développement du port de Port-La Nouvelle depuis de nombreuses années, plus précisément depuis 1948, date à laquelle lui a été confiée la gestion de la zone portuaire dans le cadre des prérogatives accordées aux CCI par le Code du commerce. Je pense qu'il y a du lien, de la cohérence dans notre démarche, qu'il s'agisse d'appui individuel ou d'appui collectif. Le « job » est le même, il faut faire tourner les machines ni plus ni moins, sans parti pris, ce n'est déjà pas si mal, même si j'entends çà et là par voie de presse que nous sommes peu légitimes pour gérer le port. Je n'en suis vraiment pas offensé. J'ai en effet plaisir à penser que si nous avons été choisis et reconduits depuis si longtemps, c'est sans doute parce que nous disposons d'un savoir-faire confirmé, d'un personnel compétent et d'une vision de gestion d'entreprise qui, aux yeux du délégant, a fait ses preuves. Je suis ouvert et tout disposé à en parler avec ceux qui en doutent dans le cadre d'un dialogue courtois et constructif.

Je regrette par contre, mais c'est heureusement à la marge, l'attitude d'une entreprise locale, qui sous le couvert d'interrogations relatives à la durabilité économique, sociale et environnementale,

agite les grelots d'une concurrence supposée menaçante. J'entends inquiétude teintée de vigilance, je comprends moins le protectionnisme et son idée plutôt étriquée et de faible périmètre. Nous ne sommes plus au siècle dernier où il était de bon ton de se réjouir en se frottant les mains de la disparition de ses concurrents, ou de ses confrères si vous préférez. Voyons plus large ! Il ne faut pas avoir peur de la concurrence, elle est toujours bénéfique pour le client et constamment salutaire pour l'entreprise. Là où il y a concurrence, il y a aussi création, innovation, émulation, challenge, compétition, développement. A ce titre, le projet d'expansion portuaire de Port-La Nouvelle constitue un enjeu majeur pour le développement économique de la région Languedoc-Roussillon. Ce projet s'inscrit dans une adaptation logique des infrastructures portuaires actuelles, et dans la nécessaire évolution des zones d'exploitation vers des logistiques modernes dans le cadre de l'intégration territoriale équilibrée. En liaison avec les autres réseaux de transport, ce projet favorisera l'intermodalité et les flux sur le territoire. La création d'activités ou l'accueil de nouvelles industries d'avenir tournées vers l'international deviendront alors possibles, engendrant des emplois, et par là même de la cohésion sociale. Ce projet sera source de retombées économiques et de valeur ajoutée pour le territoire. Créons de la richesse, créons de l'activité, n'ayons pas peur des grands projets, n'ayons pas peur de grandir.

Mesdames et Messieurs, la CCI de Narbonne, au titre de l'institution et sous le thème de son mandat de délégué a rédigé deux cahiers d'acteurs faisant ainsi entendre sa voix auprès de la Commission nationale du débat public avec un message très clair : nous apportons tout notre soutien à ce projet. Merci de votre attention.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur le président. Je vois qu'avec votre déclaration le débat est presque parti déjà sur ce chapitre numéro 3 du dossier du maître d'ouvrage qui est le thème qui nous réunit ce soir. Puisqu'il y avait quatre chapitres dans le dossier du maître d'ouvrage, c'est la quatrième réunion dite thématique, c'est-à-dire qui porte sur un des chapitres de ce dossier que vous devez connaître maintenant par cœur. C'est le chapitre trois intitulé « les ambitions socio-économiques du projet » où apparaissent bien entendu les ambitions, c'est-à-dire les enjeux économiques de ce montage important d'infrastructures, ce montage financier également dont on parlera sûrement, et bien entendu les retombées que l'on en attend, retombées qui sont évidemment présentées de manière positive dans le dossier du maître d'ouvrage et qui feront l'objet d'un certain nombre d'interventions.

Je reviendrai dans un instant sur le déroulé de cette séance. Très rapidement, je tiens à attirer votre attention, c'est un peu un plaidoyer *pro domo* sur une publication qui est disponible depuis ce soir, qui est la deuxième lettre de la commission particulière que j'ai l'honneur de présider, intitulée *Lettre du débat numéro 2*. Au début, vous avez eu comme vous le devinez, une *Lettre numéro 1* qui présentait l'organisation et il y a un certain nombre de précisions qui sont apportées dans ce document *Lettre du débat numéro 2*. Il y a notamment les textes sur lesquels nous nous appuyons. Je sais que c'est juridique et pas très amusant mais ça permet quand même d'apprendre comment un débat est organisé, pourquoi il y a des choses et pourquoi certaines autres ne semblent pas être développées. Tout cela est présent dans un certain nombre d'articles cités presque intégralement page 3 de ce petit document. Il y a également à la dernière page du document, des petites modifications qui ont été apportées, qui sont des compléments qui, sans changer le calendrier qui avait été annoncé à la lettre numéro 1, viennent le compléter.

Les réunions à venir présentes dans la lettre numéro 1 ne sont pas modifiées, nous en reparlerons à la fin de la séance pour que ce soit clair. Il y a deux réunions de plus auxquelles vous êtes bien sûr conviés : Une réunion le 25 mars à Montpellier qui est en fait une réunion un peu particulière appelée atelier technique ou atelier *ad hoc* qui fait intervenir des experts extérieurs, j'aurai l'occasion d'en reparler peut-être la fin tout à l'heure. Je ne voudrais pas prendre trop de temps dans cette présentation, je vous indique simplement l'existence de cette modification. C'est une

réunion assez technique qui rassemble trois experts, trois représentants de la maîtrise d'ouvrage - qui sont souvent des experts également, des assistants à maîtrise d'ouvrage-, trois personnes parmi les demandeurs de ce complément qui sont les représentants de ECCLA avec Madame Arditi que je salue au passage et du groupe EELV Les Verts et Europe Ecologie, et trois représentants neutres bien entendu, de la commission particulière qui sera ce jour-là menée par Etienne Ballan. C'est celui qui, à la fin des réunions, pose un certain nombre de questions et demande de réponses, c'est le système appelé SQR, système questions-réponses. Je reviendrai tout à l'heure sur cette question mais c'est un complément relativement important qui n'est pas une séance publique avec autant de personnes qu'il y en a là, qui donnera lieu à une synthèse, à une autre réunion qui a été ajoutée le 28 mars à Lézignan-Corbières. Ce sera une réunion d'expression, c'est-à-dire où l'on présentera un grand nombre de cahiers d'acteurs.

A propos des cahiers d'acteurs, je dois vous dire que nous en sommes en ce moment au numéro 38 et je remercie tous les rédacteurs car c'est du travail, ce n'est pas facile d'écrire un cahier d'acteurs. Presque tous sont en ligne jusqu'aux numéros 29 ou 30. Il en manque encore cinq ou six donc il y a des manques dans l'énumération entre 1 et 30, puis à partir de 30, les huit qui restent sont encore en correction et en impression mais ça ne devrait pas tarder puisque les textes sont prêts. Ce soir, quatre cahiers d'acteurs seront présentés parce que nous nous sommes aperçus que la réunion de Castelnaudary ne permettrait pas de présenter dans des temps convenables les 16 ou 17 cahiers qui resteront encore à présenter. C'est pour cela que nous avons ajouté une réunion à Lézignan-Corbières. Les deux réunions de Castelnaudary et Lézignan-Corbières permettront de présenter environ huit ou neuf cahiers chacune. Cela permettra d'arriver à la réunion de Narbonne, chez Monsieur Bascou au Grand Narbonne, en ayant présenté tous les cahiers d'acteurs le 4 avril à la réunion de synthèse qui n'a pas été bougée dans le calendrier.

Ce calendrier se termine au bout de quatre mois c'est-à-dire le 16 avril. Cela signifie que ceux qui voudraient ajouter des cahiers d'acteurs sont les bienvenus mais il faudrait nous les rendre avant le 31 mars compte tenu de la relecture, de la mise en forme, de l'ajout des photos, d'éléments matériels nécessaires pour qu'il y ait une certaine homogénéité, non pas dans les opinions, mais dans la présentation. Légalement, nous pourrions les prendre en compte ensuite mais plus personne ne pourra les lire le 15 avril pour le 16, ce serait un peu dommage pour ceux qui se sont donnés du mal pour les produire. Nous rappellerons la date du 31 mars sur le site Internet mais cela paraît un délai raisonnable pour remettre les dernières copies, sachant que beaucoup de choses ont déjà été dites par les uns et les autres et je pense qu'il faut s'en féliciter.

Je voudrais dire un mot également du site questions-réponses et remercier le maître d'ouvrage pour la qualité de ses réponses. Je l'ai déjà fait mais, quand je lis les questions-réponses et je ne suis pas le seul, mes collègues pensent exactement la même chose sans que j'aie eu à faire pression sur eux, nous en pensons du bien. C'est un très bon complément aux échanges qui ont lieu lors des réunions comme celles de ce soir, celles d'avant et celles qui vont suivre. Il y a des précisions, c'est fait sur un ton qui n'est absolument pas polémique mais qui entre dans des détails qui n'ont pas pu être abordés pendant les réunions, je crois qu'il faut là aussi s'en réjouir parce que c'est un plus. Incontestablement il y a petit à petit une discussion qui progresse et non pas une discussion qui tourne en rond. Je tenais à le dire, quelquefois on pense que j'en ai après le maître d'ouvrage ou que nous ne sommes pas neutres vis-à-vis de lui, pas du tout. Nous faisons le mieux possible notre travail et, quand c'est bien, il faut passer un coup de chiffon, ça ne fait jamais de mal. Je viens de passer un coup de chiffon. Donc continuez à poser des questions parce que les questions sont bien posées, les réponses sont bonnes, mais les questions aussi. Merci à tous ceux qui parmi vous ont posé ou poseront des questions. Ce sont la plupart du temps de bonnes questions qui amènent de bonnes réponses, donc ça fait progresser l'ensemble.

Juste un mot sur la soirée que nous allons vivre ensemble. Il y a d'abord une présentation qui va rappeler le chapitre 3 que vous avez lu bien entendu les uns et les autres, mais ça vaut mieux de le

rappeler. Je vais donc passer la parole à Monsieur Levassort dans un instant, qui va brosser le tableau qui a été délicat dans ce domaine des retombées socio-économiques et de la construction économique et financière du projet, qui a donné lieu à ce fameux chapitre 3 dont je parlais tout à l'heure. Il y aura ensuite un échange avec la salle, à peu près de même durée. Je le dis une fois pour toutes, mais si chaque intervenant peut se limiter à dix minutes et se compléter éventuellement au cours du débat qui suit, c'est mieux que de parler le double du temps et de ne plus avoir assez de temps pour débattre, parce que nous sommes dans le cadre d'un débat, et non pas d'une conférence de type universitaire. Il s'agit d'évoquer et ensuite de compléter, et non pas de tout traiter d'un seul coup. Ce n'est pas la longueur qui fait la qualité.

Ensuite, Monsieur Boudouin, expert en économie des transports, prendra la parole sur les perspectives de trafic. C'est une question évidemment très importante. Puis des cahiers d'acteurs vont se succéder, c'est dans le déroulé qui vous a été remis, je pense, en début de réunion, cela permet de compléter et de prendre la parole sur le sujet ou sur des sujets proches, de façon à ce qu'il y ait entre les orateurs et la salle un certain équilibre qui s'instaure. Je salue beaucoup de personnalités qui sont venues et je les remercie d'être venues ce soir. Si elles ont envie de prendre la parole, elles sont tout à fait les bienvenues. Ceux qui ne sont pas des personnalités -de mon point de vue parce que je ne connais pas tout le monde- sont évidemment invités à prendre la parole aussi. Il n'y a pas que les personnalités qui comptent puisque c'est un débat public. Le mot « public » est très important. Les acteurs ont tous en commun de traiter de problèmes socio-économiques et éventuellement financiers, c'est donc un point important puisque c'est cela qui nous réunit.

Y a-t-il sur cette organisation, c'est-à-dire le début de mon exposé avec les réunions supplémentaires et sur le déroulé de ce soir des questions qui se posent, ou peut-on commencer ? Y a-t-il des questions dans la salle ? *A priori*, il ne semble pas y en avoir beaucoup, donc nous allons commencer.

Un mot d'excuse avant que Monsieur Levassort ne prenne la parole. D'habitude nous sommes cinq, et nous sommes cinq ce soir mais, au bout de la table et de manière modeste, Camille Saïssset qui a des obligations professionnelles demain matin dans la neige, les glacis et la froidure à Luxembourg devra nous quitter pour prendre un train de nuit. Ce n'est pas facile d'aller à Luxembourg depuis Narbonne. Vers 21 heures 30 environ, elle devra partir de manière anglaise, comme on dit, sans vouloir évidemment choquer ma voisine. Merci de l'excuser puisque nous terminerons à quatre. Ce n'est pas en réaction de ce que vous direz ou ne direz pas qu'elle partira, mais par une obligation qui ne tombe pas très bien demain matin.

Monsieur Levassort, si vous voulez bien prendre la parole, de votre place puisque vous avez un beau micro devant vous, nous vous écoutons.

Fabrice LEVASSORT, directeur des transports et des communications de la Région Languedoc-Roussillon

Merci beaucoup, bonsoir à tout le monde. Je crois que tout le monde entend. Je suis Fabrice Levassort, directeur des transports et des communications au Conseil régional. J'ai prévu une intervention assez courte pour dire d'abord que le débat public, pour le maître d'ouvrage, la Région, est une étape importante. C'est une étape importante puisque c'est un rendez-vous avec le public à l'issue d'un travail préparatoire de près de deux années, travail préparatoire qui nous a permis de construire ce projet. Un projet qui ouvre le Languedoc-Roussillon sur la Méditerranée mais également sur le monde, qui doit permettre une meilleure exportation de nos productions, et à la fois une meilleure importation de ce que l'on ne produit pas chez nous. C'est un projet qui favorise des circuits longs au bénéfice du territoire régional. Il y a eu lors d'une réunion précédente une opposition entre circuits courts et circuits longs. Il ne s'agit pas d'opposer, il s'agit de rassembler et, dans le cas d'espèce, nous sommes sur un projet qui favorise les circuits longs. La Région et les acteurs publics ont une action par ailleurs en faveur des circuits courts. La vérité n'est

pas dans l'opposition mais la combinaison des deux. C'est un travail d'équipe puisque la Région s'est efforcée de rassembler, à l'image des réponses aux questions qui ne sont pas dans la polémique, donc nous ne sommes pas dans la polémique, nous sommes dans le rassemblement. C'est un projet où nous avons rassemblé le maximum d'acteurs pour co-élaborer ce dossier, ce projet qui vous est présenté lors de ce débat. C'est un projet technique qui par ailleurs a été confronté à l'expertise de professionnels, non seulement les professionnels présents localement en région, mais également des armateurs, des opérateurs de terminaux, des chargeurs, en France et à l'international. Le président de Région, Christian Bourquin, avait eu l'occasion lors d'une semaine de la logistique en 2012 à Paris, d'avoir des échanges approfondis avec ces professionnels.

Enfin, c'est un projet qui par construction est évolutif, ce n'est pas un projet gigantesque, il est évolutif, phasé dans le temps. Le temps 0 qui est derrière nous est celui de l'optimisation du port existant, où ces dernières années le port dans ses limites actuelles a connu un certain nombre d'aménagements qui lui ont permis cette optimisation. Cette optimisation s'est terminée avec la livraison de postes à quai, désormais polyvalents. Nous avons précédemment des postes à quai dédiés, nous avons aujourd'hui des postes à quai polyvalents. Le temps 0 du projet, l'optimisation du port est aujourd'hui une étape franchie.

Le dossier qui est proposé au public propose une phase 1, une phase 2, une partie maritime, une partie terrestre, tout cela ne se fera pas d'un seul coup. Tout cela se fera par étapes. Le maître d'ouvrage évidemment dans le déploiement de son projet est ouvert à toute optimisation au niveau de la réalisation, et pour cela à l'issue du débat conduira des études de maîtrise d'œuvre qui permettront de mieux inscrire dans le temps le déroulement du projet.

Ce soir, c'est la présentation de la partie socio-économique du dossier. On isole cette partie mais a été remis au public un dossier global traitant également l'environnement, l'ambition du projet, la technique du projet, tout cela dans une approche cohérente. Ce projet, pour le territoire, il faut le réussir avec les acteurs économiques. La présentation va s'articuler autour de quatre points. Je m'arrêterai à l'issue du premier point. D'abord des éléments préalables, un point sur les perspectives de trafic, les opportunités de développement et les retombées socio-économiques.

Tout d'abord, après le temps de la réflexion qui nous a mobilisés pendant près de deux ans, nous sommes à la veille d'entrer dans le temps de l'action. Nous souhaitons désormais une action qui s'enclenche le plus vite possible, une action publique ambitieuse, raisonnable à la fois pour le territoire et qui doit nous permettre de capter des fonds privés. Pour cela nous devons, et c'est un impératif, nous projeter dans l'avenir, à la fois à l'échelle du bassin méditerranéen mais également à l'échelle internationale au sens plus large, tout cela en regardant quelle est la réalité du marché et au regard des évolutions structurelles de la flotte maritime.

Quand on se projette dans le temps, nous mettons dans le dossier une double certitude. D'abord si on ne fait rien, mécaniquement le port déclinera. *A contrario*, un port qui est renouvelé entre dans une dynamique plus positive et propice au développement. Un petit focus sur le territoire puisque tout projet doit évidemment s'ancrer sur le territoire, pour vous donner quelques indicateurs clés du territoire. Le taux de chômage en France est de l'ordre de 10 %, ce sont les chiffres du troisième trimestre 2012, on peut discuter à une décimale près mais la tendance est à la hausse. En Languedoc-Roussillon, on est à 13,8 %, donc au-dessus de la moyenne nationale. Le département de l'Aude est à 13,5 %, et sur le territoire du Grand Narbonne on est environ à 14,9 %, ce qui en valeur absolue représente environ 11 000 demandeurs d'emploi. Ce taux de chômage s'inscrit dans une tendance à la hausse, avec au niveau national une augmentation de l'ordre d'un point. Quand le Préfet de Région est venu début février à Narbonne et dans le département de l'Aude, il a fait le constat que la situation départementale était évidemment bien plus difficile que la moyenne nationale. Nous sommes aussi dans un département où les allocataires des minima sociaux sont très nombreux, au-dessus de 22 %. Il est important de poser

le cadre actuel de ces chiffres, de la réalité socio-économique difficile du bassin d'emploi pour mieux appréhender le contexte dans lequel le projet intervient.

Le projet dont il est question est un projet d'infrastructures d'un montant de travaux compris entre 225 et 310 millions d'euros selon les variantes inscrites dans le dossier. Le président Bourquin avait dit à Montpellier que la Région avait l'assise budgétaire lui permettant de tenir ses engagements. Ce sujet a déjà été un peu évoqué mais il est important en préalable de vous donner quelques éléments sur les ratios, la santé financière de la collectivité régionale, je parle sous le contrôle du président en charge des finances, Didier Codorniou. D'abord, la Région a une capacité d'autofinancement relativement élevée, de l'ordre de 220 millions d'euros. La capacité d'autofinancement correspond aux dotations de financements qui sont données par l'Etat auxquelles on enlève le budget de fonctionnement. L'Etat donne environ 800 millions d'euros à la Région. La Région a un budget de fonctionnement de l'ordre de 600 millions. La capacité de financement est de 200 millions, 220 millions en réalité. Aujourd'hui, c'est un niveau d'autofinancement de l'ordre de 25 %, alors que la moyenne des collectivités au niveau national est de 16,5 %. Il y a donc une réelle capacité d'autofinancement préservée par cette collectivité, qui est stabilisée dans le temps si on se projette plusieurs années dans le futur, c'est important.

Le niveau d'endettement de la collectivité quant à lui est modéré. On est sur un niveau de dette de 295 euros par habitant. La moyenne des collectivités est de 2 000, et la dette de l'Etat français c'est 21 000 euros par habitant. Donc capacité d'autofinancement élevée, stabilisée, endettement modéré, ce qui à titre prospectif sous un angle financier permet à la collectivité durablement de dégager une capacité d'investissement supplémentaire de 100 millions d'euros par an. Je tenais à donner ces chiffres-clés qui témoignent d'une bonne santé, d'une bonne gestion et de la capacité à tenir les engagements annoncés en se projetant dans l'avenir. Il ne s'agit pas de voir ce qu'on a fait l'an dernier et cette année, il s'agit de se projeter dans l'avenir et là, on se projette facilement à cinq ans et au-delà. L'investissement dont il est question fait aujourd'hui l'objet d'un tour de table avec les collectivités du département de l'Aude, le Conseil général et le Grand Narbonne. Comme on l'a expliqué à l'occasion d'autres réunions, le projet est consensuel et un tour de table a été acquis par l'ensemble des partenaires.

Enfin, la Région, mais également le Conseil général et le Grand Narbonne ont pu mobiliser des prêts spécifiques, notamment de la Caisse des dépôts et consignations pour apporter la réalisation à leur engagement au travers du projet. La Région quant à elle a également obtenu un prêt de la Banque européenne d'Investissement qui a considéré que l'on avait une prospective financière suffisamment robuste pour nous accompagner. Nous avons à nos côtés des banquiers qui nous prêtent l'argent. Dans la vraie vie, quand un banquier prête de l'argent à quelqu'un, c'est que son projet n'est pas mauvais.

Pour terminer, puisque entre 220 et 310 millions, ce sont des sommes importantes, il faut essayer de les relativiser. Si on regarde combien coûte le déplacement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier, c'est 30 millions d'euros du kilomètre. Il y a environ 30 kilomètres d'infrastructures nouvelles à construire et qui vont être construites à l'horizon 2017. Le déplacement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier, c'est un projet entre 850 et 900 millions d'euros, c'est pour vous donner une comparaison. De la même manière, la ligne à grande vitesse, la LGV, les projets d'infrastructures structurants pour le territoire qui s'amortissent sur une durée longue comme un projet portuaire, la LGV PACA, c'est 57 millions du kilomètre. Quand on met le linéaire en face, on arrive à des projets de plusieurs milliards, et parfois qui frôlent la dizaine de milliards d'euros.

Un navire, un armateur qui va acheter un navire, un porte-conteneurs sur le marché c'est aujourd'hui environ 200 millions d'euros. C'est pour vous donner la comparaison. Quand on parle de gigantisme, il faut relativiser par rapport à des infrastructures de même nature, et par rapport à des navires qui sont aujourd'hui en commande et viendront dans le port. Un navire de type vraquier, on est sur un ordre de grandeur de 30 et 100 millions d'euros.

Voilà ce que je voulais vous dire à titre préalable, tout en indiquant que le portage et le financement du projet dans sa partie publique sont un facteur qui doit donner confiance aux opérateurs privés. Et à l'instar de ce qu'on a pu faire sur le port de Sète et ce qui avait été décrit lors de la réunion thématique à Sète, cet argent public qui est investi dans l'infrastructure par la Région et ses partenaires doit ouvrir la voie et capter des fonds privés d'opérateurs qui auront confiance dans le projet, ils existent, et qui eux-mêmes viendront investir aux côtés des acteurs publics dans la construction de leur outil de production, de leur outil industriel, et ainsi ancrer durablement leur activité dans le territoire et donc développer notre territoire.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Je crois que c'était tout à fait clair. Il y a beaucoup de chiffres, je dis ça parce que cela était mon métier à un moment donné d'enseigner ce genre de choses, et je sais qu'au bout de cinq ou six chiffres, on ne retient plus rien. Cela ne sera pas le cas ce soir parce que je vous rappelle que tout est consigné, et nous remercions ceux qui font ce travail, par un *verbatim*, par un enregistrement. Ceux qui souhaitent revenir sur ces chiffres, poser des questions, demander des explications, ont la possibilité de la voir sur le site assez rapidement sous forme écrite. Les chiffres qui ne sont pas écrits, on ne les retient pas, il y en a trop. Quand ils sont écrits, ça permet de discuter et de revenir ; ce qui n'empêche pas parce que vous êtes extrêmement doués les uns et les autres d'avoir sûrement des questions pour Monsieur Levassort, sur les chiffres ou sur la philosophie générale et la finance générale qu'il a décrits, sur le phasage des entrées et des sorties qui rendent possible la réalisation du projet.

Y a-t-il des questions pour Monsieur Levassort sur les sujets qui viennent d'être abordés de manière assez générale ? C'est toujours difficile de prendre la parole au cours de la soirée, tout au début, mais n'hésitez pas à vous jeter à l'eau, la profondeur n'est pas trop grande pour le moment, elle le deviendra après dans le port. Pour le moment le tirant d'eau est faible.

Pierre RAMOND

Monsieur Ramond, connu sous le nom de « Monsieur TGV ». Je vous ai fait remettre une lettre, Monsieur le président.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Je l'ai mais je n'ai pas eu le temps de la lire.

Pierre RAMOND

J'ose espérer que vous la lirez avec attention. Je suis le premier à parler, cela ne m'étonne pas, tant pis pour la présomption qui m'anime. Je dois dire qu'à Narbonne, depuis 24 ans que je me bats pour le TGV, je n'ai pas vu beaucoup de courageux, excusez-moi de le dire. Ceci dit, revenons à notre sujet. J'ai 88 ans, excusez-moi, j'ai oublié votre nom... Monsieur Levassort. Vous avez abordé des sujets qui sont vraiment au cœur de notre rôle. Effectivement, vous avez déploré qu'à Narbonne le taux de chômage dépasse environ de 4 % celui de la moyenne nationale. Je voudrais dire que ce taux a considérablement augmenté à Narbonne avec l'affaire du TGV, et qui a eu pour but de détourner le carrefour ferroviaire narbonnais vers Béziers. Je voudrais signaler que pendant 24 ans, on a tourné en quelque sorte le dos au carrefour narbonnais et à Port-La Nouvelle, alors que l'entité de Port-La Nouvelle et de Narbonne est une chose primordiale dans notre région. Ce faisant, on a travaillé à l'inverse du bon sens, et je souhaiterais que les deux dossiers -comme je l'ai dit à Monsieur le président- TGV et PLN soient liés, conjugués dans leurs études. On arriverait peut-être à respecter le bon sens qui a fait défaut depuis bien longtemps. Je ne m'étendrai pas davantage parce que cela ne me paraît pas utile. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Y a-t-il d'autres questions ? Il y aura un cahier d'acteurs RFF et un cahier d'acteurs SNCF. Ils sont rédigés et ils seront très bientôt disponibles, cela répond en partie à votre

question, mais la voie ferrée n'a pas été oubliée. Y a-t-il d'autres questions ? Merci, Monsieur Cormary, je vous reconnais.

Albert CORMARY, EELV Narbonne

Merci de me donner la parole. Je voulais faire une intervention que j'espère, pas trop longue, d'abord pour remercier le maître d'ouvrage, parce que j'ai posé une question par écrit et il m'a répondu rapidement. Il a répondu en confirmant ce que j'avais dit à Gruissan, c'est-à-dire que si la réserve naturelle de Sainte-Lucie a peu de moyens et si le port se fait, la Région pourra en mettre d'autres. Ce sont à peu près les termes qui m'ont été donnés.

Ensuite, puisqu'on parlait de financement, souvent Monsieur Navarro nous a parlé d'ingénierie financière sous la houlette de la CDC. J'aimerais que l'on ait plus de précisions là-dessus parce qu'on nage un peu dans le flou. On sait que la CDC donne son ingénierie financière mais ça veut dire tout et n'importe quoi. Un tableau d'amortissement c'est de l'ingénierie financière, une opération de titrisation la plus opaque et la plus compliquée, c'est aussi de l'ingénierie financière. On aimerait comprendre un peu plus ce qui se passe là-dedans. On a une répartition des charges entre le Département et l'Agglomération, sur quoi porte-t-elle exactement ? Est-ce sur la digue ou aussi sur les travaux qui ont déjà été décidés ? Je pense à la plateforme nord, on ne sait pas trop. On aimerait avoir un peu plus de renseignements sur ce point.

D'un autre côté, vous avez dit que 200 millions, c'était l'ordre de grandeur de grands projets, que la Région a une capacité d'autofinancement de 200 millions. J'ai bien peur que dans les années qui viennent, cette capacité d'autofinancement ne s'amenuise puisque l'Etat nous annonce chaque fois que les dotations aux collectivités vont diminuer. Notre Région ne va pas échapper à ce couperet, c'est un fait, je lis la presse de temps en temps. Il ne faut pas non plus être trop optimiste là-dessus, je pense. Je me demande aussi s'il n'y a pas une nasse financière pour la Région, on a des PRAE, des lycées, le contournement de Nîmes avec un engagement fort de la Région. Tout cela s'additionne, même si c'est étalé dans le temps, à un moment donné l'addition risque d'être lourde y compris pour les collectivités locales. Quand je vois le Département de l'Aude qui est relativement endetté, pour lui 30 millions d'investissements, ce n'est pas une pacotille. Pour l'Agglomération de Narbonne, ce n'est pas rien. Ce sont vraiment de gros investissements à porter. On peut se demander s'il n'y a pas un problème de goulet d'étranglement.

Ensuite l'emploi puisqu'on en parle. J'appartiens à un parti politique comme tout le monde le sait ici, qui soutient une idée qui est celle du revenu d'existence, qui est une autre manière de voir l'emploi, de voir le revenu. Je sais que ce n'est pas le débat aujourd'hui mais, puisque nous avons des personnes de la représentation nationale qui sont présentes, il faudra qu'un jour la représentation nationale se penche sur la question. En attendant, puisque nous n'en sommes pas là et que vous avez parlé du problème du chômage, nous le vivons dans notre vie quotidienne, nous avons un très fort taux de chômage localement. Quand on fait des investissements, il faut se poser la question du retour sur investissement en termes d'emplois. Quand on investit dans des infrastructures portuaires qui sont destinées à des valeurs ajoutées faibles, c'est ce que vous avez expliqué dans le dossier, cela veut dire que les retombées sont minimales. Vous avez cité des chiffres, je ne sais pas s'ils sont bons ou pas, mais de toute façon ils ne sont pas très élevés. Je l'ai déjà dit, le port a aussi besoin d'investissements, il a besoin d'évoluer ne serait-ce que fonctionnellement. Je ne dis pas qu'il faut arrêter tout projet sur le port, je pense qu'il faut se poser la question de savoir s'il n'y a pas d'autres priorités aussi dans la région sur des leviers en matière d'emploi. J'ai vu que vous aviez 14 millions d'euros pour l'efficacité énergétique, les énergies renouvelables. Quand on voit quels sont les besoins sur la région, je crois que nous avons de plus gros efforts à faire.

Je pense que je vais arrêter là maintenant. D'autres camarades parleront.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Cela fait déjà pas mal de questions. Merci Monsieur Cormary, elles sont toutes précises.

Henry GARINO, maire adjoint de Carcassonne

Monsieur Henri Garino, conseiller régional, maire-adjoint de Carcassonne. Je pense qu'il est légitime que toutes et tous, nous nous interroguions sur l'importance des investissements sur des infrastructures lourdes, et sur ce que ça va apporter en termes de développement économique, en termes d'emplois. Je crois qu'il faudrait faire attention de ne pas brouiller les pistes et de jeter du trouble. Il est vrai que 220 millions, peut-être plus, c'est important. Vous dire aujourd'hui si la Région aura la capacité de le faire, je voudrais rappeler à tous les participants que depuis 2005, la Région a investi dans le cadre d'un plan pluriannuel d'investissement dans les lycées, plus de 1,2 milliard d'euros. La Région, c'est-à-dire nous tous, vous et nous, avec nos contributions, avec la politique d'emprunt qui a été réalisée, a pu investir dans ce premier plan pluriannuel d'investissement 1,2 milliard d'euros. Si je ne me trompe, Didier et Robert me corrigeront, nous avons un second PPI parce qu'il faut continuer les travaux et construire de nouveaux lycées pour 450 millions d'euros. Sur deux mandats, nous aurons mis près de 1,7 milliard d'euros dans les lycées, dans la réhabilitation des lycées, dans la mise en sécurité des lycées et dans la construction des lycées neufs. Cela veut dire que la collectivité régionale a la capacité de pouvoir assumer de tels investissements. Je crois que c'était important que nous le disions pour rassurer les habitants de cette région.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci.

Pascal PAVIE, Confédération paysanne

Pascal Pavie de la Confédération paysanne. Tout d'abord un petit point pour dire à Monsieur Navarro qu'il y a une petite erreur dans son exposé du dernier débat parce que j'ai lu le *verbatim*. Tous les syndicats ne sont pas farouchement pour ce projet de port. La Confédération paysanne est peut-être un petit syndicat d'agriculteurs mais nous avons de fortes réserves sur ce projet. Nous vous l'avons exprimé dans un cahier d'acteurs que nous vous présenterons à Castelnaudary. En préalable puisque nous sommes sur des questions budgétaires, je félicite la Région de la bonne gestion et du faible taux d'endettement mais les besoins sont énormes vous l'avez dit à cause du taux de chômage. Dans l'agriculture, nous avons un besoin urgent d'installations. Pour moi c'est très simple, 200 millions d'euros, ce sont 2 000 installations agricoles, c'est à peu près l'équivalent de ce que vous affichez comme emplois à long terme, chiffre qui demande à être vérifié. Avec 100 000 euros, on fait une exploitation éventuellement bio, éventuellement pour fournir des cantines scolaires que vous avez peine à fournir en produits bio sur la région.

J'aimerais savoir également si ces calculs d'emplois directs et indirects, les emplois perdus aussi en mettant l'agriculture et d'autres activités dans la concurrence internationale, comprennent un bilan, un chiffrage. Je ne suis pas persuadé qu'en termes d'agriculture nous soyons gagnants. Je vous rappelle que depuis l'an 2000, d'après les chiffres AGRESTE de la statistique, nous avons perdu 34 % d'emplois agricoles dans la région. C'est quand même un triste record pour la région. L'impact par exemple des importations facilitées de fruits et légumes -je sais que la région n'est pas seule responsable parce qu'il y a des accords de libre-échange qui sont signés entre l'Europe et différents pays méditerranéens- est un impact négatif pour l'agriculture du Roussillon et du Languedoc. L'arboriculture et la production légumière payent un très fort tribut à cette concurrence. Je me demande s'il est bon de dépenser tant d'argent pour encore accélérer cette concurrence internationale. Il faudrait calculer le bilan sur ce secteur, je pense qu'il y en a d'autres qui pourraient également avoir ce souci.

Excusez-moi, je suis ému de prendre la parole. Je vous connais tous bien parce que j'ai suivi tous les débats sur Internet, le dernier celui de cette nuit, jusqu'à 3 heures du matin. En fait, je vous

connais tous bien, mais vous ne me connaissez pas. Je voulais également parler à Monsieur Navarro d'une chose qui m'inquiète. Il a dit dans le *verbatim* du dernier débat qui a eu lieu à Sète que les conditions politiques des pays où l'on importait des produits n'étaient pas très importantes. J'ai participé activement au collectif Nopalme qui s'est opposé à l'importation d'huile de palme. Je regrette, j'apporterai les chiffres quand il le voudra, l'huile de palme produit de la déforestation, cela a des effets négatifs sur beaucoup de plans, cela s'intègre dans la politique des agrocarburants de l'Europe. Il faut réfléchir à cette question. L'Europe vient de prendre des mesures pour ramener les agrocarburants à 5 %. Je vois que c'est dans le projet d'encore augmenter, donc d'avoir une spéculation sur l'augmentation des agrocarburants, dont il faut y réfléchir. Moi, en tant que syndicaliste, il se trouve que je suis à la commission internationale, donc je suis sensible aux problèmes de solidarité internationale. Grâce à vous, nous avons pris contact avec les paysans et les gens qui habitent au Liberia qui sont victimes des plantations de palmiers, sur l'année dernière, il y a eu 12 conflits opposant les paysans à la seule entreprise Sime Darby qui plante les 100 000 hectares de palmiers. Je demande que l'on reconsidère cet aspect.

Vous faisiez référence à l'avenir de nos enfants, moi aussi j'ai des enfants. Je serais fier qu'ils aient un travail dont ils aient pleinement conscience et qui ne leur fasse pas honte. Je suis désolé, rouler avec du pétrole qui vient de dictature, c'est mettre du sang dans mon moteur, et je ne veux pas, en tant que syndicaliste et en tant que citoyen. Je suis peut-être trop long...

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Non, c'est très bien, c'est très clair, comme ça on vous connaît. Merci à vous. Je vois l'heure qui tourne et cela fait beaucoup de questions pour le maître d'ouvrage. Vous avez la parole.

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

Merci, Monsieur le président, merci à tout le monde. Qu'il me soit permis d'abord de remercier les officiels, Monsieur le maire de Narbonne, Jacques Bascou le président de l'Agglomération, Monsieur Martinez représentant le conseil général, Monsieur le maire de Port-La Nouvelle, Monsieur Ballester, Madame la Préfète, Monsieur Henry Garino et Didier Codorniou vice-présidents à mes côtés. Merci à vous, Monsieur le président, des mots que vous avez dits.

Ce que je voudrais dire en préalable, c'est le pourquoi du grand port. Même si vous lisez sur Internet, je vois qu'il y a des relectures à faire et à affiner, des compléments de réponse à amener que je donnerais tout à l'heure. Avec le président Frêche d'abord et avec le président Bourquin ensuite, nous avons souhaité mettre en place des remèdes aux maux qui se posent à cette région depuis des décennies. Monsieur a parlé de TGV. Tout jeune, j'en ai entendu parler. Pendant 40 ans dans cette région, je suis Narbonnais d'origine, j'ai entendu parler du TGV. Nous ne l'avons jamais vu. Nous nous sommes dits : on le veut, on l'aura, et nous faisons tout pour l'avoir. Si cela peut vous rassurer Monsieur, Jacques Bascou, le Président du Conseil général, l'ensemble des institutionnels actuels de la région du Languedoc-Roussillon, l'exécutif régional, avec moi, nous avons accompagné le préfet de Région à la signature du COPIL qui a déjà amené le contournement de Nîmes Montpellier, et qui amènera je l'espère une prochaine décision de ce gouvernement pour la continuation Montpellier Perpignan avec les gares prévues par la suite à Narbonne et à Montpellier.

Quand vous parlez de privilèges faits à Béziers plutôt qu'à Narbonne, je ne le ressens pas comme ça. Pour le moment, les deux sont sur un pied d'égalité. Pour ce qui est de la Région, nous faisons tout pour que le territoire se développe de façon durable et équilibrée. C'est souvent compliqué mais c'est un des paramètres importants pour nous, au niveau de la Région.

Vous avez dit, Monsieur le président, tout à l'heure que nous répondions de façon relativement cohérente à toutes les questions posées, c'est notre intérêt. Entre 200 et 300 millions d'euros d'investissement, on ne le prend pas à la légère. Ce n'est pas notre argent, c'est votre argent. Quand je parle de l'avenir de nos enfants, c'est dans la diversité. Je sais que l'on est beaucoup plus

intelligent à plusieurs que seul. L'homme ou la femme providentiel, je n'y crois absolument pas, que ce soit au niveau planétaire, au niveau national ou au niveau local. Je crois aux dynamiques de groupes animés de façon démocratique. En démocratie, après un large débat où on aura tout entendu, il y a une majorité qui s'exprimera et qui s'imposera à l'ensemble des participants. Mais avant d'en arriver là, il faut tout écouter. Tout ce qui est pertinent et intelligent sera pris en compte et les services sont là pour ça, pour écouter et améliorer autant que faire se peut le contenu de ce projet.

C'est un projet évolutif qui va se faire en plusieurs phases. Au départ, c'était 2012-2015, autant vous dire que ce sera plutôt 2017 ou 2018. Pourquoi ? Parce que les choses sont beaucoup plus longues, beaucoup plus compliquées à mettre en place, beaucoup plus laborieuses. Qu'il me soit permis de remercier la préfecture de l'Aude d'avoir au niveau du PPRT donné un peu plus de temps pour que l'on puisse affiner et améliorer comme nous l'avons souhaité en commun, le contenu du PPRT.

Ce que je veux dire au nom de l'exécutif régional et du Président, c'est que ces grands projets, nous voulons surtout ne pas les manquer. Nous voulons les réussir parce que je l'ai déjà dit en préalable dans plusieurs réunions : de l'Europe collectivement, nous en avons fait ce qu'elle est, et je ne rejette pas la responsabilité à la gauche, à la droite, à Pierre, à Paul... Collectivement, l'ensemble des Européens, nous avons été nuls. Plutôt que de bâtir un continent sur la solidarité, en trouvant des solutions aux problèmes qui se posent collectivement à nous, nous avons tous sombré dans les égoïsmes qui font qu'à l'heure actuelle aucune solution pérenne et collectivement utile à l'Europe ne pourra être mise en musique dans les 10 ans qui arrivent. Nous mettrons quelques rustines ici ou là mais rien de grandiose ne se fera, et encore moins en termes de moyens financiers. Même si nous avons sauvé la PAC au niveau du volume financier, merci Président et merci Monsieur Le Foll, dans beaucoup d'autres domaines et notamment au niveau des infrastructures, ça va être un recul incroyable.

Deuxièmement, au niveau de l'Etat, je sais, je suis parlementaire, que nos amis au gouvernement ont d'énormes difficultés. Il y a deux solutions. Ou on fait partie du camp des démagogues, et on continue à dire « il faut ceci, il faut cela », et on surfe sur la misère humaine en rajoutant. Ça peut être une logique, il y en a qui la mènent. La logique avec mes amis, c'est de prendre la réalité telle qu'elle est. Oui ce gouvernement a beaucoup de difficultés, et là aussi, nous en sommes depuis 30 ans tous collectivement responsables, certains plus que d'autres sûrement, mais tous collectivement responsables ne serait-ce que par le résultat de nos votes, qui ont élu les majorités ou les responsables qui ont géré le pays, qui eux-mêmes l'ont mis dans l'état qu'il est. Nous en avons hérité. Si nous voulons changer la donne, il faut d'abord et avant tout compter sur nous.

Le président Bourquin et moi sommes sénateurs. Si on écoute les responsables des communes, et si nous faisons comme l'ancienne majorité avant 2004, avec l'argent que nous avons à la Région, on fait du saupoudrage, nous serions réélus, il n'y a aucun souci. Je porte un discours vis-à-vis de mes maires en leur disant que pendant cinq ou dix ans les investissements de confort dans les communes, ce n'est plus possible, nous n'avons plus les moyens. Pendant cinq ou dix ans, nous allons mettre un maximum d'argent sur des investissements qui vont produire de la richesse, pour qu'à un moment donné, à force de produire de la richesse, on la retrouve en termes d'emploi sur le territoire et on la retrouve durablement pour que nos enfants puissent vivre aussi bien que nous. Voilà l'engagement spécial de ces grands projets et de cette politique des grands projets. Dans les lycées, c'est pour que les têtes soient bien faites, et pour que dans des lycées qui étaient dans une certaine décrépitude on ait un enseignement de qualité et que l'on soit les plus performants aux niveaux français et européen. C'est aussi pour que les investissements productifs de richesse au travers des ports, de toutes les voies de communication, les lignes TGV, les PRAE, les aéroports puissent nous donner les éléments de dynamiser ce territoire et de faire en sorte que les industriels puissent créer de la richesse.

Aujourd'hui j'ai grand plaisir à être dans cette Chambre de commerce. Pourquoi ? Parce que théoriquement, c'est vous les patrons, les acteurs du grand Narbonne et de l'Aude qui êtes en première ligne sur Port-La Nouvelle. Ce n'est pas moi avec les techniciens de la Région et l'apport extérieur qui allons ramener les 100 % de ce que va être l'occupation de 80 hectares que vous avez à disposition sur Port-La Nouvelle. Il faut que vous, les industriels locaux, plutôt que de nous faire des procès en sorcellerie au travers de la presse, vous vous investissiez sur les outils que l'on vous met à disposition pour démultiplier l'action de la Région. C'est important. La polémique par voie de presse, c'est secondaire. On ne fait pas de grands projets pour couler tel industriel ou lui faciliter la vie. Cela s'adresse à tout le monde. On ne privilégie personne. On n'avantage personne. On donne sa chance à tous ceux qui ont envie de structurer de la richesse et de l'emploi pour le territoire. C'est une invitation à participer avec nous à la redynamisation du Languedoc-Roussillon, en comptant d'abord sur nos collectivités, c'est pourquoi j'ai dit que la grande majorité -je n'ai pas dit l'unanimité- des syndicats était derrière le projet. J'ai dit que toute la représentation de l'hémicycle régional, du Front National à toute la gauche, était derrière le projet. Je n'ai pas dit que c'était une garantie de résultat mais ça commence quand même à être intéressant au niveau du fait que l'on fait participer le plus grand monde, que l'on sait écouter et que l'on pense que des grands projets comme ceux-là sont trop importants pour être gardés dans le creuset de la majorité. Même si au niveau de l'animation et de la gestion, c'est quand même la majorité qui a l'œil dessus et qui le fait selon sa méthode. Voilà pour les premiers mots que je voulais dire.

Au niveau de la Caisse des dépôts et consignations, si nous travaillons avec, c'est d'abord parce qu'elle nous reconnaît une capacité, une assise financière et un fonctionnement de qualité et elle ne travaille pas forcément avec tout le monde. Si elle vient avec autant de facilité, c'est qu'elle connaît les finances de la Région, Didier vous en dira un mot tout à l'heure. Je le redis, ses finances sont saines. Monsieur Levassort vous a dit tout à l'heure que nous avons une dotation de l'Etat. La dotation que nous recevons depuis deux ou trois ans, depuis la réforme de Sarkozy, c'est depuis que l'on nous a enlevé la capacité de lever l'impôt au niveau des Régions mais la décision politique et le courage politique, c'est nous qui l'avons pris, Didier, moi et les élus qui sont là avec Georges Frêche. Pour mémoire, et les élus l'ont vécu avec moi, lors de la décision d'augmenter de 80 % d'impôts, je me rappelle que certains journaux à Narbonne m'avaient traité à l'époque d'irresponsable, je ne savais pas ce que je voulais, ce que je faisais, ce n'était pas mon domaine. On a augmenté de 80 % la part régionale, voilà pourquoi la dotation financière de l'Etat actuellement est de 800 millions. C'est l'une des plus grosses de France. Bon nombre d'exécutifs dans d'autres Régions n'ont pas eu le courage, la volonté ou la disposition d'esprit de faire ce que nous avons fait quand nous sommes arrivés, maintenant ils s'en mordent les doigts parce qu'ils n'ont pas les moyens. Je voulais rectifier le fait que si nous avons des moyens, c'est parce qu'une majorité en 2004 a eu le courage politique d'augmenter la part régionale de l'impôt de 80 %. Quand j'entends dire qu'il y a beaucoup d'élus qui n'ont pas de courage, c'est vrai. Mais il y en a quand même quelques-uns, et en Languedoc, en terre cathare il y a peut-être quelques restes, qui ont du courage et qui mettent l'intérêt collectif avant l'intérêt d'un drapeau ou l'intérêt particulier. Je tenais à dire que dans l'exécutif régional et dans cette région, des gens qui ont du courage et notamment notre président, j'en connais quelques-uns. Je ne sais pas si nous serons réélus, mais au moins, nous aurons essayé de faire avancer le territoire. Et ceux qui viendront après auront des outils pour essayer d'améliorer ce que nous avons reçu.

Quand nous sommes arrivés en 2004, je n'ai jamais dit que la gestion de l'opposition était négative, elle gérait la Région en bon père de famille mais jamais aucun outil n'a été mis en place pour développer le Languedoc-Roussillon. On développait l'aura de Jacques Blanc et le système. Avec un budget de 400 millions d'euros, il ne pouvait pas faire grand-chose. Nous nous sommes donné les moyens et nous avons assumé une politique de grands projets parce que nous pensons que c'est au travers des grands projets que nous arriverons dans ce territoire, dans cette mondialisation dont on peut discuter la finalité. Vous me parlez du Liberia, je n'ai jamais cautionné

ce que fait Sime Darby au Liberia mais je sais que pendant x années il y a eu la guerre civile. J'ai des contacts aussi et je sais que certaines personnes là-bas mangent grâce à eux.

Quand je mets une politique de grands travaux en place, je ne suis pas là pour essayer chaque fois que j'ai un contact, de voir quelle est l'opinion politique du pays auquel je m'adresse, sans quoi on ne commercerait qu'avec très peu de pays, et même en Europe, pas avec tout le monde. Il y a des règles, du moment que les gens avec qui j'ai des contacts sont dans les règles, respectent les normes ou les qualités européennes et françaises, on ne se permet pas d'avoir une opinion. On l'a personnellement. Autrement, on ne pourrait pas structurer quelque projet que ce soit, à chaque fois il y aurait quelque chose qui nous empêcherait d'aller jusqu'au bout des projets.

L'autre jour, j'ai auditionné le futur président de l'ADEME, qui est un personnage important dans ce pays. Je lui ai donné comme condition dans son audition, de nous donner des analyses pertinentes, pas sur un projet ou une problématique dans les six mois, mais dans la durabilité. Tous les investissements que nous avons faits, dans le photovoltaïque, dans l'éolienne, dans beaucoup de domaines, avec la caution de l'ADEME souvent, par la suite il s'est avéré que machine arrière. Dans des périodes où les euros sont comptés, j'aimerais que l'on fasse des études, que l'on prenne le temps mais qu'en termes de développement durable on arrête de nous dire tout et son contraire à six mois ou un an d'intervalle. Je suis preneur de logique de développement durable, dans la durée, et pas que l'on ait dépensé x millions d'euros et que cela s'arrête.

Pour ce qui est de l'implantation des jeunes agriculteurs, bien sûr qu'on ne vous a pas attendus et qu'à la Région il y a un fonds d'installation et d'aide aux jeunes agriculteurs. On peut peut-être faire plus mais on fait. Le nouveau vice-président, Jean-Christian Rey, s'occupe de ces choses-là, est très sensibilisé. Nous vous ferons passer par Internet ce que la Région fait au niveau de l'installation des jeunes agriculteurs. Par contre, je pense que dans ce pays et la planète étant ce qu'elle est, nous avons besoin des deux agricultures. Il faut arrêter d'opposer une agriculture à l'autre. Dans ce pays en est toujours prompt à s'opposer et rarement à prendre le temps de s'écouter. Nous ne sommes pas des ennemis, nous devons être des partenaires avec des approches différentes. Quand nous aurons tous conjugué durablement que nos différences sont une richesse plutôt qu'un inconvénient, quand on arrêtera de s'opposer et qu'on essaiera de se rassembler sur ce qui est essentiel, que l'on trouvera un consensus pour que le plus grand nombre s'épanouisse dans la société la moins injuste possible, vous verrez que l'on aura fait un grand pas. Je crois que ce projet de grand port peut déboucher sur un mieux-être dans 10 ou 15 ans en Languedoc-Roussillon. Oui, il faut qu'on l'améliore. Oui, au niveau des données financières ce que vous a indiqué Monsieur Levassort est sûrement discutable mais nous avons la volonté de tripler ou quadrupler le volume de marchandises et de fret qui viendront dans nos ports, et je dis bien nos ports. Nous avons en Languedoc-Roussillon un port qui s'appelle Sud de France qui a pour le moment trois entrées sur la Méditerranée, Port-Vendres, Port-La Nouvelle et Sète. Il aura une entrée sur la France au travers du canal du Rhône à Sète et au Port de l'Ardoise. Le port Sud de France, ce n'est pas seulement Port-La Nouvelle, Sète ou Port-Vendres, c'est un ensemble, c'est un état d'esprit. Le Languedoc-Roussillon ce n'est pas seulement l'Aude, c'est l'Aude, c'est la Lozère, c'est l'Hérault, c'est les Pyrénées-Orientales, c'est le Gard. Si nous arrivons tous à mettre notre énergie en commun, je suis sûr que l'énergie que mettent notre président et l'exécutif régional à investir de l'argent sur les grands projets, vous verrez qu'à moyen et long termes, nous en aurons les retombées. Voilà pourquoi nous nous battons. Voilà pourquoi nous venons à votre contact. Voilà pourquoi je veux insister auprès de vous, entrepreneurs, entreprises du Grand Narbonne pour phosphorer, vous motiver pour occuper tous les espaces que l'on met à votre disposition. Merci, Monsieur le Président.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci Monsieur, merci pour vos déclarations.

Je n'ai pas oublié les personnes qui voulaient poser des questions. Je souhaite que l'on continue parce que je vois l'heure qui tourne, il est 20 heures 15 et je suis au moins un quart d'heure en retard par rapport à mes prévisions. Je voudrais appeler maintenant Monsieur Daniel Boudouin qui va nous dire l'essentiel sur les transports en Méditerranée. Ensuite, nous reprendrons les questions, bien entendu.

Daniel BOUDOUIN

Merci, Monsieur le Président, bonjour à tout le monde. Comme Monsieur Levassort l'a annoncé, je vais aborder maintenant le futur avec l'objectif de mesurer l'intérêt de l'opération. Pour cela, j'aborderai trois points. D'une part les trafics, ensuite les opportunités liées au port et ensuite les retombées socio-économiques.

Parler d'avenir est toujours un exercice difficile, voire périlleux. Aussi, pour qualifier le propos, je pense qu'il faut le résumer à l'extrême afin que tout le monde comprenne bien ce dont il s'agit. En matière de trafic, nous avons distingué deux grandes catégories. La première catégorie, ce sont les trafics qui existent aujourd'hui ou qui ont existé, c'est pour cela que l'on utilise à leur sujet le terme de trafics identifiés car ils correspondent à un vécu, un savoir-faire avec des références qui s'y rattachent. La deuxième catégorie, ce sont les trafics à venir. On espère qu'il y a une forte probabilité de réalisation, dans ce cas, on parle de trafic d'opportunité car ils sont en lien direct avec le projet.

Le schéma affiché montre la logique. On part de l'extension du port et, pour les trafics identifiés, ces travaux, cette augmentation de l'offre va permettre une croissance des trafics actuels. La croissance des trafics actuels va amener plus de valeur ajoutée synonyme de dynamisme économique. Et la dynamique économique va se retrouver dans de nouveaux trafics. On crée ainsi un cercle vertueux. On reproduit ce cercle vertueux dans le deuxième cas, pour les trafics d'opportunité, sauf que l'on ne part pas du trafic mais de l'arrivée d'activités permises par les équipements. Ces activités créent des trafics, une dynamique économique, et on génère ainsi de nouvelles activités. Cette logique du cercle vertueux est celle qui est recherchée ici.

La méthodologie s'est faite en trois temps. Nous sommes partis du niveau national pour connaître les grands indicateurs macro-économiques qui vont d'une part conduire au développement des trafics actuels et, d'autre part, vont nous permettre d'identifier les filières porteuses de développement. La deuxième étape s'est faite dans un cadre de *benchmark* portuaire parce qu'il est bien évident qu'il ne faut pas oublier que nous sommes dans un système concurrentiel. Il s'agit donc de porter un regard sur les autres ports afin de connaître d'une part ce qui marche et ce qui ne marche pas aujourd'hui, et d'autre part de mesurer les marges de manœuvre que l'on a sur Port-La Nouvelle. Enfin, on ne peut oublier le contexte local avec des opérateurs présents, qui existent, qui ont des projets. Il y a lieu de voir comment ces opérateurs peuvent rentrer en synergie avec le nouvel équipement projeté, et mesurer en quoi l'extension, en quoi les travaux envisagés sont impératifs ou non.

Je vais maintenant aborder le mesurable, vous donner quelques chiffres. Je vais passer rapidement parce que nous n'avons pas beaucoup de temps et parce que tout ceci a été développé dans le dossier du maître d'ouvrage que vous avez pu regarder.

Trafics identifiés : Dans ce cadre, dans la première catégorie des flux identifiés, nous sommes dans la perspective et pas dans la prospective que nous verrons tout à l'heure. La première approche est basée sur l'existant et puisqu'on parle de 2030, il faut voir dans quelle tendance on se situe actuellement. En 20 ans, nous sommes passés de trois à deux millions de tonnes, c'est-à-dire une baisse d'environ 30 %. Si on prolonge cette tendance, on peut penser que si on ne fait rien, on sera dans cette logique de prolongation, on arriverait à 1,5 million de tonnes, c'est-à-dire que l'on aurait perdu environ la moitié du tonnage. C'est ce que nous appellerons la situation de référence. C'est en quelque sorte l'acquis que nous avons aujourd'hui.

Pour voir comment tout cela peut évoluer, nous avons distingué plusieurs filières. Nous allons essayer d'afficher des estimations filière par filière, du moins pour celles qui sont les plus importantes ici et en premier lieu la filière des hydrocarbures.

Les hydrocarbures : Quel contexte accompagne les hydrocarbures ? Je crois, et tout le monde en convient, que le pétrole n'est certainement plus l'énergie incontestable de ces dernières décennies. Il n'en demeure pas moins que les hydrocarbures sont et resteront encore pendant longtemps très présents dans l'économie française, notamment au travers de la filière qui est visée ici, à savoir l'importation de produits raffinés. La courbe montre que pour ce qui est de l'importation de produits raffinés depuis 12 ans, nous sommes en progression, même s'il y a une limitation de l'importation de pétrole brut. Nous parlons là de produits raffinés qui sont faits ailleurs, notamment dans les zones productrices. Il y aura toujours besoin et Port-La Nouvelle peut ou entend se positionner sur ce segment.

Quels sont ses atouts ? Il y a des atouts naturels qui vont impacter la demande. Tout d'abord, la géographie est favorable que nous nous trouvons à proximité de pays producteurs et de grands *hubs* pétroliers, je pense notamment au port de Nador. Un autre atout est lié à l'existence de professionnels, d'entreprises, de cuves existantes qui peuvent traiter aujourd'hui 1,3 million de tonnes. Enfin, il y a un atout pour le futur qui est financier puisque la suppression du *sailing* va réduire de façon importante les coûts d'approvisionnement. C'est une division par cinq environ des coûts d'approvisionnement. Cela permettra d'apporter une dynamique à ce secteur. C'est pour cela que l'on table en 2030, dans 17 ou 18 ans, sur 1,8 million de tonnes. Voilà pour la progression de cette filière.

Les céréales : En lien avec l'agriculture, ce qui est visé est principalement le blé dur. Cette fois nous ne sommes plus dans l'import mais dans l'export. Nous avons un contexte porteur, là aussi par la géographie, puisque 50 % de la consommation mondiale de blé dur se situent dans le bassin méditerranéen. Ce sont des zones où il y a une forte croissance démographique donc une demande qui va certainement progresser. Par ailleurs, les pays producteurs, les compétiteurs de la France s'orientent aujourd'hui vers d'autres types de produits, on peut donc penser que la demande sera là. Ceci se retrouve au niveau des atouts.

Pour l'aspect qualitatif, nous sommes partis des installations existantes qui permettent de traiter 800 000 tonnes par an. Si on crée un nouveau silo puisqu'il y a la place, on peut avoir ce type d'investissement lié à des opérateurs existants ou nouveaux. Vous voyez que l'on table sur une progression de 30 % pour passer à 1,3 million de tonnes.

Les vracs liquides : Ils génèrent des trafics importants. C'est un secteur qui évolue rapidement, qui devient de plus en plus technique. Les professionnels nous l'ont dit et le confirmeront peut-être, on voit qu'il y a une demande existante, il y a des capacités de stockage, et sur le marché apparaissent de nouveaux produits dans de nouveaux chargeurs qui vont s'y rattacher. Les cuves d'AgriMer représentent 80 000 mètres cubes, qui tournent 10 à 12 fois par an, donc avec d'autres installations qui pourraient venir. Le chiffre annoncé ici est de 1,1 million de tonnes.

Les vracs et conventionnels : Il y a quelques exemples qui ont été développés dans le rapport. Je vais citer rapidement les engrais, les tourteaux de soja, les nitrates, le ciment. Nous sommes dans un contexte où il y a des capacités de stockage et où l'on peut créer d'autres capacités de stockage. Il y a un positionnement Sud France intéressant et il y a aussi la présence d'opérateurs. En additionnant toutes ces potentialités, cela permet d'arriver à 1,1 million de tonnes.

Si je récapitule cette première catégorie, vous voyez 5 millions de tonnes à l'horizon 2030 avec la part importante représentée par les hydrocarbures.

Les trafics liés aux opportunités de développement : Nous sommes dans un monde qui se caractérise par des évolutions rapides. Les futurologues nous disent que 30 à 50 % des métiers de 2030 n'existent même pas aujourd'hui. On peut donc penser qu'une partie des trafics de 2030 ne

sont pas connus aujourd'hui ou en tout cas difficilement perceptibles. Face à cette accélération des processus d'innovation, je crois qu'une politique d'offre est très importante et qu'elle doit permettre de capter de nouveaux trafics, ou en tout cas de répondre à une demande qui se présentera demain. Pour autant, je crois qu'il ne faut pas rêver. C'est pour cela que nous avons essayé de quantifier cette partie en nous basant sur des projets. Nous allons vous donner quelques exemples qui nous semblent avoir un sens du fait de la géo-économie locale.

Nouvelles chimies : Le terme de « nouveau » est employé à dessein parce que pour la chimie nous sommes à une période charnière sur cette filière qui est de plus en plus scientifique mais qui demande tout autant de matières premières. C'est un projet de complexe industriel qui pourrait se créer autour de l'éthanol, les graines, les algues et qui pourrait s'installer du fait des opportunités foncières, des disponibilités, de la capacité à utiliser le fer, et aussi de la présence d'unités de stockage *in situ*.

Recyclage : Un deuxième projet présenté ici est tout ce qui touche à la valorisation, au recyclage, notamment pour les matériaux de construction. Nous avons donné quelques exemples et vous voyez que les coûts d'élimination des déchets de chantier représentent environ 3,5 % du chiffre d'affaires, et que 100 000 mètres carrés de chantier représentent 30 000 tonnes de déchets à traiter. Ce sont donc des enjeux forts qui sont liés à ces opérations de valorisation. Il y a des groupes comme Colas qui recyclent aujourd'hui 10 % et qui à l'avenir envisagent de recycler beaucoup plus, de doubler voire tripler ses volumes. Il y a des opérations qui sont faites sur les ports, je pense à La Rochelle avec l'ISDI qui sont des exemples intéressants pour Port-La Nouvelle.

Eolien : Un troisième et dernier projet pour ces trafics d'opportunité, c'est la création d'un terminal lourd qui permettrait de se positionner sur l'éolien puisque nous sommes en face de la seule zone méditerranéenne qui pourrait voir s'implanter à court terme ou en tout cas d'ici peu un champ d'éoliennes. L'exemple du Havre est particulièrement parlant puisqu'il a permis d'amener beaucoup d'emplois dans ce secteur.

Cela permet d'afficher un bilan général. Pour les trafics identifiés, 5 millions de tonnes à l'horizon 2030 et pour tout ce que nous avons appelé les trafics d'opportunité, nous allons donner une estimation de 0,7 à 2,5 millions de tonnes, si on se réfère à des exemples présentés ici. Au total, ce sont 6 à 8 millions de tonnes qui peuvent être réalisés sur le site de Port-La Nouvelle.

La dernière partie porte sur les retombées socio-économiques. Nous sommes ici dans la justification face aux dépenses qui vous ont été présentées tout à l'heure, 220 à 300 millions d'euros. Il s'agit de voir quels sont les bénéfices qui peuvent être attendus pour l'opération. Ces bénéfices s'expriment essentiellement en valeur monétaire, et en quelque chose qui est de plus en plus présent, ce sont les emplois, le débat qui s'est esquissé tout à l'heure le montre bien.

Quelles sont les retombées socio-économiques et quelles activités peuvent être liées au projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle ? Traditionnellement, face à des investissements publics de ce type, on définit trois activités qui sont conséquentes à l'équipement.

Les activités directes, le lien étant fonctionnel. Pour que ça fonctionne, on a besoin d'un établissement portuaire, de remorqueurs, de pilotes, d'administration, de fournisseurs et tout ceci se fait très majoritairement sur le site donc sur la commune de Port-La Nouvelle. Ces activités directes que l'on peut aussi qualifier de fonctionnelles, en l'occurrence seront rapprochées par rapport au port.

Le deuxième type d'activité, ce sont les activités indirectes. Cette fois le lien associé peut s'exprimer en termes d'organisation, de chaîne logistique et ça va intéresser les entreprises qui sont situées sur la zone portuaire mais aussi dans l'hinterland du port. Au niveau de l'hinterland du port, ce sera majoritairement au niveau régional, et peut-être une petite partie sur un hinterland élargi, notamment ici vers Midi-Pyrénées. Cela intéresse entre autres les entreprises de transport, de stockage, de commercialisation par exemple le secteur des hydrocarbures.

Enfin, il y a toutes les activités induites, il s'agit du lien avec le territoire, avec l'économie territoriale. Ce sont donc les dépenses de consommation des salariés, de toutes les activités dont on vient de parler qui vont faire tourner des commerces, des services divers, et apporter aussi une dynamique à cet espace.

Comment ceci a-t-il été calculé ? Tout d'abord, nous sommes partis de données recueillies auprès des entreprises et des organisations locales. Cela a donné lieu à des enquêtes, nous avons donc un quantitatif qui nous a été fourni, ce sont des relevés. Ces données ne sont pas complètes, il a fallu aller rechercher d'autres éléments, notamment pour tout ce qui est trafic indirect et à plus forte raison pour la partie dite induite dont je vous ai présenté le cadre tout à l'heure. Dans ce cas, on a recherché les bilans des principales entreprises et nous nous sommes basés aussi sur des ratios qui sont fournis par la Banque de France, tout ceci segment par segment parce que bien évidemment le transport ne donne pas le même chiffre d'affaires, le même nombre d'emplois par chiffre d'affaires que les entreprises liées au stockage, au commerce et autres types d'activités qui sont liées au port.

Notre représentation de cette méthode est faite ici avec la logique de l'identification des activités directes. A partir des activités directes on passe à l'indirect. Et de l'indirect, on passe à l'induit. Pour le direct, on est très majoritairement dans le recueil de données. Dans l'indirect, on est dans le calcul en partie. Et dans l'induit, on est totalement dans le calcul en utilisant nombre de ratios. Tout ceci a été recalculé par rapport à des travaux qui ont été faits dans d'autres ports. Nous avons regardé une quinzaine d'analyses faites dans des ports en essayant de nous rapprocher d'équipements qui seront comparables à celui de Port la Nouvelle.

Toujours un *slide* explicatif pour bien montrer que l'on a fait une analyse actuelle, et ce n'est pas à partir des éléments actuels de l'indirect et de l'induit que l'on est passé à l'indirect ou à l'induit de 2030. Le seul lien qu'il y a, c'est sur les emplois directs puisqu'on développe des activités qui sont présentes aujourd'hui. Cela va amener plus d'emplois et ces emplois vont amener d'autres emplois induits, pas forcément les mêmes qu'aujourd'hui et de la même façon pour les trafics indirects. Tout ceci pour arriver aux chiffres fournis ici. Actuellement, les retombées sont estimées à 120 millions d'euros annuels. Sans agrandissement, on va perdre environ 30 millions d'euros pour passer à 90 millions. Avec agrandissement tel qu'on l'a estimé, tels que les trafics qui vous ont été présentés nous permettent de le définir, on passe à 220 millions, c'est-à-dire que l'on a une augmentation d'environ 100 millions d'euros. Ceci se retrouve bien évidemment au niveau des retombées fiscales qui sont présentées ici : pour la Région 800 000 euros, pour le Département 1,5 million d'euros, et pour le Grand Narbonne et Port-La Nouvelle, 850 000 euros.

Ceci peut se traduire aussi en termes d'emploi. Là aussi, on peut distinguer selon les trafics quantifiables, identifiés et ceux qui sont dits d'opportunité. Vous voyez que la totalité représente environ 2 000 emplois, dont 800 emplois supplémentaires qui viennent principalement du trafic indirect, de transport et de stockage notamment. Pour les trafics d'opportunité, la fourchette est beaucoup plus large, reprenez le chiffre de 2 000 emplois, ou plus précisément entre 1 200 et 2 200. Il faut enfin signaler qu'il y a des emplois liés à la construction, au chantier. Nous avons utilisé des ratios classiques, à savoir qu'un million d'euros, c'est 9 à 10 emplois. Ce ne sont pas des emplois pérennes, ce sont des emplois qui sont dans le temps liés à la durée du chantier. Si on l'estime à trois ans par exemple, vous voyez que 230 millions d'euros amènent 2 300 emplois dans la durée. Il faut ajouter aussi 50 à 60 % d'investissements privés qui se feront probablement avec un peu de décalage. Ce sont les investissements liés aux stocks, aux installations qui seront dans les zones logistiques du port ou dans une périphérie relativement proche et qui vont générer eux aussi 1 300 emplois supplémentaires.

Voilà le bilan tel qu'il est reproduit dans le dossier de maîtrise d'ouvrage auquel vous pouvez avoir accès et qui a été résumé ici.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur Boudouin. Je crois que vous avez bien exposé la méthode et les hypothèses de travail qui appuient et développent cette méthode. Vous pouvez rester parce que des questions vont peut-être être posées. Je sais qu'il y a une personne qui souhaitait poser des questions tout à l'heure, vous avez la parole.

Daniel CALLA, habitant de Leucate

J'ai quatre points importants à souligner. Le premier concerne la dernière tempête...

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Vous ne vous êtes pas présenté.

Daniel CALLA, habitant de Leucate

Pardon, je m'appelle Daniel Calla, j'habite toujours à Port-Leucate dans l'Aude. La commune de Leucate, c'est Leucate plage, Leucate village, La Franqui et Port-Leucate.

Nous avons eu dernièrement une tempête extrêmement forte, qui n'était pas prévue aussi forte, qui a conduit à un enregistrement par le service national des crues d'une vague de 11,4 mètres. Je m'étais interrogé lors de ma dernière intervention sur la problématique de ces ouvrages en avancée en mer, sur les conséquences sur l'environnement et sur tout le littoral côtier. Mon inquiétude est encore beaucoup plus forte à ce jour. Lors des tempêtes de 1997 et 1999, les vagues avaient été enregistrées aux alentours de 7 mètres au bord. Cette fois c'est 11,4 mètres et je pense que cela ne fera qu'augmenter. Je rappelle pour mémoire que les scientifiques chargés de la prévision du niveau de l'eau sur le plan mondial ont constaté une avancée en 2030 au lieu de 2050, du niveau moyen de 0,60 mètre, ce qui remet tout en cause. Ma question c'est de revoir complètement l'impact de ces ouvrages sur l'environnement en tenant compte du dernier coup de mer extrêmement fort que nous avons eu, et encore il n'y avait pas de très fortes pluies comme je l'ai connu.

Le deuxième point concerne le raccordement du port à la future ligne LGV mixte ou non-mixte. Je rappelle simplement pour information qu'un consortium privé a accepté de financer l'apport sur Perpignan, Le Perthus, Barcelone, à condition que les deux gouvernements français et espagnol s'engagent à ce que la portion restante Perpignan Montpellier soit mixte. Or ceci est remis en cause, je l'ai déjà souligné. Mais, beaucoup plus grave, à ce jour Guillaume Pépy, le nouveau président reconduit de la SNCF, a déclaré que sur le plan financier, on ne pourrait pas aborder le sujet avant 2017. Je rappelle que l'aspect financier était fixé à 2015. Je me suis fait renvoyer plusieurs fois dans les cordes depuis 2010 concernant l'aspect financier, notamment par le monsieur financement du gouvernement français. A ce jour, on s'aperçoit que tout est remis en cause. Pour preuve, le président du Schéma national des infrastructures de transport, Philippe Duron, vient de déclarer que tous les projets en DUP n'étaient pas juridiquement valables pour un financement. Nous en sommes au stade de l'étude préalable, jusqu'en 2014 concernant la ligne à grande vitesse Perpignan Montpellier. Ce n'est même pas une DUP, elle était prévue en 2015 seulement. Donc tout est remis en cause. Aux élus de voir comment le président du Schéma national pourra accepter un tel projet. J'en doute très fort.

Avant dernier point, concernant ce projet j'ai dit l'autre jour qu'il était mal ficelé, mal préparé, beaucoup trop mis en avant pour un problème que je vais développer après et je demande officiellement qu'une commission d'experts indépendants soit nommée pour les quatre ports de la Région, faire un état des lieux, préciser leur activité propre, les possibilités de développement des activités et les moyens réels à mettre en œuvre pour assurer le développement.

Je termine par le PPRT. C'est l'énorme problème, celui des questions juridiques de base que la commission particulière devra se poser, car ce PPRT ne pourra pas être validé avant la fin de l'année et risque de tout remettre à plat concernant ce projet. Et je vois mal comment la

commission particulière va pouvoir se prononcer pour soumettre un compte rendu à la commission nationale. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup pour vos interventions et vos questions.

Thyl ZOETE, Fédération nationale des travaux publics

Bonjour à tous, Thyl Zoete, représentant la Fédération régionale des travaux publics. Un petit état des lieux d'abord sur les travaux publics. Les entreprises de travaux publics de l'Aude emploient 1 500 salariés pour 220 millions d'euros de chiffre d'affaires. Elles dépendent très étroitement aujourd'hui de la commande des collectivités locales pour une part d'environ 60 %. Ces emplois composés majoritairement d'ouvriers ne sont pas délocalisables mais ils peuvent complètement disparaître si l'entretien et le développement des infrastructures sont négligés.

De 2008 à fin 2012 notre secteur d'activité a perdu 20 % de son activité en valeur et environ 15 % de son effectif permanent dans l'Aude. Ce sont les sources INSEE et URSSAF. C'est le département le plus touché de la région. La tension sur le budget des collectivités locales s'est donc déjà traduite par une baisse progressive de l'activité, et les perspectives pour 2013 et 2014 prévoient une poursuite de cette contraction. L'investissement est donc un facteur de développement. Notre région et l'Aude en particulier ont besoin de l'implantation d'emplois et d'activités génératrices de valeur. Nous avons, comme cela a été rappelé précédemment, un taux de chômage élevé. Nous sommes un territoire de passage et de transit malgré de nombreux atouts. Notre défi est de créer cette valeur localement et la qualité des infrastructures est une condition essentielle pour maintenir, attirer et fixer des activités et bien sûr des entreprises. L'amélioration et le développement des infrastructures portuaires répondent bien évidemment à ces besoins d'avenir.

Quid de l'environnement dans tout cela ? On oppose trop souvent les aménagements nécessaires à l'activité économique et humaine à la préservation de l'environnement. Mais on ne peut pas alimenter une ville en eau sans faire de tranchée et sans poser de canalisations. Dans une région à forte fréquentation touristique, la qualité environnementale des aménagements est décisive. Le projet de modernisation de Port-La Nouvelle est une bonne illustration de cette complémentarité entre activité économique et préservation de l'environnement. Et la Région sur l'ensemble de ces projets apporte une touche particulière à l'environnement que ce soit dans les PRAE, dans les lycées et dans les infrastructures.

Les retombées importantes pour l'emploi et les travaux publics audois. C'est vital pour notre secteur d'activité. Contrairement au Gard et à l'Hérault, les travaux publics audois ne bénéficient pas de grands chantiers tels que la LGV ou le déplacement de l'A9. Les retombées de la phase de travaux du projet Port-La Nouvelle en 2015, mais peut-être 2017 2018, mais il faut que ce soit à minima 2017 ou 2018 sont donc bienvenues et attendues dans notre profession. Comme cela a été rappelé, huit emplois sont créés ou maintenus par million d'euros de travaux investis. Quand on ramène cela au projet, ce sont pratiquement 1 500 emplois qui sont maintenus dans le territoire.

En conclusion, la FRTTP apporte son soutien au projet et réalisera bien évidemment un cahier d'acteurs avec la date que vous nous avez donnée, Monsieur le président, au 31 mars, nous l'avons retenue, car en ce sens la préservation des emplois locaux reste la priorité de nos entreprises. Nous tenons à les maintenir. Cet investissement peut et doit y contribuer pour les générations futures. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Il y a eu plusieurs demandes de parole.

Jean CODOGNES, Europe Ecologie Les Verts

Merci, Monsieur le président. Maryse Ardit avait levé la main avant moi, qu'elle m'excuse de prendre la parole. Jean Codognes, Europe Ecologie Les Verts. Je ne doute pas, Monsieur Navarro

que le maître d'ouvrage soit convaincu de la justesse du projet pour des motifs économiques. Même si quelquefois votre faconde méridionale nous promène entre *La gloire de mon père* et *Le château de ma mère*, je suis persuadé que vous misez beaucoup pour le développement de cette région. Vous avez fixé la rentabilité du projet à 4 %. Pour y parvenir vous avez pris une situation de référence, vous dites que si on ne fait rien en 2030 nous serons à - 25 %. Ces 4 % tiennent déjà compte d'une situation obérée dans 15 ans. Pour y parvenir, vous indiquez dans votre dossier économique du maître d'ouvrage que les produits pétroliers vont doubler en volume. Ce n'est pas ce que vous nous avez mentionné sur la diapositive 1, où l'on voit au contraire une grande stabilité des produits pétroliers, si on fait la moyenne entre le brut et le raffiné. Vos 4 % tiennent compte de cette augmentation doublée. Pour y parvenir, vous indiquez que le trafic vrac va être multiplié par 50. Ce n'est pas non plus le schéma que vous nous avez montré, mais les 4 % sont calculés sur cette hypothèse. Vous indiquez également que le trafic des céréales va être multiplié par deux, je vous attendais, sur ce sujet, performant. Je n'ai rien vu nous permettant d'imaginer que la production du Lauragais, de la région de Toulouse ou de la région de Carcassonne qui est la cible qui a été évoquée par le président Bourquin lors de la réunion de Montpellier, puisse avoir une capacité de production multipliée par deux. Cela me paraît totalement extravagant.

Vous indiquez également que tous les autres trafics, et cela pêle-mêle, vont être multipliés par trois. J'avoue que dans votre exposé il n'y a strictement aucune donnée chiffrée nous permettant de penser que ces 4 % de rentabilité du projet, qui sont peu performants, puissent être atteints.

Le débat public nous permet, Monsieur Navarro, de discuter de l'opportunité d'un projet intéressant mais de le comparer éventuellement avec d'autres leviers économiques. En début de séance, vous avez fustigé la société Lafarge, dont je ne suis pas ici le représentant, mais je dois dire que l'industrie cimentière de France avec EDF, avec la SNCF, a beaucoup investi dans ce qu'on appelle l'économie circulaire et que les cimentiers de France réfléchissent précisément à ce que sera l'impact de leur activité en 2030 et 2050. C'est une société majeure et elle vous dit ceci : « nous avons sur site entre 300 et 400 emplois directs et indirects. Méfiez-vous que, pris à la gorge par une rentabilité qui ne vient pas, vous ne détruisez pas les sociétés qui ont investi depuis de nombreuses années sur le site ». Vous n'en avez pas dit un seul mot. Quels seront les emplois détruits par la concurrence débridée qui sera faite à l'existant ? Je le répète, je ne suis pas un représentant de la société Lafarge, mais je ne pense pas que les dirigeants de cette société aient déposé un cahier d'acteurs en vain. Accordons-leur aussi le mérite de la réflexion, même si elle est différente de celle des constructeurs du BTP. J'ai bien compris, vous êtes pour le projet. On pourrait vous demander de construire un grand pont, vous seriez pour aussi ; une autre ligne TGV, vous seriez pour aussi ; deux lignes TGV, vous seriez pour aussi. Le BTP est d'accord pour créer des chantiers, pour créer de l'emploi mais il n'est pas forcément d'accord sur le port de Port-La Nouvelle et ses investissements.

Aujourd'hui, les acteurs économiques vous disent que la Région est peu endettée, nous sommes cependant les dixièmes. Mais en Ile-de-France où l'endettement est le double du nôtre, le chômage est à 8,6 % au dernier trimestre 2012. Il est chez nous de 14 %. En Ile-de-France, la Région est endettée, en Languedoc-Roussillon, ce sont les citoyens qui sont endettés. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur.

Pascal WIRSOU, cheminot CGT

Je me présente, Pascal Wirsou, cheminot CGT. Il y a d'abord une question que je voudrais poser à Monsieur Levassort qui a présenté les différents coûts d'investissement que nécessite le développement du transport. Il y en a un qui m'a bien sûr interpellé en tant que cheminot, ce sont les 67,4 millions par kilomètre pour créer une ligne TGV. Je ne sais pas si on peut comparer les choses comme cela dans les modes de transport parce qu'il y a des coûts générés, des coûts

induits à chaque mode et si on les intègre selon le mode de transport, on se rend compte que l'écart n'est pas si évident que ça. Vous entendez bien qu'avec mon accent, je ne suis pas un méridional. Il y a quelque chose qui m'interpelle, pour que je comprenne mieux, quelle est la connexion du port, ou quelle est la projection de connexion du port au réseau national ferré ? Je pense qu'il y a besoin d'y répondre parce que cela nous donnera une dimension aussi de la viabilité économique du projet. Cela nécessitera aussi que l'on se projette peut-être sur une capacité d'implantation d'industries. J'ai compris que le port était tourné vers la Méditerranée, on allait avoir un accroissement des marchandises arrivantes : est-ce que c'est pour faire du stockage ? Ce qui m'étonnerait parce qu'on aurait peut-être raté la cible.

Je m'adresse directement au Conseil régional, j'ai entendu avec satisfaction le niveau d'investissement pour la rénovation des lycées. Or on sait aussi qu'un développement d'un bassin d'emploi et donc un développement industriel engendrent des besoins de transport et donc des transports collectifs puisque nous avons aussi besoin de répondre collectivement à la question environnementale et au développement durable. En même temps que nous avons ce besoin qui s'exprime en matière de développement, on demande à l'entreprise SNCF de baisser les factures, et, contrainte par cette demande, elle supprime 40 emplois aujourd'hui sur la région et sur la dimension de distribution de la billetterie. Je pense que nous aurons peut-être besoin de nous rencontrer et de reparler de tout cela, peut-être à un autre moment.

Au-delà de ça, j'ai quelques difficultés avec le projet, j'ai appris dans votre intervention de tout à l'heure les différences d'appréciation que l'on peut avoir. Pour ce qui nous concerne, nous souhaitons que ce projet de développement du port se fasse dans un esprit de développement durable social, c'est-à-dire que la création des emplois doit être pérenne, sinon nous allons avoir une problématique de développement économique. Sachant aussi que ce sont les emplois qui donnent la possibilité de consommer. On sait que la consommation est un moteur primordial de développement économique d'une région, voire plus largement d'une nation. La demande sera forte de notre part d'avoir de la création d'emplois pérennes, ce qui nécessite que le projet aille peut-être plus en profondeur.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Ça fait pas mal de questions, je vais demander à Monsieur le sénateur s'il veut répondre à cette première salve de questions. Nous reprendrons les questions ensuite.

Robert NAVARRO

A la première intervention concernant la tempête, je suis audois d'origine, des marées d'équinoxe à Leucate au Coussouls, à La Franqui, j'en ai vues, nous en verrons d'autres, plus conséquentes que celle-là. Il est vrai que ça bouge beaucoup mais le littoral est habitué, cela ne changera rien au projet du port, absolument rien. Toutes les normes ont pris en compte toutes ces données au niveau de la résistance, de la sécurité. Madame la Préfète pourrait intervenir sur ce sujet, on va même nous demander de rehausser les plateformes et, eu égard au fameux rapport de mon ami Roland Courteau qui est intervenu concernant les pseudo tsunamis, tous les projets doivent être rehaussés de plus d'un mètre si j'ai bonne mémoire... 60 centimètres. Il nous faut tout reblayer, tout consolider eu égard au risque de tsunami. Vous voyez que dans ce domaine, toutes les données ont été prises et seront prises.

Pour ce qui est du raccordement au TGV, je vais répandre aux cheminots, on ne peut pas raccorder Port-La Nouvelle au TGV, c'est à la ligne actuelle que toute la plateforme et toutes les entreprises qui vont venir s'implanter auront une possibilité de se raccorder, *via* la ligne existante et *via* Narbonne. Bien sûr que nous sommes pour le TGV mixte, nous l'avons acté en préfecture il y a six mois avec le président Bourquin. Dans le premier rapport, avant que l'on décide de la faisabilité de la ligne, nous avons demandé la mixité jusqu'au bout. C'est eu égard aux problèmes de financement, que l'on a dit : le plus loin possible.

Pour le financement du TGV, il faut se battre. Nous avons rencontré le président. Nous voyons tous les ministres toutes les semaines, il faut se battre, rien n'est gagné, rien n'est perdu. Tant que vous n'êtes pas rayés et les perspectives financières du pays pouvant évoluer, il faut toujours être dans les cartons. Notre projet est toujours inscrit dans les lignes prioritaires. Maintenant, personne n'a reçu un euro de l'Etat encore. Je vous signale que l'ancien gouvernement avait prévu 1 400 milliards d'euros d'investissement *via* le ferroviaire. C'étaient des mots. Pour le moment, rien n'est sorti. Je vous l'ai dit en préalable, les caisses sont vides. Il y a des discussions qui se mènent pour savoir quelles sont les sommes par budget que l'on pourra mettre, quels sont les contrats de partenariat public-privé que l'on pourra faire, jusqu'à quel niveau, quel effort on pourra demander aux collectivités. Le président l'a dit, l'ensemble des responsables, Jacques Bascou, le président du Conseil général de l'Aude, le président du Conseil général du Gard et bon nombre de collectivités, l'Agglomération de Béziers et d'autres sont prêts à participer au pot. On sait que si nous voulons les infrastructures, il faudra en payer une partie. Nous sommes prêts. Les deux autres tiers, qu'ils soient privés ou d'Etat, on ne sait pas. Ce que nous savons et nous faisons pression, c'est que nous voulons notre ligne de TGV le plus vite possible. Le président a donné comme échéance 2020. Si c'est 2021 ou 2022, on prend. J'ai entendu la Fédération des travaux publics qui demande du travail et on fera tout pour la satisfaire.

Jean Codognes, je te remercie, mais quand tu dis des chiffres il faut qu'ils soient beaucoup plus précis. Pour les céréales, nous n'avons pas dit « doubler », c'est marqué dans le document, c'est « 1,3 », ce n'est pas tout à fait pareil. Il y a des industriels céréaliers ici qui travaillent avec nous sur Port-La Nouvelle et Sète, ils pourront s'exprimer pour dire que les chiffres que l'on avance ont de la cohérence. Ce ne sont pas des chiffres en l'air. Ce n'est jamais le maximum, on met toujours de la réserve. Quand on vous expliquait que l'on veut en projet pour 5 millions de tonnes, c'est l'objectif *minima*. Si on veut aller au-delà, on va bien au-delà. Comme on ne veut pas vous exprimer des choses qui seraient démagogiques, on reste dans un pragmatisme, un réalisme de proximité.

Quand tu donnes des chiffres, le pétrolier ce n'est pas 2, c'est 1,8. Là aussi il y a des études qui nous expliquent que l'on peut et que l'on doit y arriver. Quant aux 50 fois plus, je n'ai pas trouvé. Au niveau des vracs, je sais que l'on peut faire un effort important sur les vracs, je sais que nous avons manqué bon nombre de tonnages, je ne veux plus qu'on en manque. « 50 fois plus » n'a jamais été dans notre logique. Ce que je vous dis c'est l'objectif, d'ici 2030, une fois que le port sera fini, que l'on puisse aller à 5 millions de tonnes, c'est-à-dire doubler ou tripler la capacité actuelle, voilà l'objectif, tous produits confondus.

Pour ce qui est du cheminot, j'ai déjà répondu en partie à vos interrogations. Ce n'est pas sur la ligne TGV, c'est sur la ligne existante *via* Narbonne. Vous dites qu'on demande beaucoup à la SNCF, j'ai de très de relations avec votre patron. Les cadres de la SNCF et les employés sont des gens responsables. Vous avez fait une mutation en 20 ans extraordinaire. Il vous faut dans les 20 ans à venir, en faire au moins autant. Nous, la Région Languedoc-Roussillon, sommes une des Régions de France à aider le plus les transports ferroviaires parce que c'est une volonté de l'exécutif régional. Il faut que vous sachiez que je viens de signer une convention avec le président pour un montant de 310 millions d'euros sur trois ans. C'est la convention avec la SNCF que nous sommes prêts à renouveler, avec la SNCF, alors qu'il va y avoir ouverture à la concurrence, avec le même état d'esprit. Mais il faut que tout le monde fasse des efforts.

Au niveau de la SNCF, je suis porteur de 18 % du budget régional d'aides diverses à la SNCF par an. Ça montre une volonté politique forte. Il faut savoir que tous nos concitoyens ne sont pas forcément à même de penser qu'il faut tout mettre aussi sur le ferroviaire. Je suis obligé d'argumenter. Quand nous, exécutif régional, nous faisons des efforts, il faut que les cheminots en aient conscience. Quand on parle du TER à un euro, ce n'est pas que le tarif. Derrière, c'est l'achat d'automotrices, c'est l'entretien, ce sont des ateliers que nous créons à Nîmes, bientôt à Béziers. Il

y aura des TGV qui feront des arrêts à Montpellier, il y aura une aire d'entretien et de nettoyage pour commencer. Tout cela est une reconquête pour le territoire de l'outil ferroviaire. La Région Languedoc-Roussillon fait un effort très important, je veux que vous en ayez conscience et qu'on ne vienne pas me demander après, comme on l'a fait, de prendre en compte ce qui est de la responsabilité de la SNCF quand, ici ou là, il y a un bus à la place d'un train, et qu'un retraité du chemin de fer qui ne paye pas le train vient demander à la Région de payer le bus... Arrêtez ! C'est à la SNCF de mettre en place des conventionnements, si le retraité prend le bus, comme il ne payait pas le train, il ne paye pas le bus, mais c'est la SNCF qui paye. Ce n'est pas la Région qui doit payer les avantages sociaux que l'on vous a donnés parce que vous les méritez. C'est à l'entreprise.

Je veux que vous sachiez que quand on discute avec votre direction, quelquefois ça grippe. Etre à l'écoute, avoir la volonté de jouer fortement la carte du ferroviaire, la Région a fait la démonstration qu'elle jouait le développement durable et l'outil ferroviaire mais nous ne paierons pas toutes les ardoises que la SNCF ou RFF ont eues par le passé. Ce n'est pas dans les attributions de la Région. Il faut que vous fassiez passer le message chez vos militants, chez vos collègues cheminots pour qu'ils comprennent qu'on est à l'écoute mais que nous ne sommes pas prêts à tout accepter parce que ce n'est pas fait pour ça.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur le président. Je crois qu'il y avait des questions complémentaires.

Maryse ARDITI, association Ecologie les Corbières du Carcassonnais et du littoral audois

Maryse Arditi, association Ecologie les Corbières du Carcassonnais et du littoral audois. J'ai une question précise mais, comme depuis quatre séances à chaque séance en a *grosso modo* une demi-heure de panégyrique de l'action de la Région, qui n'a rien à voir avec le dossier mais ça ne fait rien, je vais quand même dire deux ou trois petites choses parce qu'après tout, j'ai été élue au mandat précédent.

On nous a évoqué les lycées, il n'y a pas de problème, on a mis énormément d'argent sur les lycées. On n'a pas mis de l'argent sur les lycées en disant qu'il fallait trouver des chantiers à faire pour pouvoir sauvegarder les emplois du bâtiment et des travaux publics. On a mis de l'argent sur les lycées parce qu'ils étaient dans un état tellement épouvantable qu'il fallait le faire, on n'avait pas le choix. On aurait pu faire un peu mieux ou un peu moins bien à certains endroits, et *grosso modo* on n'avait pas le choix. On a mis des masses importantes qui d'ailleurs étaient plus sur les bâtiments que sur les travaux publics.

Résultat, notre taux de chômage a-t-il baissé ? Non. J'en sais quand même quelque chose parce que cela a été mon souci pendant six ans, car pendant six ans j'ai été vice-présidente en charge de la formation professionnelle, c'est-à-dire exactement comprendre pourquoi on n'arrivait pas à faire baisser le taux de chômage, ce qui se passait à tel endroit ou tel autre. On a fait un plan pour essayer de comprendre et essayer d'améliorer. J'étais vraiment au cœur de cette problématique. Je ne suis pas sûre, je suis même sûre du contraire, que les très grands chantiers créent beaucoup d'emplois par rapport à l'argent investi. Lorsqu'on est dans un phénomène dit capitaliste -c'est-à-dire qu'on a plus de capitaux et en proportion moins d'emplois- c'est la loi de l'économie. Je voudrais vous rappeler un chiffre, à l'époque on a commencé à soutenir l'économie sociale et solidaire à la Région, au tout début quand on est arrivé. Au bout de trois ou quatre ans, nous avons cherché à savoir quelle subvention mettre sur la table pour créer un emploi, nous en étions à 1 500 euros pour créer un emploi. On ne payait pas tout, 1 500 euros permettaient aux porteurs du projet de débloquent l'emploi. Pour les emplois normaux, on était plutôt aux alentours de 10 000 euros, dans mes souvenirs.

Si notre priorité absolue ce sont les emplois, il ne faut pas se dire que l'on sauve d'abord les emplois du bâtiment et des travaux publics -excusez-moi de le dire comme ça- parce que chaque emploi sauvé va nous coûter très cher par rapport à un emploi sauvé dans une autre branche. Si

on est vraiment sur l'emploi, il faut vraiment réfléchir combien on met à un endroit pour tenter de créer un emploi. Les emplois agricoles peuvent coûter cher s'il faut acheter toute la terre. C'est la première chose que je voulais dire, qui me paraissait importante.

Je ne sais pas pourquoi tu as éprouvé le besoin de dire que tu as auditionné le nouveau président de l'ADEME, j'ai eu le même privilège vu que je suis au conseil d'administration de l'ADEME. Je voudrais dire qu'il y a eu une politique dramatique dans ce pays sur les énergies renouvelables. On a dit qu'il fallait en faire, puis que ça coûtait trop cher, etc., ce ne sont pas les gens qui font les énergies renouvelables qui sont à mettre en cause, c'est le *stop and go* de cette politique qui a effectivement tué progressivement... En 2010, savez-vous combien d'emplois ont été perdus dans le photovoltaïque ? Quand on parle de 500 ou 1 000 emplois à Fessenheim, 10 000 emplois en un an ont été perdus sur le photovoltaïque, dans le silence le plus total de toute la France, de tous les syndicats, tout le monde.

La deuxième chose que je voudrais dire c'est qu'il y a des choses que l'on ne peut pas dire aujourd'hui. C'est exactement aujourd'hui le deuxième anniversaire du tsunami au Japon, alors ne rigole pas trop sur le tsunami de Courteau, s'il te plaît, parce que c'est quand même 20 000 morts et il y a tous ceux qui aujourd'hui ne peuvent plus rentrer chez eux, ce sont des centaines de kilomètres carrés de gens qui sont partis et qui ne reviendront plus jamais chez eux. Il faut peut-être réfléchir deux minutes quand on parle d'énergies, à quel type d'énergie on veut avoir à faire.

Troisième chose, je me rapproche un peu plus du dossier. On a prévu de doubler -alors 1,8 ou 1,9- on a prévu *grosso modo* de doubler les hydrocarbures. On ne le fera pas sans mettre d'autres stockages, ça ne va pas tourner trois fois plus vite. D'autres stockages d'hydrocarbures, c'est extension du PPRT, c'est-à-dire augmentation de l'emprise du risque. Tu voulais absolument que l'on passe de 16 à 13 hectares, si tu veux doubler les hydrocarbures, tu te prépares à augmenter dans tous les sens.

La dernière chose, c'est une question très simple que j'avais posée à Sète, on m'avait dit que j'aurais la réponse ici. Je demande une réponse partielle ici et le reste sur le site. Ma question très précise est la suivante : vous mettez un investissement sur la table, quand on dit que ça va être rentable -quel que soit le taux de rentabilité- ça veut dire que chaque année on va indiquer ce que l'on met en positif en face pour amortir l'investissement, et ce qu'on met en négatif. Un investissement peut créer des emplois mais peut aussi en détruire, il faut être dans le net. Que comptez-vous comme positif, et que comptez-vous comme négatif quand vous remplissez vos colonnes de chiffres année après année ? C'est quoi l'élément pris en compte en positif ? C'est quoi l'élément pris en compte en négatif ? Ça, c'est la première question à laquelle on doit pouvoir répondre ici tout de suite. La deuxième, c'est que je veux le tableau complet sur les cinquante ans à venir pour voir comment est la montée en puissance. Vous pouvez le faire. C'est normal sinon il y a un truc qui ne va pas. Vous pouvez le mettre sur le site, je ne vous demande pas de le mettre ici. C'est pour voir la montée en puissance du port et pour voir comment il se rentabilise. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Merci beaucoup. Est-ce que le micro peut passer juste derrière ? Voilà. Monsieur, s'il vous plaît !

Alain RICHOU, EELV

Oui. Bonjour à toutes et à tous. En préalable, je voudrais mettre d'accord Jean Codognès et Monsieur Navarro sur les chiffres. 50 fois le vrac liquide, c'est même plus que 50 fois puisqu'il y a eu 19 000 et quelques tonnes de traitées en 2012. 1 million de tonnes, c'est 50 fois ce qui a été traité en 2012. Pour l'autre chiffre, c'était pour les céréales, je crois qu'il a été traité 50 000 tonnes en 2012, non, je ne crois pas, j'en suis sûr, il suffit de regarder les statistiques du port. Le doublement, c'est par rapport au chiffre 2012. Comme cela, c'est dit.

Je voulais parler de l'emploi parce que je pense quand même que l'emploi, c'est quand même ce qui nous intéresse le plus aujourd'hui avec les taux de chômage que l'on connaît, la courbe

d'évolution, les problèmes spécifiques à la région. C'est quand même ce qui nous intéresse le plus pour savoir si l'argent public est dépensé comme il faut. Dans cette période, il est bien évident que l'on doit mettre l'argent public pour avoir un effet de levier maximum sur l'emploi. J'ai lu dans votre dossier qu'il était fait le choix à Port-La Nouvelle d'un trafic à rotation lente et à faible valeur ajoutée. Les emplois, notamment les emplois indirects s'indexant avec un coefficient de proportionnalité suivant les branches d'activité, sur la valeur ajoutée, il est bien évident qu'à partir de ce moment-là *a priori* on peut se douter qu'un investissement comme celui-là n'est pas le meilleur levier pour créer des emplois. C'est clair et c'est net. Sur les emplois, je reprendrai le problème des hydrocarbures. Monsieur Boudouin nous a fait une belle démonstration mais ses formules étaient « je pense que, on doit... », cela ne me va pas à moi. Je suis désolé, ce n'est pas comme cela que l'on fait des dossiers. Votre dossier, Messieurs, est un mauvais dossier. C'est un mauvais dossier. Je suis désolé, je l'ai regardé, je l'ai expertisé. La méthode est bonne, pas de problème. On prend les instructions que je connais, que j'ai pratiquées. La méthodologie, pas de problème, c'est bien, c'est expliqué, etc. et puis après, « on pense, on doit » et puis on nous balance des chiffres. Alors, je reprendrai ce que demande Madame Arditi, il nous faut le tableau année par année avec les investissements, avec les avantages, avec les coûts et puis le bénéfice actualisé au bout des cinquante ans. Je n'ai rien à redire sur les paramètres pris (50 ans, etc., taux d'actualisation 4 %). Cela marche mais on ne peut rien clarifier. Il faut prendre vos chiffres comme argent comptant, on ne peut pas s'en satisfaire. Il y a trop d'importance pour les chômeurs qui demandent un travail. Je tenais à le dire. Ceci étant, j'ai démontré à Sète, et ce n'est pas « on pense » et ce n'est pas « on doit » que vous n'aurez pas 2 millions de tonnes d'hydrocarbures. Vous ne pourrez pas les avoir. 2 millions de tonnes d'hydrocarbures en 2030, c'est 67 % de la consommation totale des deux régions (Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon). C'est dans le verbatim. Si vous voulez contester, vous pouvez mais, c'est un résultat mathématique. Dire que Port-La Nouvelle drainera 2 millions de tonnes d'hydrocarbures, c'est impossible, sauf à venir pirater Sète, à prendre les tonnages de Sète. Mais Sète, c'est British Petroleum. Et Sète a un stockage stratégique national. Je ne pense pas que l'on y touchera. C'est une donnée incontournable. On n'y peut rien, ce serait bien s'il y avait 2 millions mais c'est comme cela. On ne dit pas « on doit, je peux, cela doit... », non, on regarde et c'est possible de le faire. Avec 1 million de tonnes, on ne change que cela, on refait les calculs des emplois et là, ce n'est pas la même chose parce que les emplois directs, ce n'est pas grand-chose. C'est +90 dans vos calculs (les emplois créés). Ensuite, vous avez les emplois indirects. C'est le plus gros paquet et les emplois indirects, c'est surtout des emplois de chauffeurs routiers et qui sont donnés par les trafics d'hydrocarbures. Ne pas pouvoir rajouter 1 million de tonnes est extrêmement pénalisant en emplois indirects et ensuite en emplois induits puisqu'on prend un emploi induit pour trois emplois directs ou indirects. Quand on fait ce calcul, on arrive —je ne vais pas vous donner les chiffres, ceux qui sont intéressés pourront les regarder— à un peu moins du tiers des emplois que vous annoncez. Cela pose problème. Il faut soulever ce lièvre parce que si c'est ce chiffre-là, et pour l'instant cela a l'air d'être cela, j'aimerais bien que l'on me contredise et pas avec des « on peut » ou « on doit ». Il faut trouver une solution précise et le tableau qu'a demandé Madame Arditi est nécessaire.

Je terminerai par un dernier point sur les emplois. Ce sont les emplois de travaux publics. Il faut que nos emplois de travaux publics soient confortés. C'est une évidence et je rejoins ce qu'a dit le responsable des travaux publics mais afficher dans le dossier que ce sont des emplois créés est faux, ce sont des emplois confortés. La Région investit environ 160 millions d'euros en maîtrise d'ouvrage. Si on ne fait pas Port-La Nouvelle, on investira toujours 160 millions. Au niveau régional, les emplois restent, on les conforte. Evidemment, cela ne sera peut-être pas le bassin d'emplois de Port-La Nouvelle qui les aura. Cela pose problème, il faut regarder ça de près. Mais, ce ne sont pas au niveau régional des emplois créés, ce sont des emplois confortés. C'est le premier point. Le deuxième point, c'est qu'il y a une erreur dans le dossier, une erreur de facteur

trois. Alors là, pour les emplois, c'est autre chose que pour les céréales. J'aimerais bien que l'on me dise que je me suis trompé. On parle d'emplois annuels. Soit, ce sont des emplois pour un an. Je ne sais pas mais, moi, j'en trouve trois fois moins avec votre chiffre. Il faut regarder cela de près. Voilà pour l'emploi. Je suis désolé, mais c'est trop important pour dire des choses peu précises. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Merci pour cette lecture du dossier, cela permet quand même de progresser. Est-ce que le maître d'ouvrage souhaite répéter un certain nombre de choses ?

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

En essayant d'être concis mais il y a des choses que je ne peux pas laisser passer. Cela fait plusieurs fois que vous qualifiez d'incompétents tous les gens qui travaillent sur le projet ou pour nous à la Région. Cela suffit ! Si la compétence dans ce pays n'était que chez EELV, il y a longtemps que cela se saurait. Vous avez des qualités, vous avez une opinion que je respecte, mais apprenez aussi à respecter tout le monde. Ce n'est pas parce que vous serez agressif et que dans toutes les réunions, vous nous monterez 25 ou 30 interventions alors que l'ensemble des participants écoute et essaye de se faire une opinion, que vous arriverez à nous convaincre du bien-fondé de votre démolition. Nous, nous sommes là pour faire avancer le projet de Port-La Nouvelle. Je pense qu'il y avait au départ quelques imperfections. Certaines de vos interventions et surtout celles du public nous ont permis de les améliorer. Dire que le projet sera parfait, on ne l'a jamais dit. Dire que le projet sera hyper rentable, non. Nous montons une stratégie pour que l'argent public soit dépensé le mieux possible. Pour cela, je le répète une fois de plus, on va au contact du plus grand nombre. On prend un maximum d'opinions mais on est déterminé à jouer les outils de développement que l'on a définis. Dans cette région, on pense qu'elle s'enrichira dans sa globalité en développant l'ensemble des entrées portuaires que nous avons et des moyens de transport que nous avons à disposition. Après avoir modernisé l'outil de formation, tu l'as vécu, tu aurais pu en parler, et y avoir mis bon nombre de moyens, chaque année la formation au budget de la Région, c'est quasiment 20 % du budget. Après avoir modernisé l'ensemble des lycées, Henri Garino vous l'a dit, près de 2 milliards d'euros, tout cela aussi c'est pour que nos gosses soient dans un environnement hyper performant. Maintenant, nous sommes convaincus que dans les dix ans qui arrivent, il nous faut mettre le paquet sur les outils qui vont nous permettre de faire levier au développement économique tel que nous le concevons, qui est discutable, qui est sûrement amendable, mais tel que nous le concevons. Oui, ce projet de plateforme portuaire, nous le mènerons à bien dans le cadre des règles de l'Etat, en tenant compte de l'opinion du plus grand nombre. Eh oui, les projections que nous faisons sont discutables. Elles sont faites par des experts mais ce ne sont que des projections. Sur les cinquante ans, nous vous fournirons sur Internet les résultats de nos projections qui sont sûrement discutables. Mais, pour avancer, j'ai besoin de techniciens qui m'éclairent, de responsables indépendants qui me font passer des données. Et puis, je soumetts d'abord à ma commission, après à l'exécutif régional et quand tout le monde est d'accord comme c'est le cas, on fonce parce qu'on pense que les projets que nous portons rendent service au plus grand nombre et je n'ai pas dit à l'unanimité. Il y aura toujours, toujours un syndicat, une formation politique, Pierre, Paul ou Jacques, qui ne sera pas d'accord et qui aura sûrement des arguments ou des lectures de chiffres différentes des nôtres. Vous savez, je vais vous dire ce que je dis souvent à mes gosses, quand on regarde le verre d'eau, on voit tous un verre d'eau mais on ne voit pas la même chose parce qu'on est tous des têtes différentes. On le voit positionné à des endroits différents et on le voit de façon différente. Ce n'est pas pour autant que l'autre a tort ou que j'ai tort. D'accord ? Je voudrais que l'on reste dans la mesure, c'est-à-dire que ces réunions sont faites pour améliorer un projet qui est posé. La CNDP donne des indications. L'exécutif régional prendra après ses responsabilités et il y a une majorité à la Région pour que le projet qui a été défini, et que nous avons les moyens de financer, soit mené. Je vous le redis pour la dernière fois sans agressivité, essayez de nous aider à l'améliorer. Il y a sûrement

encore des améliorations à mener, même au niveau des retombées économiques, peut-être des données que l'on n'a pas assez fouillées, peut-être dans les projections que l'on n'a pas assez poussées, peut-être des données ou des retombées que l'on n'a pas assez enregistrées. Je suis preneur de vos éclairages pertinents mais dans une volonté de construction. Venir ici en donneur de leçons ou de « moi je sais, toi tu ne sais pas » ou « mes chiffres sont bons et les tiens sont mauvais » plus cela ira, moins je serai réceptif. Je voulais vous le dire pour que l'on commence à avancer de façon positive comme on l'a fait jusqu'à maintenant.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Merci beaucoup. J'ai vu qu'il y avait encore des questions, je ne vais pas les oublier.

Maryse ARDITI, présidente d'ECCLA

Vous n'avez pas répondu à ma question.

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

Si, j'ai dit que l'on répondrait sur Internet parce que les projections à cinquante ans...

Maryse ARDITI

D'accord, ce n'est pas cela que j'ai demandé. La réponse que j'ai demandée tout de suite, c'est un tout petit bout très simple. Qu'est-ce qui est mis dans le plus après la hausse ? Qu'est-ce qui est mis dans le moins lorsque l'on dit que chaque année, on aura un bénéfice. Qu'est-ce qui est mis dans le plus de la colonne et qu'est-ce qui est mis dans le moins de la colonne ? C'est tout ce que je demande. Le reste, vous le mettez après sur le site. C'est vous qui devez pouvoir me répondre, Monsieur Levassort, je ne demande pas cela à Navarro, c'est vous qui devez me répondre. Je ne demande pas cela à Monsieur Navarro, je demande cela aux experts.

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

Monsieur Levassort va vous répondre.

Fabrice LEVASSORT, directeur des transports et des communications

A cette question, on a apporté un début de réponse par écrit sur Internet le 8 mars. Ce que je peux vous dire puisque vous souhaitez également un début de réponse en séance, il y a deux types de TRI (taux de rentabilité interne) du projet. Il y a le TRI financier qui, là, ne nous concerne pas, il concerne un gestionnaire du port ou un investissement strictement privé. Il y a le TRI socio-économique. Le TRI dont on parle, c'est bien le deuxième, c'est le TRI socio-économique qui doit mesurer la balance entre le coût et les bénéfices apportés par le projet pour la collectivité dans sa globalité. C'est de cela dont on parle. On peut vous donner le coût, on le connaît, on l'a mis sur la table avec les différentes variantes. Je vous donne quelques avantages du projet de manière très concrète. On valorise comme avantage une économie du coût de transport, l'acheminement par voie terrestre de marchandises qui, aujourd'hui, sont déchargées dans un autre port. On pourrait donner l'exemple des 500 000 tonnes d'hydrocarbures qui sont déchargées à Fos et qui vont alimenter Midi-Pyrénées. Cela vient aussi éclairer la méthodologie de définition des tonnages d'hydrocarbures par rapport à l'interlocuteur d'avant. Voilà le premier item. Le deuxième item, l'économie en jours d'affrètement de navires depuis des ports plus lointains parce que même si on est sur un projet à circuit long, on peut être sur des circuits plus courts que les circuits très longs actuels. C'est quelque chose qui se monétarise, qui se valorise et c'est vrai que le bénéficiaire, c'est plutôt l'armateur et la chaîne logistique dans sa globalité. On peut valoriser également, je vous donne un troisième exemple, les économies des coûts liés aux escales des Sea-lines. C'est un sujet que l'on avait développé dans une précédente séance. Voilà ce type d'avantages qui vient dans la balance et qui permet de faire le calcul du taux de rentabilité socio-économique du projet.

Puisque j'ai le micro, j'en profite en deux mots pour dire que le maître d'ouvrage est dans une logique d'écoute. Par rapport à des trafics, chaque fois que l'on a proposé des tonnages, il y a des interlocuteurs dans le public qui ont dit : « Non, celui-là, on n'en veut pas. Non, celui-là, ce n'est

pas vrai, ce n'est pas x 2, ce n'est pas possible ». Je n'ai pour ma part entendu aucune contre-proposition. J'entends EELV nous dire : « *On est pour le développement du port* ». Je n'ai entendu aucune proposition de trafics à l'import ou à l'export, trafics qui pourraient transiter par nos ports. Je le regrette parce que s'il y avait des propositions et non pas de la simple démolition, on pourrait l'intégrer et renforcer notre projet. Aujourd'hui, je n'ai rien entendu de cette nature-là. Enfin, sur les céréales, je pense qu'il faut être honnête vis-à-vis du public, l'année 2012 que vous citez en référence est sur les vingt dernières années l'année la plus basse en termes de tonnages céréaliers sur Port-La Nouvelle. Quand vous dites x 2, c'est bien, mais par rapport à quelque chose qui est tout en bas. Quand EELV dit : « *Il y a vingt ans, il y avait 3 millions de tonnes qui étaient traitées sur Port-La Nouvelle* », c'est une réalité. Qu'est-ce qu'il y avait dans ces 3 millions de tonnes ? Il y avait 1,2 million de céréales en 1993. Intégrez-le. Vous dites : « *En 1993, il y avait 3 millions de tonnes* ». Dans ces 3 millions de tonnes, il y avait 1,2 million de céréales. Dans les produits pétroliers, sur les 3 millions de tonnes en 1993, il y avait 1,6 million d'hydrocarbures. Intégrez cela. Que le public l'entende et cela permet de relativiser par rapport aux prises de paroles de certains qui ont la science infuse. Je donne ces chiffres actuels qui sont d'ailleurs dans le cahier d'acteur d'EELV.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Merci. Nous allons passer à la suite, ce qui ne veut pas dire que des questions pourront ensuite être posées mais je crois maintenant qu'il y a un cahier d'acteur du Grand Narbonne. J'ai compris que c'était Monsieur Martin qui allait le présenter, non pas en tant que maire de Port-La Nouvelle mais en tant que vice-président du Grand Narbonne. Vous avez la parole. Pour ceux qui présentent les cahiers d'acteurs, si vous pouvez vous maintenir dans les dix minutes et que cela soit bien entendu possible, je vous remercie. A chaque fois, il y aura des questions bien sûr juste après. Je remercie Monsieur Boudouin que j'ai fait poireauter si je puis dire debout mais qui a trouvé une chaise à la fin, pour ses interventions tout à l'heure. Monsieur Martin, vous avez la parole.

Henri MARTIN, maire de Port-La Nouvelle et vice-président du Grand Narbonne

Merci Monsieur le Président et merci en préambule à Jacques Bascou qui me fait l'honneur dans le cadre de ma vice-présidence de vous présenter les grandes lignes de ce cahier d'acteur, car il serait prétentieux et trop long certainement aussi de vous en confier et vous en redonner la lecture. Je pense que les uns et les autres, vous avez pu en prendre connaissance. Merci à Jacques Bascou pour la confiance qu'il a su susciter dans l'assemblée du Grand Narbonne lorsque, issus de la Communauté de communes Sigean Corbières en Méditerranée, nous sommes arrivés dans cette assemblée où, très unanimement, j'ai ressenti une communion collective en faveur de ce qu'il est convenu d'appeler ce soir le développement économique. La Communauté de communes Sigean Corbières Méditerranée, le Grand Narbonne, c'est pour moi une forme de structure qui gère les problèmes du quotidien. On y parle d'enlèvement d'ordures ménagères, on y parle d'autobus, etc. Et puis, on essaye un petit peu de faire progresser les choses. Arrivés à Narbonne, c'est vrai que l'on parlait d'ordures ménagères, on parlait aussi d'autobus mais très très vite on parlait d'économie, d'emploi, de formation et avec une passion des élus que j'ai rarement connue ailleurs et avec une qualité des intervenants et de l'encadrement administratif dont a été notée ma vice-présidence et dont j'ai été particulièrement flatté et heureux. Ce soir, ce cahier d'acteur est le résultat d'un travail collectif qui, à l'unanimité, a amené une décision financière en faveur de ce projet qui est quand même assez importante puisque Grand Narbonne, c'est inscrit stratégiquement avec un investissement de 30 millions d'euros.

Port-La Nouvelle, nous arrivons d'où ? Vous savez, La Nouvelle, cela arrive d'une commune qui s'appelait Sigean et d'une commune qui s'appelait Gruissan. Cela remonte à l'Antiquité, la Première Histoire. C'est Narbo Martius (le port de Narbonne) qui, au fil des années, migre vers le bord de mer. Tout simplement par des problèmes de profondeur, par des problèmes de caprices de la nature puisque l'onde s'est mise en colère. Elle s'appelle à l'époque l'Atax et au Moyen-Âge

lorsqu'elle a regagné son lit, elle s'est trompée de lit puisqu'elle est partie du côté de l'Hérault et obligeant ainsi tous les navires à se rapprocher, à rapprocher l'activité portuaire du bord de mer. Je passe quelques étapes douloureuses de notre histoire. C'est ainsi qu'à un certain moment, en 1844, un groupe d'individus, de Gruissanais, de Nouvellois, de ceux qui habitaient le hameau de La Nouvelle et de marins qui avaient été laissés là à la faveur d'une escale ont réussi à conquérir leur indépendance. C'est ainsi que les fondements mêmes du port de La Nouvelle ont démarré. C'est ensuite rapidement la période où on pensait stratégie guerrière, où Louis XIV s'aperçoit qu'il serait intéressant de baser des forces militaires dans notre secteur. C'est ensuite le moment où Charles Le Goux de La Berchère, illustre Narbonnais, en 1704 jette la première pierre du port et à partir de là ouvre la porte à la grande histoire de ce qu'a été Port-La Nouvelle.

Le fondement, ce sont des gens qui avec beaucoup de volonté ont été animés d'un sentiment de révolution en voulant quitter le système dans lequel ils étaient pris avec le système sigeanais. C'est l'histoire aussi de gens qui se sont improvisés tailleurs de pierres, qui se sont improvisés charpentiers de marine, qui se sont improvisés tailleurs et qui ont réussi à fonder ce territoire. C'est pour cela que ce soir, ne serait-ce qu'en pensant à ces gens-là, je crois qu'on ne peut pas dézinguer aussi facilement cette formidable chance qui nous est ouverte aujourd'hui de pouvoir faire prospérer le port. Parce que ce port, il n'a pas démarré tout seul, il a démarré ensuite parce que beaucoup sont venus appuyer son développement. En 1830, c'est un accident de l'histoire, c'est un petit peu le bouillonnant Abdelkader qui mérite le fait que l'on envoie quelques troupes qui font que Port-La Nouvelle démarre dans une mission plus guerrière que commerciale. C'est ensuite en 1858 au moment où des choses se passaient à Lourdes, que les Sigeanais eux ont laissé passer l'immense chance de voir passer le chemin de fer. Je remercie l'intervention de Monsieur Ramond (Monsieur TGV) parce qu'à l'époque, c'est vrai que les Sigeanais ont refusé le chemin de fer et c'est parce qu'il y a eu le chemin de fer à Port-La Nouvelle que tout d'un coup les choses ont explosé. Il y avait la route. Il y avait le chemin de fer. Il y avait ce qu'à l'époque peut-être on appelait intermodalité. Allez savoir, c'est peut-être eux qui nous ont amené ce terme. Mais c'est à partir de là que les choses ont évolué très vite. Avant la Première guerre mondiale, c'est l'avènement de l'automobile. De suite après la Guerre, c'est l'avènement du pétrole. Nous avons eu la première licence d'importation du pétrole avec La Méridionale, avec Fina, avec Purfina. Et puis ensuite, c'est la Deuxième guerre mondiale pendant laquelle le port est complètement délaissé, il est à l'abandon. C'est une friche industrielle vers laquelle vont se pencher à la fois la Chambre de commerce de Castres, la Chambre de commerce de Toulouse et la Chambre de commerce de Narbonne. C'est à partir de là que le destin des Narbonnais et des Nouvellois de nouveau va être entrecroisé et c'est grâce à l'action conjuguée de tous ces décideurs économiques et de tous ces décideurs politiques que La Nouvelle va sortir de l'ornière et va pouvoir se développer. Ensuite, viennent des grandes époques et des accidents de l'Histoire aussi avec les événements d'Algérie. C'est dans les années 60-65 qu'au moment de l'abandon de l'Algérie, les fonds dits de Constantine qui étaient des fonds d'investissement colossaux sont rapatriés pour partie vers la création de la cimenterie de Port-La Nouvelle. Nous sommes au bout à la fin de la mission Racine, il y a encore des besoins de construction, il y a surtout un besoin de dépenser de l'argent et finalement on crée cette usine. Ce soir, petite parenthèse que je refermerai très vite, je dois dire toute la reconnaissance des Nouvellois d'une façon générale envers cette grande maison qu'est Lafarge. Si Port-La Nouvelle a pu se construire comme elle s'est construite, c'est parce qu'il y a eu certainement des gens qui ont dirigé la commune et qui étaient talentueux mais c'est parce qu'aussi vous nous avez amené une ressource financière très très importante. Aujourd'hui, un différend économique semble vous opposer dans la perception de l'extension du port avec une petite entreprise locale, qui est extraordinairement performante -l'entreprise Carayon- pour laquelle j'ai le plus grand respect, une entreprise familiale avec des gens très volontaires, très loyaux et très carrés. Nous avons eu l'occasion d'en parler la semaine dernière dans mon bureau où vous m'avez présenté le nouveau patron de Lafarge en France,

Monsieur Casanova. Cela m'ennuie beaucoup qu'il y ait ce différend et qu'à partir de cet incident, on échaufade une politique négative en disant : « *Ce port pour nous Lafarge, cela signifie notre perte et nous allons nous casser la gueule* ». Si Lafarge met un genou à terre et vous saurez mieux le commenter que moi, c'est parce que déjà depuis pas mal de temps Lafarge n'est plus compétitif sur le prix du ciment qui sort de l'usine. Si Lafarge met un genou à terre, ce n'est pas parce que Carayon va faire 50 000 ou 100 000 tonnes, c'est parce que le problème est certainement ailleurs et j'espère que vous aurez l'honnêteté intellectuelle de nous le dire. Mais sachez que j'en suis particulièrement peiné et particulièrement marri.

Après l'installation de Lafarge, nos amis rapatriés rejoignent Port-La Nouvelle et, à partir de là, tout un tas d'activités va se développer. Dans le même temps et pardon pour les autochtones, j'ai oublié de dire qu'à l'époque, il y a un certain Adolphe Turrel qui était ministre des Transports et qui a permis la création de la première darse du port de La Nouvelle, la darse où a vécu mon ami Cormary dont les parents ont exploité une pharmacie pendant de nombreuses années. Et c'est pour cela que quand Cormary parle du port, j'ai beaucoup de respect parce qu'il sait de quoi il parle. Même si dans les prospectives, on n'est pas tout à fait d'accord. C'est Adolphe Turrel qui crée la première entité du port. La seconde viendra ensuite avec l'accroissement de l'activité pétrolière et aujourd'hui, force est de constater que techniquement, ce n'est pas mon métier mais je m'en rends compte, les bateaux avec le tirant d'eau gourmand qui est devenu le leur, les bateaux qui vont augmenter leur longueur, les bateaux qui vont obéir à certaines normes d'économie d'énergie, de respect du carbone, de la planète, etc., ne pourront plus rentrer dans Port-La Nouvelle. Aujourd'hui, il s'agit simplement de sauver le port. Il ne s'agit de rien d'autre. Les bagarres de chiffres et les débats passionnés pour lesquels aussi j'ai beaucoup de respect et vous savez, Madame Arditi, que nous nous sommes toujours particulièrement entendus et j'ai respecté ces points de vue. Si aujourd'hui, je vous le dis très clairement, cela me fait penser à un sujet de philosophie de baccalauréat. J'ai passé un bac C à l'époque. C'est vous dire que le sujet de philo, c'était coefficient 1 par rapport à un coefficient 7. C'était : dans la société, il y a des gens raisonnables et des gens déraisonnables. Tout projet s'ensuit parce qu'il y a ces gens déraisonnables. Si vous voulez aujourd'hui, je crois que la déraison et l'excès ne doivent pas être mis au service du frein à apporter à cette économie mais, au contraire, au fait de la dynamiser. Tout cela pour vous dire que dans ces grandes lignes, le cahier d'acteur que je vous laisse le soin de découvrir en ligne plutôt de vous en livrer la litanie et la lecture, il correspond à une farouche volonté politique de fédération des énergies. Le port de La Nouvelle, s'il en est sorti, c'est parce que le Département de l'Aude et le Conseil général ont été à ses côtés après la guerre parce qu'il est venu le draguer en permanence parce que sinon, on laissait monter la vase et on ne pouvait plus accoster. Ce département s'en est sorti parce qu'à l'époque certains avaient senti que cette communion entre les deux pôles principaux du département devait absolument se concrétiser. Moi aujourd'hui, quand je vais au Grand Narbonne, je me régale parce que j'entends parler de TGV, j'entends parler d'aéroport, j'entends parler de Narbonne, de Carcassonne. C'est comme si on était à un jet de pierre les uns des autres. J'entends parler d'une région qui est particulièrement turbulente et sans vouloir en revenir —pardon Maître Codognès— à un épisode que vous avez saisi à Port-Vendres lorsque j'ai parlé de l'entretien que nous avons eu avec Georges Frêche, je tiens à le resituer dans son contexte. C'est Georges Frêche qui est venu sur le port. Là, c'est *Le Château de ma mère*. Georges Frêche, c'était *le Château de ma grand-mère*. Ce jour-là, il m'avait fait plaisir parce qu'il voulait me dire un petit merci et m'adresser un clin d'œil. Il avait dit avec sa faconde habituelle qu'il valait mieux un UMP intelligent qu'un socialiste qui l'est beaucoup moins. J'avais été ravi parce que d'abord, je ne suis pas à l'UMP, j'ai été remercié moi aussi, comme vous vous avez été remercié d'un parti politique de gauche, sauf que je suis resté dans mon indépendance et que vous, vous avez été tenté vers d'autres rives dans lesquelles d'ailleurs vous excellez. Je tiens à vous dire que j'ai beaucoup d'admiration pour vos interventions et votre façon de dire les choses sauf qu'elles ne sont pas tout à fait conformes avec les miennes.

Ce jour-là, il nous a très clairement dit à Bascou et à moi : « *Le jour où le Grand Narbonne sera finalisé, nous pourrons enfin venir avec la Région à vos côtés pour développer le port* ». Mais cela n'a pas été un échange politique. Martin, cela ne pèse rien du tout, c'est peanuts. Ce n'est pas du tout cela. Par contre, ce qu'il a voulu dire et je tiens à revenir dessus, c'est qu'au moment où l'Etat a lâché les ports, la Commune de Port-La Nouvelle en premier lieu et la Communauté de communes de Sigean ensuite qui s'est positionnée avec nous se sont portées comme repreneuses du port. C'est dans les sous-sols de la Préfecture de Région, alors qu'il venait de garer son véhicule, que nous avons croisé Georges Frêche avec mon ami Tarantola. Je me souviens, je le revois adossé au mur, un mur plein de salpêtre, il en est reparti le costard complètement maquillé et il m'a fait comprendre qu'au-delà du côté chevaleresque du geste, il fallait un petit peu que je calme le jeu et que c'est vrai, la Région était décidée fermement à investir sur le port. Aujourd'hui, je lui rends justice d'avoir non seulement tenu ses engagements à l'époque mais également qu'ils aient été prolongés par ceux qui ont fait partie de sa garde rapprochée. Aujourd'hui, je suis content que tous ses efforts soient conjugués pour que l'on puisse continuer à avancer. Je le dis à mon ami Martinez avec qui on n'a jamais été d'accord, mais Martinez était président du Conseil d'administration de Francis Vals, on a été autiste un peu tous les deux à l'époque où on parlait des règlements et des périmètres de sécurité. Parce que Francis Vals a continué à exister. C'est parce que toi en tant que président du Conseil d'administration, tu as été assez téméraire pour y réaliser des choses et que moi, peut-être aussi en tant que maire, j'avais une vue tellement faible que je ne voyais pas certains bâtiments se construire dans des zones dans lesquelles peut-être ils n'auraient pas dû être.

Sachez qu'à chaque épisode historique de ce qui s'est passé à Port-La Nouvelle, il y a eu des gens téméraires. Il y a des gens qui ont cru. J'aimerais que ce soir à l'image du Grand Narbonne qui a rédigé ce cahier d'acteur, il y ait un grand enthousiasme qui est partagé par la population de Port-La Nouvelle pour le développement du port. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Merci beaucoup Monsieur Martin pour cette présentation à la fois historique et très originale. Je vais demander s'il y a des questions qui peuvent compléter. Je vois une dame se lever en orange.

Laurence CARRETERO, mouvement citoyen des Initiatives de transition

Bonsoir. Je ne suis pas venue aux deux dernières réunions, cela a fait un peu de vacances. Du coup, je n'ai pas Internet et je n'ai pas vu les vidéos, les verbatims, etc. Tout à l'heure, Monsieur Navarro, vous êtes intervenu et ce que vous avez dit m'a vraiment beaucoup inquiétée. Si j'ai bien compris, ce n'est plus PLN 2015, c'est PLN 2018. J'ai bien compris ou pas ? Parce que ça, ça m'inquiète beaucoup en fait. Je vais vous dire pourquoi. Je vous fais un bref rappel, très bref. Nous avons passé le pic de production de pétrole en 2006. Cela fait plus de six ans que le déclin a démarré. Nous sommes sur le plateau de production des carburants liquides avec la compensation des liquides non conventionnels. On prévoit un déclin des carburants liquides à partir de 2015 au plus tard en 2020. PLN 2018, cela tombe en plein déclin des carburants liquides. Aujourd'hui, nous avons une croissance zéro. La croissance zéro, cela ne veut rien dire. Une croissance, c'est positif. Mais une croissance zéro du PIB, cela ne veut rien dire. Pourquoi est-ce qu'on a une croissance zéro ? C'est peut-être parce que l'on a zéro de croissance de l'offre énergétique. On est sur ce plateau de production et il n'augmente pas. Il y a une exception à cette croissance zéro, c'est le cas des Etats-Unis qui bénéficient d'une bulle spéculative sur le gaz de schiste. Ils ont développé dans des régions peu peuplées et ils donnent une énergie bon marché aux industries et ils profitent de cela pour faire un peu de croissance économique. Mais c'est un fusil à un coup et cela se fait au prix de la destruction des conditions de vie des générations futures. Ce n'est pas terrible. En fait, pour créer de l'activité, il faut d'abord faire de la production, ensuite de la transformation, de la distribution, et puis il y a la consommation et la gestion des déchets. Entre chacune de ces étapes, il y a des transports. Alors, vous avez auditionné le futur président de l'ADEME et vous lui avez demandé d'avoir des perspectives sur la durée. J'ai été ravie

d'entendre cela parce que toutes mes interventions ont été en fait dans ce but-là, avoir des perspectives sur la durée par rapport à votre projet. Moi, je suis d'une génération qui doit faire face en même temps au déclin énergétique, donc à une énergie chère, et à une croissance négative. C'est Monsieur Hollande qui parle d'une croissance négative mais la croissance négative, cela n'existe pas, cela s'appelle le déclin. Je dois faire face également au déclin des ressources naturelles (les poissons, les métaux, les terres rares), aux dégâts du changement climatique. On a entendu parler des vagues à Leucate mais moi j'ai eu un mètre d'eau dans mes jardins. Face également à la montée du niveau des mers, à la déroute d'un système qui est basé sur la croissance et les moyens que notre génération a pour faire face à cela, c'est un milieu dégradé (la fertilité des sols, la qualité de l'eau, de l'air, la biodiversité, la population d'abeilles qui est décimée). Je n'ai pas envie de me retrouver comme les Chinois à polliniser les pommiers à la main. En même temps, les finances se restreignent et les moyens financiers sont mobilisés sur des projets qui n'ont pas d'avenir durable parce qu'ils n'intègrent pas la contrainte énergétique et ils ne répondent pas à de vrais besoins de la population. Je vous avais posé une première question, il y a quelques réunions de cela, mais comme je n'ai pas Internet et que Monsieur m'a renvoyé à la lecture des dossiers sur Internet, j'aimerais bien avoir une réponse en séance. De quel prix du pétrole avez-vous tenu compte dans vos calculs prévisionnels ? J'aimerais avoir une réponse claire en séance.

Ensuite, Monsieur Navarro, vous avez dit tout à l'heure pour les 1,8 tonne d'hydrocarbures en 2030 que vous aviez des études. J'aimerais bien avoir ces études parce que j'aimerais les faire expertiser par les experts de la transition.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Merci beaucoup. C'est un rappel, un rappel, un rappel. Cela fait plusieurs fois que le maître d'ouvrage décide s'il répond en séance ou s'il répond par écrit et notamment sur Internet. C'est ça la règle du débat public, on n'est pas forcé de tout régler dans l'immédiat. Je l'indique parce que le maître d'ouvrage a des libertés qu'il faut qu'il applique, sinon cela devient quelque chose qui évolue d'une séance à l'autre et ça n'est pas raisonnable. Même si les paroles sont traduites dans un verbatim valent moins que quelque chose qui a été étudié avec le temps. Vous avez eu parfaitement raison de rappeler que vous aviez posé déjà cette question, il y a quelques réunions. Y a-t-il d'autres questions ? Monsieur là-bas tout à fait au fond. Oui. Je vois. Merci.

Daniel MOYAT, responsable des approvisionnements des fours verriers du groupe Saint-Gobain

Je voulais vous apporter le témoignage d'un industriel sur ce projet de Port-La Nouvelle. Tout d'abord, quelques mots du groupe Saint-Gobain pour recadrer. C'est un des plus vieux groupes français qui a été créé en même temps d'ailleurs que le Canal du Midi. Je n'ai pas la prétention de vouloir rivaliser puisque nous ne sommes pas inscrits au patrimoine mondial. C'est un groupe créé en 1665 par Colbert. Aujourd'hui, il a évolué. Groupe français présent dans 64 pays, qui emploie 190 000 personnes avec pour activité principale l'habitat et je dois dire que nous sommes ce que nous ne faisons pas en France, nous le faisons un peu dans le monde, nous sommes leader mondial de l'habitat durable. Un habitat qui s'auto suffit en énergie et qui limite les rejets dans l'atmosphère. Nous avons pour objectif de l'amener en France entre 2015 et 2020. Chez nous, pour ces fabrications-là, la mondialisation existe depuis quelques années. Nous avons travaillé avec le port de Port-La Nouvelle, il y a quelques années, et c'est justement la mondialisation qui nous a fait quitter Port-La Nouvelle puisque mondialisation veut dire augmentation des distances, augmentation aussi de la taille des navires. Et là, j'insiste bien, cette augmentation est inéluctable. Nous travaillons dans différents ports dans le monde. Il faut absolument que le tirant d'eau soit à hauteur de 14,50 mètres. J'aurais une question à vous poser. Dans la région, si nous voulons travailler avec la Région Languedoc-Roussillon, savez-vous quelle possibilité nous avons en places à quai aujourd'hui ? La réponse est simple. Il y a deux places à quai sur toute la région en Panamax. Mais deux places à quai encore, dirais-je, c'est un peu faussé parce qu'à Sète, il y a une place à 12,50 mètres ou 12,70 mètres peut-être. C'est un faux Panamax. Il faut choisir ses navires

et on ne trouve pas toujours. En fait, il n'y a qu'une place à quai dans la région pour pouvoir travailler avec vous. Je crois que là, il y a urgence à investir si vous voulez développer cette région.

Sachez que nous avons découvert votre projet l'été dernier. Le groupe Saint-Gobain a inscrit sa stratégie d'approvisionnement avec le développement de Port-La Nouvelle à condition que le tirant d'eau soit de 14,50 mètres. Voilà. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Merci beaucoup Monsieur. Je vois devant moi une main se lever. C'est au troisième rang, s'il vous plaît.

François SOULET de BRUGIERE, président délégué de l'Union des ports de France

Je suis un chargeur de la distribution qui travaille sur tous les ports d'Europe depuis, on va dire, Kotka en Finlande jusqu'à Gioia Tauro au sud de l'Italie. Je charge beaucoup, je décharge aussi beaucoup. Par ailleurs, je suis actuellement le président par intérim du Port de Dunkerque. Les questions de vrac que vous évoquez ici me parlent bien bien sûr et je suis président délégué de l'Union des ports de France. Je voudrais dire que déjà, j'apprécie énormément la démarche qui est faite par le Languedoc-Roussillon parce que cette démarche sur le port, d'abord, s'inscrit comme l'a dit Monsieur dans un remarquable tableau historique sur une longue période. D'autre part, actuellement, cette démarche portuaire s'inclut, s'intègre dans un système de transport, de supply chain pour prendre un mot français à la mode, qui comporte des plateformes intérieures, qui comporte des trains, des routes, etc. qui fait qu'effectivement, comme vous l'avez dit Monsieur Navarro, je pense que les outils que vous mettez en place vont permettre à la zone Languedoc-Roussillon de redevenir une zone carrefour. Or, si vous regardez l'Histoire, on voit bien que les zones riches ont toujours été des zones de carrefours de commerce. Si on n'est pas un carrefour de commerce, on a beaucoup de difficultés à créer de la richesse. Pour être un carrefour du commerce, il faut beaucoup de liaisons. Bien sûr, quand on a pris le débat tout à l'heure, on le prend sur le plan de l'emploi par rapport au nombre d'euros qu'il faut et c'est un critère tout à fait respectable et qu'il faut comprendre. Mais ce n'est pas le seul. Si je me bouche le nez, je ne pince qu'un quart de % de mon corps, pourtant cela fait beaucoup de dégâts. Si j'enkyste le port, cela sera pareil. Ce ne seront pas les 800 emplois du port qui seront gênés, ce sont par exemple tous les exportateurs céréaliers qui seront obligés d'aller ailleurs pour faire porter leurs céréales. Bien sûr, quand on fait un port, cela permet aux produits étrangers de rentrer mais cela permet aussi à nos produits de sortir. Il ne faut pas oublier cela. Or il faut bien voir que les données maritimes ont complètement changé depuis quatre ou cinq ans. Cela paraît curieux mais je vous garantis que c'est comme cela. C'est-à-dire que premièrement, les bateaux ont recommencé à croître en taille de manière considérable. Quand je suis rentré dans le métier, il y a une trentaine d'années ma bonne dame, un bateau qui faisait 800 containers, c'était déjà un gros bateau. Aujourd'hui, un gros bateau, il fait 14 000 containers, 18 000 demain. Un vraquier de 70 000 tonnes aujourd'hui, c'est un vraquier moyen par rapport à des grands vraquiers. Ça, on n'y échappe pas. Cela veut dire que si on veut continuer à avoir du flux direct par un port, c'est désolant mais il faut creuser. Il faut creuser, il faut allonger les digues, il faut être capable de recevoir ces bateaux. Parce qu'autrement, qu'est-ce qui va se passer ? Il va se passer que les grands bateaux ne pouvant plus venir dans ce port, les grandes marchandises, les marchandises en vrac, en grand vrac, vont aller dans d'autres ports. Le port ici va être filiérisé. Cela veut dire que de plus petits bateaux vont venir nourrir comme d'ailleurs cela se fait pour le pétrole. Mais demain, quand les industriels vont voir que finalement la marchandise débarque à 300, 400, 800 kilomètres, ils vont mettre leurs usines à 300, 400 ou 800 kilomètres, c'est tout. Si on veut garder une activité industrielle sur des côtes françaises, voire sur un hinterland relativement vaste, puisque le Grand Rhône va *grosso modo* un peu jusqu'à Bordeaux —je suis bordelais, on s'occupe de notre territoire— Toulouse, le Massif central, etc. Sur cette zone-là, je trouve vraiment intelligent d'avoir mis trois ports ensemble en plus. Il faut le dire parce que plus on concentre l'activité sur un seul port, plus on concentre les difficultés. En ayant trois ports qui se partagent une activité, qui entretiennent une petite

concurrence entre eux quand même, on le sait bien, mais acceptent de travailler ensemble, on est sûr que l'on a une dynamique de croissance qui sera bien plus importante que sur le reste. Je trouve que c'est super et il faut continuer dans cette voie-là. Vous avez un très gros à côté qui est Marseille. Heureusement, ils dormaient bien pour des questions de fiabilité sociale. Ce n'est plus le cas. Vraiment, ils se sont remis au boulot. Il n'y a pas de grève à Marseille comme dans les autres ports français d'ailleurs depuis avril 2011. Il faut le dire quand même, à part quelques chouias. Vous avez à côté de vous des ports qui sont importants : Barcelone, Tarragone... Le problème de Barcelone et de Tarragone, c'est que ce sont des ports qui sont très encombrés. Je ne sais pas mais ceux d'entre vous qui connaissent ces ports-là voient bien que pour agrandir le port de Barcelone, c'est très compliqué. Le port de Tarragone, c'est encore pire. On va jusqu'à Valence. A Valence, ils ont encore un peu de place. On va à Tanger Med, Tanger Med qui devient un grand port européen. Si nous, nous ne faisons pas des efforts pour faire passer la marchandise chez nous, demain elle partira à l'étranger. A une époque, elle est partie à Anvers parce que même d'ici, je connais des gens qui sont ici. Je ne dirai pas dans quel métier mais ce sont des trucs qui se boivent, ils montent leurs containers à Anvers. Les Bordelais font pareil. Cela veut dire que si on veut vraiment rapatrier l'activité chez nous, se rapatrier l'activité sur nos côtes, dans nos ports, il faut que l'on ait comme cela partout aussi bien ici à Narbonne, que sur la côte atlantique, la Bretagne et la Mer du Nord, des ports qui soient performants dans leur domaine. Et des ports on va dire, de classe 2 par rapport aux très grands ports que sont Le Havre et Marseille chez nous et qui sont capables d'apporter une réponse efficace à un hinterland de 500, voire 800 kilomètres.

Si Port-La Nouvelle réussit cela avec ses deux autres confrères d'à côté, je crois que vous aurez vraiment fait un très bel outil. Après, dans cinquante ans, combien cela rapportera-t-il ? Moi, vous savez, on me posait quelquefois la question quand j'étais à l'UPF. Je recevais des trucs du ministère « *Alors, quelles sont vos prévisions à trente ans ?* » Je disais « *Donnez-moi la croissance l'année prochaine, donnez-moi le taux du dollar dans six mois et donnez-moi le taux d'emplois dans nos métiers. Evidemment, vous rajouterez à ceci le prix du gasoil sur les quatre mois qui viennent et vous verrez, je vous fais un taux à cinquante ans sans aucune difficulté* ». Un plan à cinquante ans, c'est nécessaire pour voir loin mais un plan à cinquante ans, ce n'est valable que si c'est révisé tous les dix-huit mois.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Très bien. Merci beaucoup. Pendant que j'y suis et que je vois encore une main se lever au dernier rang là-bas, s'il vous plaît.

Jean-Marc SAMUEL, élu de la Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA)

Bonjour. Je me sens tout petit à côté de ce Monsieur qui vient de parler de Dunkerque et de Monsieur de Saint-Gobain. Effectivement, je représente une batellerie un petit peu en crise et je connais beaucoup de gens ici qui sont un petit peu au courant de la situation. Juste une petite anecdote pour Monsieur le codirecteur du Port de Dunkerque, je devais emporter sur mon bateau le tunnelier qui va creuser le tunnel pour le futur port méthanier à Dunkerque. C'est-à-dire qu'il y avait la possibilité de transporter une marchandise de 100 tonnes par 3,70 mètres de diamètre entre Saint-Juéry et Dunkerque. Cela ne s'est pas fait, c'est dommage. Cela ne s'est pas fait pour des raisons de coût. J'avais un bateau qui était trop large, il fallait faire un transbordement à Lyon. Les prix de grutage, etc., ont fait que cela ne s'est pas fait. Ce que je veux vous dire, c'est que depuis tout à l'heure et depuis le début de ce débat public sur Port-La Nouvelle, on parle de connexion, on parle d'hinterland, on parle d'outils ferroviaires, je n'ai jamais entendu parler du fluvial. Jamais. Monsieur Navarro en a parlé effectivement en ce qui concerne le Canal du Rhône à Sète et c'est une excellente chose, il n'y a rien à dire (massification, 1 000 tonnes, 1 500 tonnes) pour Sète. Je ne comprends pas pourquoi on oublie de réfléchir à la possibilité d'utiliser la connexion fluviale de Port-La Nouvelle qui n'est citée nulle part. C'est une question que je me pose. Je pense que certains ont la réponse, merci Monsieur Mouillie. Effectivement, nous arrivons à des problèmes de coût. Cela dit, on ne peut pas isoler le problème. Le Canal du Midi, le Canal

des Deux Mers qui est aussi vieux que l'entreprise de Monsieur Saint-Gobain a quand même fonctionné jusqu'en 1980. Vous parlez de Fina et de Purfina, Monsieur de Port-La Nouvelle, il y avait des compagnies de transport d'hydrocarbures par péniches qui ont fonctionné entre Port-La Nouvelle et qui pourraient actuellement toujours alimenter la région Midi-Pyrénées sans aucun problème. Je vous donne les points positifs par rapport au coût supérieur du transport peut-être. Cela pourrait éviter que le canal finisse de mourir en même temps que les platanes. Je vous conseille d'aller visiter le Canal du Midi en ce moment, cela devient impressionnant mais cela va s'accélérer. Vous allez bientôt avoir une belle pelade au bord du Canal et je pense que lorsque vous allez construire la voie verte, si elle se fait, il va falloir fournir à chaque cycliste un bob, une gourde d'eau et après une aspirine parce que je ne les vois pas rouler le long du canal pendant trois mois de l'année. Actuellement, le canal fonctionne huit mois par an et exclusivement pour le tourisme. On ne peut pas dire qu'il fonctionne à plein de ses capacités. Qu'est-ce qu'on peut faire pour ce canal qui va souffrir de la perte de la baisse de fréquentation, en tout cas de la non-augmentation du flux touristique. Pourquoi ne pas essayer de le faire fonctionner onze ou douze mois par an comme avant, c'est-à-dire avec une période de chômage de cinq semaines ? Je ne comprends pas pourquoi on n'y réfléchit pas plus que cela. Ne vous inquiétez, il y en a certains qui y réfléchissent quand même effectivement. Je demande simplement qu'on n'oublie pas de le citer, et que l'on essaye de faire une réflexion un peu plus avancée sur les possibilités réservées par le canal en termes de transport durable, en termes de connexion avec le port de Port-La Nouvelle, en termes d'emplois pérennes, contrairement aux emplois touristiques. Puisque, comme je vous le dis, le canal ne fonctionne que huit mois par an. Je fais encore une fois la même demande en rappelant aussi que la pente d'eau de Béziers est en panne, qu'elle a fonctionné trente-six mois. Pourtant, il y a deux péniches de 38 mètres qui y sont passées, qui ont transporté des pièces entre Port-la Nouvelle et la destination que je ne connais pas. Des péniches passaient par là, c'était possible. Je demande qu'il y ait une petite réflexion par rapport à ce canal et par rapport à cette possibilité de développement de joindre Port-la Nouvelle à Toulouse, à Bordeaux, à Anvers pourquoi pas ou à Anvers peut-être un jour. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Merci beaucoup. Je vois l'heure qui tourne et je n'oublie pas ceux qui posent des questions. Je leur passerai la parole tout à l'heure. Si on veut écouter Monsieur Mouillie qui a été cité et qui arrive en troisième position maintenant, il faut d'abord écouter deux autres présentations de cahiers d'acteurs. Il y a le cahier d'acteur de la CGT Port Nouvelle et je ne sais pas qui présente. Voilà. C'est Monsieur. Vous vous présenterez parce que je n'ai pas sur le programme votre nom, sinon évidemment je vous aurais appelé directement. Merci de prendre la parole sur ce pupitre. Voilà. Je vous en prie.

Robert PASSEMAR, responsable de l'Union locale CGT de Port-la Nouvelle

Je dois dire que nous sommes favorables au port, même au grand port. C'est un problème réglé. Je ne vais pas vous parler de quand les Romains portaient des bretelles parce que c'est du passé mais je vais répondre quand même au Maire de La Nouvelle parce que je ne suis pas en campagne et on n'est pas là pour parler de la campagne municipale ou je ne sais pas de quoi. On est là pour parler du port. Quand on lit le cahier d'acteur de Port-La Nouvelle, on peut se poser des questions. Je pensais que l'on pouvait pour une fois être ensemble pour se battre pour un projet et encore là, on ne se rencontre pas. Ce n'est pas grave. Oui, c'est comme cela. Le social, l'Aude, la Région, on est en crise, on est en faillite, on ne sait pas. Je ne parle pas sur le plan financier, je parle sur le plan humain (14 % de chômage, 20 % de la population qui est au seuil de pauvreté ou en dessous) et personne ne dit : pourquoi on en est arrivé là ? Je peux comprendre que Monsieur Navarro dise que pendant trente ans, on a tous été responsables. Mais à un moment donné, il y a quand même quelqu'un qui n'a pas pris les décisions.

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

Certains plus que d'autres.

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

Oui. Tu sais, j'ai voté Hollande, déjà je me mange les phalanges.

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

C'est un manque de patience.

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

La patience, ce n'est pas mon fort. J'en viens au projet. Nous, notre analyse n'est pas faite par des experts, elle est faite par des ouvriers et j'ai plus l'habitude de parler à des gens en bleu de chauffe qu'à des gens avec des cravates mais c'est comme cela. Nous, nous parlons du terrain et à partir du terrain et du vécu parce qu'on a un vécu. Je suis né à La Nouvelle, il y a 70 balais. Je connais l'histoire récente de La Nouvelle pour y avoir peut-être des fois participé. Nous, nous sommes pour le très grand port. Je voudrais que vous mettiez la première photo. Pour nous, celui-là n'est pas assez grand. Je suis content que le représentant de Saint-Gobain ait parlé des bateaux pour les fonds de 14 mètres et au-dessus. Nous, nous proposons justement une entrée avec des fonds naturels de 14 mètres. Mais il se trouve que quand on prend le cahier du maître d'ouvrage, toutes les études ont été basées sur la photo numéro 2 qui est le 3A grand port entrée sud. Cela veut dire qu'actuellement, on est en train de débattre alors que personne ne nous a dit et même pas la Région quel projet ils soutenaient en priorité et ils nous font croire que parce qu'on débat, on est en démocratie alors que tout est réglé. (*Brouhaha*) Mais si ! Mais si ! Vous allez faire ce port. Je m'explique. Pourquoi ne ferez-vous pas le grand ? Parce que le grand, on peut le moduler à l'intérieur après. Dans vingt ans ou trente ans, je ne serai plus là, je suppose qu'il y en a un paquet qui ne sera plus là. On ne sait pas ce que décidera la génération à venir. C'est ça qui est fondamental. Ou on fait un port pour la génération à venir ou on se fait plaisir. Moi, je ne suis pas là pour me faire plaisir. Je n'attends rien.

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

Moi non plus.

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

Voilà. Et ce port est prévu comme cela et il faut le faire pour ne pas que l'on puisse faire concurrence au port de Sète. Et Monsieur Chapon à Sète avait raison quand il parlait qu'il fallait une concurrence entre les ports parce que ça, c'est comme les équipes de rugby, s'il n'y a pas de concurrence entre les joueurs, quand vous vous réveillez vous avez pris 30 points dans la cafetière parce que vous n'êtes plus bon. C'est comme cela.

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

Il y a une part de vrai.

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

Vous comprenez très bien ce que je veux dire. Ce port, il va bien mais pour moi, en plus, il est dans les fonds de 10 mètres. Vous allez draguer encore plus, cela va coûter encore plus cher. La drague, c'est nous qui la payons, cela va très bien. Ensuite, je voudrais passer en ce qui concerne le pétrole. Sur le pétrole, je ne suis pas tout à fait d'accord avec vous, parce qu'il se trouve une chose et il y a une logique implacable qui est en train de se mettre en place, c'est que l'on sait pertinemment depuis plus de dix ans que les raffineries en France, il en restera peut-être une, pour des raisons de sécurité intérieure. J'espère que nos hommes politiques seront suffisamment intelligents pour regarder au loin. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire qu'on va importer des produits finis qui vont être raffinés dans les pays producteurs et on va avoir besoin d'une capacité de stockage beaucoup plus importante. Ça, c'est la logique. Je reviendrai après parce qu'on a perdu quand même 500 000 tonnes de pétrole. J'y reviendrai après. Qui dit augmentation du stockage dit augmentation du port. Je vais vous dire un truc, j'y suis né dedans. Ces réseaux n'existaient pas mais nous, nous y sommes nés. On a connu l'attentat de 54 ou 56, je ne m'en rappelle plus. On n'est pas mort, regardez, je suis vivant. Vous avez vu, je pèse plus de 100 kilos.

Ça, c'est réglé pour le pétrole. On récupérera peut-être ces 500 000 tonnes, j'expliquerai tout à l'heure pourquoi et là, je m'adresserai à la Chambre de commerce.

Le vrac solide, Monsieur Cifaï, l'autre fois vous m'avez fait ça (*geste*), je vais vous répondre. A Sète et La Nouvelle, c'est le même patron. Il a un atout formidable ce directeur, il nous tient à la gorge. (*Brouhaha*) Mais si !

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

A la main.

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

Mais non.

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

C'est un brave homme.

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

Je vais vous expliquer pourquoi parce qu'il va faire du *low-cost* entre les deux ports. Il va dire au personnel « *Tu travailles pour une poignée de riz, sinon je vais le faire à Sète* ». Vous croyez que j'exagère en disant cela ? Vous vous trompez. Nous en reparlerons. J'espère qu'on se reverra au cours de l'année, on verra. Je vous le dis honnêtement, là-dessus je n'ai pas de confiance. C'est clair, vous pouvez me dire ce que vous voudrez, c'est comme ça parce que quand il n'y a qu'un opérateur, il n'y a pas compétitivité. Si demain Axéreal de Nîmes dit à Monsieur Cifaï « *Tu iras charger à Sète* », il va aller charger à Sète. C'est logique, c'est le patron qui commande. Ça, c'est le vrai. Ensuite, j'ai parlé de la description et nous, nous avons une proposition à faire à Monsieur Navarro. Il a dit ou il a déclaré du moins à Port-Vendres que Port-La Nouvelle ne ferait pas de containers. Donc nous avons une proposition à lui faire. Mettez-moi la photo numéro 3, je vous prie, je vais vous expliquer. Vous voyez ce port ? Il n'y a pas de grue, il n'y a rien, il y a une zone avec un cercle vert là-haut. Ça, c'est la future implantation de la raffinerie que vous ne voulez pas. C'est vrai. C'est la raffinerie de l'huile de palme. Tous les bâtiments que vous voyez, ce sont des bâtiments pour faire du stockage à plat. Je sais ce que c'est un port. Mon père était chef, j'ai travaillé quelques années et je sais ce que c'est un bateau et un port. Nous, nous vous faisons une proposition. Vous prenez le cercle vert, vous prenez le stockage à plat, vous le mettez à Sète et vous nous donnez les containers. Je vous pose une question. Tout à l'heure, Monsieur Levassort s'est plaint que personne ne propose rien. Je vous propose, je suis honnête.

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

Où je trouve les 100 hectares à Sète ?

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

Vous en avez 80 derrière parce que les containers que vous êtes en train de dire, vous mettez quand même en cause le coût que cela va vous coûter pour aller à Poussan. C'est vous qui le dites, c'est vous qui l'écrivez, vous me dites non.

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

Le coût de Poussan n'a rien à voir.

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

C'est vrai que d'aller de Sète à Poussan, cela ne coûtera rien. Cela ne coûtera rien. On est dans la complémentarité des ports. C'est l'enfumage politique le plus complet. Pourquoi ? Quand la Région a commencé à décider qu'ils allaient investir dans le développement portuaire, vous n'avez pas commencé par La Nouvelle. Et pourquoi ? C'est le choix politique.

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

Mais non.

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

Mais si. Ne me dites pas que ce n'est pas un choix politique. Vous êtes élu de l'Hérault, il est normal que vous satisfassiez d'abord les besoins de l'Hérault.

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

Mais non.

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

Mais non. Mais non. Mais non. Mais non. Mais non. Mais non. C'est un accident de parcours.

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

Non plus.

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

Peut-être un accident de parcours. Quand ils ont voté, ils se sont trompés.

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

Je suis Narbonnais d'origine, je ne suis pas Héraultais.

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

Vous êtes un Narbonnais ?

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

Oui.

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

C'est bien. C'est bien. Je suis content de l'apprendre. Je croyais que vous étiez né à Cuxac.

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

Tout à fait.

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

Vous voyez ?

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

Tu vois, cela n'a rien à voir avec l'Hérault.

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

Je voudrais quand même vous lire un truc parce que c'est au sujet de l'hinterland. C'est sur le site Internet du Port de Sète. Je n'invente rien, je m'en tiens aux faits. Les faits sont têtus. Un pôle agroalimentaire bien connecté à son hinterland. Je lis. Je sais encore lire. Le nouveau complexe bénéficie de tous les accès maritimes (fluviaux, routiers et ferroviaires) pour relier à son hinterland l'axe Rhône, Saône, le Centre et le Sud Ouest de la France. Je continue. Par la route, le port de Sète situé à seulement 9 kilomètres rayonne sur l'ensemble du territoire français grâce à sa connexion sur l'autoroute A75 vers le Nord et l'autoroute A61 pour la desserte de Toulouse et sa Région. Cela veut dire en clair que vous comptez aller à travers le port de Sète sur Toulouse.

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

Mais pas qu'avec les autoroutes. Il y a un faisceau ferroviaire.

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

Non. Moi, je parle de l'hinterland. Je ne parle pas des transports, je parle de l'hinterland.

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

L'hinterland servira aussi.

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

Qu'allez-vous faire là-bas ? Qu'allez-vous prendre ?

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

On va faire de la logistique avec l'hinterland.

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

Vous n'allez pas prendre les bateaux de singes quand même ?

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

Mais non.

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

Ah bon !

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

Vous mélangez tout.

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

Mais non je ne mélange pas tout. Attendez, moi, je mélange tout ?

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

On est complètement hors sujet vis-à-vis de Port-La Nouvelle parce que Sète n'a rien à voir avec Port-La Nouvelle.

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

Comment, on est hors sujet ?

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

Oui.

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

Mais non. Ne me racontez pas de salades, on n'est pas hors sujet. Je vous lis ce que vous mettez sur le site Internet du Port de Sète et vous me dites que ce n'est pas vrai.

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

Vis-à-vis du port de Port-La Nouvelle...

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

Je suis content, parce que c'est un débat.

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

Je vous ai déjà expliqué, vous êtes têtu mais moi aussi, que l'on avait fait des choix.

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

Oui. Politiques.

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

Non. Des choix économiques. On a dit que l'on ferait le passager et les containers à Sète.

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

Vous avez raison.

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

On a fait des investissements pour, on ne va pas les faire à Port-La Nouvelle. Vous avez des acteurs portuaires là qui vous diront « *On serait stupide avec le peu de capacité de nos ports de faire deux fois les mêmes investissements à 50 kilomètres d'intervalle* ». Je veux dire que nos concitoyens seraient à même de nous reprocher de mal dépenser l'argent public.

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

Non. Non.

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

Mais si ! Vous voulez que je fasse ou que je change ce que l'on a défini, il y a quelques années, et pour lequel on a déjà fait de gros investissements.

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

Monsieur Navarro, vous êtes en train de me parler. Quand j'ai parlé de faire une escale dans le grand bassin, j'ai fait un lapsus, je n'ai pas voulu dire de faire une escale maritime. Vous savez, le pays que j'aime, c'est la Corse. D'ailleurs, Les Verts, vous devriez aller y faire un tour pour faire respecter la loi littorale. Il faut faire escale parce que quand je vais à Calvi, que le bateau mouille au milieu, cela ramène des sous. C'est ça que je parlais. C'est pour cela qu'il faut faire le très grand port.

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

Je ne vous ai pas dit non, c'est vous qui dites que l'on ferait cela. Nous, je vous dis que l'on n'a pas encore décidé.

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

Toutes les études sont faites là-dessus et vous me dites que non ?

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

Attendez, on a une trame mais on n'a pas encore décidé. C'est encore un débat qui va servir à rien.

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

Je vais en revenir à la gestion du port. La gestion du port, depuis 1948, est faite par la CCI. Mais je dois dire qu'elle ne nous satisfait pas pour des raisons qui sont simples, ce n'est pas que les personnes soient en cause, c'est le système qui le veut. Les chambres de commerce n'ont pas le financement adéquat pour développer les ports. Je ne fais que traduire ce que disait Georges Frêche quand il a dit à la Chambre de commerce de Sète « *Vous êtes bien gentils mais vous n'avez pas les moyens, vous dégagez* ». Je crois même qu'ils vous ont mis au tribunal. Ce n'est pas ça ?

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

Ce n'est pas que ça.

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

Nous, nous proposons tout simplement... Comment non ?

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

Ce n'est pas que ça. Vous simplifiez 50 procédures en deux phrases.

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

Cela ne m'intéresse pas, ça.

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

On part sur cinq heures de débat. Soyez honnête alors, ne faites pas passer les gens pour des imbéciles. Frêche, c'était tout sauf un nigaud.

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

Mais je suis d'accord avec ce qu'il a dit et ce qu'il a fait. Attendez, vous vous trompez. Moi, quand je vous dis...

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

Mais les chambres de commerce ne sont pas toutes les mêmes. Certaines ont fait du très mauvais travail et certaines ont fait du très bon travail. J'ai viré la Chambre de commerce de Carcassonne de l'aéroport de Carcassonne. J'ai viré celle de Perpignan parce qu'on a trouvé des prestataires qui nous rendaient de meilleurs services à un moindre coût. Voilà, c'est tout.

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

Comment saviez-vous que la Chambre de commerce de Sète ne pouvait pas vous rendre le même service au moindre coût ?

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

Parce qu'on a vu la gestion qu'elle a faite sur le port de Sète pendant un bon nombre d'années.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Monsieur Navarro, dans la mesure du possible, il n'y a pas trop de dialogue dans un débat public. Si vous pouviez éviter de jouer entre vous une pièce de théâtre, ce serait bien. Merci.

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

On est presque à la partie de belote de Pagnol. On dit que nous, nous ne souhaitons pas que ce soit la Chambre de commerce qui gère le port, pour une raison simple, c'est que les acteurs sont toujours ensemble. Vous prenez à la Chambre de commerce la commission portuaire, vous prenez la commission portuaire sur le port de La Nouvelle, ce sont toujours les mêmes. A un moment donné, on ne peut pas créer d'émulation. Ce que nous demandons, c'est que ce soit rattaché et qu'il se crée l'équivalent de ce qui s'est créé. Vous allez dire que ce n'est pas tout à fait l'équivalent. Je suis de mauvaise foi. Il y a un EPR à la Région (Etablissement public régional). Nous, nous souhaitons qu'il se crée un Etablissement public départemental, pour une raison simple, pour traiter d'égal à égal avec les politiques de Montpellier. En même temps, si on n'est pas content de la gestion du port, on saura aller trouver celui qui aura été élu qu'il soit de droite ou qu'il soit de gauche. Je ne fais pas de différence, je ne suis à aucun parti. Je suis comme vous, j'ai été mis dehors.

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

Donc, vous vous portez bien.

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

Regardez ! 103 kilos. C'est pour cela que l'on souhaite qu'il y ait la création d'un Etablissement public départemental. Je ne vais pas rentrer dans les pourquoi et les causes profondes parce qu'il y aurait beaucoup de choses à dire. Mais, faites-moi confiance, on peut argumenter. J'en viens à Lafarge. Alors là, je ne sais pas s'il y a le Directeur de Lafarge, je ne le connais pas. C'est vous ? Enchanté ! Je ne le connais pas, je ne l'ai jamais rencontré. Peut-être qu'il faudra que l'on se voie. Quand j'entends parler le Maire de La Nouvelle de Lafarge, je tombe de 6 étages parce que je voudrais quand même ne pas remonter jusqu'aux Romains qui avaient des bretelles, mais à sa première campagne électorale. Il a mangé du socialiste du matin au soir en disant que le choix de l'implantation de Lafarge était un scandale. C'est vrai Monsieur le Maire ou ce n'est pas vrai ? D'accord. C'était il y a longtemps.

Henri MARTIN, maire de Port-La Nouvelle

On a évolué depuis.

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

C'est bien. Cela prouve que vous êtes intelligent. Alors, je vais parler de Lafarge parce que cela nous tient à cœur et cela devrait tenir à cœur au Maire parce que c'est le premier contribuable de la commune. Il faut savoir qu'il y a 120 emplois. Selon le cahier du maître d'ouvrage, c'est 500 emplois indirects pour laisser rentrer un établissement qui s'appelle Carayon Holding et quand a été signé l'accord avec la Chambre de commerce et avec tout le monde, tous les élus politiques, il a dit « *On va créer 20 emplois environ* ». Il n'a créé rien du tout. Je vais être gentil, il a créé un ETP dans l'année et je suis généreux. Voilà. Or l'importation du ciment à l'heure actuelle, cela commence à représenter 10 %. La France est en surcapacité, c'est-à-dire qu'elle pourrait produire plus que ce qui est vendu. C'est-à-dire qu'ils vendent en gros 19 millions de tonnes, ils peuvent produire 23 ou 24 millions de tonnes. Si on fait rentrer du ciment low-cost, on va tuer l'emploi. Quand j'entends le Maire de La Nouvelle qui dit « *Lafarge a un genou à terre* », je vais vous dire une chose, Lafarge a les moyens d'écraser Carayon comme moi j'écrase les moustiques. Voilà. Monsieur Codognès, j'élève les abeilles. Cela vous fera plaisir. Je dis que et là, je suis plus que sérieux, l'avenir de Lafarge n'est plus dans le débat, cela devient une revendication. Ceux qui se mettront en travers du maintien de Lafarge à La Nouvelle, ils nous auront en face, que ce soit bien clair. Voilà. J'en ai terminé, Monsieur le Président et je vous remercie pour le travail que vous

faites avec votre équipe parce qu'au moins une fois on a la possibilité de nous exprimer. Moi, j'aime bien les débats.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Cela se voit. Merci. Et cela s'entend. Merci à vous. Je vois l'heure, je vois que cela tourne. Je vois que la salle se vide un petit peu à chaque fois. Deux questions et puis on complétera après. Et ensuite, on écouterait Monsieur Maratuech. Je vois une main se lever, le Monsieur avec une chemise blanche et puis là-bas, je vous passerai la parole bien entendu.

Arnaud CARAYON, président de la société Carayon

Bonjour. Je suis le moustique. Depuis la première réunion du débat public, on a parlé de ma société dans des termes peu élogieux qui sont pour moi dus principalement à de la mésinformation vis-à-vis de la population et vis-à-vis aussi des salariés de Lafarge. Je vais m'en expliquer. Je n'avais pas eu jusqu'à présent l'intention de répondre car ces propos n'ont pour moi rien à voir avec le projet de grand port. En effet, nos silos sont situés sur le port actuel et l'agrandissement prévu de notre terminal est également prévu sur le port actuel. Je ne vois vraiment pas en quoi cela concerne le débat public. Quoi qu'il en soit, et compte tenu de la mauvaise information, je me dois de faire un point qui sera très bref. On nous accuse de faire de la concurrence à Lafarge. Il faut d'abord préciser que la concurrence est légale en France. Si vous voulez créer une entreprise, un commerce, vous avez le droit. Vous avez le droit de monter un restaurant, une épicerie, une menuiserie, que sais-je d'autre. Mais une fois que vous avez monté votre restaurant, vous ne pouvez pas interdire à quelqu'un d'autre de le monter. Tout à l'heure, j'ai entendu dire « *S'il n'y a qu'un opérateur, il n'y a pas de concurrence* ».

Maintenant je voudrais revenir sur l'origine de notre implantation sur Port-La Nouvelle afin que les choses soient bien claires. Notre principale activité est la production de béton prêt à l'emploi. Dans le prix de revient du béton prêt à l'emploi, le ciment qui est le liant représente entre 30 et 50 % du prix de revient. A tel point que les achats de ciment représentaient la première charge de l'entreprise, même avant les salaires. C'est donc la volonté de réduire les charges et d'assurer l'avenir de notre société qui nous a poussés à créer ce terminal. Je ne me suis pas réveillé un matin en disant « *Je vais importer du ciment* ». C'est parce que c'était le principal prix, le principal coût de revient de notre principale activité. Ah oui, une chose, on achetait 100 % de ciment Lafarge. Lafarge, ce n'était rien d'autre que mon plus gros concurrent sur le marché du béton. Est-ce qu'on peut imaginer cela dans notre métier ? Est-ce qu'une pizzeria achèterait la pâte à pizza à l'autre pizzeria ?

Je voudrais maintenant vous indiquer le réel impact de notre importation de ciment sur la cimenterie de Port-La Nouvelle parce qu'il y a énormément de mésinformation et je crois que cela va faire du bien à tout le monde. On a fait croire des choses inexactes. Nous avons monté nos silos et commencé à importer du ciment en 2010. Pour que les choses soient bien claires, je vais vous dire quelles ont été nos consommations de ciment en 2009. Comment c'était avant et comment cela a été après, comme cela, vous aurez l'exact impact de la perte de clientèle de Carayon pour Lafarge. En 2009, on a acheté 16 700 tonnes à Lafarge, dont environ 15 000 tonnes provenaient de Port-La Nouvelle. Le reste de nos achats était acheté à une société espagnole dont Lafarge est actionnaire et qui nous vendait du ciment Lafarge grec puis espagnol. Vous connaissez donc maintenant l'impact réel de la perte de clientèle pour l'usine de Port-La Nouvelle, environ 3 % des ventes. On me fait un procès comme si j'étais le pire des voyous. Tout ce que je fais, c'est assurer la survie de ma société. Aujourd'hui, la communication et la fausse information qui circulent ont fait croire à de la concurrence de Carayon vis-à-vis de Lafarge. Dans cette fausse information qui est relayée, il y a visiblement un problème de notion sur le mot de concurrence. Je ne sais pas si quelqu'un le sait ici mais nous ne vendons pas de ciment. Nous ne vendons pas de ciment. Je n'ai pas vendu 1 gramme de ciment. Je pense que vous ne le savez pas, que c'est de la mésinformation complète. Le ciment, on l'auto-consomme dans nos bétons. On entend parler de concurrence des

importations en France. Il faut savoir que déjà, la France est sûrement un des pays où il y a le moins d'importations. En effet, sur un marché de 20 millions de tonnes, il y a environ 2 millions de tonnes d'importation. Mais quand le SFIC (Syndicat français de l'industrie cimentière) vous dit qu'il y a 2 millions de tonnes d'importation, ils ne parlent que des importations hors membre du SFIC parce qu'au SFIC lui-même, ils ne sont pas beaucoup. Ils sont 4 ou 5. Ce sont des multinationales. Je ne suis qu'une pauvre PME, je suis un moustique. Mais ils ne sont que 4 ou 5 à se partager le marché. Ils doivent en importer à peu près autant que les autres. En fait, les importations *grosso modo* sont nocives ou elles sont méchantes si ce ne sont pas les leurs, c'est tout. C'est à peu près aussi simple. Je ne parlerai pas des importateurs dont Lafarge est actionnaire. Je n'en parlerai pas non plus.

J'ai lu des articles sur le ciment low-cost produit dans des pays aux réglementations sociales et environnementales moins contraignantes. Tout d'abord, il faut arrêter un petit peu de se comporter en être supérieur, en crachant sur les autres pays. Si on prend le cas par exemple de la Turquie, c'est un grand pays, extrêmement industrialisé et malheureusement, malheureusement peut-être plus que la France. L'âge moyen, je crois, des fours des cimenteries en Turquie est d'environ vingt ans, en France de cinquante. Les fours sont plus récents, ils sont de meilleure technologie et polluent sûrement moins. Je n'en sais rien, ce n'est pas mon métier. Par contre, ce que je sais, c'est que les gens qui investissent dans ces pays, ce n'est pas Carayon, ce sont des grands groupes et ils investissent de façon raisonnée et intelligente en respectant les règles environnementales que leur société respecte dans tous les autres pays. Les multinationales ne font pas n'importe quoi quand elles investissent. Dans ces pays aux réglementations sociales et environnementales moins contraignantes ont été citées la Grèce et l'Égypte. Mais qui sait qui investit énormément ? Qui sait qui rachète à tour de bras dans ces pays ? Ce n'est pas Carayon que je sache. Les attaques contre Carayon touchent aussi indirectement la Région, la CCI, et la Mairie qui nous ont soutenus. Moi, je leur dis merci. Merci d'avoir aidé et fait confiance à une PME locale. Grâce à vous, nous sommes toujours là malgré la terrible crise qu'a subie le marché du bâtiment et des TP. Encore une fois merci. Je vous dis merci et mes collaborateurs aussi parce qu'un salarié Carayon, il en vaut autant qu'un autre.

Pour finir et pour valider le fameux adage, *faites ce que je dis, mais ne faites pas ce que je fais*, on m'accuse d'avoir un terminal. Mais Lafarge en a combien sur la planète ? 50 ? 100 ? C'est quoi cette blague ? J'ai appris la semaine dernière en lisant le cahier d'acteur de Lafarge et dans la presse également avec stupeur que Lafarge n'est pas favorable à l'agrandissement du port de Port-La Nouvelle. Il me semblait pourtant que des engagements avaient été pris, signés, que des aides avaient été accordées pour financer certains investissements et j'ai appris qu'il n'y aurait pas le fameux cabotage entre Port-La Nouvelle et Sète. Mais le danger pour l'usine de Port-La Nouvelle, il est là. Ce n'est pas le petit terminal de Carayon -du moustique-, vous le savez, le danger est là. Le danger est là. Ce n'est pas moi le danger, je peux vous le dire. Si ce n'était pas moi qui importais, cela fait longtemps qu'il y aurait beaucoup d'autres tonnes qui rentreraient. C'est quand même fou, Lafarge demande une modification de l'arrêté préfectoral de leur carrière pour pouvoir fournir les matériaux du port dont ils contestent l'agrandissement. C'est un truc de fou. C'est totalement illogique à la notion de commerce. J'espère que j'ai été clair parce que j'en ai marre de ce que l'on raconte sur ma société. On est une PME honnête, familiale et on ne fait du mal à personne. Tout ce qu'on fait, c'est essayer de vivre.

Maintenant, j'aimerais vous parler du grand port pour vous expliquer pourquoi nous y sommes favorables parce qu'en fait, on est là pour parler du grand port. La période de forte croissance précédant la crise actuelle a eu comme effet une augmentation très forte des échanges mondiaux avec l'explosion des marchés asiatiques, africains et sud-américains. Malgré une conjoncture économique difficile en Europe de l'Ouest, l'activité mondiale des ports gagne globalement en dynamisme. La population mondiale atteindra 9 milliards d'habitants en 2050. Cet accroissement démographique s'accompagnera nécessairement d'un accroissement des échanges de

marchandises, que ce soit des produits manufacturés, des matières premières, agroalimentaires ou industrielles. Les défis auxquels devront faire face à des économies françaises et européennes dans l'avenir doivent se préparer dès maintenant et en particulier en Méditerranée par laquelle transite une des parties des échanges entre l'Europe et les pays à forte croissance d'Afrique et d'Asie. Les navires mis en service dans tous les secteurs de transport maritime (personnes, vracs, porte-conteneurs) sont de plus en plus gros. Dans notre cas, il s'agit des bateaux autodéchargeants. Les bateaux autodéchargeants sont de plus en plus gros, on n'en trouve plus des petits. Maintenant, je recommence à rentrer des bateaux qui sont à moitié vides. Je paye un faux fret. Pourquoi voulons-nous agrandir notre terminal ? Ce n'est pas compliqué, parce qu'on ne trouve pas des petits bateaux pour les faire agrandir. Il y a deux raisons. La première, le coût. Plus on rentre des bateaux gros, plus le coût à la tonne est bas. Le problème, c'est que des petits bateaux autodéchargeants, il n'y en a plus sur le marché, il faut rentrer des gros. Quand on parle aux armateurs, ils vous disent « *J'en commande des encore plus gros* ». Tous les ports doivent s'adapter pour y faire face, pas que Port-La Nouvelle. Pour moi, contrairement à d'autres, Port-La Nouvelle a un emplacement idéal. Port-La Nouvelle se situe sur un carrefour multimodal, performant et à fort potentiel. Un potentiel bien sûr maritime au cœur de l'arc méditerranéen, sur l'A9. On est quand même sur l'axe Espagne – Vallée du Rhône. L'A9, c'est quand même la troisième autoroute la plus fréquentée de France après l'A1 et l'A7. On a un accès sur Toulouse et la région Midi-Pyrénées. Sa situation sur un nœud ferroviaire international et national (Espagne, Toulouse, Montpellier), local. Le port permet une desserte ferroviaire de la zone industrielle de Truilhas à Sallèles-d'Aude où se trouvent des terrains potentiellement disponibles pour un développement industriel très important et une connexion fluviale également et qui rejoint également la zone de Truilhas. Un seul bémol pour une redistribution efficace des marchandises, une fois qu'elles auront été transformées sur Truilhas, les déviations de Saint-Marcel et de Marcorignan seront indispensables. Il s'agit d'un secteur que vous connaissez bien puisqu'on l'a entendu tout à l'heure, vous êtes de Cuxac, ce n'est pas loin. Le port de Port-La Nouvelle reconnu pour sa grande fiabilité doit pouvoir jouer les premiers rôles dans ce contexte. Le port a un gros potentiel de développement qu'il est essentiel de favoriser par des équipements à la hauteur et des défis à relever. Le port de Port-La Nouvelle est un port déjà pleinement exploité et qui ne permet pas ou peu en l'état actuel de nouvelles implantations. Les industries ont besoin d'infrastructures performantes pour s'implanter dans un territoire. Les décisions en matière d'aménagement du territoire doivent donner les moyens de faire face aux enjeux de notre époque : développer et conserver un secteur industriel dynamique et performant en France. Un exemple concret, on a voulu s'implanter à Castres dans le Tarn et à Narbonne en béton. Il n'y avait pas de terrain industriel de disponible. Qu'est-ce qu'on a fait ? On est allé ailleurs. C'est pourquoi je rejoins à 100 % la Région lorsqu'elle dit qu'il faut d'abord préparer le territoire pour que les entreprises y viennent. Moi j'ai deux exemples concrets, deux endroits où je devais aller investir et je ne l'ai pas fait. Je suis allé ailleurs parce que le territoire n'était pas prêt. A la clé, ce sont des emplois directs, indirects, induits, extrêmement importants dans notre département qui, comme tout le monde l'a relevé, souffre énormément du chômage. C'est un projet porteur de croissance. En ce qui concerne l'activité de notre entreprise, des projets sont devenus réalisables grâce à notre implantation sur le port en 2010. Nous envisageons des développements dans des secteurs qui étaient jusque-là inaccessibles sans notre présence sur le port et notamment l'importation et le stockage de produits non présents sur le port à l'heure actuelle. C'est clair. Ces projets permettront à notre PME de pérenniser et développer son activité déjà fortement ancrée dans la Région. Ces projets seront bien entendu très fortement favorisés par l'augmentation de la capacité de l'accueil nautique. Il est certain que si on veut faire de l'importation et du stockage, plus les bateaux seront grands et plus cela favorisera. Je crois que Monsieur Moyat de Saint-Gobain l'a dit de façon très claire. Le développement de ces activités générera une augmentation de trafic sur le port et contribuera aussi à la rentabilisation des équipements. Plus il y aura de trafic, et plus on va rentabiliser les grues, la construction des quais, etc. etc., les trémies. Les

retombées pour Port-La Nouvelle, Narbonne, l'Aude, la région Languedoc-Roussillon seront importantes. Déjà, l'augmentation de l'activité pendant la phase du chantier. Ce n'est pas un petit chantier. Cela va durer longtemps, longtemps, longtemps. La création d'emplois directs liés par l'agrandissement du port, l'implantation de nouvelles entreprises et également, je pense aussi, au rayonnement international de Port-La Nouvelle.

Port-La Nouvelle, on le connaît tous dans l'Aude, en Languedoc-Roussillon, dans le sud de la France, mais le fait d'être un port international, la présence de certains stockistes, la présence de certains industriels, la présence de la Région ou de la CCI dans des forums internationaux sur le port, etc., etc., feront en plus que Port-La Nouvelle jouira d'une reconnaissance internationale. Voilà. Pour toutes ces raisons, je suis extrêmement favorable au projet d'agrandissement du port.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Merci beaucoup Monsieur Carayon. Je crois que vous venez de nous décrire votre cahier d'acteur qui est en évolution. Ça y est, il est écrit et présenté. Il n'y a plus beaucoup de travail à faire pour qu'il sorte. J'avais une question ici. Si vous pouviez essayer d'être bref dans votre bref, ce serait bien. Merci Monsieur. Et puis ensuite, j'ai une demande de parole qui a été faite, il y a longtemps.

Hervé CIFAÏ, directeur des Silos du Sud

Ce n'était pas une question, plutôt une précision. Hervé Cifaï, directeur des Silos du Sud sur Port-La Nouvelle et de Centre Grains sur Sète appartenant en partie à Axéreal, mais aussi aux coopératives régionales et à la filiale « oléagineux » sur Sète. Ce sont deux sites qui sont bien différents avec des hinterlands différents. D'abord, sur les tonnages 2012 et sur la plus mauvaise campagne (500 000 tonnes), il y a eu de très mauvaises récoltes en France. Mais 2011, c'était 960 000 tonnes. On est sur un linéaire d'environ 800 000 tonnes sur les dix dernières années. L'hinterland de Port-La Nouvelle, c'est en gros Béziers, Perpignan et vous remontez jusqu'à Cahors. C'est l'hinterland naturel qui vient sur le port de Port-La Nouvelle en céréales et notamment avec la culture du blé dur vers les pays du Maghreb. Sète est un autre hinterland puisque Sète n'a pas véritablement de culture derrière Sète et c'est surtout la vallée Rhône – Saône avec des descentes de péniches. Donc un complément à Port-La Nouvelle. Les céréales viennent soit du Centre en train, soit de la Vallée Rhône – Saône en péniche. On a commencé à développer à partir de cette campagne. En plus, Sète est adossée à l'usine d'oléagineux Saipol pour la trituration pour le diester. Axéreal, quand même, il faut le rappeler, c'est un des premiers groupes céréaliers français au Centre de la France (9 départements). C'est environ 13 000 agriculteurs et c'est entre 4 et 5 millions de tonnes de céréales par an. Là-dessus, il y en a 50 % qui sont autoconsommées dans ces propres industries et 50 % qui sont exportées. Malheureusement, le Groupe Axéreal — j'essaie de faire court — n'a pas la chance d'avoir une ouverture sur un port. Son exportable passe soit par Rouen, soit par l'Atlantique et soit par le Sud. Il y a vraiment un potentiel. 50 % des gens qui passent par les silos sont des autres opérateurs qui sont nos propres concurrents. Ça, c'est tout à fait véritable dans les livres. Oui, parce qu'on ne peut pas se permettre de laisser passer des tonnes. Vous avez tous les grands concurrents (Lecureur, Nidéra, Glencore, etc.). Ce ne sont pas des transitaires. Vous n'y connaissez rien, Monsieur Passemar, ce sont des exportateurs. Cela n'a rien à voir. 60 à 70 % des gens de nos clients, ce sont les pays du Maghreb. Vous partez du Maroc jusqu'à l'Égypte. En gros, 180 millions d'habitants aujourd'hui, ils étaient 150 millions, il y a dix ans. 40 millions de consommations de céréales, 20 à 25 millions de tonnes importées de céréales.

Pour information, quand vous prenez les ports de la Méditerranée, Port-La Nouvelle, Sète et Fos, on exporte à peine 2 millions de tonnes vers ces pays. Vous voyez que la marge est encore assez conséquente. Justement, l'avantage d'un port, c'est sa logistique et c'est pour cela que le grand port a tout son intérêt. Plus la logistique est performante et plus l'hinterland va loin. Je vous rappelle qu'on est quand même au centre de la France et cela a un intérêt si surtout la SNCF voulait y mettre du sien quand même. Aujourd'hui, ce sont des navettes sur Port-La Nouvelle

constantes, environ 3 à 4 trains par semaine. Ce sont des navettes sur Sète, 2 à 3 trains aussi constants. Sauf que l'on a quand même quelques petits problèmes d'approvisionnement. Le développement est très important. Il peut être important et c'est pour cela qu'aussi l'unité de ces pays aujourd'hui, ce sont des appels d'offres nationaux. Ce sont les offices qui achètent et quand ils achètent, ils achètent par 100, 200, 300 000 tonnes. L'unité de navires, ce sont des navires de 20 000 tonnes qu'ils veulent, ce ne sont pas des navires de 10 000. Alors nous, nous arrivons à en faire mais nous sommes pénalisés. Il faut savoir aussi par exemple puisque, pour Port-La Nouvelle, c'est quand même le blé dur qui est la matière la plus importante, notre concurrent, c'est le Canada. Le concurrent de Port-La Nouvelle, c'est le Canada. Ce n'est pas un autre port français, c'est le Canada. C'est pour cela que le grand port nous permettra de faire des unités de 20 000 tonnes de manière à ne pas être pénalisés sur le fait déjà de devoir faire des 10 000 tonnes comme nous faisons aujourd'hui mais avec une pénalité. Voilà ce que je voulais dire.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Merci beaucoup Monsieur Cifaï. Je crois que nous courrons un marathon mais qu'il y a beaucoup de contenu. C'est utile. Il y a une personne en face de moi, voilà, qui a demandé pas mal de fois la parole, je ne lui ai jamais passée. Est-ce qu'un micro peut parvenir jusqu'à ce Monsieur qui se trouve au deuxième ou troisième rang ? Voilà. Merci.

Francis BINDER, courtier en affrètement de navires

J'ai une société qui fait des transports de bateaux sur des cargos. Cela va de la dimension de 10 mètres jusqu'à beaucoup plus. J'ai des bateaux de 50 mètres que j'affrète dans des secteurs du monde qui le demandent. Je suis ravi de trouver à Port-La Nouvelle un futur développement à 14 mètres de profondeur. Pourquoi ? Parce que je m'aperçois que les bateaux que j'utilise sont de plus en plus demandeurs de ce type de port. En fait, il y a deux ans par exemple, j'ai utilisé pour le chargement d'un bateau de 500 tonnes un bateau qui était bigué, c'est-à-dire qu'il y avait deux grues de 900 tonnes unitaires. A l'époque, il y en avait trois au monde et maintenant, ce sont des bateaux de 1 500 tonnes unitaires qui sont fabriqués en deux ans. Vous voyez un peu l'amplitude que cela prend et ce qu'il faut comprendre, je pense, ce qui est intéressant de comprendre, c'est que les sociétés qui fabriquent des biens de consommation avec des masses indivisibles importantes ont intérêt à faire des assemblages en usine le plus possible de façon à éviter de faire des montages aléatoires dans des zones où il y a du sable, où il y a des conditions de température qui sont différentes. Elles amènent un matériel fini dans des zones difficiles et c'est pour cela qu'on va dans des systèmes de plus en plus demandeurs de tirants d'eau qui soient importants. Voilà ce que je voulais vous dire.

D'un autre côté, et ce qui a également une importance, c'est que lorsque vous avez un bateau comme cela qui arrive dans un port, vous avez forcément un intérêt pour l'armateur à rechercher une marchandise qui va en sortir. Moi comme d'autres, nous utilisons ces formules pour aller chercher des bateaux intéressants. C'est-à-dire que l'on regarde où vont les navires et on va les questionner là où ils vont. Bien sûr que s'ils viennent à Port-La Nouvelle, on les prendra à Port-La Nouvelle. Voilà ce que je voulais dire. Merci beaucoup.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Merci pour votre témoignage et votre proposition. Je vois toujours l'heure qui tourne. Il commence à se faire tard puisqu'il est 11 heures. Monsieur Maratuech, vous êtes représentant de la Fédération du bâtiment de l'Aude. Vous avez la parole.

André MARATUECH, représentant de la Fédération du bâtiment

Merci Monsieur le Président. Je vais d'abord rassurer tout le monde, je vais être relativement bref. Les débats ont été riches et chacun comprendra que la Fédération du bâtiment est bien évidemment pour l'extension de ce port. D'abord, pour sa vision à court terme. Vous savez tous que le bâtiment, et mon confrère a bien insisté là-dessus et je l'en remercie, est dans un état de délabrement aussi dramatique que les lycées que vous avez pu financer en son temps. Nous

sommes obligés d'avoir une vision à court terme et nous sommes obligés d'insister là-dessus. Sauver un emploi, c'est aussi important que d'en créer. Quand on sauve l'emploi, on sauve une famille, il faut le rappeler. Je rappellerai aussi que le bâtiment a une dimension sociétale. Nos apprentis, nos jeunes en formation ont besoin de chantiers pour être formés, pour trouver un emploi, pour apprendre leur travail. Ne nous coupons pas de cela. Cet investissement va nous permettre cela aussi. Je ne reviendrai pas sur le débat, sur les chiffres et sur les perspectives, je prendrai simplement l'exemple qui a trait au Président de la Chambre de commerce. Lorsque les élus et l'Etat ont décidé de faire un embranchement d'autoroute à Lézignan, est-ce qu'on pouvait imaginer le développement de la zone économique de Lézignan ? Le port, c'est la même chose. Arrêtons de nous chamailler sur les chiffres. C'est un investissement structurant qui va être créateur de richesse et d'emplois et qui va inscrire ce territoire de la Narbonnaise dans un développement vertueux. Voilà. Merci à tous.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Merci Monsieur Maratuech. Merci pour la brièveté de votre propos. C'est dans le cahier d'acteur numéro 31 qui a été mis en ligne aujourd'hui. Si on veut le regarder, il faut le regarder et il doit y avoir un peu plus que ce que vous avez dit. C'est très bien. Est-ce qu'il y a parmi vous des personnes qui voulaient poser des questions et qui n'ont pas encore posé des questions ? Oui. Il y a une personne ici en chemise mauve.

David AUGÉIX, directeur régional de EDF Energies nouvelles, filiale du Groupe EDF dédiée aux énergies renouvelables

Bonsoir à tous. Je n'interviens pas sur le fond et le cœur du problème mais on a parlé des énergies renouvelables tout à l'heure et on a vu que c'était dans les attendus de la Région, dans les possibilités des nouvelles activités appelées de ce grand port. J'ai aussi l'honneur de représenter le Syndicat des énergies renouvelables, notamment dans le cadre du débat sur la transition énergétique qui s'ouvre aujourd'hui sur les filières éoliennes. Ma contribution sera celle-ci. Finalement, j'ai envie de donner rendez-vous à l'équipe de la Région. Je suis heureux et même très heureux de constater que la Région aujourd'hui, à travers ce port d'agrandissement de la plateforme portuaire de Port-La Nouvelle donne rendez-vous finalement au développement des énergies renouvelables. Effectivement, je pense que l'on répondra présent, non seulement EDF Energies nouvelles, la société que je représente, mais aussi l'ensemble des acteurs et des sociétés qui sont présentes dans ces métiers, dans cette belle région qu'est le Languedoc-Roussillon. Effectivement, Madame Arditi en parlait tout à l'heure, et cela a été rappelé par quelques intervenants, il y a eu quelques politiques de stop-and-go qui ont été peut-être préjudiciables. J'ai envie de vous dire aujourd'hui tout simplement et pour rebondir sur les propos de Monsieur Martin, soyons audacieux. Prenons rendez-vous pour accueillir pour cette plateforme de Port-La Nouvelle qui, quelle que soit son évolution et quelle que soit la conclusion des débats que vous aurez ce soir et dans les prochains temps, a le potentiel pour accueillir de la fabrication de fondations, de l'assemblage d'éoliennes offshore. Pour peu qu'effectivement il y ait des projets derrière et il y ait finalement la condition nécessaire qu'un futur appel d'offres, à la fois gouvernemental, mais très certainement promu par la Région, puisse donner toute sa place à la façade méditerranéenne. Puisque jusqu'à présent les appels d'offres d'éolien offshore ne l'ont été que sur la façade atlantique, Manche et Mer du Nord. Effectivement, l'ensemble des acteurs attend avec une grande impatience l'appel d'offres numéro 3 ou plutôt le véritable appel d'offres numéro 2 en éolien offshore. Je pense que là-dessus, la Région et le Gouvernement doivent travailler et parler de concert pour effectivement aménager le développement de cette énergie en mer. Une des caractéristiques de la Méditerranée, c'est sa bathymétrie. Les fonds descendent très profondément très rapidement. Aujourd'hui, l'ensemble des professionnels considère qu'en PACA l'éolien offshore ne peut être que de l'éolien flottant, principalement aussi en Languedoc-Roussillon. Mais en Languedoc-Roussillon, il reste des opportunités à saisir en éolien posé, en éolien ancré, qui sont la technologie de développement et d'ouverture des énergies renouvelables

vers le milieu maritime que l'on peut saisir à l'occasion de développements portuaires de la sorte. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Merci Monsieur pour votre contribution. Avant de passer la parole à Monsieur Mouillie et ensuite je demanderai des réactions globales de la part du maître d'ouvrage bien sûr, y a-t-il une question qui donne lieu à une frustration, ce que je ne voudrais pas ? Vous avez eu la parole, il vaut mieux la partager. Après, Monsieur Mouillie, vous pourrez reprendre la parole, je vous le promets, mais cela fait avancer et renaître l'espoir chez ceux qui sont particulièrement fatigués et assoiffés. Monsieur Mouillie, vous avez été très patient. Merci, nous vous écoutons, vous allez parler au nom de la Chambre de commerce mais en tant que délégué. Je rappelle qu'il y avait eu à Port-Vendres une première présentation de la Chambre de commerce en tant qu'unité de la communauté des entreprises et que là maintenant c'est en tant que délégué du port que vous intervenez. C'est bien cela ?

Laurent MOUILLIE, directeur commercial du port de commerce

Comme Monsieur Ténier-Buchot vient de vous le dire, une première présentation vous avait été faite par la CCI à Port-Vendres sous sa casquette d'organisme consulaire et aujourd'hui, nous prenons la parole en tant que délégué de service public du port. Par cette fonction, nous assurons la gestion quotidienne des activités techniques, commerciales et opérationnelles. C'est une fonction qui nous place directement avec les prestataires, les armateurs des ports français et européens et nous possédons de ce fait une vision globale des enjeux liés à l'activité du port de commerce.

Pour commencer, je voudrais vous remonter ce schéma, la carte de la France. Vous voyez sur cette carte que les Côtes du Nord, de la Manche, de la Bretagne, et de l'Atlantique sont fortement pourvues en places portuaires. Cela veut dire que toutes les entreprises qui se trouvent sur les territoires proches de ces ports trouvent des débouchés maritimes assez facilement. Si vous regardez plus au sud maintenant, côté Atlantique en dessous de Bordeaux, on ne trouve que Bayonne. Il reste la Méditerranée. Sur le côté est, le grand port maritime de Marseille avec Toulon (1,3 million de tonnes), Arles (600 000 tonnes) et on voit très nettement que restent les ports Sud de France, les trois ports maritimes régionaux, pour servir une très grande zone (le grand Sud-Ouest de la France). C'est une zone vaste et qui est relativement peu disputée par d'autres ports. Nous avons une seconde carte, celle qui est apparue dans notre cahier d'acteur, qui schématise le corridor naturel où Port-La Nouvelle peut jouer un rôle et offrir aux entreprises qui s'y trouvent et à celles qui s'y trouveront demain une porte ouverte sur la Méditerranée. J'aimerais aussi prendre encore un peu plus de hauteur avec cette troisième carte pour vous faire remarquer que si la Méditerranée est une mer où passent 30 % du trafic maritime mondial, les échanges de marchandises sont aujourd'hui véritablement internationaux. Cela a été dit. Aussi, pourquoi voudrait-on conserver à Port-La Nouvelle un statut d'un port essentiellement régional ou méditerranéen ? Non. Les affaires, c'est un petit peu différent. Les acteurs industriels qui interviennent en Méditerranée sont aussi en contact avec d'autres fournisseurs ou d'autres clients sur des marchés plus lointains. Le projet de Port-La Nouvelle doit donc s'adapter à cette internationalisation des échanges. Une grande partie des biens nécessaires au fonctionnement de notre pays se trouve en mer et nous ne l'accueillerons qu'avec une infrastructure suffisamment dimensionnée. C'est ce que je vous propose maintenant de voir pour chaque filière (pétrole, céréales, vrac et compagnie).

Ce schéma vous montre que Port-La Nouvelle reçoit aujourd'hui essentiellement des produits raffinés. Pour 80 %, c'est du gazole et 60 % de ce tonnage arrivent sur des navires de 40 000 tonnes de ports en lourds aux sealines. Ensuite, ce sont les petits caboteurs pour 40 %. Ces plus grands navires représentent déjà la majorité des volumes importés. Une étude de la flotte mondiale montre que 19 % des navires pétroliers correspondent aux caractéristiques du sealine —

c'est la part bleue— et 60 % à celle de notre navire-projet. Vous voyez qu'il y a encore un pourcentage de navires encore plus grands. Nous n'essayons pas de surdimensionner le projet portuaire qui est présenté ici. Augmenter la taille des navires admissibles garantit aux opérateurs pétroliers un plus grand choix pour leurs affrètements, cela a été évoqué et un meilleur ratio (coût de transport/quantités transportées). Nous rappellerons ici que tous les ports pétroliers voisins ont des tirants d'eau allant de 12,50 mètres à 18,30 mètres. Notre projet, c'est 14,50 mètres. Il n'est pas surdimensionné. L'utilisation future d'un poste à quai par rapport à un poste en mer assure des déchargements plus rapides, des opérations 24/24 non interrompues par le mauvais temps et une réduction des coûts d'escale et bien sûr une augmentation des conditions de sécurité. Ces améliorations vont avoir trois effets. Le premier, avant toute autre chose, c'est le maintien de la compétitivité des opérateurs actuels au sein d'une activité particulièrement compétitive. Le second effet sera une augmentation des tonnages. Alors, là-dessus, cette augmentation, nous l'envisageons modestement parce qu'effectivement nous pensons que la demande sera assez proche demain par rapport à celle d'aujourd'hui. La troisième conséquence sera l'apport de nouveaux trafics parce que n'oublions pas qu'avec le grand port, Port-La Nouvelle sera le seul port maritime français avec Fos en Méditerranée à proposer des postes à quai. C'est une configuration technique qui va évidemment intéresser des chargeurs et nous disposons en plus de ressources foncières toutes proches. La fonction portuaire ne se limite pas à importer des combustibles à destination du seul marché national. Un port, c'est aussi un lieu de stockage et c'est la clé pour expliquer les augmentations de trafic qui vous ont été présentées par la Région. Nous avons rencontré des groupes intéressés pour utiliser notre port pour importer des produits pétroliers non destinés au marché intérieur. C'est-à-dire que vous importez 150 000 tonnes, vous les réexportez. Ce qui a aussi pour effet de toucher deux fois l'échelle des tonnages. J'apporte 200 000 tonnes, j'en réexporte 200 000 tonnes, cela fait 400 000 tonnes en plus. En même temps, vous touchez les revenus portuaires par 2.

Nous avons également des contacts pour distribuer en Méditerranée des nouveaux produits, comme des additifs ou des lubrifiants importés d'autres continents. Dans tous les cas, ce sont des nouveaux trafics qui ne sont pas aujourd'hui opérés dans des ports français. Au niveau des liquides, en plus des tonnages qui seront opérés sur le terminal de FranceAgriMer, nos analyses font apparaître des intentions de trafic à développer sur la future infrastructure. Pour différentes questions, vous avez des produits liquides qui se stockent soit sous température négative comme des jus de fruits, par exemple. Au niveau des coûts et des investissements, il est parfois plus facile de faire un terminal neuf ou autre chose que de développer la structure existante. Si on additionne les dossiers qui nous ont été proposés aujourd'hui, alors que l'infrastructure de grand port est inexistante, nous arrivons à un potentiel de 430 000 tonnes. On nous a présenté tout à l'heure un projet à 1 million de tonnes. Aujourd'hui, sans port, d'avoir des gens qui nous proposent demain 430 000 tonnes, signifie que l'atteinte de ce million de tonnes n'est pas irréalisable. Un futur terminal liquide pourrait ressembler à ce que vous voyez sur cette photo. Au niveau des navires, les petites tailles seront suffisantes sur les marchés de l'exportation. En revanche, pour des marchandises qui viennent d'Asie ou d'Amérique du Nord, cela ne marche plus, ce sont des navires plus grands. Encore une fois, vous voyez que c'est la part rouge qui nous intéresse. D'ailleurs, vous voyez ici un bateau de l'armateur Otfield, c'est un armateur que nous avons rencontré puisque j'ai dit tout à l'heure que nous rencontrions beaucoup de monde. Tous les navires qui sont mis en construction par cet armateur que nous retrouverons demain lorsque le port sera construit se calent sur les nouvelles écluses de Panama avec un tirant d'eau de 15,20 mètres.

Au niveau des céréales, comme vous le savez, la France est le premier producteur européen de céréales et le cinquième mondial. Je vais vous montrer une carte qui est issue de la FAO (Organisation des Nations Unies) pour l'alimentation. C'est une projection à l'horizon 2050 des écarts entre les principaux pays producteurs et les pays acheteurs en déficit de production. Cette

carte vaut ce qu'elle vaut mais elle montre bien les enjeux. La France est très bien placée, on l'a dit, et est un des leaders à l'exportation sur les céréales mais en même temps nous ne sommes pas les seuls. L'Amérique du Nord, l'Australie et peut-être l'Ukraine aussi sont de farouches concurrents alors que le marché est en face de nos fenêtres, c'est toute l'Afrique et le Maghreb. Sur cette zone (Afrique de l'Ouest et Maghreb), la demande va s'accroître et Monsieur Cifaï l'a rappelé, les acheteurs sont pour moitié des structures étatiques. Ce sont des structures qui ont des cahiers des charges extrêmement rigoureux et elles ont besoin d'être rassurées sur la performance de notre chaîne logistique. Le projet d'agrandissement portuaire répond à l'ensemble de ces attentes, il permet également de faire jeu égal avec nos principaux concurrents comme le Canada ou les Etats-Unis. Certes, les surfaces cultivables, on l'a évoqué de temps en temps, ne sont pas extensibles et la filière travaille sur de nombreux leviers pour produire plus et mieux. Des analystes estiment que 10 à 15 millions de tonnes de blé pourraient être produites en plus en 2050 par rapport à aujourd'hui. Avec un meilleur tirant d'eau, Port-La Nouvelle va inévitablement accroître son activité céréalière. Nous pensons que le potentiel de développement sur ce trafic céréalière est très important. Aujourd'hui, on exporte beaucoup de blé dur mais tout porte à croire que nous allons de plus en plus exporter des blés tendres, voire revenir peut-être sur des marchandises un peu oubliées, de type maïs. Pour les vracs industriels et agroalimentaires, ils sont en progression constante dans d'autres ports mais cette catégorie de marchandises fait l'objet de demandes régulières, dont celle du Groupe Saint-Gobain.

Parmi les dossiers sur lesquels nous travaillons, citons des filières industrielles, les filières de recyclage et profitons-en ici le secteur des énergies nouvelles et alternatives comme la biomasse ou la méthanisation. Nous travaillons sur des projets pour des usines pour importer 40 à 60 000 tonnes par usine de matières végétales ou bien il y aurait une unité, on va dire, pas de méthanisation mais d'inertage de certaines matières premières qui seraient réexportées à des stations d'usines implantées à l'étranger. Pour les marchandises diverses, je passerai rapidement. Disons simplement que des aciers ou des produits forestiers sont quelques-unes de nos cibles commerciales et puis je voudrais faire un focus sur l'éolien offshore justement Monsieur Augeix. Les projets méditerranéens ne nous ont pas échappé et nous avons bien entendu intégré ces perspectives dans notre projet. Nous avons été assez proactifs puisque ce dossier, on va dire, de l'éolien offshore, nous le travaillons depuis maintenant deux ans. Avec le projet de grand port, nous avons réfléchi à toutes les composantes nécessaires à un grand chantier de montage de structures d'éoliennes et si des appels à projets sont lancés en Méditerranée, les candidats trouveront dans notre port les espaces adéquats pour leurs opérations. Sur ces photos, vous voyez que cela prend beaucoup de place. Cela nécessite des résistances de quai particulières. Vous voyez même des bateaux qui ont des jambes (des jack-ups). Ce sont des bateaux qui montent sur des vérins évidemment pour la stabilité puisque ce sont des montages extrêmement complexes sur des navires qui vont jusqu'à 45 mètres de large. Le rouge, c'est une photo du MPI Révolution qui a été prise à Dunkerque. Il y a un très très gros chantier qui est fait dans ce port.

Je ne vais pas parler des conteneurs mais juste un petit mot, on ne peut pas faire de maritime sans s'intéresser au marché des conteneurs qui est en croissance constante. Les grandes lignes régulières vont aller à Sète. Un certain nombre d'activités ira sur Sète. C'est là où il y a les équipements les plus adéquats. Et nous avons eu des demandes dans ce sens. Par exemple, un exportateur qui voudrait faire des billes de verre en sacs pourrait très bien utiliser des conteneurs. Nous recevrons pourquoi pas 100 conteneurs par escale uniquement de billes de verre. Donc, des marchandises homogènes, ce sont des choses que nous pourrions travailler avec l'aval de la Région.

Au niveau des partenariats logistiques et portuaires, j'ai dit en introduction que nous étions en relation avec des ports européens. Nous partageons effectivement des idées avec d'autres opérateurs espagnols, belges, hollandais et allemands. Nous avons quelques atouts en Languedoc-Roussillon dont un que je voudrais pointer. C'est qu'il y a des prestataires ferroviaires installés à la

frontière espagnole et qui acheminent depuis de nombreuses déjà des marchandises du sud vers l'Europe du Nord. Le projet de Port-La Nouvelle peut très utilement prendre appui sur leur expérience, nous nous connaissons et nous travaillons dans ce sens. Pour conclure sur l'ensemble des activités de produits pétroliers, céréales, liquides, vracs et marchandises diverses, le projet porté par la Région et ses partenaires financiers sera un accélérateur d'activité pour le port de commerce. Port-La Nouvelle dispose de très bons atouts et peut jouer un nouveau rôle dans le paysage portuaire français. Profitons-en ! Je voudrais terminer cette intervention en m'adressant à l'ensemble des partenaires qui financent et accompagnent le projet, c'est-à-dire la Région Languedoc-Roussillon, le Département de l'Aude et l'Intercommunalité du Grand Narbonne. Il est aujourd'hui difficile d'attirer des investisseurs en France. Il est important que ces entreprises qui nous accordent leur confiance soient rassurées. Le fort soutien que vous apportez au projet démontre que notre territoire est accueillant pour les entreprises. Par votre implication, ces entreprises se diront qu'elles feront le bon choix en investissant en Languedoc-Roussillon. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Merci beaucoup Monsieur Mouillie. Je vais poser la question habituelle. Y a-t-il des questions ? Je sais que Monsieur Passemar m'a demandé la parole tout à l'heure mais il y a un Monsieur juste devant lui qui me demande la parole. Vous l'avez si vous voulez bien vous présenter. Le Monsieur qui est là devant vous.

Pascal PAVIE, Confédération paysanne

Je me suis déjà présenté tout à l'heure. Comme je ne viens pas souvent, je me permets de reprendre la parole puisque là, je suis un peu interpellé parce qu'il y a une matière agricole qui vient d'être traitée. Tout d'abord, je veux dire Monsieur le Président du débat, que si je me fais gronder par Monsieur Navarro, par Monsieur Levassort, je ne reviendrai pas à Castelnaudary. J'ai 56 ans, je ne veux pas me faire gronder. Je suis syndicaliste paysan, je n'ai peut-être pas les compétences dialectiques pour vous affronter mais je ne veux pas me faire gronder. C'est Monsieur le Président ici présent qui doit me gronder si je dépasse mon temps de parole ou si je m'exprime mal ou s'il y a un propos insultant. Je ne fais pas du tout partie des Verts mais je trouve que le débat était intéressant, qu'il apportait des chiffres. Je n'ai entendu personne insulter. Simplement, il y a des insuffisances dans le dossier et nous aussi, nous sommes dans cet état-là et nous voulons en parler. C'est un préalable pour moi pour ce débat.

Je voudrais être rapide sur le problème des imports-exports. C'est bien un fond de débat plus qu'un problème technique de profondeur de bateau, etc. Monsieur Carayon défend son entreprise et il a raison mais les travailleurs d'ici défendent aussi leur emploi. Nous, les agriculteurs, nous sommes pareils. Quand la tomate arrive au marché Saint-Charles à 0,45 euro et pour nous, c'est 0,60 euro le coût de production d'une tomate, on n'est pas content et ça, ce sont des emplois qui sont perdus et on demande à ce qu'il y ait un bilan qui soit fait des emplois négatifs. Monsieur Carayon ne connaît pas ce qui se passe en Turquie. Moi, j'en reviens, il n'y a pas très longtemps. Je sais que le tarif mensuel d'un ouvrier agricole est de 270 euros. Moi, je veux bien que l'on aligne tous les salaires sur 270 euros mais cela va quand même être dur à passer. Je ne sais pas comment vous voyez les choses. Il faudrait qu'il y ait ce bilan import-export. Sur la partie agricole, la FAO a effectivement dit les besoins alimentaires en l'état. Si la consommation des pays occidentaux et des pays émergents ne change pas et continue à évoluer comme elle évolue, c'est-à-dire en consommant de plus en plus de viande, on ne tiendra pas et ce ne sera pas l'ORAKE qui va fournir tout le monde entier. C'est le gros paramètre. Par contre, il y a une recommandation de la FAO qui a été dite et qui maintenant commence à être répétée, c'est que maintenant les pays doivent réinvestir dans leur agriculture. Et entre autres, sur les pays du Maghreb, il y a eu des recommandations, y compris sur les pays pétroliers, ils doivent revenir à l'autosuffisance alimentaire. Cela s'appelle la souveraineté alimentaire, c'est une chose dont on parle de plus en plus et moi, même si je suis agriculteur ici dans le Languedoc, je n'ai pas envie de

détruire les agricultures du Maghreb. Je voudrais que l'on ait des échanges égaux. Actuellement, les échanges sont inégaux parce que vous le savez très bien et j'y reviendrai peut-être à Castelnaudary, les exportations de céréales sont largement subventionnées. Vous parlez de 10 à 15 millions de tonnes en plus pour 2050, je ne vois pas tellement bien où est-ce qu'on va aller produire dans le Languedoc-Roussillon. En plus, vous parlez comme des industriels mais, moi, je suis un agriculteur. Je sais que l'on ne peut pas faire que du blé. Les terres vont s'épuiser, il faut faire des rotations et la Confédération paysanne a donné à la Région un rapport sur le déficit en protéines végétales pour l'alimentation animale, nous importons trois quarts de nos protéines végétales pour l'alimentation de nos animaux. Ces protéines végétales sont souvent des légumineuses, on en a besoin pour la rotation des sols. On n'est pas sur un capital industriel, un capital mort, inerte, on est sur des matières vivantes et je ne sais pas comment on va faire pour augmenter de 30 % la production céréalière. Il y a effectivement les vignes qui ont été arrachées mais dans la plupart des vignes, cela va être dur de faire des céréales, vous le savez bien. Je pose quand même une question à ce niveau-là, je vous le dis, je n'y crois pas à ces 30 % d'augmentation des céréales. Je ne demande pas simplement une étude économique mais aussi une étude agronomique.

Alors, Monsieur Levassort a dit tout à l'heure aussi qu'on ne proposait rien mais c'est le problème du débat. Nous, nous sommes là pour parler du port. Je veux bien parler pendant une heure de nos alternatives à la Confédération paysanne sur l'agriculture paysanne, l'agriculture relocalisée et faire en sorte que vous ne vous en moquiez pas comme cela a été fait à un débat. C'est un besoin des consommateurs aussi, ils veulent consommer plus local, ils en ont peut-être marre d'acheter des fraises d'Andalousie qui poussent sous serre avec des kilos de pesticides ou de Turquie avec des gens qui sont exploités aussi dans les champs. J'aimerais bien reparler de tout cela. Là, on parle de l'extension du port de Port-La Nouvelle, de l'argent qui est mis par la Région. La seule alternative qu'on puisse dérouler mais on est très limité dans le temps, c'est : quelle somme attribue-t-on à l'agrandissement de ce port ? J'ai entendu des choses vachement intéressantes. Je trouve par exemple que les économies d'énergie sur le transport, c'est très intéressant. Je ne suis pas contre l'extension du port mais c'est la quantité d'argent qui est mis dedans. Moi, je défends peut-être un peu trop aussi ma corporation, je n'aime pas être corporatiste mais, pour le coup, j'aimerais bien qu'on réaffecte une partie de cette somme sur l'installation d'agriculteurs et sur la relocalisation de l'économie. Je pense que c'est une mauvaise chose de ne faire que de l'import-export. C'est mettre tous les travailleurs du monde en concurrence et on va au désastre. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Merci beaucoup Monsieur. Vous êtes le bienvenu à Castelnaudary. N'ayez crainte, on vous attend. Pas de problème. Y a-t-il d'autres questions ? Oui, Monsieur. S'il vous plaît !

Jérôme STRAUSS, manutentionnaire à Port-La Nouvelle

Je vais être assez bref puisqu'il y a pas mal de choses qui ont été dites. Pour moi, le port, c'est avant tout un outil de travail. En France, on voit qu'on voit disparaître des sidérurgies, de l'automobile. Il ne faudrait pas qu'on puisse voir disparaître des ports par manque d'investissement. Aujourd'hui, j'ai recensé les ports avec lesquels je travaille parce qu'il faut savoir que commercer entre deux ports, il faut prendre le plus petit dénominateur des deux. J'ai pris Casablanca (jusqu'à 12 mètres), Béjaïa (12 mètres), Pointe-Noire (14,70 mètres), Nador (10,70 mètres), Montfalcon (11,70 mètres). Ce sont certains ports et on voit qu'ils sont déjà tous au-delà de nos standards. J'ai été me renseigner cet après-midi sur Montfalcon et je suis tombé sur un projet d'extension de port et ils se sont basés exactement sur les mêmes critères que nous, des navires de 220 mètres. A croire que les études se regroupent et que les gens qui mènent ces études dans différents pays ont les mêmes raisonnements. Quelque part, cela nous rassure et cela peut rassurer aussi le maître d'ouvrage. C'est un peu la précision que je voulais apporter. Je me demande aussi si en termes d'investissement structurant, on est obligé de mettre des niveaux de rentabilité parce que je vois mal comment aussi quantifier le niveau de rentabilité quand on

importe une marchandise, qu'on va la transformer peut-être dans le Centre France et qu'elle va repartir dans un autre port, peut-être à Rouen, peut-être au Havre. Peut-être qu'elle arrive en vrac. Elle va être reproduite et reconditionnée en matière première pour en faire un produit fini et qui va repartir. Pour moi, ça, c'est de la valeur ajoutée qui profite au pays et peut-être qui ne rentre pas dans la rentabilité. Mais dans un investissement structurant, est-ce qu'on doit mettre de la rentabilité ? Je ne sais pas.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Merci bien. Bonne question. D'autres questions ? Monsieur Passemar.

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

Je ne me présente pas. Je voudrais parler à Monsieur Carayon, répondre partiellement à Monsieur Carayon. Monsieur Carayon, on n'est pas contre le fait que vous installiez trois silos, c'est le projet que vous avez derrière qui nous gêne. Il y a l'expérience avec les ciments du Lacydon et vous êtes à peu près dans la même configuration.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Il y a tout à l'heure un vin d'honneur convivial où vous pourrez débattre de cela tous les deux. Un débat, c'est pour tout le monde.

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

Dix secondes, Monsieur le Président. J'ai une question à poser à Monsieur Navarro.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

A condition que Monsieur Navarro ne vous réponde pas.

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

Il pourra. J'ai une question très importante. Sur le port de Sète, j'ai cherché les investissements du Conseil général de l'Hérault et du Bassin de Thau. Je n'ai rien trouvé.

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

Il faut leur poser la question : pourquoi ?

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

Parce qu'ils n'ont pas investi. Alors, pourquoi est-ce que dans l'Aude, le Conseil général investit et l'Agglomération de Narbonne investit ?

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

Parce qu'ils sont plus avertis. Je suis au doigt. Mon intelligence est au doigt, vous le savez.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

C'est une réponse. Avant que nous n'en arrivions à la conclusion, y a-t-il d'ultimes questions ? Je n'en vois pas. Je vous remercie pour votre endurance parce que c'est le mot qu'il faut utiliser. Là, cela fait pas mal d'heures que nous sommes ensemble. Je vais demander à mon ami Etienne Ballan. Ne partez pas parce qu'il y a encore des choses à dire.

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

Président, rapidement, il y a deux ou trois questions qui ont été posées et auxquelles je voudrais répondre.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Alors, Monsieur le Président, vous avez tout à fait la parole.

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

Ce sera vite fait mais, concernant l'utilisation ou pas des canaux, je ne sais pas si la personne qui a posé la question est encore là, c'est de la responsabilité de Voies navigables de France. Je tiens à dire que la Région a déjà financé pour 25 millions d'euros l'élargissement du Canal du Rhône à Sète, que nous sommes dans la négociation de la deuxième tranche 2013-2018 et que le Canal du Rhône à Sète sera opérationnel pour alimenter par voie navigable, que ce soit en passagers ou en

fret, le port de Sète en 2018. Concernant la problématique de Lafarge /Carayon, que ce soit bien clair, la Région Languedoc-Roussillon a eu et a de très bonnes relations avec Lafarge et avec Carayon. On ne rentrera pas dans les problématiques de conflit d'entreprise ou de concurrence entre elles. C'est vos problèmes, ce ne sont pas les nôtres. Nous, nous mettons à disposition des outils. Après, on ne prendra parti pour personne. Voilà pourquoi les articles dans la presse, le chantage, personne ne nous en a jamais fait du temps de Georges à la Région, encore moins avec Christian. On ne l'acceptera de personne. Nous ne sommes l'objet de pression de quiconque. Par contre, nous traitons tout le monde sur un pied d'égalité. J'ai reçu et j'ai rencontré les gens de Lafarge, ils le savent, j'ai rencontré Monsieur Carayon, je ne me suis engagé avec personne dans un sens ou dans l'autre. Mais nous serons à l'écoute pour essayer d'arrondir tout ce qu'on pourra arrondir. On n'est pas là pour que vous vous détruisiez mais on ne peut pas se permettre de rentrer dans vos problématiques de concurrence.

Ce que je voulais dire aussi, concernant les travaux, j'ai entendu dire qu'on faisait ça pour faire travailler les entreprises. On ne fait pas de grands projets pour faire travailler les entreprises. Oui, les entreprises y participeront mais on lance des grands projets pour structurer le territoire et créer de la richesse et pour faire venir des entreprises, venir de la richesse et faire travailler et c'est pour cela que j'ai apprécié l'intervention des trois industriels qui m'ont éclairé sur une donnée qui va te plaire, cher ami. C'est que tous les trois ont dit qu'il fallait que l'on aille à 14,50 mètres. Voilà pourquoi j'ai dit que nous n'avions pas encore statué. Toutes les interventions pertinentes peuvent faire évoluer intelligemment le projet. J'en suis très heureux et je les remercie de leur témoignage parce qu'aujourd'hui à la CCI, ce qui m'intéressait, c'était surtout d'entendre les industriels et les gens qui vont eux faire vivre Port-La Nouvelle. Vous avez plus de 80 hectares à disposition. Là, on va en venir sur la rentabilité des investissements structurants. Oui, un investissement structurant, cela ne peut pas être rentable au jour le jour. Mais à moyen terme, si les 80 hectares que l'on met à disposition des industriels sont pleins, nous aurons rempli notre rôle et l'investissement aura été très certainement pour le territoire très rentable. Voilà, Président, j'ai terminé.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

Merci beaucoup. C'était tout à fait utile que vous interveniez. Il est de coutume maintenant que Monsieur Ballan dise en quelques mots les principales questions qui devront être traitées dans le site questions-réponses d'après une petite synthèse dans le fond de ce qui s'est passé ce soir.

Etienne BALLAN, membre de la CPDP

Merci. Bonsoir à tous. Je sais que vous n'avez pas du tout envie de m'écouter et de m'entendre. J'en suis très conscient. Néanmoins, je vais quand même parler quelques instants mais ce sera bref. J'espère parce qu'il y a eu énormément de choses qui ont été dites et débattues. On va commencer, si vous voulez bien, par les sujets un petit peu éloignés d'abord du cœur du thème de la réunion. Une première question a été posée à Monsieur Navarro très clairement : est-ce que c'est devenu PLN 2018 ? Là, il faudra y répondre. Vous l'avez évoqué, c'est un point sûrement de clarification à faire par rapport au délai. C'est toujours important de savoir effectivement à quel délai le maître d'ouvrage envisage la réalisation de son projet. Il y a eu également des propositions aussi un peu sur la question de la gestion du port. Des propositions ont été très précises. Vous avez demandé des propositions, vous en avez eues ce soir, on ne peut pas dire le contraire. La création d'un Etablissement public départemental pour gérer le port, est-ce que c'est envisageable ? Est-ce que c'est quelque chose que vous envisagez dès aujourd'hui ? Ensuite, ce n'est pas forcément une question. Vous pouvez choisir d'y répondre en disant « *C'est pour plus tard* » mais ce que l'on vous demandera, c'est effectivement d'y répondre. Toujours pour rester encore un tout petit peu loin peut-être, notamment avec un sujet très technique qui était la question de la submersion, la question de la montée des eaux. Cette question a été posée peut-être de façon un peu générale, mais avec une inquiétude. Or vous nous avez répondu d'une part « *Non, cela ne change rien au projet* ». D'autre part « *Oui, on rehausse tout de 60 centimètres* ». Si

c'est possible d'avoir sur le site des précisions bien claires sur effectivement l'impact de la montée des eaux sur la partie technique du projet. Je vais en venir quand même à ce qui a occupé une bonne partie des échanges, c'est-à-dire sur les éléments de prévision. Ce qui n'est pas évident parce qu'on voit bien que la prévision, c'est aussi bien les industriels qui s'expriment en disant « *Je veux venir, j'ai envie, je prévois de venir* » mais c'est aussi les études de prévision, qu'elles soient de perspective ou de prospective qui ont été présentées. Sur ces deux points, je pense que du côté des industriels, on a bien entendu, il n'y a pas de question particulière. En revanche, sur l'approfondissement des études, il y a vraiment des questions très précises qui vous ont été posées. Si c'est possible d'y répondre également, je vais en faire la liste, il y en a quelques-unes. La première, c'est toujours celle de Madame Arditi qui a été répondue pour le moment plus par des exemples comme l'a dit Monsieur Levassort. C'est-à-dire « *Oui, effectivement, on a pensé à ça, ça, ça et ça* ». La demande là est beaucoup plus précise, elle était déjà précise à Sète mais elle est nettement plus précise, c'est d'avoir l'ensemble des choses qui ont été listées en avantage. La demande, c'était sur les cinquante années. Je ne sais pas si c'est possible mais en tout cas d'être plutôt exhaustif que simplement illustratif sur ce sujet. Il y a ensuite une question à la fin qui était sur la question agronomique. A nouveau, on est toujours dans la perspective et dans la prospective. Est-ce que c'est possible de produire ces 10 à 15 millions de tonnes supplémentaires pour effectivement les marchés du Maghreb et de l'Afrique du Nord et de l'Afrique en général ? D'un point de vue agronomique, est-ce que concrètement notre territoire est en capacité de le faire ? Est-ce que c'est sur les terres viticoles reconverties qu'il faut l'envisager ? C'est une question qui a été posée. Enfin, la dernière question, vous allez me dire qu'elle est peut-être précise ou trop précise, je ne sais pas, mais elle a été posée très clairement. Il s'agit de la question des emplois. On a eu beaucoup de débats autour de ça, il ne s'agit pas de les refaire là maintenant mais il y a un point qui a été extrêmement clair et qui appelle une clarification. C'est-à-dire : les emplois annuels sont-ils comptés effectivement sur un an ? S'agit-il en fait de 2 300 emplois annuels que l'on répartit sur les trois ans ou s'agit-il de 2 300 emplois que l'on retrouve pendant trois ans ? Cette question est très simple et très précise, je pense qu'il faudra qu'elle ait évidemment une réponse également simple et précise. Excusez-moi, simplement sur un point, le prix du baril de pétrole mais je crois que l'on y a déjà répondu. Je ne reprends pas les questions auxquelles il a déjà été répondu lors d'autres réunions.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

J'ai juste à vous dire que d'ici la fin du mois, nous devons nous revoir trois fois, une fois à Castelnaudary dont on a parlé tout à l'heure qui est le 22 mars à 20 heures et pas à 19 heures, à 20 heures. On regardera huit cahiers d'acteurs à cette occasion. C'est une réunion d'expression. Il n'y a que la présentation de cahiers d'acteurs qui sera complétée le 28 mars à Lézignan par également une présentation de huit à neuf cahiers d'acteurs. On aura vu en gros tous les cahiers d'acteurs. Une réunion particulière a lieu le 25 mars à Montpellier qui est une demande qui nous a été adressée par la Commission nationale de créer un atelier *ad hoc*, un atelier technique chargé d'examiner les possibilités techniques et économiques d'un phasage des travaux envisagés pour l'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle. Les conclusions de ces travaux qui seraient présentées par des experts indépendants extérieurs donneront lieu à une présentation le 28 à Lézignan. Les experts en question sont des personnalités qui sont indépendantes du travail qui a été effectué jusqu'à présent. C'est Madame Blanchet de Egis ports, Monsieur Cariou de Euromed qui est un professeur en économie à Marseille et Monsieur Touret d'Isemar qui est à Nantes. Je reprendrai la parole à cette occasion le 22 à Castelnaudary pour vous dire comment ce système va fonctionner et qui vient si je puis dire en appui des conversations que nous avons eues ce soir. Merci pour votre patience et pour être restés jusqu'ici. A très bientôt à Castelnaudary.

La séance est levée à 23 heures 40.

INDEX

Nous vous signalons que nous n'avons pu vérifier l'orthographe des noms et termes suivants :

<i>Ergysport.....</i>	<i>56</i>
<i>l'ORAKE.....</i>	<i>52</i>
<i>Monsieur Touret Ahizémar.....</i>	<i>56</i>
<i>Otfield.....</i>	<i>50</i>
<i>sailing.....</i>	<i>16</i>