

PORT-LA NOUVELLE REUNION D'EXPRESSION

2015

28 MARS 2013 - LEZIGNAN-CORBIERES

Etaient présents à la tribune :

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP
Etienne BALLAN, Camille SAISSET, membres de la CPDP

Robert NAVARRO, 1^{er} vice-président de la Région Languedoc-Roussillon
Henri GARINO, conseiller régional et maire adjoint de Carcassonne
Brigitte BENEDETTO, sous-directrice des Ports à la Région
Denis MASSOL, chef du service Stratégie et développement portuaire à la Région
Arnaud BRASSEUR, chef de projet PLN 2015 à la Région

Etaient présents en salle :

Patricia BROSSIER, François PERDRIZET, membres de la CPDP

La séance est ouverte à 19 heures.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la commission particulière du débat public

Mesdames, Messieurs, je vous souhaite le bonsoir. Merci d'être venus nombreux à cette dernière séance –séance supplémentaire– d'expression. Nous reprendrons tout à l'heure la définition de cette terminologie. Je voudrais d'abord remercier Monsieur le maire de Lézignan, Monsieur Maïque, qui va nous dire un mot d'accueil et qui reprendra la parole un peu plus tard pour un cahier d'acteurs. Monsieur le Maire, vous avez la parole et merci beaucoup de votre accueil.

Michel MAIQUE, maire de Lézignan-Corbières

Monsieur le Président de la commission particulière du débat public, Mesdames et Messieurs les membres de la commission, Mesdames et Messieurs les élus, Messieurs les Présidents des CCI de Carcassonne, Narbonne, Lézignan et Port-La Nouvelle, même si elle est souvent décriée –à tort me semble-t-il–, la démocratie française fonctionne bien. La preuve en est donnée par les débats qui sont organisés par la Commission particulière du débat public à l'occasion du projet d'agrandissement de Port-La Nouvelle. Je tiens à souligner ici leur grande qualité, ils ont été organisés jusqu'à présent dans plusieurs villes de l'Aude. Le succès qu'ils rencontrent doit beaucoup au rôle incontournable des membres de cette commission : Mesdames Camille Saisset, Patricia Brossier, Messieurs Etienne Ballan et François Perdrizet, ainsi qu'à celui du président de cette commission, Monsieur Pierre-Frédéric Ténrière-Buchot. Grâce à vous, Mesdames et

Messieurs, même si les débats ont souvent été passionnés, votre implication totale a permis à tous les intéressés de s'exprimer librement dans le respect des autres intervenants.

Je suis donc particulièrement heureux de vous accueillir ce soir au sein de ce palais des fêtes. La ville de Lézignan-Corbières, et plus généralement tout le Lézignanais, est une zone en plein effort. En effet, si la population de la ville centre est passée de 8 266 habitants en 99 à 10 956 en 2012, soit près de 25 % d'augmentation, et dont le rythme actuel est de 3 %, les 51 autres communes de la communauté des communes de la région lézignanaise, Corbières et Minvervois, ne sont pas en reste puisque cette dernière représente désormais 31 461 habitants. Contrairement à ce qui se dit, les nouveaux arrivants ne sont pas des retraités venus se reposer, ce sont au contraire des actifs dynamiques, installés dans l'Aude en général et dans le Lézignanais en particulier pour travailler et participer à l'essor économique de nos territoires.

Les collectivités locales du Lézignanais doivent donc faire face aux besoins qu'implique un tel apport de population sur une période aussi courte : construction d'une médiathèque, d'un lycée, d'un collège supplémentaire, d'un centre aquarécréatif, de commerces, d'activités artisanales. Le financement de tous ces projets passe par la présence d'activités économiques nombreuses et dynamiques, source d'impôts locaux, de salaires, c'est-à-dire de moyens financiers pour que de telles réalisations puissent exister.

Les 472 entreprises présentes sur le territoire de Lézignan-Corbières ont permis à la commune de mener à bien bon nombre d'investissements lourds. L'évolution démographique actuelle ne nous permet pas de nous reposer sur nos lauriers, nous nous devons d'être encore plus ambitieux en mettant tout en œuvre afin que de nouvelles activités économiques viennent de s'installer chez nous. Je pourrai d'ailleurs vous le préciser plus tard lorsque je présenterai le cahier d'acteurs, rédigé au nom de la Commune de Lézignan-Corbières et de la Communauté de communes de Lézignan : l'extension de Port-La Nouvelle est une opportunité que nous entendons bel et bien saisir. Bonne soirée à tous.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur le Maire pour votre accueil et la promesse que vous allez reprendre la parole tout à l'heure. Cette soirée est une soirée supplémentaire, comme je l'ai dit dès le départ. Toute notre équipe de la commission particulière est très satisfaite et très fière : nous avons à l'heure actuelle 47 cahiers d'acteurs. Au début, nous en espérions une trentaine. C'est une fois et demie, et c'est un beau résultat, cela prouve que tout le monde s'y est mis. C'est un travail que de rédiger un cahier d'acteurs et dire l'essentiel de ce que nous pensons en trois ou quatre pages, cinq pages parfois. Merci à tous.

Tous n'ont pas été présentés oralement mais, comme il y en avait beaucoup, nous avons considéré que cela valait la peine d'ajouter une réunion, qui a lieu ce soir, aux réunions qui étaient prévues à l'origine. Il y avait un vague équilibre, comme je vous le rappelle, entre la présentation des quatre chapitres qui constituent le dossier du maître d'ouvrage d'un côté, et la présentation d'un certain nombre de cahiers d'acteurs. Ceux-ci viennent soit en soutien, soit en critique -généralement positive_ du projet présenté par le maître d'ouvrage. Ils permettent d'animer les réunions et de se comprendre -tout du moins on l'espère- les uns et les autres un peu mieux.

Ce soir, nous avons deux parties, si je puis dire. Une première va être présentée par mon voisin Etienne Ballan dans un instant. Ce qui également n'était pas prévu au départ dans l'organisation de cette consultation, de ce débat public : une demi-journée précédée d'un certain nombre d'échanges avec des experts extérieurs. C'est un atelier que nous avons qualifié d'*ad hoc* -ce qui ne veut pas dire grand-chose, à part le capitaine bien sûr !-. Un atelier technique où des gens -il va en

parler– venus de Nantes, de Marseille et de la région parisienne ont dit ce qu'ils pensaient. Ceux qui l'avaient demandé, EELV -Europe écologie Les Verts- et l'association ECCLA de Madame Arditi que je vois devant moi, les maîtres d'ouvrage, et nous-mêmes comme organisateurs et animateurs ont réussi à le faire il y a très peu de temps puisque c'était le 25, lundi de cette semaine.

Une petite synthèse va vous être présentée avec une discussion avec vous, qui suivra. Après cela, il y a la présentation d'un certain nombre de cahiers d'acteurs nouveaux sur lesquels je reviendrai pour ne pas prendre la parole trop longtemps. Chaque fois, le maître d'ouvrage, notamment Monsieur le sénateur Navarro, que je remercie de sa fidélité à nos réunions, donnera avec ses collègues un certain nombre de réponses, d'explications et d'arguments puisque nous sommes dans cet exercice à échanger des arguments. Voilà l'essentiel de notre soirée. A la fin, je reprendrai la parole, très rapidement je vous rassure, pour vous dire ce qui se passe dans huit jours. Jeudi de la semaine prochaine nous avons à Narbonne une séance de clôture qui porte sur la façon dont le débat s'est organisé et dont l'après-débat sera organisé, plus que sur le projet. Avec la séance de ce soir, nous ne concluons pas définitivement mais nous concluons sur les discussions qui ont eu lieu depuis trois mois et demi sur ce projet. Voilà ce que je tenais à vous dire.

Je vais donc demander à Etienne Ballan de bien vouloir, puisqu'il a animé le comité technique, nous rappeler les conditions dans lesquelles cela s'est fait, à quoi nous arrivons comme arguments échangés et comme arguments originaux par rapport à ce qui avait été discuté jusqu'à présent.

Etienne BALLAN, membre de la CPDP

Merci beaucoup. Bonsoir à tous, je vais prendre une petite dizaine de minutes pour présenter cette synthèse. Elle est forcément partielle mais elle se veut impartiale. Partielle, c'est-à-dire qu'il y aura évidemment des choses qui ont été dites. Beaucoup de gens qui sont ici ont été présents lundi. Nous avons simplement passé un filtre de façon à bien faire ressortir, comme le disait Pierre, les éléments un peu nouveaux et clés de la réunion. Vous trouverez néanmoins le verbatim complet des échanges, à partir normalement peut-être pas de demain -plutôt lundi-, sur le site. Ce verbatim nous sera livré normalement demain matin. Vous aurez un point très complet sur le site assez rapidement.

Très brièvement, Pierre l'a rappelé : il s'agit d'une demande émanant d'EELV et de l'association ECCLA autour de la question de la progressivité du développement du port et du projet. La Commission nationale du débat public avait pris une décision plus précise, demandant de créer un atelier ad hoc 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. Pour certains, cette phrase est plus que connue mais je pense que c'est important pour des gens qui n'ont pas encore assisté au débat d'entendre ce petit rappel.

Comment l'atelier s'est-il déroulé ? Nous avons une photo, pour vous donner peut-être pas l'atmosphère et l'ambiance, ce serait prétentieux avec une photo, mais simplement le dispositif. Nous avons eu trois heures de réunion avec trois experts qui sont intervenus. Pour faire très bref, celle que vous voyez à l'écran est Valérie Blanchet, elle travaillait chez Egis ports, une grosse structure d'ingénierie et de conseil dans le champ technique. Sa compétence principale était autour de la planification des travaux, justement dans le cadre de projets de développement portuaire. Il y avait également Monsieur Paul Turret qui est directeur de l'ISEMAR, à Nantes, et qui est de formation géographe. Principalement, son domaine de travail est sur l'évolution du trafic maritime et notamment sur la taille des navires. Enfin, Pierre Cariou, de l'école Euromed management de Marseille, l'ancien Sup de Co de Marseille. Il est économiste, en particulier sur la

question des trafics et des origines et destinations que nous pouvons observer notamment sur le bassin méditerranéen.

Ils ont parlé au nom de leur domaine de compétence mais ils sont aussi intervenus les uns vis-à-vis des autres. Nous avons essayé de faire en sorte que ce débat soit le plus riche possible. Dans ce dispositif, vous aviez sur chaque côté six personnes. Ces douze personnes étaient dans l'atelier proprement dit, ils étaient dans l'audition, la question des experts. Il y avait donc les experts, l'animation assurée par trois membres de la Commission, les représentants de la maîtrise d'ouvrage et les représentants du demandeur de l'expertise, à savoir EELV et ECCLA.

En fin de réunion, nous avons pu ouvrir la parole à la salle pour qu'à son tour elle pose des questions aux experts. Il y avait au total 30 participants dans l'assistance, 12 + 25 à peu près. Le point important est que l'atelier n'a pas pour objectif de donner des réponses définitives. Nous avons rémunéré ces experts seulement pour deux jours de travail. Ils n'ont donc pas fait d'étude approfondie sur le projet ou sur Port-La Nouvelle, que nous soyons bien clairs, nous leur avons demandé essentiellement d'éclairer le sujet à partir de leurs connaissances, leurs compétences, ce qu'ils comprenaient de ce dossier, et d'être le plus pédagogiques possible.

De cette réunion sont sorties beaucoup de choses. Cela nous a semblé, du point de vue de la Commission, peut être que vous voudrez intervenir là-dessus, un moment très riche. Beaucoup de choses ont été échangées. Nous aurions pu d'ailleurs le faire durer plus, simplement je vais essayer de le résumer en six points, j'espère que ce n'est pas trop, que je vais détailler maintenant en appuyant principalement sur les interventions des experts et le croisement –c'était vraiment une discussion. Je ne vais pas affecter tel propos à untel, ce n'est pas l'objet. L'objet est de faire sortir ce qui montait collectivement.

Le premier point est la question de la limite, de la frontière. Le port, d'après tout ce que nous avons entendu, est à une position de frontière, de limite, à la fois technique et commerciale notamment dans la taille des bateaux qu'il peut accueillir. Les statistiques montrent assez clairement cela mais les statistiques qui montrent cette sorte de moment intermédiaire où nous pouvons passer à un bateau plus grand, nous y sommes presque mais pas tout à fait, sont aussi liées à la limite technique des infrastructures du port qui ne permettent effectivement pas d'accueillir des bateaux trop grands. En l'occurrence, ce sont des bateaux de 110 mètres dans des conditions normales de sécurité, des bateaux de 145 mètres avec des conditions -je ne vais pas dire anormales- de sécurité plus acrobatiques. Je ne sais pas si Monsieur Nouguié est là, je ne sais pas s'il acceptera ce terme « dans des conditions plus délicates de manœuvre ». Assez clairement, ce qui est sorti de l'atelier est qu'il fallait a priori prendre une décision par rapport à cette limite. Nous ne pouvons pas rester longtemps -je vais le dire un peu vulgairement- les fesses entre deux chaises. Il s'agit de voir si nous faisons un pas, et quel pas nous faisons, pour franchir cette limite. Franchir le pas est de toutes les façons aller dans le sens d'une évolution et de l'augmentation de la taille des bateaux. C'est une tendance claire, constatée, et de long terme. Aujourd'hui, cette frontière se situe entre un bateau qualifié de petit/moyen par un expert, et un bateau moyen/grand. Nous serions dans cette limite-là. Il a donné des éléments beaucoup plus précis et beaucoup plus techniques mais voilà à peu près, pour vous faire une idée, une image mentale de la chose entre petit/moyen et moyen/grand.

Le deuxième point : si nous franchissons cette limite, c'est pour quel dimensionnement des infrastructures et du port vis-à-vis de la taille des navires ? Un premier point qui a été posé très clairement est que cette taille des navires n'est pas juste donnée comme cela. La taille des navires est d'autant plus grande que le trajet que fait le navire est long, c'est un point extrêmement

important. Si nous augmentons la capacité d'accueil du port pour des bateaux plus grands, nous nous positionnons pour accueillir des chargements venant de plus loin. C'est un point qui vous paraît peut-être évident mais qui a été posé avec beaucoup de clarté, qui a permis ensuite de réfléchir. Pour le moment, les hydrocarbures viennent de près –en particulier de France pour 87 % des cas, si je ne me trompe-. En tout cas, elles viennent de près. Au contraire, pour les céréales, nous avons balayé plus de segments de trafic que cela. Pour les deux principaux du port actuel, les céréales viennent de plus loin et surtout de destinations plus variées. En gros, l'hydrocarbure français est d'origine essentiellement de Fos-sur-Mer, et le trafic des céréales à l'export est un trafic qui balaye un certain nombre de ports méditerranéens, voire un peu plus loin. C'est important parce que cela donne finalement deux positionnements possibles. Accueillir de grands bateaux, cela veut dire que nous allons vers des chargements de longue distance. Au contraire, rester plus modestes, cela veut dire que nous sommes sous la cascade, c'est un terme qui a été employé plusieurs fois, des grands ports qui gardent le trafic de longue portée, de longue distance. Nous récupérons en cascade les trafics de plus petite distance. Les trafics existants dont je voulais parler, de relativement courte distance, plaident donc pour un positionnement plutôt modeste. Mais le port est aussi fondé sur un projet de trafic d'opportunité. Sur ceux-ci, par définition, nous avons très peu de prévisibilité. De fait, nous ne pouvons pas exactement dimensionner en fonction de ces trafics puisque nous les connaissons relativement mal et nous connaissons mal leurs distances. A l'aide d'un tableau qui récapitulait l'ensemble des bateaux pouvant être accueillis par PLN sur chaque segment, un expert suggérerait que le pas à franchir est peut-être d'aller vers le moyen/grand et pas forcément tout de suite vers le grand navire naviguant sur de longues distances.

Le troisième point est sur les conséquences. C'est-à-dire que nous dimensionnons. Nous venons de voir les différentes façons de réfléchir au dimensionnement par rapport à la taille du navire et à l'évolution de cette taille. J'espère que je ne suis pas trop technique. La question est : quelles conséquences du dimensionnement, en particulier s'il est soit trop grand, soit trop petit. En fonction du choix que nous allons faire dans le dimensionnement, il y a un certain nombre de conséquences. Le premier point sur ces conséquences a été une alerte de la part d'un ou deux experts sur la question de la structuration et d'un éventuel surdimensionnement, en constatant les points suivants. Premier point, je ne dis pas que c'est une loi générale mais c'est ce qui est ressorti de l'atelier, les investisseurs privés ont plutôt tendance à pousser vers un dimensionnement important. Ils poussent les investisseurs publics en l'occurrence, à dimensionner de façon importante le port pour avoir le choix et être plus confortables dans leur choix d'armateurs ou de chargeurs. Certains ports français, du fait -dans un certain nombre de cas- de projets peut-être déjà anciens, qui dimensionnaient de façon très importante, connaissent aujourd'hui des vides ou des surcapacités. Très concrètement, cette question d'un trop grand dimensionnement peut présenter plusieurs risques. Le premier, je l'ai déjà dit, est qu'elle positionne finalement le port qui choisit d'être grand, de dimensionner très fortement son infrastructure. Elle le positionne en concurrence avec des ports qui sont déjà très grands. Sommes-nous comparables, compétitifs par rapport à ces très grands ports ? Ensuite, c'est à discuter, ce dimensionnement peut augmenter les frais d'utilisation du port, tout dépend aussi comment la collectivité veut récupérer son investissement. Sur des droits de port, cela peut augmenter. Il y a une façon aussi de contrôler cette augmentation. Cela a été discuté. Enfin, cette question du dimensionnement, puisqu'elle est liée bien entendu, vous l'avez compris, à la question du coût, interroge, c'est bien normal ; nous sommes aussi, à la commission, le fruit de cette interrogation normale. L'Etat prévoit qu'au bout d'un certain montant, il y a un débat public. Nous sommes un peu dans cette question-là. Au-delà

d'un certain dimensionnement, nous devons nous questionner sur l'usage simplement de l'argent public. La question telle qu'elle a été formulée finalement est : comment pouvons-nous grossir tout en restant compétitifs par rapport aux ports avec lesquels nous serons en concurrence une fois que nous aurons grossi ? J'espère que c'est clair. Le dimensionnement va avec la pensée de la compétitivité. Nous nous dimensionnons en prévoyant de rester compétitifs à long terme, dans la nouvelle dimension que nous aurons. Finalement, je vais le dire de façon un peu triviale : aujourd'hui Port-La Nouvelle peut être grand parmi les modestes ou modeste parmi les grands. C'est un peu le choix qui est devant nos yeux mais c'est difficile d'être les deux en même temps. C'est compliqué de vouloir profiter à la fois des trafics de niche et des effets de cascade des grands ports, et en même temps d'être en position équivalente -du point de vue des infrastructures- ou comparable avec ces grands ports.

La question du phasage technique a été abordée. Il y a eu toute une session là-dessus. Oui, le phasage technique est possible, une digue est phasable, à condition que sa première configuration permette l'abri des premiers postes à quai. Cette question est finalement que nous pouvons « tout » phaser si nous nous y prenons suffisamment tôt et si nous savons où nous allons, un minimum. C'est un peu vite dit. Le nombre de postes à quai est la clé, en tout cas c'est ce qu'a expliqué l'experte sur cette question-là : c'est très important de prévoir dans la première, la deuxième ou la troisième phase combien de postes à quai nous souhaitons et c'est aussi en fonction du trafic attendu. Aujourd'hui, les scénarios 2 du projet n'ont pas été conçus comme un passage vers le scénario 3. Cela a été aussi très clairement indiqué lors de l'atelier. Pour autant, rien n'est perdu pour penser le phasage ; la perspective a été vraiment donnée de dire « *Nous pouvons penser le phasage jusqu'au début des travaux du projet, en tout cas nous pouvons continuer à réfléchir et c'est peut-être un projet qui peut être débattu dans l'après-débat public si c'est retenu.* »

Point important, le cinquième donc, est la question un peu plus territoriale de l'ensemble des ports à la fois du pourtour méditerranéen mais aussi du pays et de la France. Ce qui a été clairement dit est que la Méditerranée, grâce aux hinterlands, a des territoires desservis par le port à l'export ou à l'import, relativement en profondeur. Nous pensons à Valence avec Madrid, à Port-La Nouvelle avec Toulouse, à Marseille avec la vallée du Rhône. Ces ports ont un véritable hinterland, ce qui n'est pas le cas de la façade atlantique, c'est tout à fait différent. Sur cette façade, nous pourrions imaginer une sorte de distance idéale, d'intervalle entre les ports qui a été évoquée à 250 kilomètres. Très clairement, nous n'avons pas été plus loin en précisant s'il s'agissait de ports ou de groupes de ports qui fonctionnent ensemble. Il est important de comprendre que l'hinterland se développe aussi en fonction du prix, de la compétitivité de votre port et de combien il fait payer les chargeurs. Très clairement, la question de la compétitivité est également revenue à travers cela. Plus on est compétitif, plus l'hinterland part loin, moins on est cher par rapport à Bordeaux par exemple, plus on va passer au-delà de Toulouse vers Bordeaux en termes d'hinterland. Il est important avec ces hinterlands d'envisager des relations déjà commerciales qui permettent des montages gagnant-gagnant avec les territoires desservis. La question de l'agrandissement de ces ports qui ont un hinterland se pose un peu pareil pour tous les ports, notamment les ports dits « secondaires » par l'expert qui a présenté cela. Il se pose la question de la même façon : faut-il grandir ? Et jusqu'où faut-il grandir ? Très clairement, il y a eu une question sur : est-ce que ce choix doit être laissé aux seuls ports concernés ? Est-ce que chaque port prend sa décision en fonction de ses propres intérêts, ses visions ? Est-ce que chaque collectivité pilote d'un port prend sa décision « seule », ou est-ce qu'il y a besoin d'une instance ou d'une forme de coordination entre les différents ports, notamment français ?

Dernier point qui me semble important : cette question des choix qui sont très ouverts. Il a été beaucoup question de modernité. Port-La Nouvelle aujourd'hui n'est pas forcément le premier port à se poser la question, en tout cas il a le courage et la vertu de se la poser clairement, de la modernité du port. Cela signifie faire des projets contemporains. Etre moderne voulait dire aussi pour l'un des experts que la citoyenneté devait être prise en compte. Un port est quelque chose qui devait embarquer l'ensemble des acteurs, y compris ceux qui en questionnent son opportunité. Il a été bien rappelé que le port fonctionnait avec le territoire et que le port était un vecteur de création de valeurs sur le territoire, que c'était fondamental. De toute façon, c'était nécessairement un projet très collectif. Il était très important qu'il soit partagé.

Je vais terminer avec le sixième point. Finalement, ce n'est pas une conclusion mais il y a bien deux types d'arguments qui se sont non pas affrontés mais confrontés. Le premier consiste à dire –c'est un peu le résultat de ce que je vous ai dit avant– : l'infrastructure va créer la demande, le trafic. Nous offrons une infrastructure et les acteurs économiques vont venir. Ou bien : le trafic doit permettre de dimensionner l'infrastructure. Le trafic dimensionné, possible -prévu c'est difficile parce que la prévision est délicate dans ce domaine-, en tout cas la perception du trafic peut jouer un rôle dans le dimensionnement du port. Nous n'avons absolument pas tranché, dans le cadre de l'atelier, sur cette question-là mais il y avait véritablement des visions décalées. A ce titre, les tirants d'eau des ports partenaires notamment en Afrique du Nord plaident plutôt, si du moins nous nous calons sur ces tirants d'eau, pour un projet autour d'un tirant d'eau de 12 mètres puisque l'ensemble de ces ports aujourd'hui est à 12 mètres. Faut-il effectivement, dans une logique d'offre, augmenter le tirant d'eau et du coup répondre à d'autres trafics, ou pas ? Je ne vous apprends rien parce que ce sont des questions que nous avons déjà traitées dans le débat. Elles ont été clairement posées. La logique inverse qui consiste à dire que nous sommes dans une logique d'offre de long terme plaide plutôt pour un tirant d'eau maximum mais avec la difficulté d'avoir peu de visibilité à court terme.

On me reproche des fois de dire que je vais terminer et de ne pas terminer. Je vais terminer une première fois et je terminerai une deuxième fois après. Nous avons fini l'atelier simplement sur cette question : quoi qu'il arrive, si nous franchissons un pas et que nous investissons de l'argent public, alors il est important d'envisager le fonctionnement du port de Port-La Nouvelle dans une rotation rapide. Nous n'avons pas précisé s'il s'agissait des rotations rapides des bateaux ou des stocks. Cela n'a pas été très explicite de ce point de vue-là. La logique était de dire que le port devait tourner pour rentabiliser l'investissement. Cela veut dire aussi que les capacités de stockage doivent être au rendez-vous. De ce point de vue là, Port-La Nouvelle a des avantages importants au vu de la disponibilité foncière sur l'arrière-port.

Ma conclusion est la suivante : dans tous les cas, cela bouge relativement vite. Concrètement, il faut faire quelque chose, c'est ce qui a été clairement dit par les gens. Le port ne pouvait vraiment pas rester inactif, il a des choix à faire, des choix de dimensionnement notamment, et tout cela va très vite. Cette évolution, cette évolutivité du sujet est évidemment une difficulté mais c'est aussi ce qui, je pense, amène tout le monde à envisager un avenir pour ce port. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Très bien, merci beaucoup. C'était un petit peu plus long que ce qui était prévu mais il y avait une grande richesse dans ce débat de lundi dernier. Je vais demander à ceux qui y ont participé comme d'ailleurs à ceux qui n'y ont pas participé, si tout cela vous paraît à peu près refléter et à peu près être compréhensible également parce que si cela ne l'est pas, il vaut mieux demander et essayer de sortir. Je vois un doigt qui se lève et nous allons vous apporter un micro. Nous vous écoutons.

Frédéric PEROTIN, habitant de Port-La Nouvelle, ancien pilote

Bonsoir, je m'appelle Frédéric Pérotin, j'habite Port-La Nouvelle. J'ai été pilote pendant presque 23 ans au port de Port-La Nouvelle, j'ai arrêté récemment. J'avais deux petites remarques. Concernant les conditions acrobatiques, je vais répondre à Monsieur Mouillie. Je pense qu'il voulait dire qu'au-delà de 110 mètres, l'accessibilité était vraiment sous condition. Mais toutes les mesures sont prises chaque fois pour essayer de ne pas frotter sur les bords, même si cela donne chaud au pilote.

La deuxième chose : vous ne l'avez pas rappelé mais une question a été posée à Madame Blanchet, sur la durée de vie du port. Elle a dit qu'il y avait un bon siècle de vie avec un entretien normal, ce qui ne change pas. Monsieur le Maire a évoqué, dans d'autres débats, l'ancienne darse de commerce creusée en 1905. Nous y avons manœuvré jusqu'en 2005 les bateaux de commerce, avant que cela ne devienne un port de plaisance. C'est très important, j'ai souvent entendu Monsieur Navarro dire que nous travaillions pour nos enfants. Je pense, moi, que c'est pour nos petits-enfants. C'est juste une remarque, ce n'est pas pour polémiquer : l'avis des experts de Marseille et de Nantes était très intéressant et ils sont très compétents. La seule chose : ils viennent de tous les deux de grands ports maritimes. C'est un peu comme le Parisien qui regarde Port-La Nouvelle depuis Paris : C'est très loin et tout petit. Cela ne veut pas dire que leur avis est à contester ; cela veut dire que nous pouvons peut-être le nuancer un peu. Les grands ports n'aiment pas trop voir quelqu'un qui pourrait venir leur piquer quelque trafic.

J'ai oublié une chose : quand je parlais de la durée de vie, cela explique aussi les histoires de tirant d'eau. Dans cinquante ans, il y a des ports qui auront beaucoup plus que 12 mètres de tirant d'eau en Afrique du Nord. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup pour toutes ces remarques, je crois que c'était tout à fait utile. Madame, vous avez la parole.

Marie-Laure ARRIPE, économiste, professeur d'économie à l'université de Toulouse II

Bonsoir, je suis Marie-Laure Arripe, je suis économiste, professeur d'économie à l'université de Toulouse II. Je n'interviendrai pas sur les aspects techniques concernant ce projet mais j'ai quelques questions à poser sur les aspects économiques.

Notamment, une première remarque par rapport au compte rendu qui a été fait par Monsieur, sur les deux hypothèses, les deux possibilités d'agir : est-ce que c'est la création de la structure qui va faire venir les bateaux, ou le contraire ? Quand j'ai lu le projet du maître d'ouvrage la première fois, je me suis dit en voyant notamment les statistiques « *C'est de l'ordre de la pensée magique.* » Ce n'est pas parce que nous allons créer par exemple une aire d'atterrissage au milieu de la jungle que cela va faire venir les avions-cargos. Je pense que tout le monde le dit, c'est une vision un peu enfantine de la façon dont fonctionne l'économie. Par rapport à ce qui a été dit, je me positionnerais plutôt sur l'autre chose : nous créons les infrastructures en fonction du besoin qu'en a l'hinterland, etc. A ce sujet, les statistiques qui ont été présentées la dernière fois à Narbonne me paraissent, pardonnez-moi, en tant qu'économiste toujours assez farfelues. Surtout, si un étudiant m'avait présenté un mastère ou une thèse en me disant « *Là c'est tout plat mais sur quinze ans cela va augmenter de 50 ou 100 %.* », je lui aurais dit « *Pourquoi pas mais il faut le prouver. Il faut dire sur quoi vous vous basez pour présenter de pareilles statistiques.* » Sinon, encore une fois, nous retombons dans la pensée magique. Parce que nous disons que nous faisons un port, cela va faire

doubler de 50 % le trafic. En tant que professeur, cela me paraît bizarre mais ce n'est pas cela l'objet de mon intervention.

Ce sont essentiellement deux questions qui sont parties du travail du maître d'ouvrage : sur l'emploi, et sur la façon dont est évaluée la rentabilité du port, sachant que dans les deux cas il s'agit de fonds publics. C'est cela, le fil conducteur de mon intervention : quelle est la pertinence de cette utilisation des fonds publics ?

Sur la question de l'emploi, je reviendrai rapidement sur quelque chose qui a été dit la dernière fois à la réunion de Narbonne. Sur Port-La Nouvelle, entre 1 000 et 2 000 emplois vont être créés, selon les hypothèses du cahier du maître d'ouvrage. Si nous faisons le rapport entre le coût de l'investissement et le nombre d'emplois créés, c'est l'argument qui nous est opposé régulièrement, selon les hypothèses, l'emploi va coûter entre 100 000 et 225 000 euros. Si nous retenons une remarque qui a été faite la dernière fois en disant que la façon dont avaient été calculés les emplois multipliait par trois le nombre réel d'emplois, nous passons cette fois-ci de 300 000 à 600 000 euros par personne. Maryse Arditi avait fait remarquer très judicieusement qu'en économie sociale et solidaire, selon le niveau de l'aide, un emploi « coûtait » entre 1 500 et 10 000 euros. Je suis allée voir aujourd'hui, au niveau national, le coût de la création d'un emploi dans le secteur commercial, etc., c'est autour de 13 500 euros. Je mets des guillemets autour de la question du coût d'un emploi parce que l'emploi n'est pas un coût. Mais à un moment donné, cela représente un certain montant d'investissement social, public, et ce sont 13 500. Ce qui veut dire qu'avec les 225 000 ou 300 000 euros, cela change tout le temps, de coût du projet, nous pouvons créer 25 000 à 30 000 emplois sur la région Languedoc-Roussillon et pas entre 1 000 et 2 000.

J'ai regardé les statistiques cet après-midi, il y a entre 150 000 et 200 000 chômeurs actuellement en Languedoc-Roussillon. Vous avez souligné Monsieur le Sénateur à plusieurs reprises que nous étions une région avec un taux de chômage très élevé. Expliquez-moi comment vous justifiez que vous créez 2 000 emplois sur argent public au lieu de 25 000 ou 30 000 possibles. Sachant qu'évidemment, il faut changer aussi peut-être les critères de la politique de l'emploi au niveau de la région, mais vous répondrez vous-même.

Le deuxième point, et j'en terminerai, je ne vais pas m'éterniser, est sur la question de la rentabilité. Vous utilisez deux critères pour établir la rentabilité de cet emploi : la valeur ajoutée nette et le TRI, taux de rendement sur investissement. Vous faites remarquer qu'il faut que, pour que l'argent public soit considéré comme rentable, il faut qu'il y ait 4 % de taux de rendement sur investissement. Vous établissez en fonction de la valeur ajoutée nette qui est calculée dans le projet, que les trois premières possibilités font 4 %. La quatrième, celle d'un très grand port, par contre, ne rentrait pas dans le TRI, c'est-à-dire les 4 % de taux de rentabilité de l'investissement.

En revanche, c'est ma deuxième question, dans le cahier du maître d'ouvrage, nous ne savons pas sur quel montant d'investissement sont calculés ces rendements. Parce que quand nous parcourons le cahier d'acteurs, il y a 200, 250, cela varie tout le temps, de fonds publics, plus 150 millions de fonds privés, plus 45 millions. Ce qui veut dire que le projet coûte entre 450 et 500 millions. Rien dans le cahier d'acteurs ne dit sur quel montant est calculé le TRI. Est-ce juste sur l'argent public ? Je pose la question. Les taux de rendement du privé ? nous ne savons pas. Je souhaiterais avoir des éclaircissements là-dessus. Sur quoi est calculée la valeur ajoutée nette, sur quel montant d'investissement, sur quel type d'investissement, privé, public, etc. ? Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Bien sûr, la table du maître d'ouvrage va avoir la parole quand elle le souhaitera. Je prends encore une ou deux questions si vous le voulez bien. Monsieur Mouillie ?

Laurent MOUILLIE, directeur commercial du port de commerce

Mesdames et Messieurs, bonjour. Je suis Laurent Mouillie, directeur commercial du port de commerce. Monsieur Ballan, Mesdames et Messieurs de la commission du débat public, je voudrais rebondir sur ce que vous venez d'exprimer et rappeler deux ou trois choses qui ont été dites ici lors de précédentes réunions.

Un industriel s'est manifesté le 11 mars, c'était courageux de sa part, il s'appelle Saint-Gobain. C'est le directeur des approvisionnements et achats du groupe Saint-Gobain, ce n'est pas n'importe quoi. Ce Monsieur a dit qu'il avait inscrit le projet de Port-La Nouvelle dans une logique stratégique de son entreprise si et seulement si nous avons 14,50 mètres de tirant d'eau. Ce Monsieur ne l'a pas dit comme cela, pour se faire plaisir ou pour nous faire plaisir, puisqu'il parle au nom de son groupe. Quelques minutes après cette intervention, le président délégué du port de Dunkerque est venu soutenir ce qu'avait dit Monsieur Moyat. Pour information, Monsieur Soulet de Brugière est aussi l'un des plus gros acheteurs de fret en France. Il représente à lui seul (quand il était en fonction parce que cela a changé récemment) l'équivalent de 180 000 conteneurs par an. C'est un Monsieur qui connaît parfaitement son métier, le milieu portuaire. C'est un vrai expert. Il a été également président de l'Union des ports de France. Ce Monsieur est venu nous dire qu'un navire de 70 000 tonnes était aujourd'hui un navire moyen. Je ne vais pas rentrer dans le débat petit, moyen ou grand, cela a déjà été exprimé, mais simplement rappeler qu'il avait dit « *Si nous voulons recevoir ces grands navires qui sont aujourd'hui les standards, il faut creuser.* »

Une chose n'a pas été dite au niveau technique : à Port-La Nouvelle, nous avons du sable. C'est un atout par rapport à d'autres ports. Nous pouvons creuser dans des configurations techniques plus intéressantes que d'autres ports européens. Le 11 mars, j'ai moi-même donné d'autres exemples qui militent en faveur du navire-projet tel qu'il a été présenté. J'avais dit que nous ne surdimensionnions pas le projet. Nous ne faisons pas un grand port pour se faire plaisir ou pour faire quelque chose qui ne marcherait pas. Nous ne cherchons pas à opérer un navire de 14,50 mètres, nous cherchons à opérer un navire tel qu'il est affrété sur le marché aujourd'hui. S'il avait été à 16 mètres, nous aurions proposé un projet à 16 mètres. S'il avait été à 12 mètres, nous aurions proposé un projet à 12 mètres.

Une autre chose : nous ne pouvons pas reconquérir le marché des trafics si nous ne nous adaptons pas aux conditions nautiques qui existent dans d'autres ports étrangers. La reconquête. Il y a au Sénat un très bon rapport qui a été fait en 2011 ou 2012, qui parle de la reconquête des trafics par les ports français. Quand Saint-Gobain parle de Port-La Nouvelle, c'est en concurrence avec Tarragone. Un jour, il fera un choix : Port-La Nouvelle ou Tarragone. Tarragone, ce n'est pas en France, c'est en Espagne. Encore une fois, il y a une sorte de standardisation des ouvrages portuaires et il faut que nous nous y adaptions, sinon c'est le déclin.

Il ne faut pas non plus réfléchir forcément par rapport aux très grands ports européens. Nous ne cherchons pas à être un très grand port. C'est une tendance aussi : beaucoup de ports sont construits directement près des zones de production, de mines, d'usines qui ne sont pas forcément dans des grandes villes. Je vais prendre un exemple très concret. Il y a deux ans, le groupe Imerys nous a proposé de recevoir du kaolin de Barcarena, qui est un port sur l'Amazone. Les navires venant de l'Amazone étaient trop grands, nous n'avons pas pu les recevoir. Le groupe Imerys a fait une autre étude avec une mine turque et cela ne s'est pas fait. Fin 2012, l'usine a fermé. Ce n'est

pas quelque chose que nous souhaitons, à la chambre de commerce, à la Région, voir se répéter. Ce projet, aussi, se nourrit de ce genre d'expériences.

Les experts sont des gens qui nous ont parlé beaucoup d'économie maritime, pas de problème. En revanche, il y a un décalage entre l'économie maritime en général et tout le travail qui a été fait, qui se nourrit d'un travail qui a duré plus de deux ans, avec des clients, des rencontres -je l'ai dit le 11 mars-, ce qui a permis de développer ce projet. C'est quelque chose à retenir. Par rapport à l'atelier d'experts, n'oubliez pas qu'il y a des rencontres. Nous ne pouvons pas tout dire, nous l'avons exprimé ici. Ce n'est pas fait n'importe comment et c'est vraiment un très beau projet parce qu'il a été fait comme il faut, avec des gens très volontaires, et c'est pour l'avenir. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur pour votre témoignage. Y a-t-il d'autres personnes qui souhaitent prendre la parole ? Puis je me permettrai de passer la parole au maître d'ouvrage.

Maryse ARDITI, présidente de l'association Ecologie du Carcassonnais, des Corbières et du littoral audois (ECCLA)

Je vais faire très court. Le Monsieur précédent a rappelé pas mal de choses qui avaient été dites. Je vais en rappeler une : dans tous les documents que la Région nous a mis à disposition –merci-, il y en a des paquets, nous n'avons pas tout lu mais il y en a un sur lequel nous avons regardé. En gros, celui-là nous disait « *Jusqu'à janvier 2011, le navire-projet était 145 mètres. Puis début 2011, un industriel est venu et a dit "Coucou, je veux un projet 225 mètres, et je viens."* » La Région a dit « *Superintéressant, 225 mètres, on prend !* » Pour l'instant l'industriel n'est plus là, il reviendra peut-être. Alors que l'autre est un projet qui a dix années d'histoire, nous avons un projet qui s'est construit en dix-huit mois. On a beau dire que c'est un très beau projet mais en dix-huit mois pour l'ensemble des enjeux, c'est peut-être un peu rapide.

La deuxième chose a été rappelée. Je comprends bien que chaque industriel essaye de dire « *Que le public investisse un maximum et après je verrai si je viens.* » Saint-Gobain, franchement vous le prenez au pied du mur, vous dites « *Vous signez pour dix ans. Si vous signez pour dix ans, nous ne faisons le port à 14,50 mètres.* » Sinon c'est trop facile, on dit en l'air « *Si vous faites un très beau projet encore un peu plus gros, je viens.* » Il y a déjà un industriel qui était venu, c'est pour cela que nous avons fait le projet en question. Pour l'instant il n'est pas là, il est reparti. Attention, si vous avez dix industriels, c'est déjà plus intéressant parce que vous n'avez pas tous vos mains dans le même papier. Si vous mettez vos deux mains sur un industriel en espérant qu'il vienne, vous êtes un peu otages. Rappelez-vous cela. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Je pense que nous pouvons demander à Monsieur le Sénateur. Il y a eu plusieurs questions, il ne faudrait pas qu'il y en ait trop quand même. Nous reprendrons ensuite si vous le souhaitez.

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

Merci beaucoup Monsieur le Président. Mesdames et Messieurs, merci à tous d'être présents ce soir. De par la volonté du président Bourquin de la Région, nous sommes à votre contact sur le projet de Port-La Nouvelle. Qu'il nous soit permis tout d'abord de remercier Monsieur le maire, Michel Maïque, de son accueil, ainsi qu'Hervé Baro, représentant le Conseil général, Monsieur Ballester de la CCI et mon ami Henri Garino, qui a suivi quasiment toutes les réunions à mes côtés.

Dans les interrogations que vous avez, Madame l'économiste, je ne me permettrai pas techniquement de vous répondre globalement. Il sera fait par écrit des réponses à vos questions.

En revanche, quand vous comparez un emploi sur le port en termes de coût avec un emploi dans n'importe quelle entreprise, quelque part en tant qu'économiste ce n'est pas correct. Bon nombre de dimensions autres interviennent, dans la rentabilité de cet emploi-là.

Nous, la Région Languedoc-Roussillon, ne sommes pas basés sur un seul projet. Je vous ai expliqué : le projet de port de Port-La Nouvelle n'a pas dix-huit mois, il a cinq ans. Georges Frêche m'a dit « *Au travers d'études que nous avons fait faire, nous nous sommes rendu compte qu'en Languedoc-Roussillon, si nous voulons structurer de la richesse et de l'emploi, il faut faire monter d'un niveau l'ensemble des moyens de communication et de réception de richesses potentielles dans cette région.* » Nous n'avons pas lancé que le projet de Port-La Nouvelle qui isolément pourrait avoir un coût de rapport à l'emploi qui pouvait se discuter.

Avec Port-La Nouvelle, je l'ai encore dit ce matin à bon nombre de personnes avec lesquelles nous discussions, vous savez que nous faisons un gros effort sur le ferroviaire. Les derniers chiffres que j'ai : la Région investit par an quasiment 22 % de son argent sur le ferroviaire, c'est une volonté politique forte. Si j'écoutais les participants de la réunion de ce matin, ce n'est pas encore assez. Ils me sortent toujours des lignes et des améliorations à faire que devrait financer la Région. Or nous planifions un développement global basé sur la valorisation de tous les moyens de communication. Les canaux : 50 millions d'euros en 2018, sur l'élargissement et l'agrandissement au niveau touristique et portuaire du canal du Rhône à Sète. Nous pourrons faire du tourisme fluvial et du transport de containers sur des péniches qui vont passer de 1 000 à 2 500 tonnes. Voilà pour le fluvial. Certains ont posé les questions de la Robine et du canal du Midi. Je ne suis pas sourd mais pas dans l'immédiat, peut-être dans cinq ou huit ans, oui s'il y a des partenaires et s'il le faut, nous investirons sur la Robine et sur le canal du Midi au travers d'un débat et d'orientations économiques qui amèneront de la richesse et de l'emploi sur le territoire. Nous n'avons pas rejeté. Nous avons financé, je le redis, le contournement Nîmes-Montpellier, 400 millions d'euros, le viaduc de Courbessac, 17 millions d'euros. Nous tiendrons jusqu'au bout le financement de Montpellier-Perpignan. Il y en a pour 7 milliards. Nous poussons le gouvernement à se déterminer. J'ai vu que les associations au niveau national d'utilisateurs du ferroviaire ont classé notre projet dans les quatre priorités nationales. Comme quoi : l'argumentation de développement de la Région que nous poussons n'est pas si stupide que cela. Aussi, quand nous parlons du port en Languedoc-Roussillon, pour nous ce n'est pas Port-La Nouvelle ou Sète ou Port-Vendres. Nous avons à avoir dans le discours un port sud de France avec trois entrées sur la Méditerranée. Voilà l'offre que nous faisons à l'ensemble des industriels que nous contactons au niveau national.

Oui, Maryse, nous serions stupides et tu aurais raison si nous n'avions qu'une seule touche au niveau industriel. Mais, comme l'a dit le gars de Saint-Gobain, ce n'est pas une, c'est une multitude de touches. Je passerai sous silence tous les contacts que nous avons parce que bon nombre de groupes qui nous contactent –nous sommes dans une économie mondialisée– sont cotés en bourse. Bon nombre d'annonces que nous pourrions faire peuvent faire capoter ceci ou cela. Oui, dans les annonces, nous avons de la réserve mais il faut que vous sachiez, et vous avez l'exemple sétois : nous investissons toujours sur du structurant. A condition que des industriels viennent s'installer. Vous pouvez le vérifier à Sète, que ce soit dans les céréales, avec Lafarge, dans tous les locaux de stockage pour les containers : c'est quand les privés ont dit qu'ils venaient que nous avons fait les quais, les portiques, que nous avons mis l'argent public d'accompagnement. C'est pareil et ce sera pareil sur Port-La Nouvelle. Centre Grains a mis 130 millions d'euros dans une amélioration de leurs équipements à Port-La Nouvelle quand nous avons mis, nous, 5 millions d'euros sur le rallongement d'un quai pour accompagner leur développement. C'est

systématiquement la même problématique. Nous ne mettons jamais de l'argent public quand nous ne savons pas s'il y a des gens qui vont faire des réalisations.

Je vous signale que sur le port de Port-La Nouvelle actuellement, les deux grands groupes Dyneff et Total vont investir 30 millions d'euros. La plate-forme de 80 hectares, je n'ai pas dit qu'elle était pleine mais elle est bien avancée. Nous avons bon nombre de touches. Sur le projet dit de grand port de Port-La Nouvelle, les spécialistes s'y sont penchés. J'ai vu qu'il y avait très peu de critères très négatifs. Il y a un seul critère dans les points négatifs qui me choque un peu, c'est quand on nous demande à nous, les collectivités locales, le Département, l'Agglomération et la Région qui allons mettre 200 millions d'euros, d'amener l'argent et d'inventer un comité national qui va gérer le projet et le définir. Depuis bon nombre d'années, depuis Gaston Defferre, il y a eu la décentralisation. Nos concitoyens en Languedoc-Roussillon ne sont pas plus stupides –pour ne pas dire autre chose– que les Parisiens. Je ne fais pas de l'anti-parisianisme, il y a des gens très intelligents à Paris mais la décentralisation nous a donné pouvoir de décider ce que nous voulons faire de nos impôts, sur les projets que nous allons structurer. C'est un *niet* catégorique. Ce sont ceux qui payent, qui ont été élus par le peuple, qui définiront ensemble le projet et qui le porteront ou pas. Ce n'est personne d'autre, c'est cela la décentralisation.

Au niveau des questions qui ont été posées : pour la longueur des navires et le tirant d'eau, je vous l'avais dit en préalable dans la première réunion, ce débat en permanence m'éclaire. Au niveau des digues, nous ne pouvons pas les phaser. Les digues seront faites pour avoir un tirant d'eau maximum de 14,50 mètres. Nous n'avons jamais dit que nous allions mettre 14,50 mètres dès le début, dans la première phase. Le premier projet a une première phase de 200 millions d'euros, pas plus. Cette première phase est, si j'ai bonne mémoire, quatre ou cinq navires en bord à quai. La deuxième phase serait éventuellement d'une douzaine de navires en bord à quai. Mais la première phase fait 200 millions d'euros. Pour ce qui est du grand port de Port-La Nouvelle, ce sont 200 millions d'euros : 140 la Région, 30 le Département de l'Aude, 30 la Communauté d'agglomération de Narbonne. Une fois que le débat sera clos, nous aurons pris les décisions. De 2015 à 2017-2018, les travaux. Le port sera opérationnel aux alentours, si tout se passe à peu près bien au niveau des études, de 2018. Voilà la fin des travaux et voilà le port rendu opérationnel dans sa première phase à 12,50 mètres actuellement et à quatre ou cinq bords à quai de navires de près de 200 mètres. Voilà ce qui est le premier étage de la fusée grand port de Port-La Nouvelle.

Mais nous n'avons jamais dit que nous nous arrêterions là. Ce qui nous fera aller au-delà, c'est la rapidité avec laquelle les industriels vont venir s'installer. Et la rentabilité du port s'opérera. Si dans les deux premières années, quasiment nous sommes débordés par des gens qui viennent investir chez nous, structurer, amener de la richesse, oui, la seconde phase sera programmée rapidement et nous ferons le tour des collectivités à nouveau. Nous mettrons en place, à la Région, un plan de financement pour la seconde phase. Le phasage est intégré dans notre conception. Le financement est engrangé, il est sain, défini. Sur la méthodologie, il y a bon nombre de données techniques où nous avons écouté et entendu tous les arguments et nous n'avons pas encore pris de grandes décisions. Je sais qu'en fin de discussion je verrai le Président, je lui expliquerai et j'argumenterai après avoir lu tout ce qui s'est dit, ce que de mon point de vue il faut faire, et nous le présenterons aux élus.

Je rappelle que ce projet qui a quasiment cinq ans d'âge, je le suis depuis le début, a été validé par tout l'échiquier politique de la Région. Je le répète parce que c'est une garantie. Discuté des dizaines de fois en commission et voté à l'unanimité des gens qui étaient dans l'hémicycle. Vous pouvez vous renseigner. En plus de cela, les collectivités que sont l'Agglomération de Narbonne et

le Département, qui nous ont suivis, je ne pense pas qu'ils aient envie, les élus qui sont là-bas, et intérêt à ce que les projets que nous structurons capotent. Nous avons tous, comme vous, l'intérêt principal du bien public. Quand je parle de la misère humaine que je reçois dans mes permanences, j'ai une volonté farouche à faire en sorte, comme vous, que l'argent public soit dépensé le mieux possible. Mais quand vous faites des investissements sur l'avenir, il y a toujours une part de risque ou alors il faut que vous m'expliquiez, il faut dire dans vos votes, jusqu'à maintenant je ne l'ai pas encore vu, que vous voulez des élus qui sourient en permanence, qui disent oui à tout et qui ne font jamais rien. Si c'est cela, il ne faut pas venir voir Bourquin ni son équipe. Ce dont nous avons envie, ce n'est pas de pleurer, c'est de se battre pour le territoire, d'écouter, de foncer et d'assumer nos responsabilités. Oui, dans le développement économique il n'y a pas de science infuse, il y a des pistes que nous croyons, nous, porteuses d'avenir et nous voulons les jouer à fond mais c'est vrai qu'il y a un minimum d'incertitudes que nous prenons en compte. Ce que sera l'économie mondiale dans cinq ou dans dix ans, je n'en sais rien, il n'y a aucun économiste qui me tracera les pistes. Mais nous prenons certains risques, un minimum. Nous phasons le projet, nous avons les financements, nous avons des industriels, plusieurs, qui sont venus nous voir et prêts à venir.

Dernière information, je peux vous dire qu'il y a bon nombre de ports français que cela intrigue, qui nous font maintenant une « petite guerre ». Certains avaient des projets pour des années en devenir, qu'ils essayent d'accélérer. Ils pensent et disent que si Sud de France, Languedoc-Roussillon avec Port-La Nouvelle, Sète, arrivent à se développer comme nous l'avons fait depuis plusieurs années, peut-être que dans leurs territoires ils auront manqué le bon train. Nous, ce que nous souhaitons pour le Languedoc-Roussillon, est de prendre le bon train.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Je vais prendre encore deux ou trois réactions puis nous passerons ensuite à la suite du programme. C'était l'occasion avec ce problème de phasage, de mise en perspective dans le temps, de faire dans le fond une petite synthèse de tout ce qui a été dit jusqu'à présent. Je pense que ce soir, c'était relativement utile. Y a-t-il des demandes de parole sur des choses qui n'auraient pas été abordées ?

Marie-Laure ARRIPE

C'est un droit de réponse. Je n'ai pas assisté à tout mais cela fait plusieurs fois que j'assiste à des débats et quand même, heureusement que quelqu'un à la fin de la séance vient dire « *Vous n'avez pas répondu à ma question.* » J'anticipe : vous n'avez pas répondu à mes questions en me disant « *Pour les emplois, on verra, vous aurez la réponse dans la semaine.* » Sur la question de la rentabilité du projet et de la façon dont il est calculé, j'ai besoin de réponses. Encore une fois, il s'agit d'argent public. Vous pouvez nous faire tout un truc comme quoi vous le dépensez mieux que tout le monde, vous avez des assurances, etc. Moi, j'ai besoin de preuves. Contrairement à ce que je disais tout à l'heure, à ce qui se passe dans la pensée magique, je ne prends pas mes désirs pour des réalités, je veux des preuves. Donc j'ai besoin que vous m'apportiez des réponses et des preuves alors que chaque fois vous bottez en touche.

Robert NAVARRO

Si vous me permettez Madame, je n'ai pas botté en touche. Je vous ai répondu au préalable qu'il vous serait répondu par écrit, pour que je m'aventure dans un domaine que je ne maîtrise pas à 100 %. Vous aurez une réponse quand la CPDP nous aura questionnés par écrit, elle sera sur le site. Il ne faut pas dire n'importe quoi. Je vous ai répondu, je vous ai dit que nous vous répondrions par écrit et que je n'étais pas en capacité ce soir de vous répondre mais c'est une réponse, Madame.

Marie-Laure ARRIPE

J'attends avec impatience et intérêt la suite. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

D'autres interventions ?

Excusez-moi, Monsieur, je ne vous avais pas vu.

Henri GARINO

Je pourrais peut-être apporter pas une réponse mais un éclairage sur le débat que vous avez soulevé, le rapport entre les investissements et les emplois. Il est vrai que si vous faites le calcul que vous avez fait, on arrive à un rapport investissement/emploi très élevé. Vous l'avez chiffré vous-même à 200 000 euros alors que la moyenne serait de 13 500 euros par emploi sur l'ensemble du pays. Je crois qu'il faut y regarder de plus près. Cela voudrait dire, si je comprends bien votre intervention, comme c'est trop élevé en investissement par rapport à l'emploi, il ne faut pas faire l'investissement. Si je prends les 7 milliards qui vont être investis pour réaliser la ligne Grande vitesse, je ne sais pas par combien est multiplié le rapport. Vous voyez que ce débat est un peu faussé parce que cela voudrait dire : attention, on met trop d'argent pour la création d'emplois et il vaudrait mieux revoir les choses à la baisse.

Je vous donne un élément. Maryse Arditi était là quand la Région, sous l'impulsion de Georges Frêche, a décidé de lancer les parcs régionaux économiques. Il y a une quinzaine de parcs à l'heure actuelle, 15 à 17 parcs, 18 au total avec Port-La Nouvelle. Ce qui veut dire qu'on a prévu un investissement de 500 millions. Mais il faut voir que ces 500 millions ne sont pas pour de suite, c'est étalé dans le temps. Et j'ai participé à un organisme qui s'appelle Invest Languedoc-Roussillon qui s'occupe de capter des entreprises pour qu'elles viennent s'installer en Languedoc-Roussillon. Quand je participais à ces réunions, nous faisons un bilan et, à son terme, une entreprise sur deux qui voulait s'installer en Languedoc-Roussillon ne trouvait pas de site adapté avec les nouvelles normes, etc., pour pouvoir s'y installer. Vous voyez que les investissements faits, si on les met uniquement sur le terme de l'emploi, nous ne sommes pas sur de l'infrastructure qui travaille pour des décennies. On est sur des décennies, je crois qu'il faut le prendre en compte. Et pour un port, on nous a parlé d'à peu près un siècle.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Je vais passer à la suite. Voulez prendre la parole, Monsieur ? Nous passerons ensuite au cahier d'acteur car nous allons terminer très tard autrement.

Hervé BARO

Je voudrais apporter ma contribution sur cette question de l'emploi. On chiffre le coût de l'emploi lorsqu'il s'agit de créer des emplois, c'est quand même problématique. On ne le chiffre pas lorsqu'il s'agit de ne pas en détruire. Je vais prendre un exemple, il y a eu un débat sur la nationalisation partielle de Florange, il s'agissait de sauver 500 à 600 emplois. Le coût qu'aurait représenté cette éventuelle nationalisation se situait autour de 500 millions d'euros, entre 300 et 500 millions d'euros. Cela veut dire que, dans le cas de Florange, un certain nombre de personnes dans la société française, dans le monde politique français, auraient été favorables à cette nationalisation pour sauver des emplois au coût de 1 million l'emploi. Je dis cela parce que cela relativise un petit peu le propos sur le coût de l'emploi.

Mais il y a un deuxième point sur lequel je voudrais insister, celui du nombre d'emplois. Je ne sais pas si le nombre de 1 500 ou 2 000 est juste mais ce que je sais est qu'en termes d'aménagement du territoire, en termes de développement de l'hinterland, et vous l'avez dit Monsieur Ballan,

Port-La Nouvelle est pour nous, département de l'Aude, régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, extrêmement important car on y voit le débouché naturel d'un certain nombre de productions locales qui ont vocation à ne pas être consommées sur place. Ce qui n'est pas contradictoire avec le développement de circuits courts de commercialisation. Il s'agit simplement de mettre sur le marché un certain nombre de produits agricoles, je pense aux céréales en particulier, qui ont un débouché naturel par Port-La Nouvelle, à mon sens appelé à se développer. Et c'est en développant Port-La Nouvelle qu'on va mieux aménager le territoire, à condition bien sûr de prendre un certain nombre de précautions dans la construction elle-même, de vérifier les impacts écologiques et donc de ne pas faire n'importe quoi. A condition aussi de prévoir une intermodalité qui va permettre à la marchandise de passer du transport maritime sur le rail, à la condition de prévoir les grandes infrastructures et donc de dimensionner les lignes futures de Trains à grande vitesse, en fonction de ce que l'on veut de ce projet. Pour nous, si on s'engage à subventionner ou investir sur ce projet à hauteur de 30 millions comme l'a rappelé Robert Navarro, c'est parce que c'est pour nous un facteur de développement économique de l'ensemble de notre territoire du sud de la France et pas simplement au regard du département de l'Aude, pas simplement du Sud de France.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Je vais vous demander maintenant que l'on passe à autre chose. Je rappelle qu'après chaque cahier d'acteur, la parole vous est donnée à nouveau et ceux qui sont frustrés, s'il y en a, de ne pas avoir pris la parole maintenant, pourront donc la reprendre. Ne vous en faites pas, cela a été comme cela jusqu'à présent dans les séances précédentes. Je vais donc demander à Monsieur Maïque, Monsieur le Maire, s'il veut bien revenir au plateau qu'il avait tout à l'heure, pour nous parler du cahier d'acteur numéro 34, je dis cela pour ceux qui ne l'auraient pas pris en arrivant, qui s'intéresse à la Communauté de communes Castelnaudary-Lauragais-Audois. Excusez-moi, je suis en train de dire une bêtise, c'est le numéro 36, qui est la commune de Lézignan-Corbières et la Communauté de communes de la région lézignanaise Corbières et Minervois. Excusez cette tragique erreur.

Michel MAIQUE

Vous êtes tout excusé. J'avais décidé de vous faire un exposé politiquement correct mais, comme vous m'avez perturbé dans ma situation géographique, je vais parler autrement, un peu plus philosophiquement ou peut-être historiquement, je ne sais pas. En tout cas, depuis le début, sur ce dossier de Port-La Nouvelle, la mondialisation est le terme actuel qui fait un peu peur à tout le monde. Il ne faut pas oublier qu'une des toutes premières personnes à faire du commerce, sous forme de conquête me direz-vous, est une femme. Il s'agit de la reine Hatchepsout qui fit ses premières percées commerciales dans le pays de Pount. Il s'avère qu'on situe à peu près ce pays aujourd'hui près de Zanzibar, un port mythique de la côte africaine. Par la suite, ma foi, les Etrusques, les Phéniciens, les Grecs, les Romains, plus tard Vasco de Gama, tout un tas d'aventuriers et tout un tas de navigateurs, portés par des fonds de pays, sont partis sur les voies maritimes à travers le monde. Et les ports sont devenus, pour notre pays entier et pour le monde entier, des axes de pénétration culturels, économiques et environnementaux parce qu'il y avait aussi des plantes dans la cale des bateaux, plantes qui composent aujourd'hui notre alimentation. Les ports sont donc le fer de lance de la propagation de notre humanité. Et condamner un port aujourd'hui, parce que c'est de cela dont il s'agit, ne pas développer La Nouvelle c'est le condamner, condamner un port c'est tourner le dos à l'humanité, tout simplement.

Je vais donc à présent devenir un peu plus politiquement correct et vous sortir ce que nous enseigne l'histoire. Province narbonnaise est devenue, bien avant la conquête romaine de la Gaule, ce qu'elle était, un lieu d'échanges commerciaux intenses. Elle a connu son apogée au temps de l'empire romain, principalement grâce à l'impact de son port et du commerce que ce dernier a permis de développer avec les provinces romaines. La ville de Lézignan elle-même, qui s'appelait à l'époque Osuerbas, était située au long de la via Aquitania et était un relais d'entrepôts de marchandises qui circulaient entre Narbonne et la Gaule romaine. Vous voyez, l'histoire se renouvelle. Aujourd'hui, la Région Languedoc-Roussillon, qui a retenu cette histoire, avec l'acquisition en 2007 des installations portuaires de La Nouvelle, souhaite que ce trafic soit en augmentation beaucoup plus importante que la croissance non négligeable qui est celle d'aujourd'hui. Ce projet de modernisation et d'agrandissement des installations doit donc permettre l'accostage de bateaux de grande capacité. Je ne vais pas aller dans les détails techniques, je pense que cela a été suffisamment développé, ce qui est important est que cet ensemble modernisé sera connecté aux grands réseaux de transport, voies ferrées, autoroutes et transports aériens.

Nous, la Ville de Lézignan, sommes très sensibles à ces voies de communication parce que nous sommes dans un axe de communication. La force de notre ville aujourd'hui est de rassembler pratiquement toutes les voies de communication entre l'est et l'ouest de notre pays, c'est-à-dire l'autoroute, la voie ferrée, le canal du Midi, l'A113. Nous sommes donc très sensibles à cela mais nous savons ce que ces choses-là impactent sur les emplois. Car aujourd'hui notre zone industrielle et la force de notre ville sont justement dans son positionnement géographique. Si nous avons 5 000 emplois aujourd'hui dans notre zone industrielle, c'est bien grâce à cela. Le développement de Port-La Nouvelle est quelque chose de fondamental pour nous et pour l'Aude, parce que le gain de l'activité d'un port rayonne bien au-delà de son territoire.

Il y a quelque temps, nous, Ville de Lézignan, avons été abordés par le port de Barcelone. Il voulait faire un port sec à cause du développement du trafic qui était le sien. Nous étions d'ailleurs en lice avec Béziers, Monsieur Navarro, et nous avons réservé à ce projet 200 hectares le long de l'autoroute. La conjoncture internationale que tout le monde connaît ne nous a pas permis ou n'a pas permis à Barcelone de concrétiser ce projet. La Ville de Lézignan possède donc aujourd'hui de nombreuses réserves foncières, directes en sortie d'autoroute. La modeste contribution que nous pouvons apporter à ce projet est, pourquoi pas, de proposer à La Nouvelle d'accueillir sur nos réserves foncières des industries ou des stockages qui désengorgeraient peut-être les abords du port. Car nous sommes conscients, Mesdames et Messieurs, que l'économie doit se faire mais pas au détriment de l'environnement. Nous sommes bien placés pour cela car nous, à Lézignan-Corbières et dans notre intercommunalité, nous avons plusieurs zones naturelles protégées et cela ne nous empêche pas d'avoir aussi un développement économique actif. Il n'y a donc pas d'incompatibilité pour nous entre les interrogations légitimes de certains et le développement économique d'un territoire, à condition que ces interrogations ne soient pas des facteurs de blocage. Les retombées attendues sont donc considérables et les emplois ne sont pas seulement sur La Nouvelle mais bien au-delà.

Quelque chose n'a quand même pas été dit tout à l'heure en ce qui concerne le calcul des emplois : 200 millions d'euros investis, l'investissement sur les entreprises locales, simplement l'investissement. Je ne parle pas des emplois qui seront développés par le port. L'investissement, la manne sur le BTP qui est à genoux aujourd'hui, est une manne de survie d'emplois et d'entreprises. Et je crois que les collectivités territoriales sont les acteurs de ce développement, de

ce maintien de la vie sur notre territoire. Avoir des attitudes comptables à certains degrés me semble donc un peu mesquin.

Je vous ai dit tout à l'heure, Mesdames et Messieurs, que nous étions un relais mais notre ville est évidemment basée sur tout ce qui est logistique, en particulier les entreprises comme Express Marée qui est une des plus grandes entreprises de mareyage de notre pays, mais également d'autres comme O'Hara, Alloin, Millabet, Pôle Sud aussi qui exporte ses saveurs à travers le monde, le groupe Bénêteau, dont cette zone d'activité lézignanaise bénéficie, ainsi que de la présence de plusieurs ateliers relais. Nous avons le privilège d'avoir l'antenne de la Chambre de commerce et d'industrie, je vous passe un peu la brosse Monsieur le président, mais c'est un plaisir de travailler avec vous-même et avec vos services.

Tout cela dans l'intérêt de nos populations et de notre jeunesse car, ne l'oublions pas, le challenge et l'espoir de cette ville sont l'implantation de notre lycée. Celui-ci aura en son sein des formations d'agent d'entreposage et de messagerie, un CAP de conducteur routier de marchandises, un bac pro de logistique et un BTS transport. Vous comprendrez que nous sommes donc fortement intéressés par le développement de Port-La Nouvelle. Evidemment, quoi de plus naturel que d'espérer pour notre jeunesse ? Ceci étant, je ne vais pas abuser davantage de votre temps mais si on s'interroge sur le bilan des coûts/avantages de la construction de ces installations, il y a fort à parier que le positif l'emportera largement sur le négatif, à condition bien entendu que la raison l'emporte et que l'intérêt général prédomine sur la somme de quelques intérêts particuliers. Pour toutes ces raisons, je tiens à dire publiquement au nom de la commune de Lézignan-Corbières et de la Communauté de communes de la région lézignanaise-Corbières-Minervois, tout mon soutien au projet d'extension du port de La Nouvelle porté par la Région Languedoc-Roussillon. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur le maire. Je rappelle que c'est le cahier numéro 36 et pas le 34 comme je l'avais dit tout à l'heure, et qu'il est à votre disposition. Y a-t-il une question sur cette déclaration et les sujets abordés ? Je vois un bras qui se lève devant moi, voilà, parce que j'ai un spot lumineux dans l'œil. Merci de vous présenter s'il vous plaît.

Pierre CARBONEL

Pierre Carbonel, néo-écologiste. Je n'ai pas la culture d'exhaustivité de mes confrères mais je voudrais intervenir pour dire ceci. Il me semble, depuis le temps que j'assiste à ces réunions, que le projet de La Nouvelle est finalement un projet très défensif. Cela m'étonne beaucoup de la part de Monsieur Navarro parce qu'il incarne pour moi le vieil adage français : la meilleure défense c'est l'attaque. Pourquoi défensif ? Parce qu'il ne se préoccupe, en priorité, que du fret. Et le fret par-ci, et le fret par-là, et on double le fret, on crée des emplois grâce au fret, on fait venir des industries grâce au fret. Et moi j'ai, parce que c'est une expression très à la mode, un angle d'attaque très différent. Je me suis préoccupé de m'intéresser au projet de Cherbourg, à son fameux projet d'extension, où le port de Cherbourg a investi 60 millions d'euros sur 40 hectares de développement d'une plateforme industrielle, pour faire place à Areva et Alstom, le consortium qui a pris l'appel d'offres de l'Etat français sur les éoliennes offshore. Ils ont donc investi 60 millions d'euros sur le développement de cette plateforme strictement industrielle et très précisément ciblée. Ce qui me fait dire d'abord qu'ils ont raison parce que le défi du futur est quand même l'énergie, sa production et sa vente. Cet aspect-là des choses n'est donc pas négligeable à La Nouvelle. Pourquoi ? Parce que, pour autant que j'aie suivi tous ses développements, il me semble qu'on a loupé la marche à La Nouvelle, il y a une dizaine d'années,

pour l'agrandissement du port. Mais il me semble aussi qu'on a loupé un chemin, il y a quelques années, celui de l'éolien offshore. J'ai vaguement entendu parler qu'il y avait effectivement des projets. Je suis d'ailleurs allé sur un site où j'ai appris qu'il y avait 250 km² de sites en mer, notamment au large de La Nouvelle, très favorables à l'éolien offshore. Et j'ai découvert en même temps que Marseille avait obtenu un marché dernièrement, enfin non, avait développé une idée d'éolien offshore et avait obtenu une subvention de l'Europe de l'ordre de 37 millions d'euros.

Tout ceci pour vous dire que j'ai regardé la chose sous l'angle industriel et je me suis dit : pourquoi ne ferait-on pas à La Nouvelle, sur cette fameuse plateforme portuaire, d'abord l'accueil d'une industrie d'avenir ? Et la programmation se ferait d'abord sur l'aménagement de cette industrie d'avenir et ensuite, on se préoccupe de savoir effectivement quel est l'argent qu'il nous reste pour, je n'allais pas dire jeter nos cailloux à la mer mais presque. Etant entendu que le rapport d'investissement à Cherbourg, 60 millions, pour avoir deux usines, Alstom et Areva, de 500 emplois chacune, cela fait réfléchir. C'était donc la base de ma réflexion. Et c'est pour ça que je ne suis pas parti sur le fret mais sur l'industriel. Comme tout le monde l'a dit, il y a quand même un lien très étroit entre le fret et l'hinterland. On ne peut pas s'en absoudre, n'est-ce pas ? Pour finir, et comme tout le monde a compris quel était mon angle d'attaque et pourquoi je ne comprends pas qu'on n'ait pas fait un sujet industriel de cette extension du port de La Nouvelle, alors que dans le débat public de Cherbourg il y a des gros titres et uniquement de gros titres qui sont « Cherbourg est enfin de nouveau un port industriel, redevient un port industriel, et beaucoup d'emplois à la clé ».

Je vais vous donner quelques chiffres. Je suis allé un peu plus loin, je me suis intéressé à l'Allemagne, parce que c'est la mode aussi. L'Allemagne c'est aujourd'hui 6 000 mégawatts développés dans l'éolien offshore. En France, on est balbutiant, on est à 500 mégawatts. Et ces 500 mégawatts, on peut les produire au large de La Nouvelle, je vous en fiche mon billet. Quand je suis allé en Allemagne, 6 000 mégawatts, très intéressant mais cela ne me dit rien en termes d'emploi. Je me suis intéressé à l'avant-port de Brême qui s'appelle Bremerhaven. Et ils ont décidé, dans cet avant-port, de se mettre à l'éolien offshore. Alors, je ne sais pas si c'est eux, mais c'est sûrement le Land du coin, la Région du coin. Et là, les chiffres sont tombés, bruts. Pour 100 millions d'euros d'investissement en Allemagne dans l'éolien offshore, il y a 100 millions d'euros d'investissement de retour du privé. A Bremerhaven, ils ont certes commencé très petit, mais en 2006, à faire de l'éolien offshore, il y avait 100 emplois et une concession au large de l'ordre de 40 ou 43 éoliennes, je ne sais pas exactement, comme je vous l'ai dit je n'ai pas l'exhaustivité de mes collègues. En 2009, il y avait 800 emplois, trois ans après. En 2011, 1 100 emplois. En 2040, ils prévoient 14 000 emplois. Et, si Monsieur Martin était là, je lui ferais plaisir, l'extension de population est prévue à 5 000 personnes.

Voilà ce que je voulais vous dire pour essayer de mettre le doigt sur cet autre angle d'attaque par rapport au fret qui me semble non pas incongru, enfin j'aurais d'autres mots, je n'ai pas l'habitude, peut-être plus judicieux...

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Je crois qu'on vous a compris, merci pour ce complément et ces idées. Je crois que Monsieur Navarro souhaite prendre la parole sur ce problème de l'éolien. Nous sommes revenus plusieurs fois là-dessus mais c'est une bonne chose d'en parler encore.

Robert NAVARRO

Pour vous informer, parce que j'ai commencé à donner des pistes, donc je me suis mal exprimé ou je n'ai pas été entendu. Je vous ai déjà dit deux fois, je crois, que la première des choses, alors que

beaucoup d'élus du Languedoc-Roussillon étaient contre l'éolien offshore, la première de mes missions parce que moi j'y crois fort a été de les convaincre d'accepter qu'on ait un parc éolien en Méditerranée, en Languedoc-Roussillon. Parce que vous avez raison, deux parcs sont prévus, l'un devant Marseille et l'autre en Languedoc-Roussillon. Vous voyez, l'actualité avance très vite parfois, j'étais mardi en audition au Sénat, nous auditionnions des responsables d'EDF, les gens de l'Ifremer, tous les industriels de ces nouvelles technologies, parce qu'il y a quatre ou cinq modèles différents même dans l'offshore. Beaucoup sont à base de projets-tests qui se feront surtout vers la Bretagne ou en Normandie. Et ils nous ont expliqué qu'au niveau des critères de rentabilité, d'ici 10 ans, l'électricité produite par ces domaines-là serait relativement compétitive et rentable au niveau du territoire.

Ceci étant dit, il y a très longtemps que nous avons, nous, la volonté d'accueillir un site pilote de stockage, de construction et de valorisation de l'offshore en Méditerranée. On ne veut pas forcément en faire que le parc qu'il y aurait éventuellement devant Port-La Nouvelle. L'ensemble de la Méditerranée, et au-delà, peut être intéressé demain par une multitude d'autres parcs offshore. Dans notre positionnement, ce que moi je cours, ce sont ces choses-là [PL1]. Et dans le projet de Port-La Nouvelle, contrairement à ce que certains croient dans le grand public, la plateforme se fait. Elle n'est pas dans le Grand port. Quand le Grand port sera fait, si on réussit à obtenir le parc éolien, on pourra déjà réceptionner les gens qui pourront commencer à construire. Ne vous inquiétez pas de ce qui vous soucie, quand je parle de fret, je ne parle pas que de marchandises. Tous les développements industriels qui pourront servir à rentabiliser le port, à donner des plus financiers au territoire et à structurer de l'emploi, nous n'avons aucun a priori sur quoi que ce soit.

Dans les énergies renouvelables, j'y vais quand même doucement parce que j'ai aussi dit aux industriels qu'on avait déjà entendus et au niveau de l'Etat aussi, qu'il faut aussi se tenir aux directions qu'on nous donne. On a vu le fiasco du photovoltaïque, je ne souhaite donc pas que bon nombre de choses se reproduisent. Mais moi, d'après toutes les données que j'ai entendues, je crois à l'éolien offshore pour notre région. Et après le travail de persuasion qu'on a fait vis-à-vis de certains élus hostiles, je ne vais pas les citer mais il y en avait autant à l'UMP qu'à gauche, la grande majorité pour ne pas dire l'unanimité, est partie prenante d'un grand projet industriel que porterait la Région sur l'éolien offshore, sur le port de Port-La Nouvelle. Seulement, tant que tout cela n'est pas bien arrêté, même si on est sur tous les créneaux, je ne peux pas vous dire que cela est fait. Mais sachez qu'on a les contacts avec les industriels, que le gouvernement sait que l'on est intéressé et que nos installations arriveront, quand elles seront terminées en 2018, nous serons opérationnels avec la plateforme et le port pour éventuellement réceptionner une unité de construction, de valorisation, de mise en place et d'exportation de ces unités-là. On est preneur.

C'est pour cela que bon nombre des données que vous nous faites passer, on les entend, ne vous inquiétez pas, nous ne sommes pas autistes. Nous sommes très attentifs et ce qui est important est d'emmener un maximum d'ingrédients pour valoriser l'investissement que l'on veut faire. Mais je voulais vous donner ces informations parce que cela évolue très vite. Et sachez que l'avantage d'être responsable régional et parlementaire est que bon nombre de réunions qui se font et de décisions et d'orientations qui se prennent à Paris actuellement pour les 10 ans à venir, on est en phase, on les écoute et on peut bondir dessus.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Y a-t-il d'autres interventions ? Oui j'en vois trois. Alors, c'est toujours à gauche, enfin à ma gauche et à votre droite. On ne prend jamais la parole de l'autre côté, je vous le fais remarquer.

Lydie PASSEMAR

Lydie Passemar, conseillère minoritaire, j'ose à peine dire socialiste, mais effectivement à gauche. Tout va donc bien, Monsieur le président. Bonsoir à tous.

Je suis ravie d'entendre que le projet éolien avance effectivement et j'espère que le Maire de Port-La Nouvelle le votera cette fois-ci puisqu'il l'avait refusé la dernière fois, il fallait le signaler. Il n'y a que les imbéciles qui ne changent pas d'avis. Je voulais juste faire une petite parenthèse, très brève, parce que je parle trop d'habitude. Nous avons un cahier d'acteurs avec Alain Viard, je ne vais donc pas vous le réciter mais c'était juste par rapport à ce que disait Monsieur Maïque tout à l'heure et par rapport au lycée de Lézignan parce que je suis enseignante dans cette ville. Vous voyez, je fais la boucle ce soir.

Je pense que le projet du port n'est pas qu'une affaire d'argent, de profondeur etc., cela doit être aussi une vitrine et une vitrine intelligente. Nous avons proposé dans notre cahier d'acteurs notamment les éoliennes offshores, la recherche sur les algocarburants, l'aquaculture, etc., autant de formations professionnelles à offrir aux élèves. Ce sont de nouveaux métiers pour certaines choses mais des formations à offrir et le lycée ne peut pas se contenter, je ne veux pas lancer la polémique, de tourner autour du transport mais j'aimerais bien que toute la matière reste aussi sur Port-La Nouvelle parce que j'ai beaucoup d'ambition pour cette ville et souhaite surtout l'élever et ne pas la cantonner dans des problèmes de cargos, d'économie, de pétrole et tout ça. J'ai l'ambition d'élever cette commune, voilà. Merci, c'était tout.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien Madame.

Robert CORBIERES

Bonjour. Je voulais revenir d'entrée sur l'accueil de Monsieur le Maire. Il a précisé que la démocratie marchait bien et nous sommes effectivement assez nombreux ici mais nous le sommes de par nos professions ou par les circuits sociaux. Mais je n'ai pas trop vu de publicité invitant la population à venir à ces réunions, je pense que ce sont des réunions qui me semblent assez intimistes, ce qui est assez dommageable pour l'information en général.

Je voudrais revenir sur l'intérêt que vous pensez du port de Sète concernant l'exportation et l'importation. Monsieur le Maire de Lézignan a parlé que les ports étaient la propagation de notre humanité, il a parlé un peu de l'histoire mais, sans trop y revenir, c'était la propagation de l'esclavage. Si on remonte à toute exploitation qu'ont fait les pays d'Europe des pays africains ou d'Amérique du Sud, c'est quand même aussi grâce aux ports que ces pays galèrent encore. Et je crois que continuer dans cette optique aujourd'hui est aussi persister dans l'exploitation des hommes. La propagation de l'humanité passe d'abord par le respect des autres et je crois qu'il faudrait avant tout penser à cela dans vos projets.

Un des points fondamentaux qui vous font penser qu'il faudrait agrandir le port de Port-La Nouvelle de 200 millions d'euros... D'abord, est-ce que vous pouvez nous garantir que ces 200 millions d'euros ne seront pas dépassés, à 2 ou 3 % près ? Parce qu'on a eu beaucoup de

projets faits par les administrations, par les pouvoirs publics, et on s'est aperçu une fois que les projets étaient votés qu'ils étaient largement dépassés. Je n'ai qu'un projet en tête, l'EPR de Flamanville, ce n'est pas comparable mais on ne sait pas où on va. Je vous rappelle que Port-La Nouvelle est au bord de l'eau et que des projets peuvent tomber à l'eau aussi.

Je voulais insister sur le fait qu'on va exporter du blé du Lauragais, bien sûr, 30 % de plus. Il a bien été précisé à Castelnaudary que c'est 30 %, on aimerait bien savoir d'où ils viennent. Mais ce qu'il vous faudrait penser quand même, je vais peut-être vous étonner, est que l'exportation de blé dur vers les pays du Maghreb ou l'Italie, qu'on le veuille ou non, participe à l'appauvrissement du Lauragais. Non pas des agriculteurs qui touchent des subventions considérables et qui font des rendements conséquents aujourd'hui avec des intrants à critiquer, mais appauvrissement parce que ce blé n'est pas transformé sur place. Alors qu'il y aurait effectivement de l'emploi à créer s'il y avait des usines pour faire des pâtes plutôt que les faire en Italie, on les ferait dans notre secteur, et d'autres produits à trouver. Là, il y a une richesse d'emploi pour les paysans, pour le secteur ouvrier et pour les salariés. C'est pour cela que je dis que continuer à exporter comme cela se fait, comme le demande la FNSEA, comme le demandent les gros céréaliers, c'est dans leur seul intérêt personnel d'abord mais surtout contre la région et contre la possibilité de créer des emplois et des entreprises, sachant qu'il y a en ce moment d'autres soucis à Castelnaudary, qui mériteraient de relever des défis.

Je suis quand même étonné que le Maire de Lézignan avait fait des réserves foncières pour l'extension de Port-La Nouvelle qui aujourd'hui ne servent à rien. Je pense en tant que responsable professionnel paysan qu'il serait bien que ces réserves soient utilisées pour une extension agricole. Il n'y a peut-être pas pensé mais c'est quand même lamentable de laisser des terres comme ça sans aucune utilité. Je le déplore parce que dans l'agriculture, qu'on le veuille ou non, 1 emploi paysan créé 5 emplois induits. Et depuis une quinzaine d'années, entre 10 000 et 15 000 paysans ont disparu. Multipliez par 5, vous voyez le nombre de dégâts qu'il y a eus. Alors, je pense que les emplois que vous pensez faire sur La Nouvelle ne compenseront jamais ceux qui pourraient être faits en agriculture si les projets agricoles étaient plus soutenus.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien Monsieur. J'ai vu qu'il y avait quelqu'un qui souhaitait également prendre la parole. S'il vous plaît, Monsieur.

Jean-Marc SAMUEL

Les transporteurs fluviaux, donc. Ce n'est pas la première fois que j'interviens. Bonsoir Messieurs. Vous m'avez un petit peu coupé l'herbe sous le pied, Monsieur Navarro, puisque vous avez évoqué la possibilité d'investir sur la Robine et sur le Midi, sous-entendu sur le transport. Et puis j'ai finalement entendu les commentaires et les interventions des autres personnes qui continuaient à parler de l'embranchement ferroviaire, de l'avion, de l'autoroute, et qui oubliaient toujours de parler de l'embranchement fluvial de Port-La Nouvelle. Il y avait donc quelque chose de positif de votre part mais qui était infirmé par les paroles des autres personnes.

Je suis déjà très content d'être ici puisque je suis un peu dans mon secteur. Je n'habite pas très loin d'ici, à Roubia. Je vous invite à passer par là, vous allez voir deux péniches de transport dont l'une sur laquelle vous avez un petit sticker « 40 fois moins de pollution que la route ». Il faut évidemment remettre ces chiffres au goût du canal du Midi parce qu'on n'en est pas là. C'est surtout sur les grands chargeurs. Ceci dit, il ne faut pas oublier que le transport fluvial, même sur un petit gabarit sur le canal du Midi, économise beaucoup d'énergie, entre 30 et 40 %, et ensuite économise les infrastructures routières, sans parler des accidents, évidemment. Et puis vous

verrez aussi un autre bateau pas très loin, à Paraza. Il est nettoyé, entre guillemets. Vous n'avez plus de platanes, ce n'est pas drôle, le travail est intéressant à voir. Mais nous avons effectivement un bateau qui est venu ici pour travailler sur le canal du Midi, pour aider à l'évacuation des platanes. Cela fait un petit peu plaisir de voir un bateau de travail actuellement sur ce canal un peu endormi sinon mourant. Je voudrais simplement vous poser cette question : est-ce que le fait qu'on ne cite pas l'embranchement fluvial de Port-La Nouvelle est la conséquence d'un oubli ou d'une volonté, premièrement ? Ma question est innocente, je veux juste une petite réponse pour savoir.

La deuxième question que je voulais vous poser aussi mais vous avez à moitié répondu : est-ce que la Région Languedoc-Roussillon est pour ou contre le retour du transport de marchandises sur le canal du Midi ? Sachant que cela a un lien avec l'Aquitaine et avec Midi-Pyrénées, on espère qu'un jour les trois Régions vont s'entendre pour s'occuper du canal. C'est un désir de notre part et je pense qu'on va y arriver.

Troisièmement, si la Région est d'accord pour le retour du transport sur le canal des Deux Mers, est-ce qu'elle est prête à investir une toute petite partie des sommes que j'entends évoquer ici par rapport à Port-La Nouvelle, éventuellement par rapport à la voie verte ? 15 millions, 200 millions, des choses comme ça. Si vous mettez 1 million d'euros sur le transport, je pense que ce ne sera pas grand-chose mais vous verrez une vingtaine de péniches remplacer la centaine de camions qui vient tous les jours emmener les céréales du Lauragais. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur. Le maître d'ouvrage souhaite-t-il répondre ?

Robert NAVARRO

Oui, pour éclairer ce Monsieur. Vous savez très bien qu'on joue aussi les voies navigables. J'ai dit qu'on investissait, c'est nous qui tirons Voies navigables de France, pourquoi cela ne se ferait pas ? Le canal du Rhône à Sète qui fera les deux, le commerce et la plaisance, nous y aurons mis 50 millions d'euros en 2018, la moitié de l'investissement. Sans quoi Voies navigables ne faisait rien. Le canal du Midi, vous le savez aussi bien que moi, c'est Voies navigables de France qui ne veut pas faire du commerce sur le canal du Midi. Ils sont propriétaires pour le moment et ne veulent faire que du tourisme sur le canal du Midi. Nous, on verra. Le président Bourquin a fait des déclarations en disant qu'il présentera bientôt un plan sur le canal du Midi, sur lequel nous allons planifier parce que les dépenses... Au niveau des investissements, le budget a beau être conséquent, la Région a des limites. Mais nous avons des priorités, nous faisons le canal du Rhône à Sète, nous investissons sur nos trois ports, sur deux aéroports. On essaie d'en récupérer un troisième, celui de Montpellier. On investit sur les TGV, sur les TER, nous avons fini les lycées. Pour les voies navigables, on suit mais on ne peut pas tout faire. Mais le Président a dit que nous aurons, et il présentera très bientôt un plan d'intervention en termes d'intervention touristique, sur le canal du Midi, valorisation des ports et ainsi de suite. Il y aura un plan avec un échéancier sur plusieurs années où nous interviendrons. Je ne sais pas si cela répond à vos questions.

Pour ce qui est de la Robine, pour le moment on n'y est pas mais on ne l'interdit pas à terme. S'il y a des possibilités, pourquoi pas ? Nous sommes pour qu'il y ait un minimum de trafic sur la voie routière. Cela devrait vous convenir. Nous jouons le ferroviaire, tous les moyens de locomotion. Lorsqu'on se bat pour que le TGV Montpellier-Perpignan soit mixte du début à la fin, ce n'est pas pour rien. On n'aurait pu le faire que voyageur, comme l'auraient souhaité certains participants ou intervenants. Nous, nous voulons la mixité parce que l'on croit au fret sur le rail. L'autre jour, lors de l'intervention au niveau national, je l'ai dit à Pepy sur la SNCF dont il va prendre la présidence. Il

est venu se présenter, on a voté pour lui. J'ai dit qu'il y avait deux grands secteurs qu'il faudrait améliorer. Premièrement, la gouvernance, il y en a marre d'inventer 25 directions. Nous, les collectivités, on ne sait pas à qui s'adresser quand il faut intervenir ou quand il faut intervenir, vous avez 25 personnes de la même entreprise qui viennent vous voir : Gares et connexions, RFF, la SNCF, ceci et cela. Ce n'est pas cohérent au niveau de la gouvernance. Si on veut être performant, il faut qu'il y ait une fluidité dans la décision. Et deuxième grand projet, il faudrait qu'on y voie clair au niveau du fret. Et avec SNCF, le fret n'est pas un investissement pour deux ou trois ans, c'est un plan à 25 ou 30 ans, avec des logiques. Ils ne sont pas adaptés, ils sont mauvais, ils ne seront pas performants sur 200 km, ou alors qu'ils me fassent la démonstration qu'ils peuvent l'être. Mais après, il y ait du fret voyageur, marchandises SNCF qu'on peut faire sur des distances de 800 à 1 000 km et au-delà. Qu'on ait un plan d'action, qu'on structure les endroits où on va embarquer et débarquer, qu'on contraigne avec des mesures bon nombre de transporteurs pour qu'ils trouvent intérêt à venir sur le fret ferroviaire, et vous verrez que dans les 10, 15 ou 20 ans, alors qu'on n'a quasiment aucun fret en France, on aura peut-être comme en Allemagne 25 ou 30 ou 40 % du fret marchandises qui passera sur les rails. Mais cela se planifie. Voilà donc les deux interventions que j'ai faites à Pepy en lui disant : le challenge que je vous demande n'est pas de gagner une ou deux minutes ici ou là sur un temps de trajet mais de trouver des solutions quant à la cohérence de la gouvernance et en même temps des solutions à moyen et long termes pour qu'il y ait un maximum de camions ou de containers qui montent sur les trains. Et là, vous ferez œuvre utile.

Jean-Marc SAMUEL

Je ne représente pas la SNCF mais la batellerie !

Robert NAVARRO

Oui, j'ai débordé, excusez-moi. Mais pour vous expliquer que nous ne sommes pas fermés et que nous avons un tableau de bord général. Et que même la batellerie, nous faisons des efforts pour le fluvial.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Je vois que le temps tourne et je souhaiterais que nous abordions maintenant le cahier d'acteur numéro 19. Je demande à Madame Carretero de nous présenter ce cahier qui s'intitule : le mouvement citoyen des initiatives de transition de l'Aude. Elle va nous expliquer ce que cela signifie.

Laurence CARRETERO

Bonsoir. Je remercie la commission de donner la parole au mouvement citoyen des initiatives de transition. Il y a normalement un diaporama. Pouvons-nous l'avoir, s'il vous plaît ?

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Cela n'a pas l'air de marcher.

Laurence CARRETERO

Je l'ai sur clé USB, si vous voulez. Merci. Je vais vous présenter le mouvement des initiatives de transition. C'est un mouvement citoyen, apolitique, né en 2005 à l'initiative de Rob Hopkins, professeur de permaculture, qui a initié ce mouvement afin d'augmenter la résilience des territoires et des communautés au double défi du pic pétrolier et du dérèglement climatique. Il a d'ailleurs écrit un manuel de transition que vous pouvez voir là. Le processus de transition est porté par une vision positive de son territoire dans le futur. Il se concrétise par l'écriture d'un plan d'action de descente énergétique, un PADE, coécrit par les citoyens et présenté aux élus qui ont

un rôle de soutien. C'est une démarche dite de *Bottom-up*, c'est-à-dire du bas vers le haut. Ce mouvement s'est très vite répandu dans le monde, notamment anglo-saxon et en Europe. On compte aujourd'hui près de 1 000 initiatives officielles, reconnues par le mouvement de la transition, dont 150 en France mais il y en a beaucoup plus qui ne sont pas officielles.

Nous avons créé un groupe de transitions en 2010 dans l'Aude et notre travail porte surtout sur l'information du public, la mise en place de la résilience de territoires par des actions de type souveraineté alimentaire, mise en place d'AMAP, groupements d'achat et des soutiens l'économie locale en participant à des créations de monnaies locales, par exemple.

Voici notre analyse du projet. Nous faisons plusieurs constats. Il n'y a pas de mondialisation sans le transport maritime, il est vraiment central mais ce transport maritime dépend du pétrole et de son prix. C'est également un secteur sensible au coût de la main-d'œuvre des pays émergents. Et cette main-d'œuvre à bas coût est aussi une énergie à bas coût qui a longtemps été utilisée dans le passé comme le servage, l'esclavagisme, la colonisation. Nous avons une version moderne aujourd'hui : la délocalisation dans les pays émergents. C'est cette dernière forme d'utilisation de l'énergie humaine à bas coût que le transport maritime permet. C'est donc l'outil de cette externalisation. Nous nous posons donc la question de savoir si cela est bien souhaitable. Un peu comme la remarque de Monsieur tout à l'heure.

Les porte-containers et autres tankers, les gros bateaux sont des géants morts sans carburant. Le secteur du transport maritime est incapable de faire face à un déclin de la ressource de pétrole. Le projet de la Région montre une dépendance totale aux hydrocarbures en général et au pétrole en particulier. 47 % des flux sont constitués de pétrole raffiné et de gaz. 40 % des céréales produites avec des tracteurs dépendent du pétrole et d'engrais azotés qui sont produits à partir de gaz, et donc soumis au prix du pétrole. Le doublement des nitrates issus également du gaz, des rotations lentes à faible valeur ajoutée qui sont d'autant plus sensibles à la hausse du prix du pétrole.

Le projet scénario 3 Grand port prévoit un doublement des importations de produits pétroliers et nous contestons cette projection car elle ne prend pas en compte la contrainte énergétique que je vais vous expliquer maintenant. L'énergie est la source de tout, rien ne se passe sans, l'humanité a toujours recherché une énergie disponible et facilement maîtrisable, le feu, le vent, l'atome, l'énergie humaine. Nous avons tous des esclaves énergétiques à notre disposition, aux trois quarts issus d'énergies fossiles non renouvelables, le pétrole étant la première énergie utilisée dans le monde, devant le gaz et le charbon, il représente un tiers de l'énergie mondiale. Un secteur d'activité où une société basée sur une ressource non renouvelable est voué à s'effondrer avec le déclin de cette ressource. C'est une vérité, une lapalissade. D'autres civilisations ont subi cet effondrement et ont dû s'adapter à un nouveau contexte énergétique. C'est ce qui risque de nous arriver dans quelque temps.

Vous pouvez voir sur cette courbe... Pardon. On entend souvent parler qu'il nous reste 40 ou 45 ans de pétrole. Qu'est-ce que cela veut dire exactement ? Ce chiffre est en fait une construction mentale qui ne correspond à aucune réalité physique. Par contre, il donne l'impression qu'on a 40 ans devant soi avant d'avoir des problèmes. En fait, l'extraction de ressources non renouvelables suit une courbe de Gauss c'est-à-dire qu'elle commence par zéro, finit à zéro, et passe par un maximum comme vous le voyez. La courbe de Gauss a une forme théorique en cloche, ce qui correspond bien ici à la courbe du pic pétrolier que vous voyez là. La zone en gris est le pétrole conventionnel, le pétrole brut, celui qu'on extrait facilement, qui contient beaucoup d'énergie, qui est de très bonne qualité. C'est celui de l'Arabie Saoudite, de la mer du Nord, le pétrole brut des Etats-Unis. C'est grosso modo celui sur lequel on a fait notre

développement pendant les Trente Glorieuses. Vous voyez une forte courbe de croissance de la production de pétrole et, en même temps, une forte courbe de croissance du PIB et une période assez prospère. Puis on a le pétrole conventionnel qui a une courbe moins inclinée, avec des crises économiques comme les Tigres Asiatiques par exemple, l'effondrement du bloc soviétique, et on a entendu le terme des Trente Piteuses. Pour les 30 prochaines années, on a une courbe pour le pétrole conventionnel comme pour le pétrole non conventionnel, que vous voyez au-dessus. Ce sont les bandes de couleur qui sont les différents pétroles non conventionnels qu'on peut avoir et qui essaient de compenser le déclin du pétrole conventionnel. Est-ce que cela ne va pas être les Trente Désastreuses ? Vous pouvez remarquer que le pétrole conventionnel décline depuis 2006 et que le total des liquides, c'est-à-dire conventionnel et non conventionnel, devrait décliner entre 2015 et 2020 au plus tard.

Sur cette courbe, vous voyez que le gaz suit exactement la même courbe et que, grosso modo, on va voir un pic du gaz 10 ans après celui du pétrole. Les courbes de minerai, comme l'or dont on a passé le pic également, suivent la même courbe. Les ressources halieutiques, dont le renouvellement n'est pas assez rapide par rapport au prélèvement, suivent également la même courbe.

Voici la courbe des découvertes. C'est également une courbe de Gauss. Vous voyez la production en orange et, en pointillés après, la courbe de production suit de 50 ans à peu près le pic des découvertes qui a eu lieu dans les années 60. Depuis les années 80, on consomme plus de pétrole que ce qu'on en trouve et on consomme aujourd'hui 5 litres de pétrole quand on en trouve 1 litre.

Ici, c'est l'*Energy Outlook* de l'Agence Internationale de l'Energie de 2009. Le rouge et le bleu c'est le pétrole conventionnel, puis les pétroles non conventionnels en orange, violet, jaune et vert. L'AIE fait des projections et dit qu'il faudrait arriver en 2030 avec une production entre 100 et 110 millions de barils par jour sauf que, pour atteindre ce chiffre, il faut lancer des projets industriels pétroliers qui compenseront le déclin à hauteur de 43 millions de barils par jour en 2028, 10 millions de barils par jour en 2014. C'est l'équivalent de la production de l'Arabie Saoudite, donc 43 millions de barils c'est grosso modo l'équivalent de 4 Arabies Saoudites à compenser d'ici 20 ans. Les exportations déclinent encore plus vite que la production parce que les pays producteurs consomment et que certains deviennent importateurs au lieu d'être exportateurs. Du coup, les marchés sont de plus en plus tendus –je ne sais plus où j'en suis–, voilà. Les pays émergents, la Chine notamment qui est devenue le premier producteur de voitures, tend encore plus les marchés car il y a une forte demande chez eux. Ils subventionnent notamment l'essence pour leurs voitures.

Vous avez ici une courbe assez récente. Elle représente les 5 Major, les 5 plus grandes compagnies privées de pétrole dont Total, BP, Shell, Exxon et Chevron. Ils font surtout de l'exportation. Cela représente assez peu par rapport au marché du pétrole, ce sont souvent des compagnies nationales, mais elles font beaucoup de l'exportation et elles déclinent depuis 2004. Un petit historique par rapport aux prix, la courbe du bas. On voit que jusqu'aux années 70, on avait un prix qui variait entre 10 et 20 dollars le baril. Puis on a eu les chocs pétroliers des années 1973 et 1979, des chocs pétroliers politiques et non pas des problèmes d'approvisionnement, avec une forte hausse de prix et des crises économiques derrière. On a un prix du pétrole qui tourne autour de 20 dollars pendant quelques années, deux décennies à peu près, puis une croissance du prix assez régulière, on le voit mieux sur la courbe rouge. C'est la demande des pays émergents Chine, Inde, Moyen-Orient. Là, il y a une rupture, c'est l'invasion de l'Irak et les tensions avec l'Iran. Ces tensions politiques qui ont restreint la production de pétrole, notamment en Irak pendant

quelques années, ont provoqué le pic de prix qu'on a connu en 2008 avec 146 dollars ou 145 dollars en juillet 2008. Cela a provoqué la crise de la dette aux USA où les gens avaient le choix entre aller travailler et manger ou payer leurs dettes. Ils ont vite fait le choix de ne pas payer leurs dettes et de continuer à aller travailler et de manger, d'où la crise de la dette aux Etats-Unis.

La problématique de l'énergie du pétrole est que c'est justement une énergie et pas un produit comme les autres. C'est peut-être un peu difficile à voir parce que c'est écrit petit mais vous avez sur cette courbe-là l'énergie nette des ressources. Par exemple, la première colonne tout en bleu c'est le pétrole américain des années 30. Quand on investissait 1 litre de pétrole, on en sortait 100. On avait donc une énergie nette de 99 litres ou barils, comme vous voulez. Vous avez un peu plus loin le pétrole américain en 2005 et là vous voyez que, quand on investit 1 litre de pétrole ou 1 baril, on n'en ressort plus que 10. On n'a donc plus que 9 litres de pétrole utilisables par la société. Sur la moyenne mondiale d'énergie nette, grosso modo, on est à 17 ou 18 barils de pétrole. Cette énergie nette descend donc au fur et à mesure du temps, elle décline aussi. Il est à noter, par exemple, que les sables bitumineux sur lesquels Total mise beaucoup, ont une énergie nette quasiment nulle, qui varie entre 1 et 8, avec une moyenne de 4, grosso modo. Pour 1 baril de pétrole, on en récupère 5 dont 4 sont disponibles pour la société, ce qui fait très, très peu. On peut voir aussi que pour le biodiesel ou les éthanol, enfin les agrocarburants, on a une énergie nette de zéro. On investit 1 litre, on en ressort 1, et rien n'est utilisable pour la société. Il faudrait réinvestir 1 litre pour ressortir 1 litre, etc. C'est le fameux Shadok.

On ne peut donc pas compter sur ce type d'alternative pour remplacer le pétrole, que ce soient les agrocarburants ou les pétroles non conventionnels qui ont une énergie nette bien plus faible que celle qu'avait le pétrole.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Est-ce que je peux vous demander de conclure ? Et de dire probablement que l'avenir de Port-La Nouvelle n'est pas dans le pétrole. Je pense que cela doit être quelque chose comme cela.

Laurence CARRETERO

On a là les pétroles non conventionnels, voilà comment on exploite ces pétroles, ce ne sont pas des forages mais des carrières.

Voici la courbe du PIB et celle de la production de pétroles qui sont complètement corrélées. Croissance économique et croissance de consommation de pétrole vont donc de pair.

Sur une échelle un peu plus historique, quand on prend du recul, l'ère du pétrole aura duré grosso modo 200 ans et pas plus. Par rapport au prévisionnel que la Région nous a montré, on voit que c'est globalement sensible au pétrole, au volume d'échanges traduit par le PIB. Notre analyse est qu'il y aura un déclin probable du transport maritime, surtout sur les marchandises à faible valeur ajoutée. Localement, le prix des carburants va toucher aussi l'agriculture, les céréales en particulier puisque c'est une production fortement corrélée au pétrole à cause de la mécanisation et des intrants chimiques. On peut donc s'attendre à une inflation du blé à cause des charges qui vont exploser. De plus, les aides de la PAC vont s'arrêter. Des charges en plus et des subventions en moins, on peut s'attendre à ce que la production de blé baisse.

Les initiatives de transition sont basées sur une vision positive. Je tiens à remercier le collectif No Palm qui a organisé des réunions avec des citoyens à Port-La Nouvelle et alentours. Ce que vous allez voir est un travail collectif qui a été réalisé avec leur partenariat.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Est-ce que c'est long parce que, excusez-moi, mais 17 minutes c'est déjà 7 de trop.

Laurence CARRETERO

Cela va aller assez vite. Dans un contexte de contrainte énergétique, il faut envisager l'économie à partir des besoins à satisfaire. Voyez la pyramide de Maslow avec les besoins physiologiques à sa base : manger, boire, se soigner, se loger, se chauffer. Tant que ces besoins-là ne sont pas satisfaits, on ne peut pas passer à l'étape supérieure qui est le besoin de sécurité, etc.

Notre analyse est de privilégier les distances courtes. Plus les distances s'allongent, plus la dépendance au pétrole est forte. Penser les moyens de transport en fonction des usages et des fréquences, améliorer l'existant et accueillir le transport intra-méditerranéen, investir l'argent public dans le principe de la plus petite intervention pour le plus grand effet et investir dans des activités de production productrices d'emplois pérennes. Quelques exemples parlants, on a déjà parlé de l'éolien offshore, associé à de l'aquaculture, c'est un test qui est fait au Japon, cela peut être autre chose. Ouvrir des marchés à des projets labellisés Transport à la voile dans le respect de l'environnement. J'ai contacté la société TOWT qui est demandeuse pour ouvrir des marchés sur la Méditerranée, elle fait actuellement des transports transatlantiques ainsi qu'entre l'Europe du Nord et l'Europe du Sud. Des ressources alimentaires à favoriser, notamment remettre en eau les salins et faire de la culture d'algues ou de salicornes. Et favoriser les ceintures vertes.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Je vais vous demander de terminer.

Laurence CARRETERO

Je n'en ai plus beaucoup. Je donne des idées à Monsieur Navarro : un pôle de matériaux de construction écologique...

Ce sont les citoyens qui vous parlent, moi je fais juste le compte rendu.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

On vous a donné la parole pour 10 minutes, 15 minutes ça va. Là, vous en êtes à 19.

Laurence CARRETERO

Puis-je finir, s'il vous plaît ?

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Il faut savoir s'arrêter un moment.

Laurence CARRETERO

Favoriser la diversification de l'agriculture, agroforesterie, agropastoralisme, cultures associées.

Créer une industrie de la construction de systèmes de récupération d'eau de pluie pour les arrosages, les usages de confort et la prévention des incendies, pour se prémunir des changements climatiques. Créer une SCIC de minibus. Vous avez ici le cas dans les Côtes-d'Armor avec des transports toutes les heures, voire toutes les demi-heures.

Un centre de formation professionnelle aux nouveaux métiers de la mer, avec de nouvelles technologies d'aquaculture ou d'algoculture. Un forum des métiers la transition et je crois que c'est tout.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Y a-t-il des questions, en dehors de l'enthousiasme général ?

Laurence CARRETERO

Y a-t-il des questions, oui ?

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Y a-t-il des questions ? Parce que c'est la règle du jeu et je tiens à ce que tout le monde puisse s'exprimer mais, dans la mesure du possible, en 10 minutes, peut-être 15, mais pas dans le double. D'autant plus que beaucoup de choses étaient un peu hors sujet.

Laurence CARRETERO

Pas du tout.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Tout ce que vous avez dit sur le pétrole est tellement général.

Laurence CARRETERO

Non, on était sur le général et on glissait sur le particulier.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Mais enfin, vous arrivez des choses qui sont tellement précises et intéressantes, d'ailleurs, je ne dis pas ça pour vous critiquer, simplement, pour l'avenir, il faut choisir.

Laurence CARRETERO

Si la maîtrise d'ouvrage a des questions, je veux bien y répondre aussi.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Mais bien sûr, elle aura peut-être des questions. Y a-t-il des questions ?

Robert NAVARRO

J'ai retenu votre projet éolien.

Laurence CARRETERO

Mais il n'y avait pas que cela et puis ce n'est pas mon projet mais celui des citoyens de Port-La Nouvelle et des alentours.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Pas de questions ? Eh bien merci beaucoup. Nous allons donc passer au cahier d'acteur numéro 27, celui d'EELV, Europe Ecologie-Les Verts, et je crois que c'est Monsieur Codognès qui le présente.

Jean CODOGNES

Merci, Monsieur le président. D'abord rassurer le sénateur Navarro : avec Europe Ecologie-Les Verts, vous avez des amis, nous soutenons le même gouvernement et la formation politique à laquelle j'appartiens concourt efficacement, nous l'espérons, à la réussite du redressement de la France. Mais c'est parce que nous sommes des amis que nous avons un devoir de sincérité.

La bonne utilisation des deniers publics ne nous est pas rappelée subitement par nos responsables politiques, elle nous est rappelée successivement et de façon pressante par l'OCDE et par la Cour des comptes. Cette dernière a remarqué, au cours des 15 dernières années, que souvent l'enthousiasme des élus, les votes à l'unanimité, n'entraînaient pas forcément les réussites économiques. Et la France est jonchée de ports vides, de structures qui deviennent inutilisées, de friches industrielles. Si vous avez l'occasion de passer par la nouvelle gare à Perpignan, vous constaterez un immeuble magnifique, flanqué sur la droite de cette gare, il s'agit de murs de béton, une belle ossature. Il n'y a rien, les cloisons n'ont pas été réalisées et pourtant, Monsieur le sénateur, le projet avait été voté à l'unanimité. La réponse commerciale n'était pas là et c'est donc

le contribuable qui paie et qui assume. Et, je le rappelle, dans la région aujourd'hui la plus pauvre de France, celle dans laquelle la pauvreté est la plus dure, nous avons un combat entre Montpellier, Narbonne et Perpignan. Laquelle de nos trois villes aura le plus fort taux de chômage ? Perpignan tenait la corde jusqu'à ces derniers mois, vous nous avez battus à Montpellier. Narbonne n'est pas en reste, cela veut donc dire que non seulement cet argent public est rare mais qu'il doit être utilisé à bon escient. Vos amis d'Europe Ecologie-Les Verts vous disent : plutôt que de dépenser des sommes astronomiques à l'aveugle dans un projet séducteur, avec enthousiasme, même Monsieur le Maire de Lézignan nous rappelait la noble histoire de cette ville. Essayons de faire en sorte d'ajuster nos efforts financiers à ce qui sera à coup sûr créateur de richesse et d'emploi.

J'ouvre une parenthèse pour dire que, sur ces 10 dernières années, on pouvait nettement améliorer l'efficacité de vos investissements. Je la referme.

L'interrogation vient du fait que lorsque Georges nous a proposé la stratégie régionale portuaire du Languedoc-Roussillon en juin 2009, il n'y a pas des années lumière, il nous avait proposé un programme de 60 millions d'euros pour Port-La Nouvelle et un projet de 200 millions d'euros pour Sète. Dites-moi ce qui a changé depuis 2009 pour qu'aujourd'hui en 2012, puis en 2013, nous soyons passés à cinq fois le budget proposé. Et là où vous nous inquiétez c'est lorsque nous constatons que ce n'est que le 7 novembre 2012, c'est-à-dire il y a quelques semaines, que vous avez fourni parce que la Commission nationale du débat public vous l'a demandé, une étude économique qui n'existait pas antérieurement. La Commission vous a demandé une présentation détaillée des chiffres d'affaires actuels et à venir, directs, indirects et induits, et des emplois correspondants. Vous avez réussi là, en quelques semaines, à produire le document financier budgétaire qui est aujourd'hui en ligne. Vous l'avez fait vite et je pense sincèrement, vos amis vous le disent, vous avez fait trop vite, vous n'avez pas eu le temps, le recul pour l'analyse. Vous avez pensé qu'en investissant 250 millions, 300 millions, 400 millions d'euros, parce que nous sommes dans une situation de naufrage et tous les acteurs économiques se jettent sur le canoë qui est à l'eau, vous avez pensé que nous allions, avec une offre, obligatoirement provoquer une demande.

Le cahier d'acteur d'Europe Ecologie-Les Verts vous questionne. Nous ne sommes pas des opposants, nous vous questionnons. Vous avez fondé la réussite économique de votre projet sur un, l'augmentation des trafics pétroliers. Qui ici, dans cette pièce, peut croire que les trafics pétroliers de Port-La Nouvelle vont être doublés par deux ? Qui ? Personne, il s'agit pourtant d'un des fondements de votre dossier. Personne, aucune étude internationale, aucune étude nationale, aucune prévision ne va dans ce sens. Au contraire, les prévisions indiquent qu'il y aura une chute des produits pétroliers, pour plusieurs raisons sur lesquelles je ne reviendrai pas. Mais vous le savez aussi, c'est ça qui m'inquiète, vous le savez aussi et j'attends donc de vous, maître d'ouvrage, collecteur de nos impôts, que vous répondiez de façon claire, sincère, honnête, pertinente, à nos interrogations.

Par exemple, je ne comprends pas que vous ne disiez pas à cette assemblée qu'il y a quatre ou cinq jours, la préfecture maritime a communiqué sur les parcs éoliens. Vous le savez pourtant et je vous ai entendu gloser sur les parcs éoliens, la préfecture maritime a rejeté les projets que nous avions proposés en indiquant qu'ils seraient pour beaucoup plus tard. Mais vous ne le dites pas. C'est pourtant un élément important du débat.

Robert NAVARRO

Nous venons de le dire.

Jean CODOGNES

Non, vous ne l'avez pas dit. Il n'y aura pas de parc éolien face à Port-La Nouvelle, sauf peut-être dans 20 ou 30 ans.

Robert NAVARRO

J'ai dit dans 10 ans.

Jean CODOGNES

Ce n'est pas ce qu'a dit le préfet maritime.

Robert NAVARRO

Cela n'a pas été confirmé.

Jean CODOGNES

Laissez-moi terminer. Le second pilier de votre projet ce sont les céréales. Là aussi, le cahier d'acteurs de la Confédération paysanne est très précis. Il n'y a aucune étude nationale ou internationale permettant de penser qu'on va réussir à multiplier par trois dans le Lauragais, alors c'est vrai que c'était les productions de 2012, mais on va passer de 1 100 000 tonnes à pratiquement 3 millions de tonnes uniquement avec le même hinterland. Là aussi, sur quelle étude fondez-vous cette conviction ?

Il s'agit d'argent public, Monsieur le sénateur. Quand vous nous dites, on prendra des marchés aux autres, la Beauce, la Brie, la Picardie, c'est une méconnaissance totale de l'organisation qui s'est mise en marche à l'heure actuelle. Ces productions partent du port de Rouen. Et je vous dirais même, si d'aventures nous réussissions à capturer ces marchandises pour les transporter à partir de Port-La Nouvelle, quel est l'intérêt pour la nation ?

J'ai bien compris à une réponse que vous formuliez à une interrogation de la salle que vous imaginez que la modernité de cette nouvelle régionalisation sera la compétition des territoires. Vous vous trompez. Les experts, lundi à Montpellier, n'ont pas dit qu'ils étaient parisiens et donc plus intelligents, ils ne nous ont pas dit qu'ils étaient les lobbyistes de ports qui seraient un jour nos concurrents, ils nous ont dit qu'une organisation de l'ensemble des ports de Méditerranée et de France était nécessaire.

Vous dites, mais nous, nous avons trois entrées. Non, s'il y avait une direction unique entre Sète, Port-La Nouvelle et Port-Vendres, je vous dirais qu'il y a une complémentarité administrative qui peut éventuellement nous rassurer. Ces deux ports, Port-La Nouvelle et Sète, ne se feront pas concurrence. Nous allons organiser ce que les experts appellent le *cascading*, c'est-à-dire savoir nous situer exactement dans la position commerciale économique où nous sommes. Nous ne serons jamais Rotterdam, jamais.

Les deux piliers, les produits pétroliers et les céréales, n'arrivent donc pas à nous convaincre. Nous ne demandons qu'à être convaincus mais nous n'avons trouvé aucun élément dans vos documents permettant de penser que vous avez pris le temps de la réflexion. Quelques cahiers d'acteur ont également attiré l'attention sur la destruction possible des emplois qui existent déjà, je pense notamment au cahier d'acteur de Lafarge. Je n'en fais pas mon pain quotidien mais la CGT, la société Lafarge et d'autres vous indiquent qu'il faut faire attention aux conséquences de ce que nous faisons.

Enfin, avec habileté, je ne dirais pas avec beaucoup d'habileté, de temps en temps notamment à Narbonne –j'essaie de vous détendre– nous avons vu un représentant de Saint-Gobain, par exemple, expliquer que si le port était à 14,5 mètres, il arrivait de suite. Dommage que vous n'ayez

pu venir écouter les experts à Montpellier, ils ont dit de façon assez claire que tous les ports avaient dans leurs cartons des promesses non tenues. Si Saint-Gobain souhaite venir à Port-La Nouvelle, qu'il signe. A ce moment-là, votre projet est beaucoup plus crédible. S'il signait, nous aurions une autre réflexion à tenir. En ayant investi dans un port de 14,5 mètres de tirant d'eau, en ayant dépensé beaucoup d'argent et en ayant une clientèle dont les besoins sont infiniment moindres, serions-nous en mesure de leur faire payer un service surdimensionné ? Serions-nous compétitifs ?

A Port-La Nouvelle, nous sommes un port dit « secondaire ». Vous avez expliqué à plusieurs reprises dans vos écritures qu'un des avantages de Port-La Nouvelle était le fait qu'il soit moins cher que d'autres. Mauvais esprit, on parlait de *low cost*, ce n'est pas forcément une mauvaise stratégie mais comment pourriez-vous imaginer que nous serions moins chers en ayant surinvesti pour une clientèle rarissime ? Là aussi est une interrogation.

Ce Grand port, Eloi [JL2]voudrait que je ne l'aborde pas, est tout de même contraint par plusieurs difficultés. Tout d'abord, qu'on le veuille ou pas, il est inséré dans une ville, il y a trois sites Seveso. Vous n'avez strictement rien indiqué sur le devenir de ces trois sites Seveso, éventuellement d'un quatrième, vous n'avez même pas réfléchi pour savoir si éventuellement la réglementation, en termes de plan de prévention des risques technologiques, permettait même de concevoir un port de cette dimension. Vous n'avez pas réfléchi, ou en tout cas vous m'avez répondu sur le site que vous l'aviez reporté à plus tard, quelles étaient les conséquences sur la dynamique sédimentaire. Certains experts et non des moindres, je vous renvoie au cahier d'acteurs de l'Etat, qui n'est pas n'importe qui, prévoit une érosion importante de la plage Nord dont le visuel photographique permet déjà de penser qu'en l'état, 150 mètres ont disparu depuis 2000.

Enfin, et c'est là aussi où notre confiance s'effrite, l'étude d'impact a été fractionnée en trois parties. Ce n'est juridiquement pas possible et j'ai en tête la fin de notre aventure sur le troisième quai de Port-Vendres. Nous vous avons avisé à plusieurs reprises que l'augmentation en taille du troisième quai allait très certainement provoquer des sinistres importants dans la ville de Port-Vendres. Vous ne nous avez pas écoutés et un jour, devant le tribunal administratif puis le conseil d'Etat, le maître d'ouvrage de Port-Vendres a vu le projet totalement annulé, enfin après avoir dépensé 5 ou 6 millions d'euros d'études. Tout simplement annulé parce que l'étude de houles n'avait pas été réalisée.

Voilà pourquoi notre confiance s'effrite et nous avons des expériences malheureuses. Je ne veux pas avoir la cruauté de rappeler la situation actuelle de Sète.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Nous en sommes un peu plus de 15 minutes, Monsieur.

Jean CODOGNES

Je termine. Pour indiquer que pas mal d'infrastructures du Languedoc-Roussillon sont soumises à la logique du déficit chronique, épongé par le contribuable, bien sûr. Je fais allusion aux aéroports. Il n'est pas possible, et moi je corrèle la situation sociale et économique catastrophique du Languedoc-Roussillon au fait que c'est toujours l'effort fiscal des contribuables de cette région qui subventionne les industries qui ne sont plus créatrices de richesses.

Je finis en vous indiquant que je m'étonne que vous n'ayez pas sollicité les deniers européens. La réponse que j'y vois, mais peut-être suis-je... à tort, est que votre projet n'entend pas répondre aux exigences en termes d'écologie imposées par les réglementations européennes pour obtenir des financements. Je le regrette, c'est un mauvais départ. Marseille, Barcelone ont accès à ces

financements parce qu'ils ont intégré dans leur logique, de façon impérative, l'optimisation du transport maritime, en privilégiant notamment les modes de transports de faible impact environnemental. Ils ont intégré des modalités de lutte contre le réchauffement climatique. C'est cela un port moderne du XXI^{ème} siècle.

Enfin, nous serons toujours à vos côtés pour soutenir un projet raisonnable qui allie la sécurité du financement avec des performances économiques. Peut-être que le scénario numéro 2 que vous avez proposé, peut répondre à cet impératif en l'aménageant et en l'améliorant un petit peu. Et là nous pouvons réfléchir ensemble. Par contre, et je vous le dis tout net, vous nous aurez devant vous s'il s'agissait d'imaginer que la prospérité du Languedoc-Roussillon pourrait s'appuyer sur le transport d'huile de palme. Je vous ai écouté à Sète et je vous réponds que, depuis le XVI^{ème} siècle, nous avons un grand penseur qui nous dit, et cela s'applique au raisonnement politique : « Science sans conscience n'est que ruine de l'âme ». Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur pour cet amical réquisitoire. Vous avez la parole. Monsieur Torchon.

Claude TORCHON, Catram

Claude Torchon, Catram. Si vous le permettez, je vais m'exprimer non pas en mon nom mais au nom de Monsieur Jean Chapon, ingénieur général qui a été directeur des Ports de France, qui a participé à une réunion, qui aurait aimé participer à d'autres réunions, qui n'a pas pu. Monsieur Chapon aurait voulu faire des commentaires par rapport à ce que vous avez dit, il aurait été assez précis. Parmi ce qu'il aurait souhaité dire, pour lui, effectivement il fallait faire un saut et l'on ne pouvait pas imaginer le scénario 2 qui ne répondait pas aux besoins. Voici ce qu'il m'a demandé de donner comme exemple : quand nous avons décidé de faire Port 2000, nous n'avions aucun contrat signé, aucun engagement, mais nous avons fait Port 2000, et Port 2000 a généré nombre d'activités derrière. Des études ont été faites, toutes récentes, qui comptent des milliers d'emplois, je ne sais pas exactement le chiffre. Quand nous avons décidé de faire Dunkerque, nous n'avions aucun contrat, aucun engagement. Nous avons fait Dunkerque et vous savez ce qu'il en est. Quand nous avons décidé de faire Fos-sur-Mer, nous n'avions aucun engagement à part la sidérurgie, et encore ce n'était pas signé. Mais nous n'avions aucun engagement et nous avons fait un grand port à Fos-sur-Mer, cela a été un très fort développement.

En revanche, il dit que si nous ne faisons pas le grand projet de Port-La Nouvelle, dans un certain nombre d'années, Port-La Nouvelle sera une friche industrielle comme le sont un certain nombre de ports qui n'ont pas pu faire le saut. Comme des ports qui ont fait des sauts intermédiaires, je pense à Dieppe par exemple qui a pu approfondir, qui a pu recevoir des navires et faire des investissements importants, changer son écluse, recevoir des navires jusqu'à 9 mètres de tirant d'eau. Regardez les chiffres récents. Sea Invest est parti alors qu'ils avaient fait un investissement pour recevoir les fruits, etc. Dieppe coule. Ce serait pareil pour Fécamp dont le trafic maintenant végète et qui n'a aucune perspective. Ce serait pareil pour d'autres ports que je ne peux pas citer, Gravelines qui a disparu, qui n'a plus d'activité de commerce.

Voilà ce que souhaitait dire Monsieur Jean Chapon qui est un homme d'expérience et qui s'est beaucoup intéressé à ce projet, qui a lu toutes les études. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Y a-t-il d'autres interventions ? Je ferai peut-être une réponse globale.

Albert CORMARY

C'est vrai que Monsieur Chapon est un véritable spécialiste mais il a aussi écrit que les combats pour le succès des ports se gagnaient sur la terre. Expliquez-moi quel est le projet du maître d'ouvrage pour que l'hinterland puisse évoluer favorablement avec ce qui est actuellement prévu.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Il y a Madame Arditi. Merci de prendre le micro.

Maryse ARDITI

Cela va être très bref. Premièrement, nous pouvons citer tous les exemples qui ont réussi, nous pouvons aussi citer les exemples qui n'ont pas réussi. On nous a signalé lundi Cherbourg. Il nous a expliqué que c'est parti comme des fous parce qu'ils avaient fait plein d'investissements, et que les caisses sont restées vides pendant trente ans. Là, une opportunité s'est effectivement déclenchée, ils vont pouvoir enfin utiliser ces ports. J'espère que nous n'allons pas attendre trente ans pour utiliser le port.

Là, nous entendons un discours bizarre « *Ce port a augmenté, ce port a augmenté, ce port a augmenté.* » C'est comme les villes, toutes les villes ne peuvent pas augmenter, la population n'augmente pas assez. Tous les ports ne peuvent pas augmenter parce qu'on ne va pas multiplier par dix le commerce international. Je pense qu'au contraire il faut aller vers une réduction du commerce international. Tout ne va pas augmenter, tous les ports ne vont pas être multipliés par dix. Il y a une espèce de fuite en avant, nous sommes encore dans notre logique du « *Pourvu que ce soit toujours plus, partout.* » Monsieur Chapon, quand nous sommes partis à la fin, a dit « *C'est vrai que ce projet très important. Peut-être faut-il réfléchir à son calibrage.* » Nous avons été rediscuter avec, il ne l'a pas dit en public.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci. Y a-t-il d'autres demandes de parole dans la salle ? Monsieur Navarro, s'il vous plaît ?

Robert NAVARRO

Je vais répondre à mon ami Jean Codognès. Des fois, nous nous trouvons ensemble dans des combats mais nous pouvons être au gouvernement ensemble et ne pas être d'accord sur tout ce que nous défendons. Au Sénat, je vois toutes les semaines bon nombre de dossiers où des fois nous votons ensemble et des fois nous votons les uns contre les autres. Mais ce qui fait la richesse de notre travail en commun est le débat et la différence, nos différences sont une richesse. Quand tu dis, Jean « *Le prix du projet, c'est cinq fois plus.* », tu pousses le bouchon un peu loin. Trois oui, pas cinq. 200 millions d'euros par rapport à 60 qu'avait dits Georges il y a trois ou quatre ans, c'est trois fois plus. Mais tu sais que Georges n'avait pas la science des chiffres, il avait des fois la main lourde, ou la main à côté. Nous n'allons pas faire le procès de Georges sur les dimensions qu'il donnait au projet.

Ce qui est important, c'est que nous avons plusieurs contacts avec plusieurs industriels. Je l'ai déjà dit, je vous le redis. Nous n'avons pas bâti une stratégie sur un seul industriel. Je vais vous faire plaisir, au moins pour les dix ou quinze ans qui arrivent –peut-être qu'il y aura quelqu'un d'autre à ma place–, l'huile de palme c'est terminé. J'ai eu des contacts avec des gens de Sime Darby, ils m'invitent éventuellement à aller les voir un jour mais pour le moment leur installation sur Port-La Nouvelle n'est pas à l'ordre du jour, ce n'est pas la peine d'en rajouter.

Sur le projet numéro 2 que vous souhaitez, désolé, les experts amèneraient beaucoup plus de contraintes que de solutions à la logique que nous voulons mettre en place. Nous sommes, je vous le redis, sur un dimensionnement raisonné du port et par étapes. C'est la phase 3 du grand port avec quatre ou cinq navires en bord à quai. Nous supprimons au niveau des nuisances et de la

sécurité le *sea-line*, nous le faisons à 12,50 mètres -pour le moment en sommes là-. Les digues pourront éventuellement accueillir un port en 14,50 mètres s'il y a évolution et si la feuille de route que nous avons mise en place est cohérente, et arrive à faire en sorte que nous puissions être surpris par les débouchés et les apports de cette nouvelle entrée du port Sud de France en Méditerranée.

Maryse, tu nous dis « *Le commerce international va diminuer.* » Je suis désolé, toutes les indications que j'ai et que l'on me donne sur les dix ou quinze ans à venir, cela va aller en expansion. Qu'il y ait peut-être trop de ports en France et en Europe, sûrement, mais ce n'est pas pour autant que nous allons faire hara-kiri pour ce qui est de nos ports. Au niveau de l'ensemble des ports français, il faut quand même relativiser nos ambitions. Notre ambition est sur les dix ou quinze ans à venir de porter la capacité de nos ports qui est actuellement de 6 millions de tonnes, à 15 ou 20 si nous faisons un tabac. Marseille, ils sont à 100 millions, nous ne jouons pas dans la même cour. Notre objectif n'est pas de jouer en opposition. Je vais aller rencontrer les Marseillais qui ont demandé à nous rencontrer, je ne vais pas faire un combat frontal. Nous allons aller au contact pour tisser les passerelles, les liens, et essayer d'avoir un développement concerté et intelligent.

Nous souhaitons doter (je vous l'ai dit) la région Languedoc-Roussillon d'un outil industriel pour récupérer des richesses venant de l'extérieur dans l'hinterland le plus grand possible de la région Languedoc-Roussillon et au-delà. Je n'ai pas de limite mais je ne sais pas où le développement du port va s'arrêter en tant que limite d'hinterland. Penser que nous n'allons développer le port que sur le pétrole et sur l'agroalimentaire, non, il n'y a pas que cela. Au niveau des contacts, nous sommes preneurs de toute diversification. Nous ne serons pas prisonniers du pétrole, j'espère que nous en sortirons le plus vite possible et qu'entre-temps nous aurons trouvé des compensations pour que le volume de nos échanges en termes d'emplois et de richesses soit remplacé par d'autres données. Je suis sûr que nous le pouvons.

Je ne crois pas que nous mettons au niveau des aéroports des financements, là aussi, qui ne sont pas productifs. Je ne crois qu'en ce que les études des experts donnent. Sur les aéroports, je n'ai pas encore le ratio. En termes de ports, c'est beaucoup plus compliqué à calculer qu'en termes d'aéroports mais je vais vous donner quelques chiffres qui vont vous éclairer. Pour PACA, c'est-à-dire Marseille et Toulouse -eux n'ont qu'un seul aéroport- 20 % de nos concitoyens européens transitent par ces aéroports. Nous sommes à 4 %, les cinq aéroports confondus, nous avons été mauvais pendant trente ans et nous n'avons pas de plate-forme aéroportuaire au niveau de la réception d'un tel potentiel de passagers. Nous avons 16 % de progression à faire. L'ensemble des aéroports du Languedoc-Roussillon, ce sont 800 millions d'euros de retombées économiques. Toulouse et Marseille, ce sont 4 milliards. La différence, en termes de retombées économiques, est de quatre fois, presque cinq fois plus à récupérer.

Que nous ont dit les études ? Nous pensions avec Georges il y a dix ans en arrière qu'en jouant un seul aéroport à Montpellier, nous pouvions rivaliser avec Toulouse et Marseille. Nous étions dans l'erreur. Nous avons fait faire des études en 2009, confirmées par des études en 2012 qui nous disent que de jouer la complémentarité et les cinq plates-formes, mais avec une gouvernance unique. C'est ce que nous voulons faire au niveau des ports et c'est ce que j'ai annoncé : certains élus m'ont fait des procès en sorcellerie. A Béziers, Couderc a dit « *Navarro veut récupérer ou veut prendre l'aéroport de Béziers.* » Ce n'est pas Navarro qui le veut ! Je vais faire un tour dans les cinq plates-formes en invitant tous les élus et en leur donnant les résultats de l'étude qui dit qu'en jouant les cinq plates-formes, l'objectif de récupérer plus de passagers, plus de richesse pour la

région avec une cohérence, avec une élévation du niveau de la qualité de prestations. Nous pouvons avoir des retombées financières dans trois, cinq ou huit ans –cela se joue à moyen terme ces choses-là– beaucoup plus conséquentes que ce que nous avons. Ce que nous dit l'étude, contrairement à ce que tu crois : investir 1 euro dans les aéroports, cela rapporte 21 euros au territoire. Quand je vois des ratios comme cela, je pense que c'est intelligent d'investir dans ces domaines-là. C'est comme -je me fais plaisir, je vous le dis- quand au niveau européen, l'ensemble des élus sait –ce n'est pas moi qui le dis, ce sont les économistes– qu'investir un euro en Europe en rapporte trois à l'économie générale et que l'on ne le fait pas. On diminue le budget. Je trouve que beaucoup de nos responsables sont complètement à côté de la plaque. C'est un combat. L'argumentaire politique est un combat, il ne faut jamais renoncer, il faut toujours aller au combat pour essayer de convaincre de l'utilité et de l'intelligence de certaines positions.

Je vous l'ai dit au niveau de l'éolien : nous avons quasiment gagné le fait que tout le monde accepte, au niveau des élus, qu'il y ait un parc éolien en Languedoc-Roussillon. Je ne sais pas ce que dit le préfet maritime mais bon nombre de préfets feraient mieux de se taire et d'attendre que les décisions au niveau des gouvernements soient prises avant de faire des déclarations. J'étais mardi au Sénat, j'ai vu tous les professionnels et les industriels, ils ont dit à l'ensemble de la commission de développement durable que dans les vingt ans à venir, les productions d'électricité en éolienne offshore seraient à un niveau d'équilibre financier qui les rentabiliserait. Ils nous demandaient –nous, les collectivités– de nous préparer à les accompagner sur des projets structurants parce que dans quinze, vingt ou trente ans, cela rapporterait de la richesse aux territoires. Quand j'entends des trucs comme cela, je pose la première question. Je leur ai dit « *Ne nous faites pas le coup de nouveau du photovoltaïque, vous avez fait partir tous azimuts bon nombre de projets et deux ou trois ans après, nous sommes arrivés dans une impasse. Ce que je veux moi, c'est que vous nous donniez des directives avec des garanties. C'est-à-dire qu'à moyen ou long terme, l'argent que l'Etat, les Régions ou les collectivités mettront pourra ramener en plus d'éléments de développement durable que sont la production d'électricité par l'éolien offshore, de la richesse sur le territoire.* » J'ai eu des garanties dans ces domaines-là, c'est pour cela que c'est de ma responsabilité de le répercuter sur mes services et sur mes élus, et d'amener ma région vers un développement pertinent. Oui, si sur Port-La Nouvelle nous pouvons demain structurer un grand projet concernant l'éolien offshore, je suis preneur.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Monsieur Cormary, je crois ?

Albert CORMARY, militant Europe écologie Les Verts

Beaucoup ici me connaissent maintenant puisque je prends la parole assez souvent. Lundi, j'étais à Montpellier à l'atelier d'experts. Il m'a été extrêmement profitable, j'ai trouvé notamment des réponses à des questions que je me posais et qui n'étaient pas dans le dossier du maître d'ouvrage, notamment sur la flotte maritime, son évolution et la manière dont elle fonctionne. Nous avons eu des exposés vraiment très brillants et très profitables, je crois, à beaucoup de gens dans la salle. Soixante ou soixante-dix personnes y assistaient.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Il y en avait trente.

Albert CORMARY

Je crois que sur les trente, beaucoup ont appris là-dedans, moi le premier. Les ports je connais un peu, nous avons un voilier, nous nous promenons en mer du Nord, en Atlantique, en Méditerranée, en mer d'Irlande, sur la Manche, nous voyons passer les bateaux au cap Lizard, sur

les rails d'Ouessant. Je voyais passer beaucoup de petits bateaux, aussi, dans les grands. Ce que je voyais dans le dossier du maître d'ouvrage, j'avais du mal à y croire. Maintenant je comprends. J'ai des éclairages que j'attendais. J'ai beaucoup appris aussi sur l'évolutivité proprement dite. Monsieur Navarro tout à l'heure a dit « *Une digue ne peut pas être évolutive.* » Je regrette. Madame Blanchet nous a démontré que c'était parfaitement évolutif, que nous pouvions construire un projet à partir de l'évolutivité des digues. C'est parfaitement possible et c'est ce qui permet de calibrer un projet sur des choses que nous connaissons, qui, quinze ans, trente ans après, pourront être modifiées de manière relativement aisée. Ce qui permet de ne pas s'engager au-delà du raisonnable pour un territoire comme le nôtre qui a des moyens limités, etc. Je ne vais pas refaire tout ce qui a été dit là-dessus.

Monsieur Turret a pris la parole, il a dit « *Un projet évolutif à Port-La Nouvelle pourrait être comme ceci, comme cela.* » Je ne me prononcerai pas et je ne connais pas le territoire, donc je ne dirai pas, mais Monsieur Canel a fait une contribution sur le site du débat où il donne des éléments techniques là-dessus. Ce sont des choses parfaitement possibles. Monsieur Canel a donné des éléments techniques. Je ne suis pas ingénieur, je ne suis pas du tout dans cette partie même si je connais un peu les problématiques d'aménagement par ailleurs. J'ai pris la parole au cours de l'atelier pour dire « *Effectivement, quand nous entendons les experts nous parler (et j'en suis à entendre les experts qui ont des références), il est vrai qu'actuellement un projet qui serait calibré à 10,50 mètres de tirant d'eau, voire 11 mètres pour répondre aux futures normes de double coque, actuellement cela suffirait à ce que nous pouvons entrevoir. Et cela nous ferait un projet.* » Quand on est à Port-La Nouvelle, ajouter 1 mètre c'est rallonger les digues énormément. Je connais un peu les fonds à Port-La Nouvelle. Nous pourrions avoir un projet moins ambitieux, qui permettrait un fonctionnement du port. En étant moins ambitieux, ce sont aussi des économies sur les dépenses publiques qui peuvent être orientées sur d'autres choses. Chaque fois, nous entendons des acteurs qui disent : « *Le BTP souffre* » mais je ne sais pas quelles sont les entreprises de l'Aude qui pourraient faire ces travaux-là. Nous les connaissons les entreprises qui vont répondre à l'appel d'offres, ce seront des entreprises très extérieures. Il y aura un peu de sous-traitance pour Lavoye, par exemple, ou d'autres. Cela ne sera qu'un peu de sous-traitance, cela ne sera pas un chantier pour notre BTP. Le BTP a des défis à relever, notamment sur la transition énergétique. Monsieur Ballester ne me contredira pas : pour faire de l'isolation extérieure, il faut des échafaudages. Je me trompe, Monsieur Ballester ? Il ne faut pas se braquer absolument là-dessus. Quand nous voyons ce projet tel qu'il est présenté, nous avons l'impression que nous voulons orienter Port-La Nouvelle et la petite zone de Port-La Nouvelle sur une monoactivité portuaire. Nous, nous pensons que c'est la diversification qu'il nous faut. Ce n'est pas en allant comme cela que nous ferons de la diversification. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup pour ces arguments supplémentaires. Je vois une main se lever et ensuite, nous passerons à un cahier d'acteurs suivant, LPO.

Robert CURBIERE, porte-parole de la Confédération paysanne

Robert Curbière, porte-parole de la Confédération paysanne. Votre projet qui nous paraît démesuré, repose souvent par rapport à ce qui a été dit sur des analyses, des études d'experts, des cabinets d'études. Je pense qu'il faut quand même être modestes par rapport à cela. Il faut des études, des analyses mais il faut opposer un bon sens. Un bon sens paysan peut-être mais le bon sens avant tout doit primer sur la partialité des études. Je rappelle que les experts n'avaient pas prévu à Fukushima qu'un raz vienne créer une panne électrique considérable qui pouvait être conséquente. Il faut le mettre derrière son oreille. Les études, les experts, il faut les regarder avec

une grande prudence. Sur le fait que vous y passiez toute votre orientation, d'après ce que j'entends, il faut être très prudent.

Sur l'emploi, il faut être aussi plus que prudent et rappeler les pratiques ou les choix politiques qui ont été faits, notamment au Parlement européen. Une majorité de parlementaires a voté pour l'augmentation des quotas d'importation de fruits et légumes du Maroc, avec une diminution des taxes. Il faut se rappeler que les paysans locaux, les maraîchers, les producteurs de fruits vont ne pas être très contents. Il faut dire aussi que là-bas ce sont des grosses entreprises. Ce seraient de petits paysans qui vendent leurs légumes et leurs fruits, pourquoi pas ? C'est de l'échange. En revanche, les grandes entreprises qui vont ici importer à prix réduits des quantités importantes de pommes, de fruits, tout ce que nous consommons dans notre région, cela a été voté aussi par le Parti socialiste. Il faut quand même le dire ici aussi. Nous ne pouvons pas dire d'un côté « *Nous créons de l'emploi !* » et de l'autre côté, pour un choix qui nous est personnel, détruire à terme des productions et des agriculteurs.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Je vous propose pour le moment de nous arrêter là. Je suis sûr que d'autres questions reviendront sur ce sujet.

Robert NAVARRO

S'il vous plaît, Président, deux compléments d'information. Concernant les financements européens, pour Monsieur Codognès, j'avais oublié. Quand nous aurons le projet, bien sûr que nous ferons des demandes, nous n'allons pas nous passer de la manne financière de l'Europe. Pour le moment, nous avons donné l'orientation du montage financier : c'est 70 % la Région, 15 % le Département, 15 % l'Agglo. Sur une enveloppe de 200 millions, voilà ce que nous avons budgété mais tout ce qui pourra venir des financements européens viendra en déduction de la participation de chacun, au prorata de la règle que nous avons faite. Nous n'avons jamais dit que nous refusions ou que nous n'allions pas demander des financements à l'Europe. Première chose.

Deuxièmement, pour répondre à notre ami de la Confédération paysanne, le bon sens paysan je le fais mien. Je sais aussi que dans des domaines très techniques, quand nous n'avons pas les compétences, il faut savoir prendre écoute des experts mais je sais que les experts peuvent dire tout et n'importe quoi. Je vais vous dire une seule phrase qui va quand même vous laisser rêveur, de Monsieur Paul Turret que je ne connais absolument pas, je ne l'ai pas vu, je n'étais pas à la réunion. Monsieur Paul Turret estime que « *le projet de Port-La Nouvelle permet aux acteurs régionaux de tester un nouveau modèle de création développement d'un port régional dans un contexte de désindustrialisation et de recherche d'opportunités.* » Voilà ce qui m'intrigue. Ce qui impliquait effectivement de développer des capacités sans savoir exactement à quoi elles serviront. Quand un expert vous dit cela, cela me fait froid dans le dos. Mon bon sens paysan revient au galop. Je ne le connais absolument pas, je n'ai pas participé à la réunion mais voilà une phrase et une expression qui a été énoncée. Je relativise tout mais cela a été demandé par Madame Arditi, ils ont été sélectionnés, ils ont été écoutés, vous les avez entendus. Nous avons leurs notes mais c'est nous qui prendrons les décisions, l'exécutif régional à un moment donné, pour ce que nous ferons dans le grand port. Il y a des choses que nous retiendrons et d'autres que nous essaierons d'oublier.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Je souhaite qu'il n'y ait pas de dialogue, je l'ai déjà dit dans des réunions précédentes, sinon nous allons y passer la nuit et ce n'est pas raisonnable. Monsieur Codognès, vous reprendrez la parole tout à l'heure. Ce n'est pas un problème. En revanche, je souhaiterais puisque nous avons encore

trois cahiers d'acteurs à écouter, que Monsieur Oliosio, je crois, qui représente la Ligue pour la protection des oiseaux de l'Aude, vienne nous expliquer, c'est un sujet qui est plus aérien si je puis dire que ce que nous avons écouté jusqu'à présent, son opinion sur le projet de Port-La Nouvelle. C'est le cahier d'acteur numéro 22. Monsieur, vous avez la parole.

Georges OLIOSO, militant de la Ligue pour la protection des oiseaux

Merci et bonsoir à tout le monde. Ce sont plutôt quelques questions. Le projet de la LPO, c'est la protection des oiseaux et du milieu dans lequel ils vivent, voilà pourquoi nous sommes intéressés par ce projet. Le port de Port-La Nouvelle se situe entre deux réserves naturelles, nous pouvons nous poser la question : de quelle manière ce port va-t-il impacter ces réserves ? Il y a la réserve naturelle de Sainte-Lucie, réserve naturelle régionale, et il y a la réserve marine du Golfe du Lion. Sainte-Lucie immédiatement au nord et la réserve marine du Golfe du Lion un peu au sud, puisqu'elle se termine au pied de la falaise de Leucate.

Sur Sainte-Lucie, le premier impact que nous craignons est la dégradation de la plage. Il semble que ce soit déjà commencé et nous n'avons pas trouvé dans le document d'explications ou d'études qui aient été faites pour voir le devenir de cette plage. Pour la réserve marine et pour la mer devant Port-La Nouvelle, notre inquiétude naît du dragage qui va être nécessaire je pense pour l'approfondissement du port lui-même. Cela va mettre probablement en suspension des masses considérables de sédiments. Que savons-nous de l'état de pollution de ces sédiments ? Il n'y a dans votre étude aucune donnée là-dessus. Ce sont des sédiments portuaires. Nous pouvons penser que là au fond, il y a une accumulation de métaux lourds, etc.

Ces sédiments, remis en circulation, vont remettre dans le circuit aussi ces métaux lourds qui vont aller selon le sens du vent et selon la circulation dans le port, vers l'étang de Bages-Sigean, Port-La Nouvelle, ou vers la mer. Quels risques pour la faune ? La faune marine bien entendu, coquillages, mollusques divers, poissons. Quels risques, quel devenir cela entraîne-t-il aussi pour la pêche ? Il y a bien des exemples où ces pollutions interdisent la commercialisation des coquillages, des poissons, etc. Ce risque a-t-il été mesuré pour les pêcheurs de l'étang et pour la pêche en mer ? La pêche n'est pas mon sujet mais les oiseaux sont aussi concernés puisqu'il y a quand même pas mal d'oiseaux piscivores dans la région. Ce sont deux questions que nous nous posons et auxquelles, dans notre document, nous n'avons pas trouvé les réponses.

Ensuite, ces dragages vont avoir lieu pour l'approfondissement. Tout à l'heure, quelqu'un a dit « *Le fond de Port-La Nouvelle, nous sommes avantagés car c'est du sable.* », oui mais si c'est du sable nous pouvons craindre aussi qu'il se remplisse au fur et à mesure, que nous allions vers un pompage sans fin. C'est une question. Est-ce une réalité ? A vous de me le dire. Je serai assez bref.

Pour terminer, je voudrais faire part d'un regret. Il y a un secteur des salines qui n'est pas dans la réserve, c'est le secteur de La Moulure qui se trouve en face de l'entrée du port, qui jouxte les sites Seveso. Il est appelé, si j'ai bien compris, à être comblé puisqu'il doit faire partie de la zone des 80 hectares. Or, malheureusement, c'est un des secteurs les plus riches au point de vue ornithologique, des salins. Voilà les questions que je voulais vous poser au nom de la LPO.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur pour ces questions tout à fait précises et pour votre brièveté également. Vous êtes allés à l'essentiel, c'est très bien.

Laurent BADY, président de Port-La Nouvelle windsurf, collectif la Vieille Nouvelle

Monsieur Bady, Port-La Nouvelle windsurf, collectif la Vieille Nouvelle. Mon intervention va concerner, vous vous en doutez, la plage de la Vieille Nouvelle et son accès, puisque ce n'est pas la première fois que je prends la parole ici. Nous avons obtenu peu de réponses concernant les questions et les propositions que nous avons faites lors de la réunion de Sète. Je vais donc en reprendre quelques-unes.

Nous aimerions savoir si la Région s'inscrit, comme cela semble être le cas au vu du projet du maître d'ouvrage, dans le projet du Conservatoire du littoral qui, depuis qu'il a récupéré la responsabilité de la plage, cherche absolument à sanctuariser, à cristalliser -je ne fais là que reprendre les éléments de langage récurrents au Conservatoire-, et à ne laisser qu'un petit quota d'usagers accéder à la plage. Cela fait plusieurs fois que j'en parle mais je n'ai jamais eu la réponse de la Région sur ce quota d'usagers qu'on laisserait passer.

Nous vous avons également interpellés sur le positionnement plus que douteux de la seconde aire de stationnement. Après le coup de mer survenu il y a quelques semaines, elle serait sous l'eau à l'heure actuelle et pour un certain temps. Nous vous avons également fait la proposition, si nous n'obtenions pas la dérogation que nous souhaitions, de mettre en place quatre à cinq aires de stationnement tout le long de la digue existante vers le grau de l'Ayrolle afin de permettre à tous les usagers d'accéder à la page toute l'année de façon harmonieuse et en toute sécurité. J'ai renouvelé ces propositions sur le site où il m'a été répondu que rien n'était arrêté et que des concertations seraient nécessaires pour élaborer l'opération finale. Il me semblait pourtant, logiquement, que pour qu'un projet se tienne, la concertation se devait de précéder l'élaboration de propositions. Or manifestement, cela n'a pas été le cas lors de notre dossier.

J'ai également reçu, pas plus tard qu'hier, comme tous les habitants de la Région, le mensuel régional *L'Accent du Sud*, dans lequel nous pouvons trouver une double page consacrée au kitesurf. C'est ce magazine que tout le monde reçoit à la maison, et dans lequel nous pouvons lire que le kite à lui seul représente 300 personnes à plein-temps, environ 1 millier d'emplois, 120 entreprises dans cette filière. Ce sont vos chiffres, puisque les nôtres n'ont pas eu l'air de vous émouvoir lorsque nous vous avons présenté notre cahier d'acteurs. J'ajoute à cet article que la planche à voile, sport plus ancien, génère au moins le même nombre d'emplois. Je continue ma lecture et je cite « *Le kitesurf est parfaitement adapté à la mise en valeur du territoire régional et présente, outre son aspect sportif, un intérêt évident pour la promotion touristique, le développement touristique et l'emploi en Languedoc-Roussillon.* » Je me demande donc si nous sommes toujours dans un registre de pure communication, sachant que le projet qui nous est proposé, je le répète et j'insiste bien parce que je pense que cela n'a toujours pas été compris, marquera la mort pure et simple du site de pratique le plus fréquenté de la région Languedoc-Roussillon en planche à voile et l'un des plus fréquentés en kitesurf. Il y a là une incohérence que nous continuons à avoir du mal à comprendre.

Au vu de tous ces éléments, il nous semble que le projet actuel tel qu'il est présenté par le maître d'ouvrage devrait être gelé puisque non abouti, et qu'enfin de véritables réunions de concertation que nous appelons de nos vœux sans succès depuis deux ans soient mises en place. Mais en réunissant cette fois tous les protagonistes, l'Etat, les élus locaux, les élus régionaux, les instances environnementales mais aussi les associations d'usagers afin que cette fois, tous les arguments soient mis sur la table et que les problèmes ne soient plus éludés comme cela a été trop souvent le cas depuis le début de ce dossier. Nous espérons juste que cette fois la population sera associée

aux décisions et que l'on se rendra enfin compte de l'importance sociale, patrimoniale, sportive de cette plage pour tous les habitants du canton. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Y a-t-il des questions sur la présentation du cahier d'acteurs de Monsieur Olioso notamment ? Il y a une personne qui veut prendre la parole.

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

Monsieur Passemar, je suis habitant et né à Port-La Nouvelle. Je voudrais répondre à Monsieur de la Ligue de protection des oiseaux. Vous vous posez des questions sur le dragage mais vous n'avez pas de questions à vous poser, vous allez au bord du canal, il n'y a plus de moules, il n'y a plus rien, ce n'est pas de maintenant. Vous parlez des oiseaux que vous voulez protéger sur la plage, le parc régional, ils n'ont plus rien à manger. Ils s'en vont ailleurs, vous ne protégez plus rien. A part de protéger quelques salicornes -peut-être en mangerons-nous un jour en salade-, il n'y a plus rien. La drague a toujours existé et cela existera toujours, le problème de la drague est : où le jettent-ils ?

Georges OLIOSO

C'est bien ce que je disais.

C'est un problème vite réglé. Au lieu de dire « *On le met à 3 000.* », on le met à 4 000. C'est vite fait. Cela va dans la mer, oui. Seulement, je vais te dire une chose, mon petit : à Port-La Nouvelle, j'entends parler de la Robine, on reçoit tout. Où se jettent les stations d'épuration ? Dans la Robine. Cela arrive à Port-La Nouvelle, cela va à la mer ou cela rentre dans l'étang. Je te fais grâce de Malvézy. Je ne t'explique pas depuis qu'ils existent tout ce qu'ils ont balancé. Il n'y a plus rien. De toute façon, le port, la poussière que cela fait, cela a tout détruit. C'est un fait et je vous l'accorde mais vous n'y changerez rien ou alors, si j'entends tout le monde, nous fermons le port, nous mettons un bateau en travers, nous faisons venir les touristes et nous crevons de faim. Merci de m'avoir écouté.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. D'autres interventions ? Madame s'il vous plaît.

Elisabeth ROUCH, collectif plage de la Vieille Nouvelle

Elisabeth Rouch, collectif plage de la Vieille Nouvelle. Il y a une question qui me préoccupe, qui va un peu dans l'ordre de ce que vous disiez tout à l'heure, c'est par rapport à l'étang de Bages-Sigean qui est un immense étang comme vous le savez. Nous savons que les étangs sont de véritables viviers pour la mer, absolument indispensables à la reproduction des poissons, je m'interroge sur la cohérence des politiques mises en place depuis des années. Le parc naturel qui travaille depuis dix ans voire plus sur la propreté, l'assainissement des eaux de l'étang au niveau des stations d'épuration, etc., a fait un énorme travail. Nous commençons à voir le résultat. L'IFREMER fait des études, des analyses chaque année. Depuis 2004, les herbiers se reconstituent, les eaux sont plus claires, plus propres, etc.

Maintenant, voilà qu'une digue va venir encercler l'entrée des eaux qui font va-et-vient. C'est pour cela que cet étang est particulièrement propre également : il a une très bonne circulation nord-sud. Cela fait comme un siphon et ce siphon va être coiffé par cette digue dont nous ne mesurons pas très bien les conséquences. Le Monsieur qui s'était présenté l'autre jour, qui avait fait une analyse sur justement la sédimentation, l'hydraulique, etc. -personnellement je ne suis pas spécialiste évidemment, mais je ne pense pas être la seule-, je n'ai pas bien compris, il ne m'a pas convaincue dans l'explication qu'il donnait par rapport à ce flux et reflux des eaux qui alimentent cet étang, encore une fois indispensable.

Ensuite, j'ai juste une petite réflexion, ce sera assez court. C'est pour répondre. Je ne vais pas reprendre le cahier d'acteurs que j'ai défendu l'autre jour mais c'est dans le sens de notre cahier d'acteurs au Collectif plage de la Vieille Nouvelle. Sur un point, au moins, nous sommes d'accord avec l'association ECCLA et le Conservatoire du littoral : éviter l'éparpillement des véhicules sur toute la largeur de la plage (4,5 kilomètres). La proposition du Collectif plage de la Vieille Nouvelle est d'établir une circulation raisonnée jusqu'au grau, à environ 400 mètres du rivage, en dehors de la zone sensible, le long d'une piste balisée avec un stationnement réglementé, l'exemple de la plage de Gruissan à Mateille, et cela pour le plus grand bénéfice des usagers. Dans le souci de faire appliquer coûte que coûte la loi littorale, vous prévoyez un parking de 100 à 200 places à 700 mètres du rivage, dans une zone sensible, inondable, et en bordure de la zone Seveso.

Mais que prévoit la loi au juste ? L'article L. 160 du Code de l'environnement institue des servitudes sur des voies privées ou publiques lorsque le rivage est situé perpendiculairement à plus de 500 mètres d'une voie publique. A la Vieille Nouvelle, aucune partie de la plage n'est dans cette configuration. L'obligation d'assurer des accès est donc réelle. Doit-on alors aménager sept accès à travers les salins, plus sept passerelles pour enjamber la digue sur un espace plus que fragile, digue friable, végétation remarquable, ou dans des points de moindre mal, c'est-à-dire suffisamment éloignés de la zone Seveso, de la zone de nidification des sternes naines ? Nous maintenons donc notre proposition, beaucoup moins coûteuse. Elle n'implique aucune modification du lieu et de son écosystème. Je pense que c'est le bon sens.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien Madame pour ce rappel. Monsieur, souhaitez-vous répondre quelque chose ?

Robert NAVARRO

Quelques commentaires. Monsieur va d'abord donner quelques informations techniques sur les sédiments et j'ai une intervention à faire au niveau du kitesurf.

Arnaud BRASSEUR

Juste pour répondre aux préoccupations de la LPO. Lors de la réunion de Gruissan, nous avons bien fait plusieurs présentations, des experts étaient là pour expliquer que de nombreux enjeux vont être pris en compte dans le cadre des études postérieures. Il faut savoir que nous sommes dans une phase de débat public. Nous l'avons déjà dit : toutes les études ne sont pas encore faites. Notamment, dans le cadre du projet suivront des études d'impact et tous ces enjeux en termes hydrosédimentaire, en termes de protection de la faune et de la flore, en termes d'échanges entre la mer et l'étang, nous avons reparlé lors de l'intervention de Monsieur Latteux que nous évoquions tout à l'heure, qui a été recitée. Toutes ces études vont être menées lorsque la Région aura décidé –si elle le fait, à l'issue du débat– de poursuivre le projet. Nous ne sommes pas encore dans une phase d'étude d'impact. A ce niveau-là, toutes ces études seront complétées. C'était juste pour le préciser mais en tout cas tous ces enjeux ont bien été glissés dans le dossier du maître d'ouvrage. Cela a été rappelé à la réunion de Gruissan.

Robert NAVARRO

Je voudrais dire à nos amis de EELV et de l'association de kitesurf d'essayer de se coordonner, surtout de ne parler que du projet. Dans le projet grand port, l'évitement, les chemins de contournement, les parkings sont un engagement que j'ai pris personnellement, d'y travailler après le projet, d'accord ? Mais ce n'est pas dans le projet, nous n'avons aucune obligation. Le cheminement, c'est propriété du Conservatoire du littoral et j'ai tout le temps dit que nous, là comme ailleurs, nous respecterions la loi. Deux parlementaires vous ont laissé entendre qu'il pouvait y avoir des dérogations, à eux de voir. Nous respecterons la loi. Mais pour le moment, je

vous le dis : si le projet grand port se fait, l'espace portuaire sera clos, c'est classé Seveso, personne ne traversera. Ce que vous faites actuellement, c'est hors la loi. Si un jour il y a un accident, ce sont Bourquin et la Région qui seront responsables. Avec le projet grand port, ce sera terminé.

Nous vous avons invités à une conciliation pour essayer de trouver le programme le plus intelligent mais une fois que nous aurons réglé le projet du port. Mais cela vient en plus, ce n'est pas dans le projet grand port. Ne nous demandez pas de prendre des positions que nous n'avons pas à prendre, et respectons la loi. Si nous, à la Région, nous ne la respectons pas, vous diriez pis que pendre sur nous. Si vous faites évoluer les règles, nous verrons mais nous ferons une concertation pour que déjà vous nous présentiez un problème ou un projet qui fasse la quasi-unanimité ou une grande majorité entre vous. Après, nous essaierons de le rendre compatible avec la loi. Mais ne nous demandez pas à nous de régler tous les problèmes, nous ne sommes pas là pour cela. Nous sommes sur un projet de grand port à Port-La Nouvelle. Les cheminements ne sont pas dedans.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Nous ne parlons pas au micro et nous ne faisons pas de dialogue. Nous sommes dans un débat public et cela fait plusieurs fois que vous avez cette réponse, que vous réintervenez. Je vous laisse réintervenir mais nous constatons que ces positions n'évoluent pas beaucoup. C'est un peu normal de part et d'autre.

Merci, Monsieur Oliosio. Je souhaiterais maintenant que Monsieur Pérotin, qui intervient pour les plaisanciers nouvellois, veuille bien nous décrire son cahier d'acteurs et également les questions qu'il peut poser à cette occasion. Vous avez la parole Monsieur.

Monsieur PEROTIN

Bonsoir. Ce cahier d'acteurs est l'expression des plaisanciers membres des associations qui existent sur le port de plaisance, à savoir le Club nautique nouvellois, et la Société nautique Port-La Nouvelle dont je suis membre. Les plaisanciers nouvellois accueillent favorablement le projet PLN 2015 car, outre le développement de l'activité maritime de notre ville que nous attendons, ce projet présente à nos yeux trois avantages importants. Par la création de nouvelles jetées et d'une passe de grande dimension dans des fonds de plus de 10 mètres, ce sera enfin l'existence d'un abri sûr, accessible par tout temps, entre les ports de Sète et de Port-Vendres. Cela nous donnera la possibilité, par la validation progressive du trafic commercial, de poursuivre le développement raisonné du port de plaisance engagé ces dernières années. Enfin, ce sera l'occasion de mener avec l'ensemble de la communauté portuaire, plaisanciers inclus, une réflexion sur une utilisation aussi rationnelle que possible des bassins ouest du port, afin de permettre le développement et la cohabitation harmonieuse des diverses activités qui s'y pratiquent, la pêche, la plaisance et les navires de servitude.

Enfin, nous espérons, par la mise en place d'une procédure, ou tout système équivalent, réduire le temps d'attente lors du transit mer port de plaisance. Souvent, les plaisanciers sont un peu coincés par le trafic commercial.

Outre ces trois points –le projet PLN 2015 ne pouvant être, nous n'en doutons pas, qu'un modèle du point de vue respect de l'environnement– il est indispensable que soient rapidement mis en place au port de plaisance des outils modernes, performants et d'un usage simple, permettant une récupération des eaux grises et des eaux noires des navires de plaisance et de pêche, ainsi qu'un service régulier de nettoyage et de surveillance de la qualité des eaux. Je ne m'étendrai pas sur l'historique du port de plaisance. Nous pouvons dire que cela a commencé par une simple halte en 1970 et que maintenant nous avons 250 places pour des navires allant jusqu'à 11,50 mètres. Le handicap du port de plaisance est la proximité de l'étang qui provoque un envasement nécessitant

un dragage, comme le reste de la partie ouest du port. Par ailleurs, il n'existe pas à Port-La Nouvelle de zones d'activité économique liées à la plaisance, comme nous pouvons trouver dans les stations voisines. Nous avons un seul professionnel installé sur le port.

Notre atout, comme c'est le cas pour le port de commerce, est la situation géographique idéale de Port-La Nouvelle, à mi-distance de Sète et de Port-Vendres, dans une petite ville animée tout au long de l'année en raison de la présence de port de commerce et du port de pêche, au débouché du canal de la Robine, qui en font un lieu de passage attrayant, une escale obligatoire pour les plaisanciers quittant la Méditerranée pour l'Atlantique ou inversement, pour ceux qui rejoignent le golfe du Lion, la Côte d'Azur ou les côtes espagnoles.

Nous pouvons espérer des activités économiques liées à la plaisance, actuellement très peu développée, comme je viens de le dire. La création d'une zone d'activité dédiée à l'entretien des unités de plaisance, de pêche et de servitude, doit être rattachée au projet de 2015 permettant ainsi le levage, l'entretien, le stationnement sur terre-plein et la fourniture d'accastillage et de pièces détachées.

D'autre part, la profondeur d'eau disponible dans l'ancienne darse de commerce peut permettre l'accueil de plus grosses unités. De même, l'éventuelle création d'une halte fluviale déjà envisagée par le passé permettrait d'accueillir les plaisanciers qui, empruntant le canal du Midi, sont désireux de découvrir les extraordinaires paysages du canal de la Robine. Le développement de ces activités et donc la fréquentation de notre port auront des retombées pour les commerces de proximité, notre port de plaisance se situant au centre de Port-La Nouvelle. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur. Y a-t-il des questions, des compléments à apporter à cette déclaration sur la plaisance ?

Albert CORMARY

Je suis moi-même plaisancier comme je l'ai dit tout à l'heure et Port-La Nouvelle, au point de vue plaisance, manque cruellement d'une zone technique. Actuellement, le port de Leucate mène une politique de destruction de sa propre zone technique et je crois qu'il y a une opportunité pour Port-La Nouvelle. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Du côté du maître d'ouvrage, avez-vous un commentaire ou quelque chose à dire ? Pas spécialement. Nous arrivons au dernier cahier d'acteurs.

Max CANEL, retraité

Je suis Monsieur Canel, je suis de Port-La Nouvelle, je suis également plaisancier. J'ignorais que Monsieur Pérotin l'était également, je voudrais profiter de son exposé pour suggérer à la Région, lorsqu'elle reprendra son dossier de port, de revenir avec intérêt sur la solution 3b. Je m'étonne que l'on n'ait pas eu l'idée d'insister davantage sur l'intérêt énorme de créer un port à double passe pour pouvoir distinguer clairement des trafics qui n'ont rien à faire entre eux, c'est-à-dire des trafics de navires de 200 mètres et des petits plaisanciers. La plaisance et la pêche confinées à l'autre bout du port historique, c'est-à-dire à 2 kilomètres de la mer, ont déjà à souffrir beaucoup pour chenaler au milieu des grands navires. Cela a été dit, nous savons le temps que l'on oblige les plaisanciers à attendre lorsqu'un grand navire doit opérer son entrée dans le port. S'il y a une solution pertinente à retenir, c'est bien la solution 3b. Je propose d'ailleurs de contribuer à son amélioration, car elle est encore perfectible.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur. Je crois que c'est une remarque intéressante. Je vous propose de passer au dernier cahier d'acteurs qui est le numéro 3, celui de l'Association de la mission de la mer. C'est Monsieur Barada qui est là. Merci, je ne vous ai pas vu arriver.

Monsieur BARADA

Bonsoir Mesdames et Messieurs. Je vais présenter la Mission de la mer. C'est une association laïque d'entraide matérielle et morale aux marins qui est née en 2000, suite à l'échouage de cargos sur la plage et avec, à l'époque, des équipages qui avaient été abandonnés par leurs armateurs. Depuis, cette association s'est développée. En septembre 2012, grâce à l'aide de la Région, de la CCI, de la mairie et des acteurs locaux, nous avons créé un foyer en centre-ville qui permet d'accueillir les marins dans des conditions décentes pour qu'ils puissent communiquer avec leur famille -ils sont très friands de cela-, et être accueillis. Nous leur offrons également un service de navette qui leur permet d'aller au centre-ville et faire des courses au supermarché. L'an dernier, ce sont 700 marins qui ont été accueillis et aidés.

Notre association est très favorable au développement du nouveau port qui nous semble être un facteur de développement pour la marine et Port-La Nouvelle. Dans le cadre du développement du port, nous souhaitons que soit envisagée la création d'un foyer à l'intérieur du port. Vous le savez, le port est un peu comme une zone internationale dans un aéroport, les gens devraient normalement ne pas quitter cette zone-là. Grâce à une autorisation du préfet, nous sortons actuellement de Port-La Nouvelle. Cela permettrait de les accueillir dans des conditions décentes pour qu'ils puissent communiquer, se reposer et être aidés quand ils en ont besoin.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup, merci pour l'aspect humanitaire. Je tenais à ne pas l'oublier dans les divers cahiers d'acteurs. Y a-t-il dans la salle, en dehors des encouragements que vous venez de manifester, des questions ou des remarques ? Pas spécialement. Du côté du maître d'ouvrage non plus ?

Robert NAVARRO

Si ce n'est que la suggestion qui nous a été proposée est pertinente, et sera sûrement retenue.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Très bien. Merci Monsieur. Je vais vous passer la parole mais nous allons terminer par quelques questions qui mériteraient, dans le site « questions-réponses », un certain nombre de réponses. Je crois que cela va être assez bref. Je vais vous dire, mais cela va durer une à deux minutes, ce qui va se passer et ce que nous préparons pour la réunion finale qui a lieu jeudi prochain à Narbonne. Camille Saisset va vous dire ce qu'elle a retenu comme zones de questionnement.

Camille SAISSET

Tout d'abord, cette réunion publique a commencé par une synthèse sur l'atelier *ad hoc* qui s'est déroulé lundi dernier. Dans les discussions qui ont suivi, quelques éléments ont complété cette synthèse. J'en citerai deux par exemple : le fait qu'un projet comme cela s'envisage sur une centaine d'années, ou encore qu'il a été évoqué lors de cet atelier qu'il y ait un Comité national des ports à l'échelle française pour regarder la cohérence entre les différents développements des ports. Mais pour en savoir plus, nous regardons dans le verbatim. Cela a été repris par le sénateur Navarro qui a précisé que tout cela devait se regarder aussi dans le contexte de la décentralisation. Venons-en maintenant aux questions. Je vais revenir sur une des premières questions qui a été posée, qui finalement a amené une discussion sur la question des emplois, mais qui n'a pas reçu vraiment de réponse, même si encore une fois Monsieur Navarro s'est engagé à ce qu'elles existent

par écrit. C'est la question des critères permettant d'évaluer la rentabilité de ce projet, notamment sur quel montant d'investissement sont calculés les rendements -TRI ou valeur ajoutée nette-. J'ai noté un certain nombre de questions, de demandes d'études complémentaires effectivement. La réponse a été donnée à la fin, elles viendront avec les études d'impact. Mais enfin, certaines renvoient à des sortes de modélisation. Par exemple si c'est du sable que l'on enlève pour draguer le port, pouvons-nous craindre un pompage sans fin ? Est-ce une réalité ou pas ? La notion de réalité, de pensée magique est arrivée, de conviction, de pourquoi : Si tous les éléments ne sont pas là, un certain nombre d'interrogations existent sur les raisons qui justifient un tel projet.

Je finirai sur deux choses. Toujours dans cette idée-là, il a été précisé que par exemple à Cherbourg, ce qui justifie un gros projet de développement du port est un projet industriel. Si ce projet peut se regarder sur un angle de fret, est-il possible aussi de le regarder sur un projet industriel ? Monsieur Navarro effectivement a bien précisé qu'il s'agissait d'un outil industriel. Projet industriel, outil industriel, je vous laisse continuer la réflexion. Enfin, des questions très concrètes ont été posées –je m'arrêterai là-dessus–, par exemple : quelles sont les entreprises de l'Aude qui pourraient répondre au chantier de construction ?

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Tout cela est dans le verbatim. Monsieur Cormary, si vous me promettez que vous serez bref, vous avez la parole.

Albert CORMARY

D'abord, je vais me plaindre parce qu'à une question que j'ai posée sur le site, sur le montage financier du projet, j'ai eu une non-réponse de trois lignes. Je demandais des détails sur le montage financier, et on ne m'a pas dit « *Circulez il n'y a rien à voir.* », on m'a dit « *On a fait des emprunts, il y a de l'autofinancement.* » C'est à peu près ce que l'on m'a répondu, c'était extrêmement léger. Mon attention était attirée en tant que citoyen un peu averti sur le fait que Monsieur Navarro nous a parlé plusieurs fois d'ingénierie financière sous la houlette de la CDC. Or, la CDC, bien qu'étant un organisme d'Etat, n'est pas toujours un organisme très *clean* au point de vue montage financier. Pas mal d'épargnants se souviendront pendant longtemps de l'arnaque Natexis qui a été montée par la CDC. Je crois qu'il ne faut pas toujours leur faire confiance, c'est pourquoi j'ai demandé cela. Ce sont des montages publics. Le montage financier n'est pas quelque chose de secret. Nous devrions pouvoir être un peu mieux informés.

Ensuite, je vais être assez bref et poser une autre question. Souvent, vous nous dites que le projet, vous allez le faire coûte que coûte, vous y allez mais quand je regarde la convention tripartite signée entre la Région, le Département et le Grand Narbonne, je vois à l'article 2 le dernier alinéa qui dit « *L'opération 1, infrastructures maritimes, c'est-à-dire la digue, etc., constitue une tranche conditionnelle et sera déclenchée sur la base de la production d'un engagement de la part d'un opérateur et après avis du comité de pilotage.* » Nous avons une règle prudentielle que tout le monde doit trouver normale ici. La question que je vous pose est non pas « *Qui va venir ici ?* », mais « *A quelle hauteur mettez-vous cet engagement ?* » Est-ce une promesse comme cela ? Tout à l'heure quelqu'un a parlé d'un engagement sur dix ans par exemple. Est-ce que c'est un apport financier ? Je crois que nous aurions des éclairages qui seraient beaucoup plus concrets que de dire « *Nous avons du monde.* » Nous aurions des réponses beaucoup plus concrètes, et je crois qui seraient plus percutantes que quelqu'un qui vient nous dire « *Si vous passez à 14,50 mètres je viendrai.* » alors que le projet n'est pas à 14,50 mètres.

Robert NAVARRO

Nous réserverons la primeur de ces informations au comité de pilotage.

Albert CORMARY

Vous pouvez avoir une ligne de conduite.

Robert NAVARRO

Nous avons la ligne de conduite : être beaucoup plus transparents que la région, sur ce sujet-là. Je ne sais pas si vous trouverez beaucoup de collectivités qui assument comme nous avons assumé. Mais tout est perfectible et tout est discutable. Tout peut être remis en question. Merci, Président.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Je vous en prie. Merci beaucoup. Je vais ajouter des choses très courtes et très simples. Nous venons de terminer le débat sur le projet. Une dernière réunion doit permettre aux trois participants financiers de s'exprimer –c'est la moindre des choses puisqu'ils sont à l'origine de ce projet– et également à vos serviteurs -deux sont répartis dans la salle- : la commission particulière du débat public, qui a à rendre compte maintenant à la Commission nationale. Il est prévu que nous rédigerons dans les six semaines un compte rendu du débat, pour dire comment s'est passé le débat. Je reprendrai la parole jeudi prochain pour vous dire « *Cela s'est bien passé, il y a eu tant de réunions.* », des choses relativement simples et statistiques. Mes collègues prendront la parole pour essayer de faire une petite synthèse sur ce qui a été dit à la fois dans :

- le dossier du maître d'ouvrage (c'est la base), quatre chapitres, quatre personnes autour de moi, une personne correspond à un chapitre,
- tous les cahiers d'acteurs qui sont en montre sur la table,
- les verbatim, ce que vous avez dit vous tous,
- le film qui est projeté là-bas,
- également les questions-réponses dont nous venons encore de rappeler l'existence il y a un instant.

En fait, il s'agit de donner une idée du travail que nous avons à effectuer. Nous le rendrons le plus vite possible de façon qu'à partir de cela, il y ait ce que nous appelons le bilan de ce débat. C'est la lettre -c'est plus qu'une lettre, cela fait généralement une dizaine de pages- qui sera envoyée à Monsieur Bourquin, à Monsieur Navarro, à l'ensemble des personnes de la table d'à côté. C'est ce que nous vous expliquerons la prochaine fois, sachant que chaque fois que l'un d'entre nous s'exprimera -sauf moi parce que c'est de l'organisation et cela ne va pas beaucoup plus loin-, nous vous demanderons de nous donner des corrections, des orientations, des idées qui vous paraissent importantes à rappeler, de façon que la participation ait lieu, ce qui est l'objet du débat public, jusqu'au bout. Nous parlons maintenant non plus du projet mais de la façon dont nous racontons le projet, ce qui n'est pas tout à fait la même chose.

Enfin, il y a une merveilleuse lettre numéro 2 qui traîne là-bas sur la table. Dedans, nous vous rappelons l'article L 121-1 du Code de l'environnement. Je vous lis la fin parce que c'est le lien avec ce qui va se passer par la suite. « *La participation du public peut prendre la forme d'un débat public.* » C'est fait. « *Celui-ci porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet.* » C'est fait. « *Il porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après le débat.* » C'est une demande pour le maître d'ouvrage. Nous en parlions juste avant le début de cette réunion, il y a beaucoup d'institutions, beaucoup d'instances de concertation et d'information. Ce serait bien d'expliquer la décision (mi-septembre au maximum, cela peut être plus tôt) qui donnera lieu pour le maître d'ouvrage à dire : « *je continue* » ou « *je m'arrête* » et, si c'est « *je continue* », la façon dont ce débat qui a eu lieu pendant à peu près trois mois et demi continuera, selon des formes que le maître d'ouvrage souhaite bien entendu -et non selon les

formes que la CPDP et la CNDP qui est derrière ont d'une certaine façon imposées-, d'après les lois et les articles rappelés dans ce cahier numéro 2.

Voilà à peu près ce que je souhaitais vous dire, en remerciant tous ceux qui ont pris la parole, en rappelant que nous avons essayé de donner la parole à tout le monde et en m'excusant, parce que je suis un mauvais président, qu'il soit 11 heures moins le quart. Il était prévu plutôt trois quarts d'heure de moins. Mais peut-être, en prenant un verre, me pardonneriez-vous. Je vous souhaite une bonne soirée.

INDEX

Nous n'avons pas pu vérifier l'orthographe des noms et termes suivants :

Osuerbas, 18