

# PORT-LA NOUVELLE 2015

## ATELIER *AD HOC*

---

**25 MARS 2013**  
**MONTPELLIER**

**Etaient présents en tribune :**

Etienne BALLAN, Patricia BROSSIER, François PERDRIZET, membres de la CPDP

Valérie BLANCHET, Egis Ports

Paul TOURRET, ISEMAR

Pierre CARIOU, professeur associé, Euromed Management

Claude TORCHON, CATRAM, assistant à maître d'ouvrage de la Région

Stéphane SCARDIGLI, Océanide, assistant à maître d'ouvrage de la Région

Hervé NOUGUIER, pilote maritime PLN Port-Vendres

Albert CORMARY, EELV Narbonne

Jean CODOGNES, EELV

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

*La séance est ouverte à 14 heures 30.*

**Etienne BALLAN**

On n'a pas de micro mais c'est volontaire. Le but n'est pas de contraindre la parole avec un micro.

Je vais vous présenter rapidement de quelle façon notre atelier va se dérouler. Après, je passerai la parole à tout le monde pour que chacun se présente très brièvement, et notamment les trois experts invités aujourd'hui qui vont être au cœur de la discussion.

Beaucoup d'entre vous ont déjà suivi des réunions publiques du débat. La première chose à faire est de préciser que cette réunion est un peu particulière. Ce n'est pas du tout une réunion publique du débat, ce n'est pas dédié à cela. C'est tout à fait différent, c'est un atelier *ad hoc* sur le phasage économique et technique du projet.

Pour être très clair, on arrive à la fin du débat et il est assez logique que le temps ayant été pris d'une part par une demande d'expertise complémentaire, puis par la décision de la CNDP que je vais évoquer rapidement, on arrive à quelques jours de la fin du débat.

Le principe est que les échanges de l'atelier *ad hoc* soient restitués en réunion publique à Lézignan, jeudi soir si je ne me trompe pas. Cela va nous imposer à tous une règle que je vous demande de respecter si c'est possible. Pendant l'essentiel du temps, ce sont les personnes autour de ces quatre tables qui vont s'exprimer, et à destination des trois experts ici présents. Pendant les deux tiers de notre réunion, la parole leur sera exclusivement réservée. Ensuite, vous qui allez les entendre, apprécier les interventions des uns et des autres, vous pourrez à votre tour poser des questions à ces experts. Et l'on aura un temps de débat un peu conséquent, qui permettra à chacun de s'exprimer.

Le principe est que nous ne sommes pas dans un débat, nous ne sommes pas dans une réunion publique où la parole circule de façon très libre de l'un à l'autre. C'est un peu particulier, on est dans un atelier d'experts, donc on questionne les experts, c'est le principe.

Je vais demander aux personnes ici présentes de concentrer leurs interventions en direction de ces experts, et aux experts de répondre bien entendu – ils sont là pour cela – et d'éviter les débats entre les uns et les autres. De la même manière, lorsque nous ouvrirons la parole à l'ensemble de la salle, il faudra que la salle puisse intervenir sur des temps très courts, d'une ou deux minutes maximum, sous forme de questions à nouveau destinées aux experts. Cela pourra être des questions en réaction à leurs interventions ou sur d'autres sujets, sur lesquels vous estimerez qu'ils peuvent être compétents, ou des commentaires, mais en tout cas en réaction à leur travail.

Cette réunion est destinée à tirer le maximum de leur clairvoyance et de leur expertise. C'est vers cela que l'on va tendre, et cela impose ces règles du jeu. Très concrètement, je vais rappeler rapidement la demande d'expertise, et surtout la décision de la CNDP. La demande d'expertise portait -ce ne sont pas les termes exacts- sur la progressivité, en tout cas sur la possibilité d'envisager un projet plus progressif que ne le propose le maître d'ouvrage.

La Commission nationale du débat public, le 6 février 2013, a pris la décision « 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. Les conclusions de ces travaux seront présentées en séance publique durant la première quinzaine d'avril. » On n'est pas tout à fait raccord parce que l'on sera sur la deuxième quinzaine de mars, ce sera le 28 mars, à quelques jours près.

A part cette petite dérogation de date à la décision de la CNDP, nous allons essayer de ne pas déroger par ailleurs sur le champ qui nous a été donné, qui est la question du phasage, c'est-à-dire la question de l'insertion de la variable « temps » dans les hypothèses de projet et dans la réalisation de ce projet à court, moyen et long termes.

Toutes vos interventions, et notamment celles des personnes qui sont ici, on en a déjà parlé auparavant, doivent être orientées autour de ce sujet, à savoir comment on peut faire rentrer le temps dans la définition, l'élaboration et éventuellement la réalisation du projet.

Pour finir, je vais vous dire plus précisément comment cela va se passer. Après un petit tour de table où chacun va se présenter rapidement, ce temps de discussion à la table va être autour de deux thématiques. On n'a pas été très inventif, j'en suis désolé.

On nous parle de phasage économique et technique, donc on a fait une session sur le phasage au regard des questions économiques et une session sur le phasage au regard des questions techniques. C'est simple. Sans doute que les deux sont fortement liées bien entendu, mais l'on a souhaité quand même avoir deux sessions bien spécifiques.

Au cours de la première session, on aura deux experts à compétence socio-économique, c'est logique. Dans la deuxième session, l'experte sera plus autour des questions techniques. Entre ces deux sessions, on vous proposera une petite pause. L'expertise, il faut la digérer, il faut l'entendre. Et puis il faut peut-être en parler par ailleurs autour d'un café ou d'un verre. On aura une petite pause en milieu d'après-midi, et ensuite on repartira sur cette deuxième session plus technique. A la fin, vous aurez, le public, la possibilité de poser également vos questions aux experts.

Enfin, ils seront sans doute fatigués mais on a décidé d'en profiter au maximum, ce sont eux qui vont tirer des conclusions, pas forcément définitives, de la séance, en tout cas dire ce qu'eux retiennent des échanges, de façon à nous guider, nous, Commission particulière du débat public qui allons proposer une synthèse de cet atelier que nous présenterons le 28 mars à Lézignan.

Je ne crois pas qu'ils seront à Lézignan. Ils nous donneront une sorte de direction, une feuille de route de ce qu'eux estimerait intéressant et utile de retenir dans la synthèse.

Enfin, François Perdrizet conclura la réunion. Il sera 17 heures 30 précises, bien entendu, puisque personne ne débordera des temps impartis. En plus, on a une gardienne du temps qui s'en assurera. Je m'adresse à tout le monde. Est-ce que vous avez des questions sur la règle du jeu, sur le déroulement de l'après-midi ? [*Aucune réaction de la salle*] Formidable.

On va passer à la présentation. Le principe est, des personnes ont déjà participé à des débats publics, qu'elle soit très courte. Vous dites qui vous êtes, cela suffira. Ensuite on passera aux experts qui vont entrer un peu plus dans le détail, modérément mais avec au moins leur parcours. On va commencer par la Commission.

**François PERDRIZET**

François Perdrizet, ancien fonctionnaire du Ministère de l'Équipement, membre de la Commission.

**Patricia BROSSIER**

Patricia Brossier, membre de la Commission également.

**Etienne BALLAN**

Etienne Ballan, membre de la Commission également.

**Jean CODOGNES**

Jean Codognès, Europe Ecologie Les Verts.

**Maryse ARDITI**

Maryse Arditi, présidente de l'association Ecologie des Corbières, du Carcassonnais et du Littoral Audois.

**Albert CORMARY**

Albert Cormary, Europe Ecologie Les Verts.

**Etienne BALLAN**

Avant de continuer, le maître d'ouvrage a souhaité faire un petit point sur la raison de la présence des trois personnes qui vont se présenter ensuite. Je vous en prie, Monsieur Levassort, brièvement.

**Fabrice LEVASSORT**

Merci de me donner la parole. Fabrice Levassort, directeur des transports et des communications à la Région, représentant du maître d'ouvrage. Quelques mots pour expliquer pourquoi les membres permanents de la maîtrise d'ouvrage se mettent en retrait. Avant cela, je voudrais exprimer ce qui a été, dans un premier temps, un regret par rapport à cet atelier, considérant que le maître d'ouvrage aurait souhaité pouvoir, au fil des réunions prévues initialement, apporter les éléments sur ces thématiques de phasage économique et technique. Mais ce ne sont pas les regrets qui font avancer les projets.

On tourne assez vite la page des regrets et l'on vient sur une opportunité qui s'offre à nous pour éclairer une question qui, au fil des réunions précédentes, ne l'a peut-être pas été suffisamment. On a en effet entendu beaucoup de choses sur l'aide aux jeunes agriculteurs, l'opposition circuit long/circuit court, des sujets incidents, périphériques, que l'on va intégrer dans nos réflexions et dans nos autres politiques. Mais sur cette thématique, on a eu moins de choses.

Effectivement, le vœu que je peux formuler, comme vous le disiez très justement, est que l'on puisse rester au maximum dans le thème et dans l'objet de cet atelier, et que l'on évite les sujets périphériques. Pour cela la Commission a pris une décision très claire, une décision qui ne fait pas référence à la demande d'Europe Ecologie et d'ECCLA.

**Etienne BALLAN**

Si vous pouvez en venir à la raison de la présence des experts.

**Fabrice LEVASSORT**

Et ce n'est pas non plus une demande formulée par la CGT en faveur d'un très grand port, tout cela étant mis au fil du débat.

Pourquoi on prend du retrait ? Il est important de le dire pour le public. On souhaite, face aux experts désignés par la Commission, pour une meilleure interactivité, pour apporter un nouvel éclairage parce que le maître d'ouvrage s'est beaucoup exprimé, mettre nos experts en première ligne.

Le maître d'ouvrage est en retrait mais il est quand même présent. Il a communiqué aux experts un certain nombre de questions qui, je l'espère, permettront d'alimenter la réflexion collective.

**Etienne BALLAN**

Merci beaucoup.

**Claude TORCHON**

Claude Torchon, Assistant maître d'ouvrage, Catram Consultants.

**Hervé NOUGUIER**

Hervé Nougier, pilote maritime à la station de Port-la Nouvelle.

**Stéphane SCARDIGLI**

Stéphane Scardigli, assistant maître d'ouvrage, société Océanide.

**Etienne BALLAN**

Merci beaucoup. Il faut parler bien fort pour que tout le monde entende bien. Vous avez deux minutes chacun pour en dire un peu plus.

## **Valérie BLANCHET**

Je suis Valérie Blanchet, directeur technique d'une entité qui s'appelle Egis Ports. C'est une entité nouvelle qui va regrouper des gens qui travaillent chez Egis depuis quelques années.

Mon parcours est très technique, dans les bureaux d'études d'entreprises particulièrement. Cela fait six mois que je suis chez Egis. J'ai travaillé dans des bureaux d'études de Bouygues TP sur des tunnels, des ponts et assez vite des ports.

J'ai beaucoup travaillé sur les projets de Tanger dont je vous présenterai les points qui peuvent être communs avec le projet, et sur beaucoup de conceptions d'ouvrages maritimes.

Ensuite, j'ai travaillé huit ans chez Saipem, une société plutôt dans le *oil and gas* qui avait toute une partie consacrée aux travaux maritimes. J'étais dans les travaux maritimes, j'ai l'expérience des conceptions d'ouvrages et des réalisations également.

## **Paul TOURRET**

Bonjour, je suis Paul Tourret, directeur de l'ISEMAR, l'Institut supérieur d'économie maritime. C'est un observatoire soutenu par des fonds publics et privés, le public étant les collectivités de la région Nantes-Saint-Nazaire et la Chambre de commerce.

Notre métier est de faire de l'information gratuite à disposition du public. Et j'ai lu dans les comptes rendus, que certains connaissent très bien les notes de synthèse de l'ISEMAR.

On est aussi partenaire du *Journal de la marine marchande* sur le trafic des ports du monde. Nous sommes les meilleurs connaisseurs en France des trafics portuaires dans tous les pays du monde, et de tous les ports. On fait aussi une publication avec *Le Marin*.

On est aussi prestataire de services en études, et notamment pour des ports, des collectivités locales. Les dernières, par exemple, étaient pour le terminal grand ouest à Saint-Nazaire sur les ports à conteneurs en Europe de l'Ouest, en Méditerranée, et aussi sur les routes maritimes pour la Défense.

On a à la fois une mission d'intérêt général sur l'information pour le monde maritime, et de temps en temps de l'expertise beaucoup plus spécialisée sur le domaine commercial.

## **Pierre CARIOU**

Pierre Cariou, je suis professeur associé à Euromed Management, l'école de commerce de Marseille, depuis deux ans. Auparavant, j'ai été basé en Suède pendant six ans où je travaillais pour l'OMI, l'Organisation Maritime Internationale. J'étais notamment en charge de formations liées au management et au transport maritime. Pour revenir un peu dans le passé, il y a maintenant dix ans, j'étais maître de conférence en économie à l'université de Nantes.

Et c'est là où je rejoins mon collègue Paul Tourret, j'ai commencé comme chargé d'études à l'ISEMAR en 1997, lors de la création de cet institut.

## **Etienne BALLAN**

Merci beaucoup. Avant d'entamer notre première session, un petit point méthodologique pour bien saisir ce que l'on peut attendre de nos échanges.

Concrètement, la Commission a décidé de la tenue d'un atelier *ad hoc* et non pas d'une expertise complémentaire. Cela signifie que nos échanges aujourd'hui n'ont pas pour but de répondre définitivement aux questions que tout le monde peut se poser légitimement. Sinon, on aurait fait une étude avec un cahier des charges d'étude, un temps relativement long pour y répondre, et enfin des moyens financiers suffisamment importants pour faire travailler les gens pendant ce temps suffisamment long.

On n'est pas dans ce cas. C'est un point extrêmement important. Cela veut dire que nous allons demander aux experts, non pas de dire une vérité définitive sur le projet – ce n'est absolument pas le but – mais simplement d'éclairer avec le peu de temps qu'on a pu leur octroyer pour le faire, à partir de leur expérience et notamment dans d'autres ports, avec une visée très pédagogique, les questions que nous nous posons tous.

Je voulais faire ce point parce que l'on ne peut pas s'attendre, et ce serait surtout malhonnête de le penser, à ce qu'en ayant eu chacun deux jours de temps, ils puissent arriver à une expertise définitive du projet ou de son phasage. On n'en est évidemment pas là.

Ces deux jours leur ont surtout servi à se nourrir du projet pour être aujourd'hui aptes à échanger et à discuter avec les uns et les autres.

Ce préalable étant fait, on ouvre la première session sur la question des possibilités économiques d'un phasage du projet. On va notamment tourner autour de l'évolution de la flotte et des trafics, toujours dans la perspective du phasage, dans cette approche par le temps.

### **Paul TOURRET**

Vous aurez compris que je vais parler ici comme observateur et informateur, et non par comme prestataire économique d'une étude. J'essaie de faire de la pédagogie et de voir avec vous comment avancer sur cette question, sachant qu'avec le temps les vérités d'aujourd'hui ne seront peut-être pas les vérités de demain. On essaie de faire avec ce que l'on a aujourd'hui en termes de perspectives, y compris sur ce marché, puisque je ne vais parler que des navires, des données factuelles que l'on peut avoir. J'admets la limite de l'exercice.

Sur le contexte général du problème du développement de la taille des navires, j'ai fait une première problématique. On fait de la pédagogie de base.

Les navires, tels qu'on les trouve dans les ports, ce sont les contraintes techniques, les gabarits portuaires des ports, et des deux ports car il y a toujours un port de départ et un port d'arrivée (on est au plus petit dénominateur commun de ces deux ports), la question des chenaux et des quais, leur longueur, leur profondeur, essentiellement, mais cela peut être la taille des portiques pour certains navires. Il y a l'accessibilité aux canaux maritimes pour un certain nombre de navires, mais l'on sait que pour le canal de Panama, le canal de Kiel ou évidemment de Suez, on a forcément des limites.

Il ne faut pas oublier une notion plus fondamentale qui est la capacité du marché. Quels types de cargaisons, quelles capacités de stockage en arrivant ou au départ, quels processus industriels ? Si vous faites du ciment, vous ne faites pas du raffinage. Et si vous faites du raffinage, vous ne faites pas du stockage gazier. Tout cela, ce sont des questions de capacité, de ce que peut faire l'usine ou non, de ce qu'aussi la production peut faire. De la pâte à papier dans un port sud-américain, ce n'est pas comme de la pâte à papier au Canada. On peut avoir pour un même trafic la même distance kilométrique, mais si les usines de production ne sont pas les mêmes, cela change. Et puis la desserte terrestre peut être importante, ce que l'on peut sortir des wagons de chemin de fer ou des camions, ou éventuellement du fluvial.

La deuxième notion importante est la productivité du navire, l'ajustement de la taille à la distance. On va le voir avec les cartes. Je suis géographe, je ne suis pas économiste. Pierre est économiste, je ne suis que géographe.

Je vais parler de l'intensivité commerciale. C'est une notion un peu vague, que je vais mieux définir après, du ratio qu'il peut y avoir entre la distance et l'usage du navire. Au nom du principe des économies d'échelles, petit navire petite distance, grand navire grande distance.

Le coût du navire a de l'importance, ses taux d'affrètement, ce qui relève d'un élément beaucoup plus conjoncturel (les taux d'affrètement peuvent avoir une influence), et la disponibilité du marché à des prix plus ou moins élevés sur la taille des navires.

Et il ne faut pas oublier non plus des notions économiques comme le registre ou le prix des soutes, qui peuvent évidemment tempérer les usages des navires et les rendre selon les segments.

Et il ne faut pas oublier quelque chose de fondamental, c'est l'atomisation totale des marchés. Chaque segment d'activité maritime a son propre navire. Et il n'y a pas un marché, il n'y en a pas dix, il y a autant de marchés que de produits à transporter avec des navires. Un cimentier n'est pas un transporteur de LPG qui n'est pas un porte-conteneurs qui n'est pas un navire d'huile de palme, etc. Même s'il y a une certaine interopérabilité selon les marchés, un port c'est autant de marchés qu'il y a de marchandises, et autant de contraintes techniques et économiques liées à ces marchés.

Le deuxième élément, ce sont les éléments contextuels qu'aujourd'hui on peut prendre en compte dans les problématiques de navires. L'extension du canal de Panama ne nous concerne peut-être qu'à la marge mais l'on sait que l'on est sur un nouveau gabarit. Cela change les échelles pour les trafics mondiaux, encore une fois, repris marchandise par marchandise.

La croissance de la taille des navires apparaît dans tous les marchés. Il y a une course au gigantisme sur les gros marchés mais aussi un repositionnement sur les plus petits marchés, ce que j'appelle l'effet cascade. L'anglicisme est le *cascading*. Des navires étant obsolètes par l'arrivée de gros navires, ils sont replacés sur de plus petits marchés par effet de dominos ou de cascade. On se retrouve éventuellement avec de plus gros navires y compris sur de petits marchés, des marchés de niche.

L'extension des capacités portuaires, on l'a vu, c'est un peu l'œuf et la poule, c'est plutôt la poule et le nid. La poule est plus grosse, elle produit de plus gros œufs et il faut un plus gros nid. Qu'est-ce qu'il faut construire en premier ? Vous voyez un peu le débat à trois qu'il peut y avoir entre la marchandise, l'infrastructure et le navire.

Il faut prendre en compte la multiplication des stratégies de *hub*. On est de moins en moins dans du point à point mais sur une concentration de trafic sur de grosses lignes, éventuellement ré-éclatées sur de petites lignes. Et ce que l'on a vu sur les conteneurs, les produits raffinés, on le voit sur les véhicules et pourquoi pas demain sur la chimie, sur des produits métallurgiques ou des produits forestiers.

La mutation des industries portuaires, la réduction des industries lourdes, de nouvelles industries d'opportunité, font que l'on voit bien dans les contextes portuaires en Europe que tout cela change, les fermetures de raffineries, l'ouverture de nouveaux marchés et d'opportunités, et l'on sent bien que parfois c'est pour des questions de tarification, de taxe CO<sub>2</sub> ou de nouveaux marchés.

Une dernière question très momentanée, c'est la surcapacité des flottes et des taux d'affrètement bas qui peuvent aussi bouleverser les routes. Il y a des opportunités qui permettent d'utiliser des navires plus gros pour des prix beaucoup plus bas.

Sur la taille des navires, le non-maritimiste, et même le maritimiste parfois, ont du mal à considérer les tailles. Qu'est-ce qu'un petit ou un gros navire ? Vous voyez sur la gauche le détail des navires en tonnes de port en lourd, et à droite, on s'aperçoit que chaque taille de navire correspond à un gabarit. Ce gabarit est classifié.

Ce sont des classifications commerciales et non pas des classifications légales. Un small tanker est un tout petit pétrolier, un general purpose est un peu plus gros, à 12 000 tonnes de port en lourd, jusqu'au plus grand qui commence à approcher la taille des petits pétroliers de pétrole brut.

Pour chaque marché, on a un certain nombre de gabarits qui vont être segmentés avec chacun son offre, sa demande et ses positionnements géographique et économique.

Cet élément à l'échelle de la planète (on laisse passer la question du brut) vous donne, en gros, que petit trafic, c'est en général une petite distance avec petits navires. Imaginons, entre une raffinerie italienne et un port espagnol, on aura un petit navire qui fait 500 kilomètres. Par contre, si l'on commence à acheter du raffiné sur le marché russe du côté de Novorossiysk, on peut avoir un MR1 qui est une taille de pétrolier pour du produit raffiné. Et si vous le faites venir du Golfe, vous pouvez avoir un long range, le plus grand bateau pétrolier de trafic de produits raffinés.

C'est de cette géographie dont il faut tenir compte. Cela vous renvoie sur la question notamment du développement. Il y a une adéquation entre taille du navire et distance. Si vous voulez avoir un port plus grand avec des navires plus grands, c'est qu'en général la marchandise fait une plus grande distance.

C'est exactement la même chose pour les vraquiers et les cargos. On a une distinction entre les marchandises. Là, encore une fois, la distance est importante. Un produit métallurgique en général vient d'une aciérie qui n'est pas très loin dans le bassin méditerranéen. Cela peut être Turbigo, Valence ou Fos. Si c'est de la bauxite, elle viendra ou de Guinée ou de la Jamaïque. Et si vous prenez du tourteau de soja, il ne pourra venir que des Etats-Unis ou d'Argentine.

Vous voyez que chaque marchandise a sa distance à l'échelle du monde, et en général une adaptation. Encore une fois, petit vraquier petite distance, grand vraquier grande distance. On ne va pas prendre un très grand navire pour faire de l'engrais, même en vrac, en intra-méditerranéen. On laisse cela sur des distances plus longues. Vous voyez l'adaptation du marché.

Je vous donne exactement la même carte un peu simplifiée. Par exemple, un handysize pour faire des céréales entre l'Ukraine et l'Egypte. Par contre, entre l'Argentine et l'Europe, on prendra un mini capsizer qui est un gros vraquier, un panamax pour faire du fer entre l'Afrique du Sud et l'Europe, ou un handymax, par exemple, entre la Colombie et Rotterdam pour du charbon. En intra-méditerranéen, vous aurez des petits navires évidemment. En théorie, c'est comme cela que cela fonctionne. On est presque dans du bon sens économique, c'est quelque chose de pas très compliqué à comprendre.

Je voudrais introduire deux notions importantes. La question de la disponibilité, je pense que Pierre va en parler aussi. Sur la courbe rouge, on voit que la flotte de handysize, qui est un format au-dessus des tout petits, est aujourd'hui stable là où les handymax commencent à grossir en nombre. Cela veut dire que le marché lui-même n'est pas fixe, que l'on peut avoir tendance à abandonner des petits navires parce que le marché a moins besoin de petits navires. Avec la globalisation de l'économie, l'étalement des trafics, des distances, il y a plus de navires plus gros que précédemment.

On peut dire aussi que les ports peuvent s'adapter parce que le marché utilise de plus gros navires, de même que les semi-remorques d'aujourd'hui ne sont pas les camions des années 70. On essaie de gagner du volume. Cela peut être une évolution.

Sur la courbe d'en bas, retenez une impression, celle qu'aujourd'hui les taux de fret entre différents types de navires sont presque équivalents. Que l'on utilise un petit, un moyen ou un gros, on a pratiquement plus de différence de prix à l'affrètement / jour. La disponibilité n'est pas la même. Dans les périodes de plus forte tension, il y a des écarts qui passent du simple au triple. Aujourd'hui, en gros, tous les navires sont à vil prix, quels que soient les gabarits. Vous voyez ces deux informations, la question de la disponibilité et celle du prix.

Je vous ai donné quelques exemples, ce n'est pas facile de trouver des ports secondaires ou des ports restreints essayant de faire du développement. J'ai pris ma boîte à idées et un peu internet puisque je connais un peu les ports et j'ai essayé de trouver.

Par exemple, à La Rochelle, il y a eu un développement récent de l'anse Saint-Marc, une partie du port entre le môle d'escale et le port. On se met sur un format panamax, un gros navire, sachant qu'il y a la SICA de la région, et on n'est pas loin des bassins de grosses productions salariales françaises. Il y a du volume, il y a surtout un avantage : la passe entre l'île de Ré et le continent étant naturellement draguée par les courants, il n'y a pas beaucoup de problèmes de dragage. Le port est naturellement assez profond et on le sait bien sur les marchés atlantiques. On a la même chose sur Lorient, on est sur la longue distance à l'import comme à l'export et l'on a tendance à se formater au format panamax. On est en panamax mais il n'y a pas beaucoup de contraintes économiques de dragage. Il suffisait de faire un nouveau quai pour être au format panamax.

Sur Cherbourg, on est sur un développement récent si vous suivez un peu l'actualité. Cherbourg se cherchait un peu dans les trafics. La lumière est apparue sous la forme des EMR, des énergies marines renouvelables, avec un nouveau terminal. On a essayé le charbon mais cela n'a pas marché. On est à 14 mètres de tirant d'eau. Si Cherbourg est ce qu'il est, c'est parce que la grande rade est très profonde. Il n'y a pas de travail de dragage très important. On se formate sur 14 mètres, et la zone d'extension du terre-plein n'a pas prévu de zone portuaire. Là, on est à 14 mètres, sur ce format.

Sur Brest, j'ai pris un article du *Marin*. Si vous reconnaissez la cartographie du *Marin*, c'est pour les EMR, le développement du polder. Est-ce que cela va se faire ? En bas, il n'est indiqué que 9,50. Cela veut dire qu'à Brest, on fait du conteneur sur des petits *feeders*, on fait un peu de gaz. Là, on s'est formaté à 9,50. Pourtant la rade a des capacités, etc., mais le port est plutôt sur un petit format. Il n'y a pas besoin d'aller beaucoup plus loin. En plus, les EMR, c'est lourd, mais les navires n'ont pas un tirant d'eau énorme. On en reçoit dans le bassin de Saint-Nazaire. Pour relativiser un peu les choses, on peut aussi faire du développement avec des petits ports.

Sur Monfalcone j'ai lu des choses dans des comptes rendus. Il y avait un développement pour de la conteneurisation à 14 mètres. Aujourd'hui, le projet est abandonné. Il était porté par une grande banque italienne. On était à 14 mètres mais dans un positionnement de port de fond de l'Adriatique pour la conteneurisation. On était plutôt sur 12 mètres.

On voit que les ports ont tendance à se mettre sur des nombres à deux chiffres pour les développements portuaires, pour les trafics, plutôt que d'aller sur du moins de 10 mètres, à moins d'être sur des trafics de niche et de ne pas en avoir l'utilité.

Sur Port-la Nouvelle, je n'ai pas été bien loin sur l'étude mais j'ai lu que l'on est plutôt aujourd'hui sur des formats de 20 000 tonnes de port en lourd sur un certain nombre de gabarits. J'ai noté dans l'un des comptes rendus, que du côté de la Méditerranée on est aussi dans les mêmes gammes. On n'est pas monté au-delà de 13 mètres dans les ports mais je ne vais pas faire un travail d'étude là-dessus.

Sur des marchés de niche, on est sur des petits, et si l'on doit se développer, on peut aller sur des plus intermédiaires. Pour l'huile de palme, on prend des tankers sur du M1 ou du M2. Sur des projets de vrac, on peut être sur du handymax. Sur des produits raffinés, on est sur du tout petit, on pourrait aller sur du moyen. Je ne vais pas rentrer dans ce que pourra être demain, mais petit, moyen, moyen-grand, grand-moyen, vous allez mieux comprendre dans ce graphique. C'est un peu compliqué, je vous explique. [En jaune](#), j'ai pris le format actuel du vrac sec et du conventionnel. On ne va s'occuper que de la profondeur et du tonnage de port en lourd. 8 mètres, 12 000 tonnes de port en lourd. Pour le sealine, on est à presque 12 mètres avec 30 000 à 40 000. Et le format aujourd'hui est à 60 000.

En jaune, c'est ce qui passe aujourd'hui, en orange ce qui peut passer pour le sealine et en rouge ce qui pourrait passer demain. Je laisse ce tableau à disposition de la Commission.

En jaune, aujourd'hui, le port est calibré sur du tout petit. La question du débat est de savoir si l'on se formate sur du petit-moyen qui est le jaune un peu supérieur, ou si l'on commence à aller sur du rouge. Mais par exemple sur les vracs secs, il faut se mettre sur du handymax qui est une espèce de moyenne par rapport au marché d'aujourd'hui, ce que l'on connaît de la Méditerranée. Ou alors, est-ce que l'on se met sur du supramax, sachant que l'on serait sur du panamax au minimum ?

C'est un peu la même chose sur les produits raffinés. Est-ce que le marché peut se contenter des petits pétroliers voire des moyens, ou est-ce que l'on se met sur gros, sachant que le long range n'est pratiquement pas utilisé sur des distances moyennes de Méditerranée ? Il sera utilisé plutôt sur un départ Golfe Persique rendu Méditerranée.

La partie rouge vif ne correspond pas vraiment aux réalités du marché d'aujourd'hui. Le rouge tendre correspond à de premières tendances ou ce que l'on pourrait estimer. C'est valable pour du GPL, je l'ai même fait pour du porte-conteneurs. On pourrait même accepter un format supramax, c'est-à-dire des gros *feeders*.

C'est mon tableau final et c'est un peu une question de couleur. En gros, le port est formaté pour les minis. Il pourrait même l'être pour les moyens-petits. Je renvoie un peu la question des moyens. Les moyens-grands, cela correspond aujourd'hui à des distances relativement longues, des marchés qui existent peu ou pas dans le bassin méditerranéen. J'ai essayé de vous faire un petit portrait.

#### **Etienne BALLAN**

Merci beaucoup. Avant que l'on passe à l'intervention de Monsieur Cariou, est-ce qu'il y a des points de compréhension, uniquement, sur les diapos ? On ne commence pas le débat tout de suite.

#### **Maryse ARDITI**

Est-ce que l'on aura accès à ce document de manière à pouvoir le regarder tranquillement ?

#### **Etienne BALLAN**

C'est une très bonne question. Vous connaissez l'esprit du débat public, la réponse est oui. Tout ce qui est présenté en débat est destiné à tout le monde. Ce sera sur le site, peut-être pas dès ce soir mais demain.

Des points de compréhension de votre part ? Ok.

#### **Pierre CARIOU**

Je vais rebondir sur ce *slide* pour introduire ma présentation qui va être relativement complémentaire. La façon dont j'ai compris la question du phasage consiste à regarder la dynamique de chaque type de navire. Pour Port-La Nouvelle, l'existant ici, j'ai appréhendé les choses de deux façons. Par rapport à l'existant, quelle est la dynamique sur les marchés – effectivement, il y a un effet de cascade dont a parlé Paul précédemment – et quelles sont les contraintes que cela implique ? La tendance sur les vracs, par exemple, est à passer de plus en plus sur des navires de ce type-là à ce type-là.

C'est ce que j'ai fait, sachant que c'est une question que j'ai regardée sur du long terme. C'est une question d'investissements en navires, et pour appréhender la question de cet investissement, il ne s'agit pas de se mettre dans la situation actuelle mais de regarder cela au moins sur les dix ou quinze dernières années pour voir les tendances.

Le deuxième élément est très compliqué de mon point de vue pour votre projet, mais aussi pour d'autres ports. On a des évolutions globales, mais comment est-ce que cela va se répercuter au niveau local et pour un port spécifiquement ?

Le phasage, c'est aussi cette question. On a une tendance mondiale mais mon port est spécifique, ce n'est pas le port de Rotterdam. Pour Rotterdam, c'est facile, on sait qu'il est là pour accueillir les plus gros navires. Pour un port intermédiaire, c'est un peu plus compliqué.

J'ai essayé, pour faire cette présentation, de regarder à la fois l'évolution de la flotte et ses principales caractéristiques, et également l'évolution un peu plus récente des trafics et des caractéristiques des navires qui accostent à Port-la Nouvelle.

Paul nous a montré un graphique venant de *Lloyd's* sur la situation en 2006, et j'ai regardé ce qu'il s'est passé de 2006 à 2011, les dernières évolutions en période de crise, pour voir quelles tendances émergent pour votre port en particulier.

Un élément de cadrage, un peu pédagogique. Un port est une industrie de services dédiée aux navires et aux marchandises. Et une condition nécessaire, mais qui n'est pas suffisante, est que les infrastructures, les superstructures et l'infrastructure – que l'on ne retrouve pas du tout dans le cahier des charges que j'ai vu – et surtout les infrastructures et superstructures, soient capables de s'adapter aux évolutions futures, notamment des caractéristiques des navires faisant escale, et du volume et des caractéristiques des marchandises.

La dernière chose à garder à l'esprit également est que c'est une industrie de services mais également une industrie de réseau. C'est toujours la même problématique des goulots d'étranglement. Cela n'a pas de sens d'accroître la capacité nautique si derrière les terre-pleins ne sont pas capables d'assimiler les volumes arrivent.

Je vais d'abord me concentrer sur les caractéristiques des navires, de façon globale sur une longue période pour voir quelles sont les tendances pour les grands types de marchés.

C'est ce que j'ai repris ici en me basant sur une comparaison de 1998 et 2011. Ici vous avez, par exemple, les pétroliers, en nombre de navires par tirant d'eau, sachant que d'après mes lectures, le tirant d'eau est un des éléments sujets à débat dans le cadre de Port-La Nouvelle.

On voit bien, au niveau mondial, que pour les navires de moins de 8 mètres, sur une longue période (on est sur 13 ans), il y a eu une petite croissance, mais que la croissance se trouve avant tout sur deux tailles. Celle-ci est supérieure à 14 mètres mais, comme le disait Paul, je ne pense pas que ces navires aient une implication directe pour le port de La-Nouvelle. Ce sont de grands navires sur de l'intercontinental et sur de longues distances puisque, comme le disait très bien Paul, les économies d'échelle se font en mer. On a intérêt à utiliser de grands navires à partir du moment où le navire passe beaucoup de temps en mer. Sur de petites distances, c'est moins le cas.

Par contre, un premier élément de cadrage peut être intéressant par rapport au port de La-Nouvelle, le segment pour les pétroliers. Il y a de plus en plus de navires sur une longue période. Il y en avait 723, et aujourd'hui on est à plus de 1 200 navires qui ont un besoin de tirant d'eau entre 12 et 14 mètres. C'est donc une tendance de fond au niveau des pétroliers, sachant que chaque flotte a sa propre dynamique.

Si je passe aux chimiquiers, on voit que cette tendance ne se retrouve pas du tout. La structure et la nature des navires vont avoir une grosse incidence sur les implications notamment pour Port-La Nouvelle. Par exemple, on voit sur les chimiquiers une quasi-stabilité. Contrairement à ce que l'on peut voir sur d'autres segments, il n'y a pas une croissance phénoménale de la taille des navires pour les chimiquiers.

J'ai sélectionné les segments les plus intéressants pour Port-la Nouvelle. Un autre segment est celui des gaz liquides. En se plaçant au niveau de la flotte mondiale, de nouveau on voit une tendance à de plus en plus de navires qui ont un besoin en tirant d'eau entre 10 et 12 mètres. Encore une fois, et c'est ce que je regarderai dans la deuxième partie, est-ce que cela veut dire pour autant que Port-la Nouvelle va recevoir ces navires ? Il y a une grosse incertitude, mais qui n'est pas propre à Port-la Nouvelle, elle est propre à tous les ports.

Le dernier *focus* est sur les vraquiers secs. C'est relativement plus clair. On a une quasi-stagnation. Le segment des capsizes, c'est-à-dire avant tout du Brésil, Afrique du Sud, Australie vers la Chine et l'Europe du Nord, *a priori* nous intéresse peu.

C'est surtout sur ce segment, sur les vraquiers secs, que l'on voit de nouveau une tendance à long terme d'un besoin en tirant d'eau qui a tendance à passer autour de 12 à 14 mètres. C'est une tendance de fond très connue de la croissance de la taille des navires mais qui est à distinguer selon les segments et selon les marchés. Cela m'a conduit à regarder un peu plus précisément Port-La Nouvelle. Dans le cadre du temps qui m'était imparti, c'est-à-dire peu de temps, deux jours y compris cette journée pour travailler dessus, j'ai regardé un peu le détail et notamment ce qu'il s'est passé depuis 2006.

Des études existent et ont été reprises dans le *Plan Bleu* et par la *Lloyd's*, l'étude REMPEC. Et je me suis procuré les dernières données de 2006 à 2011 pour le port de La-Nouvelle, avec la question de savoir d'où viennent les navires pour le vrac liquide, et quelle est la tendance dans la taille moyenne et la taille max. C'est aussi de mon point de vue la question qui se pose. C'est dans le document de travail.

On s'aperçoit que depuis 2006, il y a une tendance à la baisse du nombre de navires. On était à 154 navires de vrac liquide en 2006. Pour Port-la Nouvelle en 2011, on est plutôt à 127. Il y a donc une baisse des navires faisant escale de l'ordre de 18 %.

### **Un intervenant**

Je ne comprends pas ce que représentent ces nombres.

### **Pierre CARIOU**

C'est le nombre de navires faisant escale à Port-La Nouvelle pour le vrac liquide. France, c'est l'origine.

### **Un intervenant**

Et « total », cela veut dire ce qui vient d'ailleurs ?

### **Pierre CARIOU**

Exactement. Je voulais mettre en évidence, et j'aurais dû commencer par là, que pour le vrac liquide, si je regarde la structure en 2006 et en 2011, 87 % des navires faisant escale à Port-la Nouvelle viennent de France. Cela veut dire qu'ils ont comme origine Marseille principalement, Port-de-Bouc et Fos. 87 % des navires viennent de France.

Une question me taraudait en lisant les documents, celle de l'origine des navires. C'est plutôt de la petite distance. Malgré cela, on trouve quand même une tendance à l'accroissement de la taille des navires. Il faut aussi garder à l'esprit que ce n'est pas parce que ce sont des petites distances, qu'automatiquement la taille des navires va être petite.

On le voit ici. En regardant ces navires, qui viennent à 87 % de France, on s'aperçoit que leur taille moyenne a augmenté de 23 % en termes de tonnes de port en lourd. On est passé de 7 000 tonnes de port en lourd à 9 700.

Et j'ai également regardé ces informations en m'intéressant brièvement à la taille maximum. La contrainte va toujours venir du navire le plus grand. Et de nouveau, on trouve une croissance. En

2006, pour Port-la Nouvelle, le plus grand navire était de 37 000 et aujourd'hui il est de 40 000 tonnes de port en lourd, plus ou moins. Donc il y a une tendance ces quatre ou cinq dernières années à un accroissement de la taille des navires, et à un nombre d'escales par contre moins important.

J'ai regardé cela pour les vracs liquides. La question que je me pose et qui est ouverte par rapport à cela, c'est de savoir à quels navires ils correspondent. Une des grandes problématiques et une des grandes difficultés, sont que quand on passe de 35 à 40, on se trouve entre deux segments de marché, entre deux types de navires. Paul Turret tout à l'heure l'a montré.

On se retrouve dans la limite maximum de ce que serait plutôt l'handysize, et dans la limite inférieure de ce que serait l'handymax. La question est de savoir si l'on bascule pour recevoir des handysize ou des handymax. Autour de 40 000, on est juste entre ces deux segments.

Là, il est très compliqué d'avoir une réponse unique, on ne fait qu'apporter des éléments. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire qu'*a priori* on est plutôt de nouveau dans ce segment, c'est-à-dire dans la taille maximum des handysize et au tout début des handymax, au niveau des pétroliers, c'est-à-dire des contraintes qui seraient de nouveau autour de 10 à 12 mètres de tirant d'eau. Est-ce que cela suffit pour répondre à la question du phasage ? Bien évidemment, non.

La question est de savoir si cela va continuer, et si l'on ne va passer que sur des handymax ou non. Il est bien difficile d'avoir une réponse claire et définitive.

Je vous ai donné ces implications en termes de tirant d'eau. Je l'ai aussi fait en regardant les caractéristiques en termes de largeur des navires. Je ne suis pas sûr qu'il soit essentiel d'aller dans le détail. En gros, par rapport à des navires types, on serait surtout, au niveau du max, sur des navires de 10 à 12 mètres de tirant d'eau, de 25 à 30 mètres de largeur, et en termes de longueur, dans un segment de navires de 150 à 200 mètres.

Voilà ma première impression par rapport à ces évolutions de trafic, et ce qui est spécifique pour Port-la Nouvelle.

J'ai fait la même chose pour les vracs secs. La grande difficulté est qu'autant pour le vrac liquide, c'est de l'import et l'origine est assez centralisée (je disais tout à l'heure que 87 % viennent de France), autant pour les vracs secs, on a une plus grande diversité. On est plutôt sur de l'export.

En reprenant les statistiques de Port-La Nouvelle en 2006 et 2011, on voit par exemple qu'en 2006 l'Algérie était la première zone, et l'on trouve de grandes évolutions. Pour reprendre l'exemple de l'Algérie, en 2006, 74 navires partaient de Port-La Nouvelle pour l'Algérie. En 2011, il n'y a plus que 41 navires.

Il y a une plus grande volatilité, lorsqu'il s'agit de l'export, et c'est d'autant plus difficile, puisqu'il faut regarder le port d'origine et le port de destination et que les ports de destination ont tendance à changer énormément, de savoir comment adapter Port-La Nouvelle avec ce que pourraient être les futures zones d'export pour ces trafics.

J'ai ici des statistiques un peu plus détaillées. Par exemple, on voit simplement que, pour 2011, Casablanca était le premier port d'escale. Mais on voit encore une fois qu'il y a énormément de zones de destination finale. Le travail que j'ai fait sur la partie pétrole était un peu plus difficile à faire lorsqu'on s'intéresse aux exportations de blé parce qu'on est avant tout sur des céréales. J'ai quand même essayé de faire quelque chose de similaire, c'est-à-dire que j'ai regardé de nouveau en 2006 et 2011, et puis les évolutions. Par taille moyenne, si je m'intéresse aux grandes tendances, et c'est moins fort que pour le pétrole, on trouve une tendance à la décroissance du nombre d'escales en sortie, de l'ordre de 5 %. A la limite, il y a presque toujours autant de navires qui font escale à Port-La Nouvelle. Par contre, on trouve une très forte explosion sur la taille moyenne de ces navires- là. On a donc une moyenne de 55 % de croissance de la taille des navires.

Ce n'est donc pas tellement sur les pétroliers mais peut-être aussi sur les vraquiers secs qu'il risque d'y avoir une contrainte très forte à terme si on imagine que ces tendances vont continuer dans le futur.

De façon similaire, on est à la limite sur deux types de navires, ce qui rend la chose compliquée. C'est-à-dire que, surtout quand je regarde les tailles max, un peu inférieures à 10 000 et un peu supérieures à 10 000. Dans notre jargon maritime de transport, on est à la limite de navires de moins de 10 000 et de navires dits handysize, entre 10 000 et 40 000. On voit bien qu'on est au tout début de ce segment-là.

J'ai retranscrit ici les contraintes. Elles sont moins fortes que pour le pétrole. Globalement, si on prend le début du segment handysize, on est sur un besoin de l'ordre de 8 à 10 mètres de tirant d'eau. Une forte croissance donc de la taille des navires mais une contrainte, je disais tout à l'heure entre 10 et 12 mètres pour le pétrole, on est plutôt entre 8 et 10 mètres pour les vraquiers secs, avec une marge à considérer, bien évidemment.

J'ai peut-être été un petit peu long alors, en termes de conclusion, on note une tendance de long terme et pas nouvelle de l'accroissement de la taille des navires pour la flotte de vraquiers secs ou liquides, avec différentes implications comme la croissance des tirants d'eau.

Maintenant, concernant Port-La Nouvelle, une tendance à la décroissance du nombre d'escales depuis 2006 mais compensée par l'accroissement de la taille des navires, c'est-à-dire un volume à peu près identique du trafic passant par ce port.

Pour 2006, l'essentiel du trafic pétrolier provient toujours de France, c'est donc une certaine constance de l'origine, ce qui n'empêche pas une croissance de la taille moyenne des navires. L'idée de dire automatiquement que, tant qu'on reste sur des origines françaises, il n'y aura pas de changement dans les caractéristiques des navires, est un peu contredite. Pour les vraquiers secs, on va vers une plus grande disparité des zones d'export, de nouveau une croissance de la taille moyenne des navires, en se concentrant uniquement sur ce qui s'est passé de 2006 à 2011. La contrainte nautique est moins forte pour les vraquiers secs, ce que je représentais notamment avec le tirant d'eau. Ce qui n'empêche pas que la contrainte peut venir éventuellement du terre-plein.

Conclusion générale, et je promets que je n'en ai plus que deux, d'un point de vue global pour le port, moins de navires en escale pour une même quantité globale transportée. Il y a donc une contrainte moins forte sur le nombre de postes à quai puisqu'il y aura moins de navires a priori, avec différents types de navires et de marchandises. On peut s'attendre aussi a priori, sachant qu'il y a moins de navires, à une meilleure qualité de service et moins de temps d'attente. Je n'ai pas d'éléments pour montrer si c'est une contrainte sur ce plan-là. A priori, les mêmes quantités sur des navires plus grands, cela veut dire un coût d'import et d'export moins élevé puisque plus les navires sont grands et plus le coût de transport se réduit. Cela veut dire aussi moins d'émissions de CO<sub>2</sub>, de soufre et de particules fines puisqu'elles sont liées avant tout au nombre de navires. C'est le cas ici puisque vous avez moins d'escales. Mais une même quantité transportée et moins de navires, cela veut dire aussi, et je laisse la question en suspens, moins de droits de port. La question de tarification peut donc peut-être se poser à terme. Cela veut dire aussi moins de besoins de services aux navires puisse que même si les navires sont plus grands on n'a pas besoin de davantage de pilotes. A terme, la croissance de la taille des navires va faire que leur temps au port va également être plus important. La distinction que j'ai trouvée parfois pour dire que nous sommes sur un port à rotation lente va donc peut-être changer avec la croissance de la taille des navires puisque la valeur du temps est plus importante pour ces navires plus grands. Enfin une autre question, surtout pour le maître d'œuvre du port, était l'impact de cette taille croissante sur le taux d'occupation. Cela peut avoir aussi des implications.

Voilà ce que je voulais partager avec vous sur cette question de l'évolution économique des marchés et sur la difficulté du phasage avec ces différents navires ayant des caractéristiques et des contraintes différentes.

**Etienne BALLAN**

Merci beaucoup. Y a-t-il des éléments de clarification à apporter ?

**Hervé NOUGUIER**

Pouvez-vous préciser comment vous avez abordé le sujet ? Quelque chose m'a frappé, parce que vous présentez, très bien, mais j'ai l'impression qu'il y a finalement deux ports à Port-La Nouvelle. Un port permet de recevoir les navires à l'intérieur, jusqu'à 145 mètres sous certaines conditions. En réalité, on ne peut recevoir que des navires de 110 mètres en toutes conditions, j'y reviendrai après si on peut. Le deuxième port est le poste sealine qui, lui, permet de recevoir les navires handymax. Comme vous avez mélangé l'ensemble des deux dans votre approche, cela fausse un peu la question. Tous les navires que nous recevons au sealine sont déjà contraints et limités à 40 000 tonnes par un déplacement total. On sait que nos réceptionnaires pourraient en recevoir beaucoup plus. Ils ont donc un faux fret à chaque fois. Au poste sealine, ces navires ont des contraintes météorologiques de déchargement, etc., mais tous ces navires chargent sur des ports très proches, Sarroch, la Sicile, et souvent à partir de Carthagène en Espagne ces derniers temps. Ce sont des navires handymax. Nous sommes juste limités par la longueur à 190 mètres. Si votre plafond de tonnage s'arrête là, c'est parce qu'on est à la limite. Mais on ferait plus si on n'avait pas cette limite. Voilà ce que je voulais dire.

Nous avons un autre problème dans le port. Nous n'avons aucun problème pour des navires de 110 mètres mais ce sont des navires de 5 000 tonnes. C'est d'ailleurs la moyenne du tonnage que l'on fait par navire sur l'ensemble du port. Mais pour rentrer un navire de 145 mètres, on le limite d'abord à 8 mètres de tirant d'eau et il faut des conditions draconiennes. On ne peut les rentrer que de jour, on a des conditions météorologiques de vent, des conditions d'occupation de postes à quai. J'ai un exemple récent, un cimentier, le Glory Thelus, pour le rentrer dans le port, il a d'abord fallu limiter son tirant d'eau à 6,70 mètres parce qu'il était plus large que la largeur autorisée. Il y a donc eu un faux fret de quasiment 5 000 tonnes payé par le chargeur. Il a fallu que tous les quais soient vides et donc qu'un opérateur céréalier accepte que son navire ne soit rentré qu'après que l'autre soit mis dans le port. On voit bien aujourd'hui que les opérateurs ne supportent plus toutes ces contraintes.

Notre vrai problème aujourd'hui quand on parle de la taille des navires, la véritable contrainte que nous avons au départ à Port-La Nouvelle, est la longueur que l'on peut traiter dans le port. Et cette longueur est aujourd'hui très insuffisante.

Vous avez évoqué le cas des céréaliers. On nous a demandé des 10 ou 12 000 tonnes, aujourd'hui on nous demanderait du 20 000 tonnes. On ne peut pas. Cela n'apparaît pas dans votre analyse parce qu'en fait, on est bloqué. On ne peut plus aller plus loin aujourd'hui. Voilà le véritable problème du port.

Je suis persuadé qu'aujourd'hui au niveau des vracs secs, et votre étude est intéressante parce qu'elle le fait ressortir, on pourrait aller sur des navires de 20 à 25 000 tonnes sans problème, et je parle d'aujourd'hui. Vous avez des marchés sur l'Algérie, il faut répondre sur des quantités importantes. Vous avez parlé des pétroliers, nous avons reçu beaucoup de caboteurs pétroliers ces dernières années puisqu'on avait encore une capacité de raffinage à Fos, qui produisait essentiellement les produits « super » parce qu'on reçoit essentiellement les produits « gasoil » sur le poste de déchargement au sealink. Aujourd'hui, on va avoir de moins en moins les produits super en provenance de Fos parce que sa capacité de raffinage est en train de disparaître, comme vous le savez. Nous devons donc que de plus en plus importer sur des navires de la taille de

handymax, sur des distances quand même courtes mais sur des navires de grandes dimensions. Vous allez demander chez Total, les navires sont affrétés sur des lots de 30 à 35 000 tonnes, rarement moins. Quand ils achètent du gasoil, il faut qu'ils le fassent au meilleur prix. Et au niveau du stockage, une tendance se précise aussi : il y a de moins en moins de variétés de produits pétroliers. On voit donc bien que les dépôts sont restructurés. Ils ont moins de variétés de produits à stocker, ils ont donc des rotations plus rapides. J'ai connu dans les années 90 où on était entre 6 et 7 fois la capacité d'un dépôt. Aujourd'hui, on va aller vers 10 ou 11 fois sa capacité. La capacité de réception du dépôt en elle-même n'a pas de répercussion directe sur la capacité de réception de navires. Voilà ce que je voulais dire.

### **Paul TOURRET**

Je pense que nous avons le même souci avec Pierre. Nous sommes bien dans le phasage. On ne doute pas aujourd'hui des limites des capacités de Port-La Nouvelle. La question, comme je le disais tout à l'heure, est va-t-on sur de petits ou des moyens termes ? Pierre le montre bien. On est à la limite, on sent bien qu'il faut la franchir mais la question est : fait-on un pas, deux pas ou trois pas ?

### **Hervé NOUGUIER**

Parce qu'on n'arrive pas à franchir cette limite, c'est ce que j'essaie de vous expliquer.

### **Paul TOURRET**

On l'a bien compris mais est-ce qu'on se met tout de suite sur un très grand format ? On n'a pas la réponse parce qu'on n'est pas prestataire de services par rapport à ça. La question qu'on voit bien est que c'est bien du pas à pas. Les navires sont formatés. On comprend bien que vous, vous avez des contraintes, et que le marché a des contraintes. La question qu'on pose comme expert est : jusqu'où le projet va se formater en termes de pas à franchir ? En gros, va-t-on sur du supramax, ou du L R2 quand on parle, du LR quand on a du pétrole. C'est notre réponse à nous aujourd'hui. Vu les distances, les marchés pratiqués et les perspectives, on a du mal à voir demain. Pour Sarroch ou Carthagène, je suis d'accord : un MR1 suffit. Si vous commencez à avoir du Novorossiysk ou du Golfe persique, vous allez effectivement avoir des navires... Voilà la question que l'on pose, celle des phasages.

### **Hervé NOUGUIER**

Vous en parlez mais on a reçu très souvent des navires affrétés par Morgan Stanley qui ne faisaient que de l'allègement au large de Malte. S'ils avaient pu faire le déchargement direct du navire, ils l'auraient fait. Ce gasoil vient des Émirats arabes unis, il est allégé sur des handysize, des handymax, et vient chez nous après. S'il pouvait faire un voyage direct, il le ferait.

### **Maryse ARDITI**

Je ne suis pas du tout expert et j'ai une première question. Un vraquier fait-il du cabotage, c'est-à-dire décharge la moitié puis le tiers et puis la fin ? Est-ce que c'est comme cela généralement ou est-ce que c'est plutôt rare ?

### **Paul TOURRET**

Un cargo part d'un lieu vers un autre avec une cargaison entière. On peut éventuellement avoir du délestage de marchandises pour des tirants d'eau. Par exemple à Nantes les grands vraciers de céréales ne peuvent pas tout prendre. Ils prennent la moitié sur un terminal et la moitié sur un autre. Il y a des phénomènes d'allègement pour certaines choses. Mais en général aujourd'hui, un bateau va d'un point à un autre et repart à un autre endroit faire un chargement. On peut donc très bien avoir le même vraquier qui va à Port-La Nouvelle et va faire de la nourriture pour animaux ailleurs, à 200 km. Des repositionnements. Ce n'est pas le trafic mais un seul lien et un nouveau contrat sur un autre espace, évidemment pas trop loin pour que cela soit rentable. On n'a donc pas le phénomène de chargement, déchargement. C'est valable pour les containers et les

voitures, cela n'existe pas sur le vrac. C'est le cas pour les cargos aujourd'hui. Peut-être pour du ciment, je ne sais pas, sur des marchés un peu plus spécialisés.

**Maryse ARDITI**

On n'a pas intérêt à avoir des très gros bateaux, si on a besoin que de la moitié.

**Paul TOURRET**

Cela dépend de l'acheteur. Les offices nationaux des céréales nord-africains, quand ils achètent une cargaison à un importateur, ils la prennent sur un prix du marché, quitte à en avoir une autre, prise ailleurs. C'est en général du marché un à un.

**Maryse ARDITI**

J'ai une deuxième question et je passerai ensuite la parole à mes collègues. J'ai bien vu que sur le pétrole, en gros, le sealine convient pour l'instant mais que les gens préféreraient être plus dans le port. Il assume à peu près ce qu'il faut. Le vrai problème est que, si on fait plus grand, des navires plus grands viendront-ils ? Est-ce que cela correspond à un besoin ? Le vrai problème est que nous n'avons pas un hinterland puissant, c'est quand même la réalité. Nous n'avons pas le même hinterland que Nantes ou la Rochelle, par exemple. Cela fait une vraie différence. Pour moi, vu ce que j'en ai lu et ce que j'ai essayé de comprendre, est-ce que si on tente des navires beaucoup plus grands, si on fait ce pari et qu'on veut taper les 12 à 14 mètres, est-ce que l'ensemble du système peut suivre ?

**Pierre CARIOU**

D'abord, on est très loin. Quand on est passé de 8 à 10 ou même de 10 à 12, on est quand même très loin de ce qu'on appelle les très, très grands. On reste quand même sur des très petits sur le marché. Avec 8 m, on est quand même sur du petit, notamment sur les pétroliers.

**Maryse ARDITI**

Pour les pétroliers, on peut faire avec le sealine.

**Pierre CARIOU**

Tout à fait. Après, la question est : parce qu'on peut recevoir un 300 000 tonnes, est-ce que celui-ci va venir ? Ici, non. Je l'ai aussi exclu. Nous ne sommes donc pas dans ces extrêmes-là. Mais est-ce que les navires, à partir du moment où il y a un tirant d'eau de 12, vont venir ? C'est toute l'incertitude et toute la difficulté de relier ça à l'hinterland. Sauf qu'il se trouve, et notamment sur les pétroliers et même sur le vrac aussi, on a de plus en plus des opérations de stockage. C'est-à-dire qu'on peut aussi importer sur de grandes distances pour faire de la redistribution sur de petites distances.

Pour revenir sur la question que vous avez posée et dont Paul a parlé également, il ne faut pas dissocier les choses. Je vois la logique de dire qu'on peut très bien imaginer que le navire va alléger dans un port puis rentrera à Port-La Nouvelle. Le problème est que, si ce navire est grand, sa longueur hors tout fait que cela reste un grand navire. La contrainte viendra de la longueur. Si c'était l'idée, même en allégeant en faisant du déchargement dans un port au préalable, la longueur reste là.

Par rapport au phasage, et votre collègue en parlera peut-être tout à l'heure, ma façon de voir les choses et la dynamique qu'on a essayé de montrer tout à l'heure, est qu'il y a une question de coût. Et c'est là où l'on n'a pas eu l'occasion, ce n'était pas la question posée mais c'est celle que je me pose : on voit bien qu'il y a des contraintes à 8 mètres, combien cela coûte de passer de 8 à 10 ou de 8 à 12 ou de 8 à 14 ? Si cela ne coûte pas beaucoup plus de passer à 12 et, sachant que la dynamique du marché est là, autant le faire tout de suite. Voilà mon idée sur la question du phasage. Si on peut le faire de façon progressive, effectivement, parce qu'après il y a la parole des opérateurs privés qui vont dire « on viendra si vous investissez » mais c'est une parole à prendre

avec beaucoup de précautions. C'est toujours le dilemme du management portuaire, l'investisseur privé veut toujours que l'investisseur public investisse trop, parce que, là, il aura le choix.

### **Claude TORCHON**

Je souhaiterais simplement rappeler très schématiquement l'objectif du projet : répondre à des trafics qui existent, qui doivent retrouver des bonnes conditions, mais aussi de se situer dans une perspective à long terme et, pour cela, voir comment évoluent les marchés, celui des céréales, celui des hydrocarbures. Je rappelle que des transformations existent, vous les avez évoquées. Les raffineries disparaissent. Port-La Nouvelle c'est 80 à 90 % de diesel, or il vient de loin, en raffiné. Alors, soit on passera par un hub et ensuite de tout petits navires, avec des surcoûts très importants, soit on peut le recevoir en direct, c'est un choix. Mais l'objectif du port est quand même d'être un port d'opportunité, de faire une offre pour pouvoir répondre à des sollicitations qui ne peuvent pas être identifiées maintenant puisque le port raisonne à moyens et longs termes mais que les opérateurs attendent que l'offre soit là. Cela nous a été dit et redit à plusieurs reprises, si on attend que la demande soit là, on ne fera rien ou on le fera trop tard et la demande ne sera plus là. Il y a de très nombreux exemples de ports qui ont répondu à la demande mais, le temps que les études soient faites, que les autorisations soient données etc., la demande n'était plus là. C'est le cas de Gioia Tauro, un port industriel et, quand le port a été construit, il n'y avait plus de sidérurgie. C'est le nombre de postes d'importation de brut pour pouvoir répondre à un besoin de raffinerie mais le port a mis tellement de temps à répondre que la raffinerie n'était plus là, etc. C'est un des objectifs de la Région de répondre à une offre parce qu'on sait qu'il y a des opportunités réelles qui apparaissent. Cette offre a à la fois des caractéristiques nautiques et des caractéristiques terrestres. Là, nous avons des terre-pleins et il faut répondre à des besoins. Voilà mon objectif : on raisonne à long terme, compte tenu des évolutions du marché. Pour les céréales, on sait que Port-La Nouvelle ne peut plus répondre à des appels d'offres puisque, que ce soit le Maroc, l'Algérie, l'Égypte, etc., ils imposent des navires d'une certaine taille. Et on sait que ce sont des pays structurellement consommateurs et qui augmentent. Les prévisions officielles d'importation portuaire de céréales au Maroc sont entre 4,5 et 6,5 millions de tonnes, à l'horizon 2015. On disait il y a quelques années : « non, au Maroc, on a un plan vert, on va devenir autosuffisant ». Et puis maintenant le Maroc a changé complètement, s'est rendu à un certain réalisme et les prévisions officielles sont entre 4,5 et 6 millions, selon les productions locales qui dépendent beaucoup des aléas climatiques.

Sens de l'opportunité, donc il faut une offre, et port à long terme. Il faut répondre aux besoins. Voilà l'objectif recherché.

### **Etienne BALLAN**

Pour ces questions de trafic et d'opportunité, y a-t-il des questions ?

### **Paul TOURRET**

Je pense que les acteurs d'ici testent un nouveau modèle : que peut-on faire des ports secondaires français, formatés pour les imports de raffiné et pour les exportations céréalières régionales ? Ils sont tous comme cela, y compris les Sables d'Olonne. C'est 700 000 tonnes et on pourrait faire le même débat aux Sables d'Olonne. C'est vrai que ce n'est pas facile pour nous, d'autant que nous avons la structure démocratique du débat public, et que nous n'avons pas les Feder. Les Espagnols n'ont rien touché à rien, on a arrosé des millions d'euros sur les ports espagnols et personne n'a dû se poser beaucoup de questions. En France, on a ce problème qui va se poser.

Je pense que vous avez tous vu la note de synthèse sur *Port et industrie* parce que je l'ai vue dans les comptes-rendus. Je crois effectivement que nous sommes dans une phase de désindustrialisation, de marchés mondiaux. Nous n'avons aujourd'hui que des marchés d'opportunité. Eh bien, si vous vouliez faire aujourd'hui des produits métallurgiques, même vos certitudes ne seraient pas bonnes. Aujourd'hui, vous auriez de Piombino mais les produits

métallurgiques peuvent venir de Chine ou du Brésil aujourd'hui, et tous les marchés sont comme cela. Je comprends votre demande, celle d'avoir du gabarit par rapport à des perspectives de trafic. Mais on ne peut rien vous promettre. On sait effectivement qu'il y a destruction de l'emploi industriel ici et là, et construction de l'offre industrielle ou de production de matières premières. Je pense que nous avons la même réponse avec Pierre, nous nous posons la question du phasage et du gabarit. Est-ce que c'est le citoyen ou l'expert qui parle ? On pourrait avoir une tendance qui est jusqu'où peut-on aller dans la structuration de l'offre ? Est-on dans la question du gabarit ? Est-on dans le bon gabarit ? Doit-on aller trop loin ? Il n'est effectivement pas facile, pour un port secondaire, donc avec un hinterland forcément un peu réduit, et un marché mondial dans lequel le jeu est forcément mineur. Il est plus facile de répondre au marché mondial pour un grand port avec beaucoup d'industrie et des milliers de populations sur notre territoire. Notre question : on voit bien dans l'histoire, sur les 5 ou 6 dernières années et sur le temps d'aujourd'hui, qu'on est, pour reprendre la formule : moyen, moyen-petit, moyen-grand. On argumente au mètre. Je comprends à la fois vos deux discours, c'est un peu le problème du débat, un yin et un yang entre l'offre et la demande. Mais il faut bien avoir conscience que les marchés changent et qu'il y a effectivement une force de globalisation, aujourd'hui. Mais peut-être que demain on peut y avoir des contrats sur la Guinée équatoriale pour faire des trucs qu'on n'a jamais faits parce que la Guinée équatoriale est elle-même dans un marché moins dominé, enfin celle-là ou un autre.

### **Etienne BALLAN**

Peut-être pour prolonger la question de Claude Torchon, avez-vous l'exemple d'autres ports où ces questions de l'offre et de l'opportunité, où l'infrastructure a suscité ou a pu accueillir ? Monsieur Torchon parlait d'un échec, y a-t-il des succès ?

### **Pierre CARIOU**

J'ai deux exemples en tête, celui de Gioia Tauro, parce qu'ils se sont complètement trompés sur le pétrole, est devenu un des plus grands ports de conteneurs et de transbordement du monde.

### **Claude TORCHON**

C'est l'offre qui a généré la demande.

### **Pierre CARIOU**

Maintenant, et j'ai essayé de le mettre en évidence, même sans parler de nouvelles opportunités, rien qu'à volume constant, on trouve dans beaucoup de ports la tendance à transporter dans de grandes quantités. Même sans parler d'opportunité maintenant, c'est toujours la question de l'offre préalable ou la demande, etc. C'est aussi là que nous, nous nous interrogeons un peu. On voit très bien que l'offre peut créer sa propre demande mais on voit aussi que, moi venant de Marseille, qu'une des raisons avancées par son port pour expliquer son relatif déclin depuis 20 ans est de dire qu'il n'y avait pas assez d'infrastructures. Je ne pense pas que c'était une question d'infrastructures. Il faut donc aller au-delà et ce n'est pas automatiquement ce qui était prévu. C'est une condition nécessaire mais absolument pas suffisante. Il faut peut-être aller voir un peu plus loin. Imaginons que nous avons cette position nécessaire, est-ce que sera suffisant ? Et c'est vrai qu'il y a toutes ces perspectives des pays du sud de la Méditerranée. L'idée est qu'on est là aussi dans un jeu dynamique où Port-La Nouvelle n'est pas le seul capable de pouvoir exporter des céréales.

### **Jean CODOGNES**

Vous avez partiellement répondu aux questions que je voulais formuler. Si je comprends bien, vous indiquez de façon très claire qu'il ne suffit pas d'offrir un tirant d'eau de 14,5 mètres pour qu'on ait obligatoirement de la demande. Deuxièmement, on ne l'a pas trop abordé mais vous venez d'y faire allusion, je suppose que Fos-Marseille, Barcelone et d'autres ports qui sont nos concurrents, réagissent aussi par rapport aux données que vous nous avez exposées. Eux-mêmes ont déjà éventuellement anticipé l'accès à de très grands bateaux. Et je crois savoir que Fos-Marseille n'est

pas saturé et que Barcelone a encore des marges de progression. Alors, si nous admettons qu'on va faire rentrer de très grands bateaux, par exemple pour les pétroliers, aurons-nous forcément cette clientèle dès lors que d'autres ports vont fournir des prestations de services supérieures, me semble-t-il, à l'heure actuelle. Parce que, quand on décharge un bateau, je suppose qu'on ne le fait pas à la main et qu'il faut un investissement de matériel important. Nous avons un retard considérable de ce point de vue. Est-il raisonnablement possible d'imaginer que nous serons au niveau de cette concurrence d'ici 15 ans, 20 ans, 30 ans ?

**Pierre CARIOU**

Non, Port-La Nouvelle ne va pas devenir Rotterdam. Maintenant, il y a quand même un effet cascade. C'est ce qu'on essaye de montrer. On peut espérer, et ce n'est pas contradictoire à la limite, que ce qu'on voit est la force de l'ensemble. J'ai été pendant un an à Rotterdam et l'ensemble Rotterdam-Anvers est une complémentarité. Plus y aura des grands navires qui iront à Barcelone, de mon point de vue, cela ne voudra pas dire que ces grands navires seront pris à Port-La Nouvelle. Au contraire, et c'est ce qu'on montrait ici avec les navires de Marseille, plus il y aura des grands navires et plus il y aura de transbos, et plus il y aura de grands navires qui vont venir à Port-La Nouvelle par effet de cascade. Voilà comment je vois les choses. C'est-à-dire que je ne vois pas la concurrence entre Port-La Nouvelle et Barcelone ou Marseille. C'est une question de complémentarité et on peut s'attendre à cet effet cascade. Par rapport aux armateurs, la difficulté est, de notre point de vue, que si on ne rentre pas dans cette logique-là c'est la difficulté de dire que ça change. Et c'est pour cela que j'avais commencé sur ces mouvements de fond de la flotte mondiale. Les navires les plus petits sont aussi les navires les plus vieux. Il y a donc aussi le risque, par rapport à un projet de ce type-là, de se trouver un peu à recevoir dans les ports les navires qui ne sont pas mis aux normes, plus vieux, plus polluants. C'est pour cela que j'ai fait une petite ouverture sur le CO<sub>2</sub> et le soufre.

**Jean CODOGNES**

Ils sont aussi les plus nombreux.

**Maryse ARDITI**

Et ils ne disparaissent pas.

**Pierre CARIOU**

Ils ne disparaissent pas mais il y a aussi beaucoup de demandes, beaucoup de ports africains qui ont besoin de ces navires-là.

**Claude TORCHON**

Il ne faut pas confondre, parce que la flotte mondiale n'est pas du tout représentative de la flotte qui fréquente la zone Méditerranée ou l'Europe. Il y a des milliers de petits navires en Indonésie qui desservent les milliers d'îles. C'est très trompeur. La proportion n'est pas du tout la même dans le bassin méditerranéen.

**Etienne BALLAN**

A vous, Monsieur Tourret, mais je vous informe qu'il nous reste 5 minutes au maximum sur ce thème.

**Paul TOURRET**

Etant aussi conseiller de mon territoire, ayant aussi conseillé le port de Cherbourg, j'ai une vision sur le développement portuaire basée sur deux mots : pragmatisme et opportunisme. Le seul problème est qu'on est ici confronté à construire quelque chose de nouveau. Il est plus facile de dire pragmatisme et opportunisme au port de Cherbourg, quand cela fait 40 ans qu'il y a du terre-plein et qu'il est vide, etc., ou à Nantes-Saint-Nazaire. Il vaut mieux parfois faire de l'intensif que de l'extensif, c'est la question. Cela me permet de répondre à une question. Imaginons que vous faites votre port, l'idée demain est de rester pragmatique et opportuniste. Parce que le marché ne va se

développer aujourd'hui que si les acteurs locaux, y compris les représentants de l'environnement, participent au développement portuaire. Gérer aujourd'hui une zone Seveso et des zones d'exclusion, le port va finalement être votre patrimoine commun, que vous soyez acteurs, politiques, ou citoyens engagés. C'est ça le pragmatisme et l'opportunisme, justement répondre et arrêter la sur-structuration et une espèce de développement qui serait presque un peu antinomique avec les réalités. Effectivement, il faut se développer aujourd'hui. Est-ce que c'est bien une question d'opportunisme, et on est bien là-dedans. Je reviens sur ce qu'a dit Pierre. Si Rotterdam se développe, cela n'a pas empêché Flessing, un port d'à côté qui fait 35 millions de tonnes, alors évidemment 400 millions par rapport à 35 millions, de 1 à 10, mais un gros port laisse aussi des marges en se développant, justement sur les trafics d'opportunité. Honnêtement, il est plus facile de faire du sucre à l'import demain à Port-La Nouvelle qu'à Fos. Parce que faire bouger un grand site portuaire sur des marchés de niche, avec des coûts de dockers... Vous savez bien ce qu'est l'économie, c'est aussi l'intérêt de portes nouvelles, d'être un port compétitif. Je n'ai pas dit low cost, c'est péjoratif, mais les petits ports peuvent avoir des prix adaptés à un marché, etc. C'est aussi pour cela qu'il ne faut pas sur-structurer le port. Vous ne pourrez pas avoir un port bon marché demain si vous avez des coûts élevés. C'est la niche dans laquelle vous devez vous mettre et je comprends qu'elle n'est pas facile parce qu'il faut à la fois sur-structurer une offre pour être sûr de ne pas rater la marche, mais la marche ne doit pas vous rendre complètement non compétitifs. Et, s'il n'y avait pas eu l'Etat français, c'est ce qui serait arrivé pour le système portuaire français qui a été longtemps incompétitif.

#### **François PERDRIZET**

Juste une question. A-t-on une idée des vitesses d'évolution ? Est-ce que tout ce que vous dites va arriver dans la dizaine d'années ? Quelle est la vitesse de transformation de tout le système ? J'aurais aimé en avoir une idée cela était possible.

#### **Pierre CARIOU**

Moi, j'ai pensé que se posait la question de la vitesse, c'est pour cela que j'ai appréhendé les choses comme cela, en disant : mettons-nous sur une période de 2006 à 2011, et on ne peut pas dire que cela soit une période cool puisqu'il y a eu la crise entre les deux. Malgré cela, on trouve toujours cette évolution qui est la croissance de l'activité portuaire. Pour moi, cette évolution est assez rapide. Peut-être parce qu'on atteint la taille limite, je ne sais pas, je ne connais pas assez bien le port pour cela, on trouve effectivement une croissance moyenne de 23 % dans une période qui n'est pas des plus cool. Encore une fois, ces transformations-là existent, mais ce qui est vraiment très compliqué et un enjeu pour les ports, de mon point de vue, c'est la question : doit-on investir pour une contrainte qui vient des navires ? Alors que derrière, est-ce que les marchands sont effectivement là, etc. ? Ce n'est vraiment pas une question facile parce que je dirais qu'il y a un décalage entre le moment où on dit que notre économie nationale est à 0,1 % de croissance du PIB et le fait de se lancer dans un investissement portuaire. Cela a-t-il du sens ? Le port devient alors déconnecté et la contrainte du navire est très forte. La question du phasage est aussi très importante et Paul en a parlé. C'est pour cela que je m'étais permis de terminer là-dessus, notamment sur la question de la tarification. Pour moi, la question du timing porte aussi là-dessus. C'est très bien mais si vous allez d'un coup très fort à 14 et que cela vous coûte tellement qu'il faut multiplier les droits de port par 4, de nouveau vous n'allez pas avoir votre trafic potentiel. Il faut vraiment trouver une bonne balance entre « aller d'un coup » et « petit à petit ». À moins, et je n'ai pas lu cette partie dans le rapport, qu'un investisseur privé veuille prendre à sa charge l'investissement total de l'agrandissement.

#### **Paul TOURRET**

Juste une chose sur le calendrier. Il est vrai que le développement des pays du Sud est très rapide aujourd'hui. On n'est plus dans le port des années 70-80, on le voit bien aujourd'hui sur l'Algérie,

sur le Maroc, la démographie va vite ainsi que l'économie. Les demandes du Sud sont de plus en plus rapides. C'est un élément et on voit donc bien que cela peut être rapide.

Le deuxième élément est la rationalisation du système. Si on prend les produits métallurgiques, avant c'était du port à port sur des questions... ce n'était que Arcelor et encore c'était plutôt Usinor, machin chose. Ce sont des logiques globales aujourd'hui, c'est-à-dire que vous avez un port, une usine, qui fait tous les corps pour l'automobile, pratiquement sur un bassin. Cela veut dire que les choses vont très vite. On est finalement sur un phénomène aujourd'hui qui d'extension des trafics et de développement des zones. Le problème est que nous sommes, nous, un petit peu en dedans. Je suis d'accord. Si on prend les raffinés et les besoins de pâte à papier en France, personne n'a des chiffres à... Sauf que le système global évolue. On est un peu en phase de rétrécissement sur un marché qui se dilate. Le port doit forcément le prendre en considération.

### **Etienne BALLAN**

Dernière intervention, s'il vous plaît.

### **Claude TORCHON**

Une précision. J'ai parlé tout à l'heure des trafics d'opportunités en disant qu'ils n'étaient pas identifiables. En fait, il faut savoir que Port-La Nouvelle a des atouts spécifiques de par sa situation géographique, notamment concernant ce qui s'appelle les énergies nouvelles, avec un potentiel d'éoliennes. Cela suppose que le port puisse répondre à cette offre, ce qui veut dire des caractéristiques nautiques et de terre-plein qui sont relativement importantes.

Deuxième élément, il est évoqué dans le trafic actuel un hinterland restreint qui ne se développe pas. On retrouvera quand même dans le verbatim ce qu'ont dit les professionnels. L'hinterland des ports du Sud, par exemple, rien que pour les céréales, c'est 3 à 4 millions de tonnes dont 2 millions pour Port-La Nouvelle si les navires peuvent répondre aux appels d'offres, s'ils peuvent effectivement satisfaire les conditions. Et ils ne le peuvent pas maintenant.

L'hinterland est assez restreint. Pour les opportunités, j'ai parlé de l'éolien mais il y en a d'autres qui attendent, qui se sont manifestées. Ce n'est donc pas une vue chimérique à long terme mais quelque chose qui peut apparaître très rapidement.

### **Paul TOURET**

On est d'accord qu'une tonne de productivité, c'est une centaine de kilomètres d'hinterland. La question est quand même qu'avant que vous remontiez sur Lagos, cela va être difficile. S'il faut aller manger sur Bordeaux, comme s'il faut aller manger les raffinés sur Marseille, plus le port sera... De la productivité portuaire comme de la productivité navale, sort forcément de l'hinterland puisqu'on gagne... Après, où s'arrête l'hinterland ?

### **Etienne BALLAN**

Nous avons une pause qui a déjà commencé. Vous vouliez intervenir brièvement ?

### **Albert CORMARY**

J'avais une question mais je crois que vous avez déjà partiellement répondu. Quand on interroge les logisticiens, ils nous disent qu'en fait le coût du transport maritime est un des éléments de leur problématique. Eux, ils examinent plutôt la chaîne logistique. Ne risque-t-on pas d'avoir, dans une période de contraction des coûts, où justement cette question de plus grand ou plus petit bateau devient mineure par rapport aux autres coûts de la chaîne logistique ?

### **Pierre CARIOU**

De mon point de vue, maintenant si c'est pour dire que les marchandises qui passaient par Port-La Nouvelle vont passer par Marseille, je crois que le coût de bout en bout pour le consommateur final va s'accroître parce que l'acheminement maritime a toujours été moins cher que

l'acheminement terrestre jusqu'à présent. Je crois que la question est là aussi. Alors, il faut évidemment trouver une bonne balance.

**Albert CORMARY**

Il y a les coûts de rupture de charge, les coûts de...

**Paul TOURRET**

D'accord, c'est pour cela que, de mon point de vue, on doit tout regarder de bout en bout. Et malgré les contraintes actuelles du port, vous avez quand même des trafics des 2 millions. Il y a quand même un avantage et un marché captif qui est là. On peut donc imaginer qu'avec l'accroissement de la capacité, ce marché va s'accroître encore plus. La productivité maritime et portuaire parce que cela va aussi dans la capacité du terminal. A Montoir, si on fait 150 000, on met des nouvelles machines et on fait du 180 000 tonnes par jour au lieu du 18 000 tonnes par jour. C'est la productivité maritime et portuaire qui va faire finalement de la productivité terrestre, enfin de l'extension terrestre. Est-ce que cela a un intérêt ou pas ? Mais aujourd'hui vous savez bien qu'on a intérêt à réduire les kilomètres. Si c'est en électrique, ce n'est pas grave, mais que du pétrole fasse Fos-Toulouse, est-ce sa vraie vocation. Maintenant, si c'est pour faire du camion entre Narbonne et Toulouse... Qu'est-ce qu'on gagne ? Mais normalement, la productivité maritime et portuaire doit permettre de gagner de l'hinterland.

Encore une fois, quelle est la logique de l'hinterland ? 300 kilomètres à la place de 500 kilomètres, vous voyez sur la taille du territoire. Le mieux pour nous est que sur les modes les plus lourds soient en mode le plus massifant.

**Etienne BALLAN**

Merci. Nous ferons donc une pause un peu plus courte. Vous aurez l'occasion de discuter avec les experts pour ne pas qu'ils se reposent. On reprend, si vous le souhaitez, à 16 heures, dans théoriquement 5 minutes.

*La séance est suspendue de 15 h 55 à 16 h 10.*

**Etienne BALLAN**

Nous allons donc envisager la question du phasage sous un angle un peu différent au cours de cette deuxième session. Il est bien entendu lié au premier mais sous l'angle de la question technique. Mêmes règles du jeu, même principe, 15 minutes d'introduction de Madame Blanchet et ensuite à nouveau un débat de 30 minutes. Madame Blanchet, si vous voulez bien démarrer.

**Valérie BLANCHET**

Voici la présentation technique que j'ai préparée. Je pense que le phasage technique est quelque chose de clair pour des techniciens et cela ne l'est peut-être pas pour tout le monde. J'ai donc fait une première partie sur la précision de vocabulaire et les idées reçues que chacun peut avoir ou pas sur le sujet. D'après moi, il y en a qui ont un domaine de validité plus ou moins grand. Je vous l'exposerai.

Déjà, je pense que le mot « phasabilité » n'existe pas, on parle plutôt de phasage mais cela donne la petite notion de capacité qui va avec. On va donc l'inventer. La « phasabilité » est pour moi la possibilité de faire évoluer un ouvrage, au sens large, dans le temps. Cette évolution potentielle pourra être activée ou non, c'est-à-dire qu'on va se dire : je fais une phase 1, et puis on en est content. Il n'y a donc pas de raison de passer à la phase 2 qu'on avait imaginée. Cela peut permettre, comme on en parlait, de valider ou non un trafic, de valider des critères techniques, par exemple d'habilitation ou d'opérabilité ou d'usage, de valider des choses et surtout de phaser les coûts d'investissement.

Par contre, pour chaque phase, le port en ouvrage doit avoir une cohérence et une fonctionnalité qui soient réalisées. C'est-à-dire que la phase 1 doit fonctionner en tant que telle. Ce n'est pas une

phase au rabais, ni une demi-phase, mais quelque chose qui marche. La phase 2 aussi, etc., et penser aussi que le passage du 1 au 2 doit toujours permettre au 1 de fonctionner. Les travaux peuvent prendre aussi de la place.

Alors, ce principe n'est pas propre au portuaire, il peut s'appliquer à une autoroute. En général, on fait des ponts plus larges pour faire une voie supplémentaire dans 10 ans. Il peut s'appliquer à des ports. Le petit clin d'œil est que, si on se trompe, on ne passe pas. Pour un port qui a, par exemple, un poste à quai et une digue détachée, il est clair qu'on peut rajouter un bout de digue, un poste, et avancer comme cela. Pour des digues rattachées à la terre, cela représente beaucoup de construction mais pourquoi pas.

Les idées reçues, de mon point de vue, sont que l'avantage de phaser permet de réduire les coûts d'investissements initiaux. Non, comme je vous le disais, il faut anticiper un minimum sur la suite et donc sur les critères qu'on veut donner. Par exemple, on parlait beaucoup des tirants d'eau. Je vais vous en parler moi aussi. L'approfondissement d'un quai est quelque chose qui coûte cher si cela n'a pas été anticipé. Passer de - 11 à - 14 est très facile si vous avez déjà un quai pensé à - 14 pour sa stabilité, peut-être pas dragué tout de suite à - 11. Mais passer à - 14 si on ne l'a pas prévu, je ne dis pas que c'est impossible mais cela devient idiot.

Et puis avoir des recettes d'investissement de la première phase, éventuellement, sur l'exploitation du port, pour arriver à financer la phase suivante. Les gaziers, les terminaux GMI le font beaucoup. Vous avez une première phase et puis on anticipait des évolutions. Mais il ne faut pas non plus faire une première phase trop bancal, qui ne permette pas d'exploiter, donc d'avoir des recettes, etc. La technique va s'adapter à ce qu'on définit sur les besoins, plus que le contraire. Alors, il y a des impossibilités mais c'est surtout de bien définir les besoins nécessaires dès le début.

Les inconvénients qu'on peut imaginer sont que l'investissement final soit peut-être plus élevé que s'il avait été fait dès le départ. C'est-à-dire qu'une phase 1 toute seule, il y a forcément des ouvrages à faire qui ne seraient peut-être pas utiles en phase 2. Mais il n'est peut-être pas très grave que, dans 20 ans, on ait fait une phase 1 et une phase 2 globalement un peu plus chère mais le facteur temps fait qu'on réactualise. Ce n'est pas forcément plus cher à l'arrivée. C'est une question à se poser. Si la phase 2 est très peu différente, allons-y directement. Je dirais souvent oui, on peut se permettre de valider en vraie grandeur les scénarios de la phase 1 avant de décider de passer à la phase 2.

La source de confusion, d'après moi, est qu'on associe souvent cette « phasabilité » ou ce phasage à quelque chose de pas abouti, provisoire, qui ne fonctionne donc pas tout à fait. Voici un exemple, le plan-masse du port roulier prolongé. Ici, une étude d'agitation. Le port est ici. Il y a eu toute une histoire sur cette longueur de digue. Il est sûr que nous n'allions pas couper ici pour phaser les investissements, sinon le port n'aurait pas fonctionné.

Autre source de confusion, le phasage est aussi le terme employé en méthode de construction pour définir toutes les phases intermédiaires de chantier. Ce sont donc des phases durant lesquelles les ouvrages ne sont pas du tout exploitables. Cela reste vraiment dans l'esprit des gens et, quand on parle de phasage, on peut vraiment penser à toutes ces choses. Je ne sais pas si cela est clair pour tout le monde.

Les points d'entrée pour la conception d'un port, quel lien avec la « phasabilité » ? Je n'ai pas balayé tout ce qui fait la conception d'un port, on en aurait pour 3 heures, mais j'ai essayé de voir un peu ce qui pourrait être phasé pour chaque point important. Comme l'ont dit mes collègues, il faut définir les besoins d'exploitation et penser au port en termes d'adaptabilité dès le départ, en fonction de la taille des navires et de l'évolution future qu'on imagine pour les trafics. Que détermine la taille du navire dans le port ?

- La largeur du chenal. Oui mais ce n'est peut-être pas ce qui est le plus pénalisant non plus.
- La profondeur de dragage. Il est clair qu'il ne faut pas que le bateau aille taper au fond. Il est donc absolument nécessaire de connaître le tirant d'eau pour différentes parties du port : le chenal, les postes à quai, etc. Et surtout si vous n'avez pas une mer à marées parce qu'il y a des ports où on peut dire qu'on rentrera à marée haute. Ce n'est pas le cas ici.
- La longueur des quais. Ce qui peut jouer sur les plans-masses, on parlait des longueurs de bateaux, on a des bateaux de 140 mètres Si vous voulez passer un jour à des bateaux de 200 mètres, cela vaut peut-être aussi le coup que les quais soient pensés en alignement pour qu'il y ait la place plus tard. Si ce sont des darses très fermées, il est sûr que vous ne passerez pas facilement de 140 mètres à 250 mètres.
- Le diamètre du cercle d'évitage, dans tout ce qui est navigation, doit aussi être adapté à la taille des navires. Je dirais que si le cercle d'évitage fait 300 mètres, 350 mètres, je dirais que ce n'est pas là qu'il y a le budget dans le port mais plus dans la longueur de digue ou des choses comme cela. On peut donc penser assez tôt à des manœuvrabilités pour des plus grands bateaux sans avoir le budget triplé pour autant. Par contre, vous ne reviendrez pas dessus après, enfin pas facilement.
- Et toute la géométrie du port, au sens large.

Certaines données pourront évoluer ou non. Comme je vous le disais, c'est le cas du dragage au niveau des quais. Il faudra penser le quai pour son tirant d'eau maximum, en termes de structures. Par contre, en termes de dragage, cela n'est pas forcément utile de draguer tout de suite. Le surcoût n'est donc pas forcément proportionnel à la taille du bateau. Comme je le disais tout à l'heure, un quai à - 11 pouvant être dragué ultérieurement à - 14, il faut le savoir dès le départ sinon votre structure sera difficilement adaptable à un quai plus profond. Je vous ai mis un petit dessin d'un quai qui avait été prévu pour un certain tirant d'eau. La nécessité de venir augmenter le tirant d'eau fait vraiment d'énormes travaux, soit des injections, soit revenir faire une grosse structure. C'est très classique.

Autre élément nécessaire pour la conception d'un port, connaître le nombre de postes à quai dans ce port. Je n'ai pas trop suivi le nombre de postes à quai nécessaires dans Port-La Nouvelle. Cela découle évidemment du type de chargement-déchargement, du type de trafic etc., mais aussi de la protection que vous avez dans le port. Il faut savoir si le navire va mettre 4 heures à décharger, 6 heures ou 8 heures, et aussi selon l'agitation qu'il y aura dans le port. C'est un tout. Par contre, la « phasabilité » est possible. On ne construit pas tous les quais d'un seul coup, on prévoit l'espace nécessaire aux postes futurs. Voici Tanger Med II, je vous en parlerai après, un port au Maroc dont vous avez peut-être entendu parler. La côte est donc là, la mer est là, et le but était de faire 7 postes à quai de 400 mètres chacun. On a donc fait toute une conception pour ça et, au bout d'une année d'études, le client nous a dit « non, 7 postes, je ne pourrai jamais. Ne m'en faites que 3. Mais peut-être qu'un jour j'en voudrai 7 ». Alors on avait mis les 3 postes ici au début parce qu'il les voulait ici. Les eaux de Tanger sont ici, de ce côté-là. Tanger Ro-Ro, Tanger Med I. On avait mis nos trois postes ici et il fallait que la digue démarre de là. On faisait donc tout cela pour rien et puis là, on se protégeait. Si on avait fait cela, on n'aurait jamais mis nos quais de l'autre côté après. Voilà, c'est construit comme cela aujourd'hui. On a nos 3 postes à quai et on pourra peut-être un jour faire là nos 7 postes à 400 mètres.

La protection que l'on veut dans le port est également nécessaire. Quelle houle résiduelle on veut pour exploiter le port ? Cela dépend des trafics, il y a des critères connus. Et l'efficacité des digues pour l'exploitation est par rapport aux houles de tous les jours. La longueur de digue peut donc être adaptée. Vous voyez, ceci est Melchorita au Pérou. Une jetée, un poste, et une digue. La longueur de cette digue protège donc plus ou moins le poste. Selon le temps où on veut exploiter,

c'est toute une étude de probabilité de périodes de retour de houle, etc. On peut donc adapter la longueur de digue assez facilement.

Cet exemple-là est celui de Djen-Djen en Algérie. Ce port existe, certaines darses existent. L'exploitant a souhaité qu'il y ait d'autres darses, d'autres bassins. Et pour protéger ce poste-là, par exemple, cette digue va être prolongée. C'est en cours et ici aussi. Un morceau existait déjà et un morceau supplémentaire va être construit. Je pense que c'était une « phasabilité » prévue aussi au départ et qui se fait plusieurs années après, en fonction des digues pour une nouvelle darse. Ce sont donc des cas qui existent.

Ceci est une étude de faisabilité, je ne sais pas où cela en est aujourd'hui mais je trouvais que ce n'était pas mal comme exemple. C'était à digue égale, sur le port d'Antifer. Il y a eu une volonté d'avoir de nouveaux postes à quai pour exploiter le GNL dans Antifer. On avait donc demandé de voir où on pouvait se mettre pour respecter les distances de sécurité etc. Je ne dis pas que c'était simple, il fallait sûrement faire d'autres ouvrages mais c'est envisageable. Et je pense que cela n'a pas été conçu dans les années 1974. Ils n'avaient pas pensé au GNL à l'époque.

Alors, je crois que le phasage du port de Tanger Med II était assez intéressant, même si c'est un autre cas. Je vous ai mis une photo aérienne des trois ports. Voici Tanger Med I qui est en exploitation. J'ai fait la conception des digues, etc. Ici Tanger Ro-Ro, le port roulier, et Tanger Med II en construction. Les 7 postes à quai vont être comme cela. Vous voyez le démarrage et là, il y a 2,8 kilomètres. On peut s'interroger là aussi sur le phasage des trois ports. Ils se sont quand même payé cette digue-là pour venir faire ce port-là trois ans après. Toute cette digue-là va être dans le terre-plein du prochain port, 900 mètres de digue en acropodes vont se retrouver dans le terre-plein de Tanger Med II. Je suppose qu'il y a eu des discussions, des débats, tout cela, mais 900 mètres de digue vont être enterrés dans le terre-plein. Vous retrouvez le plan-masse là, l'idée avait été pour faire ces premiers trois postes à quai, donc ces 1 200 mètres de quai, d'étudier la longueur minimum de digue pour pouvoir exploiter, et puis que ces digues, moyennant quelques retouches, puissent permettre d'exploiter les 4 postes en plus. Je ne vais pas vous laisser faire le jeu des 7 erreurs. L'économie venait de la digue qu'on appelle secondaire, ici, qui en étant assez courte ici, avec un petit tenon, permettait de protéger ces postes-là. Et l'astuce était qu'en déplaçant ces caissons-là, vous avez le petit tenon ici, on venait reconstituer la fin de la digue. Ça marchait au quart de poil mais voilà. C'était donc un phasage intéressant économiquement, qui réduisait les investissements en phase 1 et qui permettait même une réutilisation de certaines parties de la structure pour venir compléter la phase suivante. L'astuce en plus était qu'il fallait qu'au mois n° 18, si le client nous disait qu'il voulait tout de suite la phase 2, on pouvait embrayer. Mais ils n'ont pas embrayé et on a fait ça.

Il faut faire les études correspondantes à chaque phase, c'est sûr. On ne peut pas dire que la phase 1 marchera si la phase 2 marche, etc. La prise en compte d'un phasage doit être adaptée et je pense qu'il est très important d'anticiper là où on veut aller parce que, dans un port un peu grand, il faut savoir quels bateaux, quel nombre de postes... Je ne dis pas que c'est une question simple mais je pense que c'est quand même le moyen de mieux utiliser les investissements.

Voilà. Avez-vous des questions ?

**Etienne BALLAN**

Merci. Y a-t-il des questions d'abord de clarification, de compréhension sur les documents présentés ?

**Stéphane SCARDIGLI**

Juste une précision. Quand vous dites phase 1, phase 2, ce n'est pas par rapport au dossier du maître d'ouvrage mais juste une phase 1 et une phase 2 ?

**Valérie BLANCHET**

Oui.

**De la salle**

Plus fort !

**Stéphane SCARDIGLI**

Je posais la question suivante, enfin une précision. Quand on parle de phase 1, phase 2, un certain phasage est présenté dans le projet du maître d'ouvrage, une première phase d'aménagement, une deuxième phase. Quand vous parlez de phase 1, phase 2, ce ne sont pas ces phases-là, mais des phases de manière générale ? Deux étapes, en fait ?

**Valérie BLANCHET**

Oui, deux étapes. La phase 1 est complète en elle-même. C'est juste pour dire qu'il y a un phasage et qu'on passe de 1 à 2.

**Etienne BALLAN**

J'insiste juste sur un point : Messieurs Cariou et Tourret sont toujours là. Ils sont donc libres aussi de poser des questions à leurs collègues et d'intervenir pour faire le lien entre les deux parties. Il n'y a aucun problème.

**Jean CODOGNES**

Je reviens à Port-La Nouvelle. Vous avez vu que trois scénarios sont prévus : le port actuel, le réaménagement de l'avant-port avec sa passe d'entrée, et l'agrandissement du port. Peut-on imaginer que le scénario n° 2 pourrait être la phase 1 d'un futur port qui serait éventuellement l'agrandissement du port ?

**Valérie BLANCHET**

Je ne suis pas rentrée dans le détail de ces plans-masses-là. Je pense que cela n'a pas été prévu comme cela. Aujourd'hui, la phase que vous avez appelée 2 ne permet pas d'aller au Grand port. Cela n'a pas été imaginé comme cela, il faut repenser l'ensemble. C'est normal, on n'a pas demandé cela, cela n'a donc pas été fait comme ça. Ce n'est pas fréquent de vouloir faire ça. Je pense que c'est faisable mais ce n'est pas fréquent. Et, si ce n'est pas imaginé comme cela au départ, vous n'allez pas prendre directement vos plans type 2 pour en faire le plan type 3, ou alors on peut remouliner tout cela. Mais je pense qu'on peut faire un morceau de digue. Les digues sont le gros investissement en général, c'est sûr, par rapport aux quais etc. Et puis on ne va pas faire 300 m de digue s'il faut se protéger.

Est-ce que c'est un port abri ? Est-ce que pour les houles de tous les jours, il y a vraiment une direction prédominante ? Je ne vais pas rentrer dans le climat de houles, etc. mais cela s'étudie.

**Pierre CARIOU**

Le formatage des ports méditerranéens, c'est bien du fait de la houle. On est d'accord ?

**Une intervenante**

Pardon, je n'ai pas entendu ?

**Pierre CARIOU**

Le bouclage par la digue du large est le formatage du port méditerranéen. C'est peut-être cela, la difficulté dans le phasage. C'est la grande digue qui fait la base. Je pose ma question. Est-ce qu'en Méditerranée, on peut faire une phase 1 et avoir une phase 2 à partir du moment où, dès le départ, on embrasse une partie maximum ?

**Valérie BLANCHET**

On pourrait imaginer une digue qui se referme un petit peu et, après, qui peut faire comme un avant-port pour les navires moyens, puis refaire une extension après. C'est sûr que vous aurez

peut-être un tenon qui ne servirait que dans une phase, quelque chose comme cela. Je n'ai pas regardé pour Port-La Nouvelle comment dessiner la digue.

**Albert CORMARY**

C'est imaginable.

**Valérie BLANCHET**

C'est imaginable, oui, je pense.

**Etienne BALLAN**

Monsieur Torchon ? Il faudrait que nous fassions l'effort de parler bien fort et, s'il vous plaît, aussi dans la salle, de contenir vos envies de parler encore quelques minutes. Monsieur Torchon ?

**Claude TORCHON**

Je voudrais simplement dire que l'exemple de Tanger Med est un exemple très bien choisi. Personnellement, je le connais très bien, je suis tout à fait à l'origine du projet. Au départ, c'était une planification de la demande. Quels sont les besoins, le port de Tanger, qui existait, étant un port qui avait besoin d'extension ? Réponse de la demande. On essaie de faire un port un peu plus grand à Tanger, etc. On n'y arrivait pas. Ensuite, on est allé sur Tanger Atlantique. Il y a eu un projet sur Tanger Atlantique. A un moment, il y a eu une position politique, vraiment politique, qui a été prise : non, on va faire un grand port qui aura une autre vocation que la demande ; on va faire un port qui sera une offre nouvelle. Quand ils ont fait le port, il n'y avait pas de contrat signé. Au départ, c'était un consortium de construction. Le port a été imaginé dans un premier temps, Tanger Med I, en disant que l'on y mettrait des céréales, du ro-ro, du terminal container, etc. Qu'est-ce qu'il s'est passé ? La demande est arrivée et elle a été plus forte, ils ont dû répondre à une demande plus forte. On a donc déplacé le terminal ro-ro et on a créé un vrai terminal ro-ro. Entre-temps, il y a eu encore une demande plus forte. On a fait Tanger Med II. Si on avait imaginé une offre globale, si on avait eu cette anticipation, on aurait fait tout de suite un port beaucoup plus grand.

**Valérie BLANCHET**

10 ans, là, à peu près.

**Claude TORCHON**

Voilà, ce qui pose des problèmes très graves. Vous voyez les hydrocarbures, ils sont en plein milieu du trafic roulier, dans des conditions de sécurité qui ne correspondent pas du tout aux normes. Actuellement, ils se posent donc la question de déplacer tous les hydrocarbures, de les mettre ailleurs, parce qu'ils sont dans une contrainte très forte, avec tous les coûts. C'est tout neuf.

Deuxième chose, la demande, Tanger Med II, il y avait des pistes mais il n'y avait pas de contrat signé. C'est tout récent, je peux dire que la 2<sup>e</sup> phase de Tanger Med II va se construire tout à fait dans la continuité de Tanger Med I. Les choses ont donc évolué très rapidement. En 10 ans, on ne l'imagine pas. Le fait d'avoir vu trop petit, alors que l'on pensait que c'était très grand, coûte très cher. Cela coûte très cher *in fine* puisque l'on fait 3 ports, avec toutes les complications. Le port ro-ro, effectivement, c'est une activité à part, qui ne peut pas se mélanger. Mais, opportunité : vous avez Renault qui est venu s'installer. Ce n'était pas du tout prévu. Maintenant, Renault est dans le nouveau port. Renault, c'est plusieurs trains de voitures par jour qui partent en permanence. Les voitures, c'est une activité énorme. Tout le monde a vu.

On est tout à fait là dans le cas de l'offre. Il y a eu un projet planification de la demande, puis on est passé à planification de l'offre et cela a explosé. Il y a vraiment eu un besoin, avec des surcoûts.

**Valérie BLANCHET**

Je ne sais pas juger cet aspect-là.

**Etienne BALLAN**

Essayez de parler vraiment bien fort, s'il vous plaît. Allez-y Madame Arditi, mais vraiment fort.

**Maryse ARDITI**

Il y a peut-être eu des surcoûts mais quand on construit au début, on est obligé de mettre tout l'investissement, avec les taux d'actualisation, parfois, on peut se retrouver à... Même si, comme on disait tout à l'heure, la somme est un peu plus importante, cela dépend de...

**Valérie BLANCHET**

A la fin, cela fait plus. Mais, en 2002, ils ne pouvaient peut-être pas payer 850 millions, avec les digues, etc.

**Maryse ARDITI**

Cela permet de vérifier si les choses se développent ou pas. S'il n'y avait pas eu de développement du tout, Tanger Med II ne se serait peut-être pas fait.

**Valérie BLANCHET**

Peut-être que ceux qui viennent là étaient contents de voir ce qu'il se passait là.

**Etienne BALLAN**

Monsieur Cormary ?

**Albert CORMARY**

Est-ce que je peux vous poser une question sur le *sealine* ? Nous avons entendu des sons de cloche très divergents sur le *sealine*. Certains nous disaient que le *sealine* coûtait plus cher en exploitation mais que c'était une sécurité, d'autres nous disaient le contraire : être dans le port est une sécurité. Je ne sais pas si vous avez les compétences pour nous répondre là-dessus. On nous a cité des ports, notamment Bejaïa, où il y a eu une extension portuaire. Ils ont aussi fait une extension pour les pétroles raffinés, sur *sealine*. Ils n'ont pas voulu mélanger les deux. Je ne sais pas si vous avez des exemples. Dans le projet, il y a la situation du *sealine*. Je ne sais pas si l'extension est compatible avec une continuité d'exploitation du *sealine*, parce qu'on se retrouve sur le passage du *sealine*. Là, pour nous, c'est une interrogation, notamment vis-à-vis de la sécurité des populations. Actuellement, on est très loin de la ville. En venant sur le port, on est beaucoup plus près de la ville, pour ce qui est des opérations de chargement et de déchargement.

**Valérie BLANCHET**

Je ne sais pas comment est protégé le *sealine*, quels sont les moments où il y a trop d'agitation, etc. C'est sûr que dans le port, vous êtes plus à l'abri qu'en mer. Vous êtes plus près de la terre. Mais je ne sais pas quantifier.

**Etienne BALLAN**

Monsieur Nouguier, s'il vous plaît, en parlant bien fort.

**Hervé NOUGUIER**

Je connais le *sealine* depuis 20 ans. Vous avez eu deux grandes affaires, deux grands incidents qui ont fait le tour des médias : le Prestige et Erika. On ne peut pas dire qu'un poste de déchargement en mer soit un poste sûr. Les postes de déchargement en mer sont en général utilisés pour des mono-produits, comme le pétrole brut. On essaie de le charger et de le décharger à des cadences très élevées. Ce n'est pas du tout le cas du *sealine* de Port-La Nouvelle. La taille des navires ne fait qu'augmenter. On nous demande des navires de plus en plus grands, on est donc parfois confronté au fait de devoir interrompre les opérations. Cela a un coût. C'est ce qui fait le coût très élevé et, encore une fois, c'est ce qui nous pénalise sur le marché d'une manière générale. Donc, non, à l'époque d'aujourd'hui, on ne peut pas dire que le *sealine* est une solution plus sûre. Dans les ports modernes, Tanger même, les deux postes à quai pour recevoir les produits sont à l'intérieur des jetées. C'est la même configuration qui est proposée dans le scénario 3.

**Une intervenante**

Le prochain, il y en aura 2.

**Hervé NOUGUIER**

Ce n'est pas du tout à l'ordre du jour. C'est même plutôt l'inverse. On en est même plutôt au stade de prévoir la protection antipollution une fois le navire amarré dans le port, chose que l'on ne peut pas faire sur un poste de déchargement en mer. La tendance est donc plutôt de mettre ces navires à l'intérieur du port. D'ailleurs, Fos-sur-Mer est en train de reconstituer ses installations dans ce sens, puisqu'ils vont également augmenter leur capacité à réceptionner, dans le même esprit.

**Etienne BALLAN**

Monsieur Cormary, allez-y.

**Albert CORMARY**

Justement, sur le Tanger Med, j'avais lu qu'il y avait les deux, qu'il y avait la possibilité *inshore* et *offshore*.

**Valérie BLANCHET**

Non.

**Un intervenant**

Ce n'est que de l'*inshore*.

**Claude TORCHON**

Il n'y a aucun *sealine* à Tanger Med. Au Maroc, je peux dire que je connais bien, il y avait un gros *sealine* à Mohammedia. Ils ont construit le port parce que le *sealine* posait beaucoup beaucoup de problèmes. Ils ont construit le port de Mohammedia pour mettre les navires à quai. Il n'y a aucun *sealine* au Maroc.

**Paul TOURRET**

Le tanking va se faire à Nador. Il y a un gros projet de développement à Nador pour faire du tanking mais de l'autre côté.

**Etienne BALLAN**

Allez-y Madame Blanchet. Parlez bien bien fort, vraiment.

**Valérie BLANCHET**

Il faut faire attention aux amalgames, d'un port à l'autre. Les conditions de mer ne sont pas les mêmes, les vents ne sont pas les mêmes. On ne peut pas plaquer complètement ce qu'il se fait à un endroit. Il faut vraiment bien connaître les conditions – vous devez bien les connaître – pour pouvoir analyser les choses. Ce n'est pas toujours pareil.

**Etienne BALLAN**

Monsieur Codognès ?

**Jean CODOGNES**

Ce que l'on peut conclure des explications, c'est que le phasage du port de Port-La Nouvelle n'est pas possible. Soit on le fait soit on ne le fait pas. C'est cela ?

**Un intervenant**

Il y a une question à poser au maître d'ouvrage.

**Etienne BALLAN**

On va peut-être laisser Madame Blanchet répondre. Je crois que c'est à vous que la question s'adresse.

**Valérie BLANCHET**

Aujourd'hui, je ne sais pas si vous pouvez phaser ou pas Port-La Nouvelle, parce que je n'ai pas étudié Port-La Nouvelle. Dans l'absolu, un projet de port peut se phaser. Mais vous devez, au départ, définir les objectifs de chaque phase. Par exemple, là, d'après ce que j'ai entendu, vous pourriez dire : je vais démarrer avec un navire de 12 mètres et 160 mètres de long mais je prévois des terre-pleins pour pouvoir faire cela quand j'aurai 250 ; mon design de digue va protéger mon morceau de quai que je mets au départ ; dans 15 ans, je ferai un autre morceau de quai et je protégerai mon quai complet. C'est peut-être faisable.

**Paul TOURRET**

En fait, la question est : est-ce que l'on peut avoir un bouclage *a minima* – les gens de Port-La Nouvelle comprennent mieux que moi – qui permet de faire une phase 1 petite, prévoyant la digue du large, on bouclerait dans une phase 2, utilisant la phase 1 comme un premier terre-plein. Je dis cela mais c'est un peu... Je pense que les gens ont à peu près compris. Vous voyez ? Est-ce que c'est possible de faire une digue du large non fermée aujourd'hui, quitte à la fermer dans... ?

**Etienne BALLAN**

Attendez. Madame Blanchet va répondre à cette question-là.

**Une intervenante**

A quelle question ?

**Paul TOURRET**

A ma question. En gros, on fait un petit port en prévoyant déjà une digue du large, qui pourrait être bouclé pour faire une phase 2 d'un grand port, si l'espace économique..., quitte à ce que la digue du large soit avec un *sealine* protégé ou une version... Vous voyez ? En fait, en gros, 1<sup>er</sup> bouclage, digue du large ; après, on reboucle pour avoir une 2<sup>ème</sup> phase. En gros, en double L, si vous voulez.

**Une intervenante**

Je ne sais pas si c'est cette forme-là qui marcherait.

**Etienne BALLAN**

Est-ce que cela existe ? Est-ce que c'est possible ? C'est peut-être la question. Est-ce que d'autres ports ont expérimenté ce type de démarche ou pas ? Est-ce que vous pouvez répondre à la question de Monsieur Turret ?

**Valérie BLANCHET**

Ces formes-là, je ne sais pas.

**Un intervenant**

Par exemple à Barcelone, pour le Prat, on a fait un gigantesque L. C'est normal, c'est pour faire des 14 000 EBP. Là, la question, c'est vraiment un petit. Je ne sais pas si vous avez vu les graphiques. Il y a déjà la première digue. En gros, c'est refaire une deuxième derrière. Chaque digue serait...

**Valérie BLANCHET**

Mais la deuxième que l'on va faire derrière, on ne va pas y revenir non plus. Il faut donc que celle-là soit déjà placée, que son enracinement soit où il faut, il faut se relier à la terre, etc.

**Etienne BALLAN**

Monsieur Scardigli ?

**Stéphane SCARDIGLI**

Je veux bien apporter quelques précisions. Est-ce que l'on peut revenir au *slide* suivant, parce qu'on n'a pas les diapositives du maître d'ouvrage. Si on regarde le phasage qui est proposé là, on voit que la digue principale extérieure est complètement construite, c'est ce qui est proposé dans

le projet Grand Port. Après, le phasage à l'heure actuelle, tel qu'il est envisagé, c'est un phasage à l'intérieur, un peu sur ce schéma-là. A la marge, on vient modifier un peu les ouvrages de l'intérieur. Pour 90 % du linéaire des ouvrages, la structure même du port est présente. Il n'y a pas de modification majeure après, pour dire : on phase des ouvrages extérieurs. Le phasage se situe essentiellement à l'intérieur. Dans les projets qui sont proposés, dans le projet Grand Port, on a une 1<sup>ère</sup> phase où on vient s'appuyer derrière cet ouvrage principal, avec la réalisation de premiers postes ; comme vous l'avez dit, des ouvrages qui sont fondés suffisamment profondément pour que, dans un deuxième temps, on puisse gagner en tirant d'eau. Dans un premier temps, on projette des tirants d'eau de moins de 12 mètres, moins de 12 mètres 50. Après, au niveau des musoirs et au niveau des quais, on pourra creuser, descendre plus profond, pour ne pas avoir des surcoûts importants par la suite, si les opportunités se confirment. Il y a donc un phasage, vraiment, au niveau du dragage et il y a également un phasage au niveau des aménagements intérieurs. Il y a une deuxième zone, qui pourrait être similaire à cette zone verte, qui n'est pas faite dans un premier temps et qui peut être réalisée par la suite. Cet ouvrage principal, c'est donc un peu la base des projets Grand Port.

Comment est déterminé cet ouvrage-là ? Il est tout d'abord déterminé par l'exposition du port aux différentes houles. On est donc obligé de refermer l'entrée du port pour le protéger des tempêtes. Après, les navires doivent rentrer, ralentir avant de venir sur les quais. Il y a donc des distances de sécurité à respecter. Que ce soit un navire de 200 mètres ou de 225 mètres, il faut au moins 1 kilomètre pour que le navire ralentisse. En plus, sur le site, il y a une forte problématique hydro-sédimentaire. Historiquement, le port a toujours gagné sur la mer pour ne pas s'ensabler. Il y a eu des prolongements réguliers de la digue sud et des projets d'extension qui ont été arrêtés, mais toujours par rapport à cette problématique hydro-sédimentaire. Monsieur Latteux a fait un exposé dans une réunion de débat public, je ne vais pas revenir dessus. Ce qui est important, c'est que dans la région, on est obligé d'aller au-delà de ce que l'on appelle la profondeur de fermeture. C'est la profondeur à partir de laquelle on a moins de transports sédimentaires. On a moins d'ensablement. Sur le site de Port-La Nouvelle, elle se situe vers -7 à -8 mètres. Si on fait des ouvrages un peu trop courts, on aura toujours cet ensablement, cet entretien régulier. Les ouvrages tels qu'ils sont projetés prennent en compte cette problématique sédimentaire et vont dans des profondeurs naturelles de -10, -12, voire -14 mètres pour la digue principale. Il y a donc de nombreuses contraintes qui ont été prises en compte et qui conduisent, dans l'ensemble des projets Grand Port, à un certain linéaire de quai et d'ouvrage de protection.

**Etienne BALLAN**

Merci. On va prendre une dernière intervention de chacun, si vous voulez bien. Madame Arditi ?

**Maryse ARDITI**

Une fois que l'on a fait la digue, on a fait 70 % de l'investissement. En plus, il y a des investissements qui sont en cours sur la partie logistique, sur la plateforme nord, etc. Si on fait la digue d'un coup, on fait l'ensemble d'un coup. Le reste, ce sont des détails. J'entends que vous dites, en gros, qu'il n'y a pas de phasage. Ici, ce n'est pas possible.

**Etienne BALLAN**

Monsieur Cariou ?

**Pierre CARIOU**

C'est là où c'est compliqué pour Madame Blanchet. Je crois que c'est plus compliqué que cela. Il y a certains éléments sur lesquels un phasage n'est pas indiqué mais d'autres éléments pour lesquels c'est possible de le mettre en œuvre. Je comprends tout à fait la position qui est de dire que quand on n'a pas tous les éléments du dossier, c'est compliqué de dire oui. Mais ce que j'en ai compris, c'est cela. Il y a des éléments sur lesquels un phasage n'est pas forcément une très bonne idée

mais il y a d'autres éléments qui peuvent être effectivement... Mais il faut effectivement le penser dès le départ.

**Paul TOURRET**

Soit on essaie de faire un petit port : on gagne un terre-plein, on gagne un peu d'abri et, finalement, on donne juste un peu plus d'aisance à Port-La Nouvelle ; soit on fait un port en eau profonde. A un moment, il faut que l'on clarifie nos positions. On vient d'en parler avec Pierre. Quelle est l'opposition exacte ? Quelle est votre opposition ? C'est au projet en entier ou au gabarit qui est mis ? Effectivement, si l'opposition est de ne pas faire un port en eau profonde, il n'y a même pas de phasage à faire. A la rigueur, c'est que l'on estime qu'un port en eau profonde n'est ni finançable ni environnemental. Après, ce que l'on essaie de réfléchir, c'est s'il y a peut-être un intérêt à voir comment on fait un peu grossir le port, c'est ce que j'ai dit. Est-ce qu'il y a moyen ? La réponse que l'on vient de nous donner n'est pas forcément contraire. Est-ce que l'on peut au port en eau profonde progressivement, en ayant une lecture un peu pragmatique des investissements et de la construction ? Il faut que vous m'expliquiez quel est votre niveau... Même si je suis censé l'avoir eu, est-ce que vous pouvez me le redire ?

**Etienne BALLAN**

Monsieur Codognès, vous répondez à cela ?

**Jean CODOGNES**

Nous sommes dans une région relativement pauvre où l'argent public est rare. Notre préoccupation première est donc de l'utiliser à bon escient pour créer de la richesse. Investir en gros entre 210 et 300 millions d'euros sur des deniers publics, sans avoir aucune lecture de nos futurs clients, nous pensons que c'est un pari risqué, alors que d'autres investissements peuvent être beaucoup plus productifs en Languedoc Roussillon. C'est cela, la première question. C'est d'ailleurs ce que vous avez dit. C'était entre le lapsus et l'aveu. Vous avez dit : en qualité d'expert, voici la solution... ; en qualité de citoyen... Et vous n'avez pas terminé la phrase. On est exactement dans cet état d'esprit. Le citoyen contribuable peut-il... ? L'opération va coûter en gros 500 millions d'euros une fois terminée. Est-ce que l'on est en capacité de rentabiliser 500 millions d'euros ? Est-ce que l'on ne peut pas l'utiliser ailleurs de façon beaucoup plus pertinente ? C'est cela, la première question.

**Etienne BALLAN**

Pour cette clarification-là...

**Un intervenant**

C'est hors sujet.

**Etienne BALLAN**

Non, ce n'est pas hors sujet, cela relève du sujet précédent en l'occurrence. C'est pour cela que je vous propose que l'on finisse cette session sur la question du phasage plus technique. Mais j'entends bien ce que vous dites. Vous faisiez d'ailleurs référence à l'intervention de Monsieur Tourret dans la session précédente. Sur cette question du phasage, on revient sur la question du phasage technique. Monsieur Tourret a eu sa clarification. Madame Arditi ?

**Maryse ARDITI**

Sur le phasage technique ?

**Etienne BALLAN**

Si vous voulez bien, oui, parce qu'on va passer à autre chose après.

Monsieur Nouguié ?

**Hervé NOUGUIER**

Vous nous avez montré tout un tas de diapositives intéressantes, sur des projets de grands ports, qui sont destinés à recevoir les méga porte-conteneurs qui font 400 mètres de long. Je pose donc ma question un peu à tous les trois. Je ne parle qu'en termes de longueur, sans parler de tirant d'eau. Est-ce que vous considérez qu'un navire de 200 mètres est un navire moyen, dans le marché ?

**Un intervenant**

Là aussi, on est un peu à cheval sur les deux thématiques.

**Paul TOURRET**

Pour un port secondaire, c'est un géant. C'est ma réponse, elle est idiote. Pour le marché mondial, c'est petit. Aujourd'hui, il faut voir les tailles de navire. Pour les petits ports, au-delà de 200 mètres, ce sont des grands navires.

**Un intervenant**

Oui, mais le projet n'est pas de faire un petit port.

**Paul TOURRET**

Ce que je veux dire, c'est que 225 mètres, pour les marchés domestiques européens, c'est du grand format.

**Etienne BALLAN**

Monsieur Torchon ?

**Claude TORCHON**

Pourquoi dites-vous « les marchés domestiques » ?

**Paul TOURRET**

Enfin, les marchés de proximité. Dans les bassins de Saint-Nazaire, on peut mettre n'importe quoi. Le format a été fait sur les paquebots et on n'a aucun navire qui ne rentre pas. On met même nos paquebots géants. Ce que je veux dire, c'est que le marché aujourd'hui... Je ne parle pas de demain. Si vous recevez du gazoil du fin fond de la Malaisie, effectivement, vous aurez des grands.

**Etienne BALLAN**

Monsieur Torchon ? Et ce sera la dernière.

**Claude TORCHON**

Au lieu de passer par un hub, cela pourrait être alimenté directement. C'est quand même une économie substantielle.

**Paul TOURRET**

Je reviens à ce que j'ai dit tout à l'heure. 225 mètres, cela nous paraît un peu gros aujourd'hui. 180 ou 190 mètres, qui est le format d'en dessous, paraît plus cohérent.

**Hervé NOUGUIER**

190 mètres... Pour moi, l'exemple est aussi bon. Je ne parlais que de la longueur. Rien que la distance d'arrêt : 5 fois la longueur. Vous n'avez pas beaucoup d'écart. De toute façon, construire des ouvrages portuaires dans la forme présentée dans le scénario numéro 3, pour recevoir un navire de 190 mètres, que nous recevons déjà au *sealine*, et recevoir un navire de taille supérieure, le delta n'est pas énorme.

**Etienne BALLAN**

Merci parce que vous avez réussi à faire la synthèse des deux sessions, à parler à la fois des navires et des infrastructures. C'est parfait. Je pense qu'en ayant bouclé ces deux sessions, on peut maintenant ouvrir la discussion aux personnes qui ont assisté à ces différents échanges. Je comprends que cela a pu être frustrant pour certains. On peut peut-être maintenir les projections

à l'écran parce qu'il y aura peut-être des éléments. Je vous demande simplement que vos prises de parole soient courtes et surtout qu'elles soient, s'il vous plaît, sous forme de question aux experts ou de réactions à ce qu'ont dit les experts.

La parole est à vous. C'est toujours un peu difficile après un long silence. C'est un peu comme après un film au cinéma : on a du mal à... Monsieur ? Veuillez vous présenter, simplement.

**Pierre CARBONEL, EELV**

Je vais rester sur la dernière explication de Monsieur, qui nous dit qu'il nous faut une digue, qu'il faut aller chercher des fonds de 7 ou 8 mètres pour un problème de sédimentologie. Je voudrais lui poser la question de savoir s'il y a un rapport entre le coût de maintenance – si je puis dire – donc de dragage de cette sédimentologie et l'investissement initial qui va nous mettre la digue à je ne sais pas combien de mètres. Est-ce que je me suis bien fait comprendre ?

**Stéphane SCARDIGLI**

Sur l'aspect sédimentologie, j'ai dit que c'était une des contraintes qui avaient été prises en compte. Ce n'est pas la seule. C'est vrai qu'à l'heure actuelle, le port est dragué en continu, à la fois avec l'apport de vase depuis l'étang et avec l'apport de sable depuis le large.

**Pierre CARBONEL**

On pourrait donc très bien imaginer qu'une digue moins étendue dans la mer soit tout aussi valable si on continue à draguer.

**Stéphane SCARDIGLI**

Après, intervient l'autre contrainte : le navire. Il faut qu'il puisse rentrer et s'arrêter. On essaie de trouver le meilleur compromis technico-économique pour le tracé des ouvrages. Il n'y a donc pas seulement la problématique hydro-sédimentaire. On sait que si l'on va chercher des fonds de -10 mètres, on aura plus de coût d'entretien, de dragage au niveau de l'extérieur du port, on aura un plus faible impact au niveau des plages. Monsieur Latteux l'avait souligné. A l'heure actuelle, finalement, on vient draguer du sable qui est érodé au niveau des plages et les fonds ne sont pas stabilisés. On engendre donc une érosion, entre guillemets, mécanique des plages. Si on veut revenir vers un profil d'équilibre, en éloignant les ouvrages vers le large, on n'a plus de coût d'entretien de dragage et on n'érode plus les plages.

**Etienne BALLAN**

Merci. Une autre intervention ? Sur le dragage ? D'accord.

**Maryse ARDITI**

Il y a 3 mois, au CODERST – le Conseil départemental de l'environnement et des risques sanitaires et technologiques – où passent toutes les installations dangereuses, etc., l'autorisation de dragage de Port-La Nouvelle arrivait au bout et il y a eu une demande d'autorisation à nouveau pour 10 ans. J'ai demandé : ils envisagent un port beaucoup plus grand dans les 10 ans, est-ce que l'on va draguer beaucoup plus ? Ils ont dit : pour l'instant, on redemande la même quantité de dragage. On était à 250 000 m<sup>3</sup>, on est resté à 250 000 m<sup>3</sup> par an, sachant que c'est la valeur maximum. Il y a des années où on en fait un peu moins. Du coup, j'ai voté pour puisque c'était la même quantité draguée. Mais je ne sais pas si, quand le port sera fait, on n'y reviendra pas pour en refaire plus. Je n'en sais rien.

**Etienne BALLAN**

Très bien. Ensuite, est-ce qu'il y a d'autres interventions, toujours en réaction aux questions et aux experts ? Oui ? Vous vous présentez également à nouveau et, surtout, vous parlez bien fort.

**Agnès LANGEVINE, EELV**

Je ne sais pas si c'est un regret, dans ce débat, ne pas articuler la question du coût et la question du phasage, cela prive la contribuable que je suis de bien évaluer le bon usage des deniers publics

de cette Région. Comme Jean Codognès l'a rappelé, c'est une région qui est en difficulté socio-économique importante. Vous avez aussi, si j'ai bien entendu...

### **Des intervenants**

Plus fort.

### **Agnès LANGEVINE, EELV**

Je ne suis pas du tout experte des ports mais j'ai entendu que la question de la tarification allait être déterminante dans le positionnement du projet, de l'offre, et que cette tarification devrait nécessairement être basse. Vous avez même lâché le mot de low cost. Vous me direz si j'ai bien compris ce que vous disiez, c'était en énonçant aussi une espèce de principe de précaution selon lequel il ne fallait pas suréquiper ou sur-structurer parce que, du coup, vous posiez la question de qui allait payer. Ma question est donc la suivante. Quand le maître d'ouvrage fait le choix d'être dans la politique de l'offre, ce que je peux entendre, à quel niveau met-on le curseur dans la répartition des investissements public/privé, pour que le contribuable puisse effectivement s'y retrouver dans la production de richesses en retour ? Quelle est la création d'emplois ?

### **Pierre CARIOU**

Dans le projet, il y a toute une étude, que l'on n'a pas demandé de regarder. On n'avait pas trop de temps donc on n'a pas beaucoup regardé. C'est sur les impacts socio-économiques, etc. Comme dans tous les projets d'infrastructure, c'est dans les études d'impact socio-économique que l'on peut trouver un retour sur investissement. C'est la première chose.

En ce qui concerne la tarification, c'est vrai que c'est moi qui ai un peu amené cela dans le débat. C'est vrai qu'il y a quelque chose qui n'est pas lié forcément au phasage, c'est là où je vous rejoins, il y a aussi un moment où il va falloir se demander comment récupérer ce coût. Un port, c'est aussi une zone de création de valeur ajoutée. La question qui se pose est : comment crée-t-on cette valeur et comment la capture-t-on ? La capture, cela veut dire être sûr que cet argent public ne va pas uniquement dans les poches d'entreprises privées. L'objectif, ce n'est pas cela non plus. C'est vrai que c'est un peu en dehors de notre... mais on l'a évoqué.

De mon point de vue, il y a une erreur dans laquelle il ne faut pas tomber. Cela rejoint un peu votre remarque, qui est pertinente aussi. C'est opposer port et territoire. C'est dire qu'on peut utiliser un montant d'argent public ailleurs pour favoriser l'exportation et que cet argent serait mieux utilisé ailleurs. Vous parliez des clients, cela va de pair. Le port ne va généralement pas à l'encontre du territoire mais permet justement de favoriser les exportations et les importations. Il y a une étude de l'OCDE qui a été faite sur les produits agricoles et qui est assez intéressante, il n'y a pas très longtemps. Elle montrait notamment qu'augmenter de 10 % le coût du transport, cela baissait de 7 % en valeur les exportations. Dans le même temps, augmenter de 10 % le temps de transport réduisait aussi de 7 %. Je crois qu'il y a aussi tout cela. Je crois qu'il ne faut pas opposer les deux *a priori*, parce que le développement du territoire, cela passe aussi souvent par le développement d'un port. Il se trouve que le port est un bon vecteur, peut-être parce que c'est dans mon domaine, que j'adore cela et que je le défends. Mais cela n'empêche pas de poser la question de la bonne utilisation, du bon modèle de gouvernance. Mais je crois que ce n'est pas forcément contradictoire.

### **Etienne BALLAN**

La réponse de Port-La Nouvelle ?

### **Un intervenant**

On n'entend pas.

### **Jean CODOGNES**

Est-il raisonnable d'imaginer que l'on récupérera les 500 millions d'investissement ?

**Etienne BALLAN**

C'est typiquement une question qui mériterait effectivement...

**Un intervenant**

Un autre atelier.

**Pierre CARIOU**

Je serais incapable de vous dire si vous allez retrouver votre investissement mais c'est vrai que comme critère principal de sous-développement, peut-être pas d'une région mais d'un pays, les infrastructures sont souvent mises en avant comme un des principaux facteurs explicatifs du sous-développement.

**Etienne BALLAN**

Monsieur Turret ?

**Paul TOURRET**

On est d'accord sur le fait que le premier quart de la Méditerranée française mérite un port de bon gabarit, mais de même que l'aéroport de Narbonne est adapté. Le problème, c'est que l'on est dans les petits ports comme dans les petits aéroports.

**Une intervenante**

Il est à Perpignan ou à Carcassonne.

**Paul TOURRET**

Ce que je veux dire, c'est qu'il en est des aéroports comme des ports secondaires. On sait aussi que les deniers publics sont là pour attirer le marché. Je ne réponds pas la question mais c'était plus facile avant dans les grands ports français, avec la péréquation et l'Etat qui peut être dispendieux. Là, on est bien dans la question de la rationalité de l'investissement. Je comprends que le débat est difficile. Je crois qu'on peut le dire comme expert. Il faut un port correct tous les 250 kilomètres, en France. Il doit y en avoir un à la frontière de ce coin-là comme il doit y avoir Sète, comme il y a Marseille, comme il y a Toulon.

**Une intervenante**

C'est de la frontière dont vous partez ?

**Paul TOURRET**

Voilà, de la frontière. On va laisser Port-Vendres de côté mais on pourrait très bien discuter de Port-Vendres aussi. Il en faut. Maintenant, est-ce qu'un port tous les 250 kilomètres vaut 400 millions ? Mais vous me feriez la même question en Bretagne, vous voudriez faire un port en eau profonde à Lorient, on pourrait se poser la même question. Est-ce que l'on met 450 millions pour un port qui ne fait que... ? Et le débat est partout. Si on faisait des extensions portuaires, le débat serait partout en France, de la même manière. Cela a été plus simple à La Rochelle. A Cherbourg, il y a des vides astronomiques depuis 30 ans. Il y a eu un débat public sur Calais. Aujourd'hui, les ports français sont un peu en dedans mais c'est partout pareil. On fait tous 2 millions de tonnes, avec des trafics à la marge. On se dit qu'il faut de grands navires. Je pense que Port-La Nouvelle le teste à sa manière.

**Etienne BALLAN**

Monsieur Torchon, brièvement, après on repasse à la salle.

**Claude TORCHON**

J'ai juste une petite précision concernant la tarification. Je crains qu'il n'y ait des confusions. La tarification portuaire, les droits de port représentent en général, selon le trafic, 5 à 10, maximum 15 % du coût de passage portuaire. Tous les autres coûts sont des coûts liés au service portuaire, etc. Il faut donc quand même relativiser.

Deuxième chose, le retour sur investissement. Les 200 millions investis, ou plus, ne sont pas dans les rapports. Il y avait une règle qui existait, qui n'existe plus, qui disait que le port devait autofinancer 20 % de ses infrastructures. Cela reste dans les principes quand même. Par contre, les retombées, ce sont des recettes fiscales, des retombées locations domaniales à l'extérieur, des activités, etc. C'est là où il y a un retour. Le paiement de l'infrastructure ne représente qu'une petite partie. Il est beaucoup plus important d'avoir un port qui permet une compétitivité de tous les services. C'est là où il y aura un gain. Même s'il y a une augmentation du droit de port, ce n'est pas cela qui mettra en péril la compétitivité, s'il y a une amélioration du service.

**Etienne BALLAN**

Merci. Au fond, il y avait quelqu'un. Oui, Monsieur ?

**Frédéric DAUX, pilote**

C'est une question qui s'adresse tout particulièrement à Madame Blanchet. La majeure partie du projet est essentiellement constituée de la construction des digues pour créer un abri pour les navires. Les ouvrages, tels qu'ils sont conçus actuellement, ont une durée de vie, moyennant un entretien correct, de combien de temps ?

**Valérie BLANCHET**

Aujourd'hui, la durée de vie est de 100 ans, la durée de conception des structures. Moyennant un entretien courant, on est sur une centaine d'années.

**Frédéric DAUX**

Les investissements seraient donc pour une centaine d'années sur la partie infrastructure.

**Valérie BLANCHET**

Oui.

**Etienne BALLAN**

Merci. D'autres interventions, réactions, questions ? Madame ?

**Lucie GARO, Catram Consultant**

J'aurais une question pour Monsieur Cariou. Dans l'analyse que vous nous avez montrée, par rapport à l'évolution de la flotte des navires, vous nous montrez une évolution de 2006 à 2011.

**Un intervenant**

Pour Port-La Nouvelle.

**Lucie GARO**

Pour Port-La Nouvelle, bien sûr, en nous disant que l'on se situe entre deux catégories de navire et que l'on ne sait pas si on franchit le pas ou si on reste. Comme nous l'ont dit les pilotes, en fait, depuis 2011, les chiffres correspondants aux navires sont des chiffres qui sont plafonnés par les contraintes du port. Est-ce que l'analyse que vous faites n'aurait pas eu le même résultat par exemple il y a 5 ans ? Donc, quelque part, on a du retard. Puisque c'est plafonné depuis quelques années, à cause des contraintes nautiques du port, est-ce qu'aujourd'hui, si on avait des chiffres 2011 pas faussés par les contraintes nautiques du port, on ne serait pas plus haut, carrément dans la tranche supérieure ?

**Pierre CARIOU**

Oui, peut-être.

**Lucie GARO**

Donc est-ce que l'on n'est pas déjà en retard ?

**Pierre CARIOU**

Ma démarche a été la suivante, je suis parti de façon naïve sur le dossier en me disant que j'avais mes propres statistiques pour vérifier si on atteignait cette limite. Ce n'était pas plus que cela. Là,

on atteint la limite, autour de 8-10, 10-12. Pourquoi suis-je parti de ce principe-là ? Par rapport au dossier qui se fondait beaucoup sur des données de 2006 et par rapport à cette question du timing et du phasage, je me suis interrogé : que s'est-il passé depuis 2006 ? Est-ce qu'il est confirmé que l'on a atteint la limite ? Après, effectivement, s'il n'y avait pas de limite, on serait peut-être passé au-dessus.

**Paul TOURRET**

On est bien d'accord sur le fait que s'il n'y avait pas les limites, on serait en handymax. Notre question à nous, c'est : est-ce qu'aujourd'hui le marché pourrait nourrir des navires au-dessus des handymax. Si les infrastructures étaient meilleures, vous auriez, comme tout le monde, des handymax. On aurait les 170 mètres tout le temps. La question est que l'on formate un port à 220 mètres.

**Lucie GARO**

Mais, du coup, pour penser à long terme...

**Un intervenant**

Mais c'est déjà important de constater qu'aujourd'hui...

**Paul TOURRET**

Vous l'auriez au nom de la rentabilité, de la disponibilité du marché, etc. On est bien d'accord.

Pas simplement dans le dossier que l'on a eu – c'était beaucoup fondé sur l'étude Rentech-Loïs de 2006 – mais ma démarche a été de me demander ce qu'il s'est passé depuis 2006, d'où cette idée. Après, effectivement, on atteint la limite. Vous me dites que c'est parce qu'on atteint la limite. Après, si on atteint la limite et que l'on passe à 12 mètres, on peut déjà recevoir beaucoup plus de navires.

**Lucie GARO**

Mais pour passer au long terme, il ne faut pas partir de trop bas non plus.

**Un intervenant**

Je ne vois pas la question comme cela. C'est : combien cela nous coûte de passer à ce que vous appelez le long terme ? C'est cela, la question. Si cela nous coûte des milliards, oui, on peut passer au long terme mais il faut être sûr qu'il y aura les navires derrière, ce qui est très compliqué à mettre en place. C'est un peu la façon dont je vois les choses. Ce n'est pas de me demander si c'est possible de. C'est pour cela que l'intervention sur le phasage est très intéressante. Effectivement, le projet portuaire est sur le long terme, c'est 80 ou 100 ans. On est tous d'accord. Derrière, il faut savoir combien cela coûte et si on est assuré. On ne sera jamais assuré, rien ne nous dit que demain les gens ne vont pas décider d'aller dans un port marocain et de ne plus venir ici, on n'en sait rien. C'est donc trouver une balance entre un investissement qui est loin d'être négligeable et des évolutions. A la limite, moi, j'avais fait cela avec l'idée de dire : si je ne vois pas cette croissance de la taille, par rapport à ma problématique phasage, il n'y a pas beaucoup d'évolution dans les 4 dernières années, vous avez peut-être le temps de voir.

**Etienne BALLAN**

Madame Arditi, une question ? Allez-y.

**Maryse ARDITI**

C'est vraiment une question toute simple. Effectivement, pour ce qui vient de France, on est passé de 7 005 à 9 004 mais pour le total, on a baissé.

**Un intervenant**

C'est-à-dire que ce sont les navires qui ne viennent pas de France.

**Maryse ARDITI**

Oui. Cela veut dire qu'eux...

**Un intervenant**

Eux ont baissé.

**Maryse ARDITI**

Oui. C'est un peu bizarre.

**Un intervenant**

Non, c'est le total de France plus...

**Maryse ARDITI**

C'est France plus le reste. La France ayant beaucoup monté, cela veut dire que les autres ont beaucoup baissé.

**Un intervenant**

Qu'est-ce que cela veut dire ? Je m'étais aussi interrogé par rapport à une des interrogations de cette question. Si je ne me trompe pas dans ma lecture du dossier, il y avait des interrogations qui émergeaient par rapport au fait de dire que ce projet peut ne pas être légitime parce que ces évolutions d'accroissement de taille de navires s'appliquent avant tout aux navires transit mais pas aux navires qui font escale. En fait, c'est la question que je m'étais posée. Il se trouve que cela s'applique aussi aux navires qui font escale entre deux ports de Méditerranée.

**Etienne BALLAN**

Si vous avez d'autres réactions rapides ? Monsieur Torchon ? Non ? Monsieur Nougier, pardon, brièvement, sur cette question-là.

**Hervé NOUGUIER**

Dans les tailles de navires, on sait aujourd'hui que les pétroliers sont des navires double coque. Cela a changé considérablement la taille de ces navires. La nouvelle réglementation va s'appliquer aussi aux navires vraquiers qui devront probablement être double coque. Cela va modifier l'évolution des navires. Comment les voyez-vous ?

**Paul TOURRET**

Encore une fois, la Clio d'aujourd'hui n'est pas la Clio de 2006. La question est : est-ce que l'on va sur une limousine ? On est d'accord que non. C'est le but de l'étude. Aujourd'hui on est bien d'accord sur le fait que les navires augmentent un petit peu, les formats ne sont pas les mêmes. Nous nous disons que le développement des ports européens, c'est un peu du bon sens économique, avec quelques chiffres, on est d'accord que cela va grossir. Est-ce que l'on fait grossir ce niveau-là, à ce niveau supérieur ? C'est pour cela que je suis parti des quarts. Si vous prenez un *medium range*, etc., sur du MR2 et que vous regardez comment c'est coté, les routes que l'on vous propose, c'est du Caraïbes-Baltique, Moyen-Orient, Japon, etc. On propose du 25 000 kilomètres, à l'échelle de la planète. On ne vous propose pas du 5 000 kilomètres en intra-méditerranéen. C'est comme cela. En gros, on est d'accord sur le fait que la Clio inter-méditerranéenne va être plus grosse. Si on doit avoir une Mégane voire une Laguna, on est d'accord sur le fait qu'il faut avoir un marché un peu plus gros. Maintenant, vous nous dites : le marché pourrait effectivement accueillir... Vous voyez ? C'est cela aussi.

**Un intervenant**

Ce sont les opérateurs.

**Paul TOURRET**

Oui, je suis d'accord.

**Etienne BALLAN**

Monsieur Cormary, très brièvement ? C'est la suite toujours ?

**Albert CORMARY**

Oui, c'est sur le phasage. Tout à l'heure, vous disiez qu'il y avait de l'opposition. On n'a pas d'opposition. Nous-mêmes faisons le constat d'un manque actuel à Port-La Nouvelle. Je me souviens de la première intervention que j'ai faite à Port-La Nouvelle. C'était pour dire : on a de bons pilotes, quand je les vois faire l'évitage dans la darse, je me dis : il y en a un qui va aller au caillou. Il y a des choses à faire à Port-La Nouvelle, on ne le nie pas. De là à faire le projet qui nous est proposé... on ne sait pas du tout, on est en interrogation. C'est pour cela que nous avons suscité cet atelier, parce que l'on est dans l'interrogation, ce n'est pas dans l'opposition, c'est dans l'interrogation. C'est vrai qu'au niveau où l'on est de la réflexion, on se dit qu'après tout, on passerait actuellement sur un tirant d'eau de 10,50 mètres, qui serait susceptible d'évoluer, je pense que l'on répondrait aux besoins et aux demandes que nous avons actuellement, qui seront peut-être autre chose dans 20 ans, on n'en sait rien. En fait, l'étude a été faite pour la raison suivante. Vous l'avez dit vous-même. On fait la grande digue et voilà. Après, on fera un aménagement. Je suis persuadé que l'on peut prendre le problème différemment, en étudiant un approfondissement progressif et en passant sur une phase qui est de 25 ans. Je dis 25 ans mais je ne sais pas, c'est un ordre de grandeur.

**Etienne BALLAN**

On a encore deux questions, si j'ai bien noté. Une de plus, maintenant. Une ici, deux, trois, quatre et on s'arrêtera là. Merci. Du coup, je demanderais peut-être seulement aux experts de répondre, pour le moment. D'accord ? On commence. Allez-y, Monsieur.

**Eric MASCLE, Port-La Nouvelle**

Je suis natif de Port-La Nouvelle et, quand j'étais petit, le port c'était la darse nord. Je pose la question aux experts. En fonction de leurs études, combien de temps il nous reste à vivre avec le port actuel ?

**Etienne BALLAN**

Question précise. Réponse courte ?

**Paul TOURRET**

Je vais répondre aussi brutalement. Si vous continuez à recevoir du raffiné de Fos et à envoyer des céréales à Bejaïa, le port peut rester...

**Eric MASCLE, Port-La Nouvelle**

Excusez-moi, je parle d'un port. On est à 145 mètres de long et 10 mètres de tirant d'eau.

**Paul TOURRET**

Si c'est pour recevoir du raffiné de Port-de-Bouc et envoyer quelques cargaisons de céréales à Bejaïa, il n'y a pas de raison de le bouger. D'un autre côté, si on estime que le Languedoc sud, avec Midi-Pyrénées, doit avoir un port adapté à l'évolution des raffinés, des marchés d'opportunité et pouvoir poser ses cargaisons, y compris en Afrique de l'ouest, et recevoir du gasoil qui ne sera plus à Fos, il vaut mieux avoir un port plus grand. Ce que l'on est en train de vous dire, c'est que le port est petit parce que les trafics sont petits. Si on veut répondre à l'intérêt économique, au développement et aux perspectives, il faut le formater. Nous, en tant qu'experts, on va chacun retourner dans nos pénates mais c'est se dire...

**Eric MASCLE, Port-La Nouvelle**

La deuxième partie de ma question est la suivante. Effectivement, vu le projet qui est fait aujourd'hui, une grosse digue puis des aménagements, quel est le delta ? Je le sais d'autant plus qu'à l'époque, j'étais président de chambre. Quand on fait la digue, on avait trois options : on

reprenait la digue actuelle, on avait une digue alpha et une digue alpha'. A l'époque c'était encore l'Etat, l'Etat nous payait la digue alpha, ce qui était la digue pratiquement actuelle. Pour 10 % de plus, on a fait la digue alpha'. Excusez-nous, on était des petits, on ne pensait pas au port en mer. Quelle était l'idée ? Avec 10 % de plus, on ouvrait d'autres perspectives. La seconde partie de ma question est donc : étant donné que l'on fait la digue... Sur des problèmes de sédimentologie, là aussi, à l'époque, les pilotes, c'était Monsieur Armando, il y a eu une campagne de dragage où on était descendu à -12 mètres. Pendant 5 ans, on avait retrouvé le tracé, dans le chenal, de ce dragage. C'est vrai qu'arrivé à une certaine dimension, on fait aussi des économies, d'une certaine manière.

### **Etienne BALLAN**

La question précise ?

### **Eric MASCLE, Port-La Nouvelle**

Partant de là, la question précise est la suivante. Les bateaux que nous allons pouvoir rentrer vont répondre à combien, au niveau des capacités marchandes ? Autrement dit, on ne va peut-être pas passer à 200 mètres tout de suite mais, déjà, si on a 180 mètres ou 190 mètres, on va avoir des bateaux au-delà des 9 mètres de tirant d'eau, qui seront déjà à 12 mètres. Partant de là, on va pouvoir avoir de nouveaux trafics. C'est le premier point. Quel sera notre marché sur ce type de navire ? Parce que c'est le minimum que l'on peut demander aujourd'hui, avec ce projet. Sinon, on reste dans les 145 mètres et on y sera dans 10 ans.

### **Pierre CARIOU**

Il y a deux choses. On n'a pas tous les éléments donc c'est compliqué. De mon point de vue, vu les évolutions que j'ai montrées, vous êtes au max capacité, vous êtes proches max capacité. Maintenant, par rapport à votre question sur l'agrandissement de la longueur des quais, aujourd'hui, à 100-150 mètres, vous n'êtes capables de rentrer aucun handymax de la flotte mondiale, c'est entre 150 et 200. A au moins 200, vous êtes capables de recevoir tous les handymax. Est-ce que ces handymax vont être remplis à 100 % ? Combien de cargos vont-ils amener ? C'est une autre question. Mais vous êtes capables de recevoir tous les handymax de la flotte mondiale. Cela ouvre des perspectives de marché beaucoup plus fortes, évidemment.

### **Paul TOURRET**

Du point de vue des trafics, si vous faites un port moyen, vous êtes sûr d'être compétitif sur les céréales et sur l'Egypte. Si vous faites un grand port, vous serez peut-être compétitif sur l'Afrique de l'ouest. Sur l'Afrique de l'ouest, vous affrontez peut-être des Panamax venant du Canada qui ont des ratios bien meilleurs. C'est aussi pour cela qu'il faut le formater. Et c'est pareil pour les raffinés. Si vous avez un grand, vous aurez forcément de la Mer noire, si vous avez un moyen, si vous avez un très grand, vous avez du Golfe. Quand on vient du Golfe, est-ce que l'on va à Port-La Nouvelle ou est-ce que l'on va à Nador ou faire du tanking à Marseille ? C'est aussi cela la question. Il y a sans doute une juste proportion. Encore une fois, en tant qu'experts, on essaie juste de voir quel est le curseur que l'on peut vous aider à identifier.

### **Monsieur CANEL, Port-La Nouvelle**

Je suis également Nouvellois de souche. J'ai en plus une autre particularité, j'étais expert maritime et j'ai étudié Port-La Nouvelle au large, il y a une vingtaine d'années. C'était un projet qui n'était pas aussi structuré que celui d'aujourd'hui, certes, mais qui était déjà le port en mer. J'ai donc une certaine expérience et cela me permet d'aborder la problématique de la définition de ce port d'une manière un peu différente. Vous m'excuserez mais j'ai bien étudié toutes les études préliminaires, notamment celle du shipping, j'ai écouté votre exposé, est-ce que vous pourriez mettre la diapositive concernant les handymax et handysize, s'il vous plaît ? Je me suis livré à une petite étude préliminaire.

**Etienne BALLAN**

Si c'est une étude préliminaire, vous la donnerez à une réunion publique du débat. Là, c'est vraiment une question ou une réaction aux experts.

**Monsieur CANEL**

Cela introduit bien la question.

**Etienne BALLAN**

Alors rapidement, s'il vous plaît.

**Monsieur CANEL**

Je voudrais faire remarquer que ces diagrammes nous orientent relativement mal dans le choix et la définition du port, dans la mesure où ce sont des diagrammes de la flotte mondiale. Il vaudrait mieux s'intéresser aux navires susceptibles de venir chez nous. Les handymax sont bien loin de notre objectif. Par contre, je suis bien d'accord sur la distribution pour les handymax parce que j'ai fait une compilation à partir de la base mondiale, la même mais 2013. On constate que la catégorie de population inférieure à 8 mètres est vraiment négligeable. Je voudrais aussi faire remarquer que dans ces bases de données, il existe des navires morts. Il faut également prendre la peine de les éliminer, ils ne sont pas en service. On ne prend que les navires en service susceptibles d'être utilisés. Les ordres de grandeur sont bien les bons. J'en étais arrivé à la conclusion simple suivante : Pour ce qui concerne les céréales, puisque c'est le cœur de la cible de Port-La Nouvelle, on se rend compte que la population des cargos vrac solides en service, entre 8 mètres et 10,50 mètres de tirant d'eau à pleine charge, serait environ de 2 000 unités. La fraction en dessous, c'est 2 % de cette même quantité-là. Au-dessus, c'est 45 %. Je propose donc au maître d'ouvrage un premier pas raisonnable qui consiste à rendre acceptable cette tranche de 8 mètres à 10 mètres 50. En dessous de 8 mètres, on n'en parle pas, c'est le port historique. Pour le port futur, il faudrait se caler sur cette cible de 8 mètres à 10 mètres 50 et conditionner à l'exploitation à venir sur 5 à 6 ans, pour faire la preuve que ce formatage tient ses promesses, développer les moyens d'infrastructure et que les opérateurs fassent la preuve qu'avec ces nouveaux moyens de tirant d'eau, ils sont effectivement capables d'atteindre des objectifs de développement.

**Etienne BALLAN**

Merci beaucoup.

**Monsieur CANEL**

Le phasage consisterait bien à l'approfondissement et au développement des terre-pleins.

**Etienne BALLAN**

Vous avez réussi à ne pas poser de question, finalement. Je vous félicite mais, du coup, cela n'amènera pas de réponse. On va passer de suite à l'intervention suivante.

**Monsieur CANEL**

Cela fera gagner du temps.

**Etienne BALLAN**

Au moins, on a enregistré ce que vous avez dit. Monsieur, vous vouliez prendre la parole.

**Monsieur PONTAN, Association Port-Vendres aux Portvendrais**

Je reviens sur ce que vous aviez dit. Vous aviez dit que l'on pourrait parler de Port-Vendres. Port-Vendres est très proche de Port-La Nouvelle.

**Une intervenante**

Si, il l'a dit.

**Etienne BALLAN**

C'est vrai. On pourrait en parler. A une autre occasion, on pourrait en parler. Si vous arrivez à faire le lien entre Port-Vendres et le phasage du projet de Port-La Nouvelle, on vous écoute.

**Une intervenante**

Pourriez-vous vous présenter, s'il vous plaît ?

**Monsieur PONTAN**

Oui. Je représente l'Association Port-Vendres aux Portvendrais. Ce que je voulais demander, c'est si vraiment Port-Vendres est intéressant. Vous avez groupé les trois ports. Port-Vendres est tout petit. Il perd actuellement de la quantité de bateaux qui arrivent.

**Monsieur MASCLE**

C'est faux, Monsieur.

**Etienne BALLAN**

Attendez. Monsieur, s'il vous plaît, ne répondez pas là-bas. Tournez-vous vers ici et dites-nous quelle question vous voulez poser, en lien avec Port-La Nouvelle. On vous écoute.

**Monsieur PONTAN**

Je voulais savoir s'il fallait continuer à mettre Port-Vendres dans le projet, faire un troisième quai.

**Etienne BALLAN**

On a eu une réunion à Port-Vendres. Je vous propose vraiment d'y revenir.

**Monsieur PONTAN**

Ah, si vous avez une réunion à Port-Vendres...

**Etienne BALLAN**

On a eu une réunion à Port-Vendres. Vous pourrez éventuellement vous réexprimer dans le cadre du débat, dans les prochains jours. Normalement, j'ai une dernière intervention. Ah, j'en ai deux ? On va commencer par Monsieur Cifaï, ensuite Madame Langevine. On arrêtera là pour la salle.

**Hervé CIFAI**

C'est simplement pour rappeler aux experts que nos concurrents, ce sont le Canada, les USA, l'Ukraine et la Russie qui arrivent avec des bateaux de 20 à 40 000 tonnes sur les pays du Maghreb.

**Paul TOURRET**

Encore une fois, on ne doute pas de cette concurrence et on ne doute pas du gabarit de navire. La question est toujours la même. De toute façon, est-ce qu'un Panamax américain sera reçu en Algérie ? La question est que les ports algériens ont un format, les ports ouest-africains ou les ports égyptiens. Si vous avez de la concurrence, vous avez de la concurrence sur un segment qui est l'Algérien max. Je dis cela de manière assez grossière, est-ce que c'est la peine de dépasser l'Algérien max ? Il y a le même débat à Calais, ce n'est pas la peine de faire un port plus grand que celui de Douvres. Est-ce que l'on peut se poser la question sur les céréales ? Quel est le format qu'il faut dans les ports céréaliers ? Ce ne sont pas mes sous, ce n'est pas forcément mon problème mais, encore une fois, la question est : est-ce qu'il faut aller jusqu'au supramax pour un vraquier, à partir du moment où l'Algérie ne le reçoit pas ?

Je reviens sur le débat. En Méditerranée, certes il n'y a pas beaucoup de vraciers mais il y a les bêtes à tout faire que sont les mini bulks, les mini shortsi. Cette flotte méditerranéenne est peut-être peu unitaire mais c'est celle qui permet de faire tout et n'importe quoi en Méditerranée. Elle rentre aujourd'hui à Port-La Nouvelle. Effectivement, le format méditerranéen est peut-être en train de grandir donc autant que Port-La Nouvelle le suive. Je crois qu'effectivement, le débat est : jusqu'où va-t-on dans le formatage ? Là, peut-être l'étude doit-elle être complémentaire ? Demain quel est le futur format des navires de raffiné en Méditerranée, comme celui des céréaliers ? Cela

mériterait peut-être un peu plus d'ajustement. Pour moi, si c'est toujours 12 mètres à Bejaïa et dans tous les ports algériens, ce n'est pas la peine d'être à 14 mètres.

**Etienne BALLAN**

On va prendre des réponses ici. Ensuite, il y aura une dernière intervention de la salle. Monsieur Nouguier, vous vouliez intervenir sur cette question-là.

**Hervé NOUGUIER**

Je voulais apporter une précision. Sur les handymax, on les reçoit déjà et depuis plusieurs années. Il ne faut donc pas me dire qu'on ne va pas les faire : on les reçoit déjà. Et on les reçoit non chargés complètement. On a même eu des navires obligés d'aller alléger 4 000 tonnes à Barcelone. Cela, ce n'est pas une situation normale. Il y a une deuxième chose, parce que je veux que les gens comprennent bien. Aujourd'hui, le navire que l'on rentre dans les conditions normales, c'est-à-dire en respectant les recommandations Piank, qui sont connues, pour la navigation des navires à l'intérieur des chenaux, etc., c'est un navire de 110 mètres. Quand on rentre un navire de 145 mètres à Port-Vendres, les pilotes ont exactement la même sensation.

**Un intervenant**

A Port-La Nouvelle.

**Hervé NOUGUIER**

Oui, à Port-La Nouvelle, excusez-moi. Quand on rentre un navire de 145 mètres à Port-La Nouvelle, on a exactement la même sensation que dans cette salle : on est à l'étroit et on a chaud. Rentrer un navire de 145 mètres, c'est donc déjà quelque chose. Nous, ce que nous défendons vraiment en tant que pilotes, c'est qu'il faut passer à quelque chose de normal. Dans tout ce que l'on a défendu, dans toutes les discussions, tout le travail que l'on a fait, la réflexion est de pouvoir rentrer un navire en respectant les plus hautes recommandations, parce que les armateurs le demandent. Aujourd'hui, aucun armateur n'acceptera que l'on rentre un navire *a minima*, c'est terminé. Nous, nous défendrons donc cela jusqu'au bout. Je reste donc sur l'idée du handymax, qui est un navire tout à fait acceptable sur ce projet, à mon sens.

**Stéphane SCARDIGLI**

J'ai juste un petit complément sur ce qui a été dit. Un navire de 145 mètres, pour qu'il rentre à l'heure actuelle, en respectant des normes de sécurité, pour que les postes soient exploitables, on arrive sur le scénario 2 qui a été présenté dans l'analyse multicritères. Pour préciser les choses, c'est un scénario où il y a 1,800 km de digue. On est sur un projet qui est, pour les ouvrages maritimes, à 150 millions d'euros. Dans le projet Grand Port présenté, on est sur 1 kilomètre de plus de digue et il y a 50 millions d'euros de plus, à la louche, pour les ouvrages de protection.

**Etienne BALLAN**

Merci de cette précision. Madame Langevine, ensuite on arrêtera là pour la discussion.

**Agnès LANGEVINE**

En préambule, vous avez indiqué que la question du développement ou de la reconversion des ports secondaires ou intermédiaires – je ne sais pas comment vous les avez qualifiés – se posait finalement partout en France et que l'on était face aux mêmes problématiques. Même si je sais que l'on est à la veille d'une réforme territoriale qui va renforcer les compétences régionales en termes de développement économique, etc.

**Un intervenant**

Ce n'est pas sûr.

**Agnès LANGEVINE**

C'est ce que nous annoncent les socialistes.

... est-ce qu'il existe quand même un groupe d'experts ou de pilotage national voire même européen qui définirait une vision et une stratégie plus globale, plutôt que de laisser chaque collectivité, avec son pouvoir local – je ne le définirai pas autrement – d'engager des investissements aussi lourds et sans coordination nationale voire européenne ?

**Paul TOURRET**

Pour tout vous dire, j'ai participé au Grenelle de la mer à Paris et c'était mon idée. Il faudrait un Conseil de coordination portuaire en France, qui mette autour de la table l'Etat et les collectivités. Les chambres de commerce avaient de gros défauts. Maintenant, ce sont un peu les collectivités locales. En gros, c'est le fait de vouloir aller trop vite dans le développement portuaire. Les chambres de commerce le faisaient ; maintenant, ce sont les collectivités. La Région Bretagne a des problèmes. Pour les Normands, c'est un peu mieux. D'un côté, il n'est pas normal de laisser ici la collectivité locale avec les acteurs se débrouiller sur le développement portuaire. Je suis d'accord avec vous, il faudrait un peu de coordination. Ce ne peut pas être que la Région Languedoc Roussillon qui porte à main nue un développement local portuaire. Enfin, c'est mon avis.

**Une intervenante**

C'est le mien aussi.

**Paul TOURRET**

C'est mon rôle de lobbyiste. J'essaie de le porter dans le débat national. Je n'ai pas d'influence mais il faudrait poser la question.

Sinon, c'est vrai qu'il y a un format medmax. Il faut sans doute un format medmax, qui doit augmenter. Je suis sûr que ce discours-là doit être bon à Savone, qu'il est bon à Salerne, à Alicante, qu'il est même bon dans les vieux bassins à Marseille, à Fos. Il y a un format medmax qu'il faut sans doute augmenter. La question est : quel est le coût, pour un port local, de se mettre au format medmax ? Cela demande juste 20 à 30 % de plus, en termes de gabarit, et cela représente des investissements qui sont relativement importants. On est bien d'accord. C'est une problématique de développement. Honnêtement, les Algériens ont les mêmes problèmes. Si vous suivez un petit peu, les ambitions algériennes, quand elles reviennent devant la machine à calculer, elles sont pratiquement les mêmes. Il faut connaître un peu le dossier Djen Djen. Les Marocains le font avec une volonté royale. Si c'était une république, je peux vous dire que ce serait... Dans un contexte un peu moins de volontarisme royal, le développement marocain n'aurait pas été celui-là.

**Etienne BALLAN**

Monsieur Cariou ? Je vous propose de répondre juste à cette question-là. Après, je vous rappelle que vous avez un petit temps de synthèse, tous les trois. D'abord, vous répondez peut-être à la question de la coordination de la gouvernance.

**Pierre CARIOU**

La coordination existe déjà pour les grands ports maritimes. Avec la réforme de 2008, il y a un organe qui permet une certaine coordination. Après, là-dessus, on peut effectivement imaginer une coordination nationale, européenne, mais vous ne seriez pas dans la salle. Il y a un moment où il faut trouver un équilibre entre ces deux aspects. Effectivement, pendant des années, on s'est plaint du fait que la coordination était nationale, que les habitants n'avaient pas voix au chapitre. Si c'est pour revenir au Ministère qui décide entre Marseille... Il y a des commissions de débat public qui n'existaient pas avant et qui ramènent au côté et au niveau du territoire les centres de décision. C'est compliqué, c'est pour cela que l'on disait que tous les ports sont un peu confrontés aux mêmes problématiques mais il y a du pour et du contre. Après, il y a toujours une part de gouvernance. De toute façon, que ce soit décidé en haut ou ici, il y aura autant d'incertitude sur ce que sera le monde dans 30 ans.

**Etienne BALLAN**

Merci beaucoup. On va maintenant passer à la séquence finale.

**Un intervenant**

Je voudrais poser une question.

**Etienne BALLAN**

Non, excusez-moi. La règle du jeu était simple. Toutes les questions ont été posées. J'ai annoncé que ce serait terminé. On s'était donné une marge de manœuvre de 15 minutes, c'est-à-dire finir à moins le quart, pour des raisons nombreuses, ne serait-ce que par correction, plus les trains et les avions des uns et des autres. Mais c'est d'abord pour la correction. Vos 5 minutes de synthèse ont été réduites à 3 chacun, avant que François ne conclue la réunion. Je ne sais pas qui veut démarrer. Je répète la question. C'est : qu'est-ce que les experts ont retenu de nos échanges, qu'ils estimeraient importants de voir repris dans la synthèse ? Ce n'est pas eux qui font la synthèse, soyons clairs, simplement ils nous donnent peut-être leurs éclairages, leurs éléments. Madame Blanchet ? Parlez vraiment bien fort.

**Valérie BLANCHET**

Ce qui m'a beaucoup intéressée et qui a retenu mon attention, c'est la chose suivante : Le sens de l'histoire, c'est quand même que les bateaux augmentent de taille. C'est en même temps un raccourci pour dire toute l'évolution que l'on met derrière. Que le bateau fasse 160 ou 180 mètres, le coût ne sera pas non plus proportionnel mais c'est toute l'économie qui va derrière : les installations, les industries, le marché, etc. Evidemment, l'investissement ne peut pas être infini. J'ai l'impression que le port actuel est saturé et ne correspond plus aux normes, il y a donc quelque chose à faire. J'ai l'impression que c'est le postulat numéro 1. Le « quoi faire ? » est effectivement à mesurer parce qu'il faut le financer. Il y a beaucoup de contraintes à prendre en compte, effectivement, la sédimento, les houles, etc. Je crois que l'idée d'y aller progressivement et de rester raisonnable tout en étant un petit peu ambitieux, c'est un bon compromis.

**Une intervenante**

C'est bien dit.

**Valérie BLANCHET**

Maintenant, il y a des études qui ont été faites et qui peuvent servir de base à une petite adaptation ou une chose comme cela.

**Etienne BALLAN**

Merci beaucoup. Ensuite ?

**Paul TOURRET**

Je pense qu'on est en train d'expérimenter la modernité portuaire. C'est vrai qu'elle est difficile. Aujourd'hui, on a des contraintes de marché. On a très peu de visibilité sur la réalité des marchés à court et à moyen termes, je le sais pour le pratiquer relativement souvent. On va être simple, je vais encore une fois faire une métaphore, on sait que l'œuf est en train de grossir mais on ne sait pas si toutes les saisons seront les mêmes. On sait que la poule est plus grosse, et la question – je le dis souvent – est : maintenant : qu'est-ce que l'on fait pour le nid ? Est-ce que l'on se donne un dernier coup ? Et c'est pareil pour le terminal container de Saint-Nazaire, si vous voulez lui donner 300 mètres de plus. Est-ce que l'on se permet de faire un nid encore un peu plus gros ? Est-ce que c'est l'œuf ou la poule ? Est-ce que l'on fait un nid un peu plus gros. Quelque part, on se dit qu'il faut faire grossir le nid parce que les poules sont plus grosses et que si elles sont plus grosses, elles feront de plus gros œufs. On vient de vous dire qu'aucun élément du marché ne permet de savoir exactement la taille des navires, s'ils seront vraiment plus gros. On trouve que le formatage du navire est un peu plus gros mais la question est : est-ce que cela change dans le prix ? On a peu parlé des terre-pleins. On a peu parlé de l'opportunité de la zone Seveso. On a peu parlé du PPR.

On a peu parlé de tous ces éléments-là qui constituent aussi la partie de l'offre. Notre nid n'est pas simplement maritime, c'est aussi l'opportunité qui va permettre d'avoir des choses. La question que l'on peut se poser est vraiment la question du phasage. Est-ce qu'il faut un port, comme on l'avait dit, un prime, etc. ? Est-ce que c'est possible ? La modernité portuaire, je crois que ce sont ces interrogations et le débat démocratique qu'il y a autour de ces interrogations. Il a lieu partout, y compris quand on est consultant et que l'on répond. On est souvent confronté à cela. La modernité portuaire, c'est un peu le fait de savoir si l'évolution de l'économie occidentale, à la fois dans sa désindustrialisation et dans l'augmentation des trafics portuaires, doit être suivie d'investissements lourds dans les ports. Je crois que c'est une question philosophique que l'on peut tous se poser et que l'on se pose partout, que ce soit pour une extension de terminal dans un grand port ou pour une modernisation. Avec beaucoup de bon sens, on aimerait une espèce de projet pragmatique dans son développement économique, pragmatique dans son développement technique et pragmatique aussi dans son approche environnementale, sécurité, etc. Là, je renvoie vers vous, avec beaucoup de lâcheté. C'est à vous collectivement, citoyens, acteurs économiques, politiques, d'arriver à tester cette modernité portuaire sur un petit port. Il y a justement moyen sur un petit port de tester cette modernité portuaire, de limiter le surinvestissement tout en préparant l'avenir. Honnêtement, l'Etat français n'a jamais réussi sur ses grands ports. J'appelle cela le verre à moitié plein ou à moitié rempli. Il y a d'immenses vides dans les ports français, que l'on a encore du mal à remplir.

### **Un intervenant**

Même dans les petits ports, quand il les avait en gestion, ils n'ont pas réussi.

### **Paul TOURRET**

Même dans les petits ports.

C'est cela que j'en tire en tant qu'expert aujourd'hui. C'est essayer de trouver une modernité portuaire. En gros, ce qu'il ne faudrait pas – je termine là-dessus –, c'est qu'un mauvais projet de 1986 se retrouve en 2013, et qu'avec de mauvaises raisons et de mauvaises inclinaisons, on continue là-dessus. L'opportunité, c'est de faire un projet 2013 et non pas des choses qui relèveraient d'une autre époque. Il n'y a pas que les questions portuaires, il y a aussi les questions d'opportunité économique, de développement du territoire. Pour faire un peu de philosophie à la fin, je crois que cela doit être un projet partagé, y compris par les opposants.

### **Une intervenante**

Les questionnants.

### **Paul TOURRET**

Cela doit être un projet partagé. La vraie modernité portuaire, c'est entreprises, collectivités et citoyens autour du développement de leur port.

### **Etienne BALLAN**

Merci. Monsieur Cariou ?

### **Pierre CARIOU**

Globalement, il y a trois petites choses que j'ai retenues. Il ne faudra pas oublier que c'est un projet de long terme, on est sur du long terme, avec toute la difficulté de prévision, etc. Vous pourrez prendre tous les experts que vous voudrez, ils vous diront des prévisions... Surtout quand on va dans un degré de détail, sur lequel on s'est mis aussi, de 10 mètres, 12 mètres, 13 mètres de tirant d'eau, à horizon 10 ou 20 ans, personne ne sait.

Après, la deuxième chose que j'ai retenue, c'est l'intervention de Madame Blanchet. Après, effectivement, tout est faisable, le phasage est faisable. Le tout, c'est de ne pas se tromper sur ce que l'on veut faire du port. Si on veut rester tel qu'il est aujourd'hui, la question ne se pose pas.

Après, il faut vraiment essayer de se projeter à 20 ans et à 30 ans et surtout ne pas se fermer des portes, pour que l'on ne s'aperçoive pas dans 10 ans qu'il faut finalement tout refaire. Je crois que c'est cela, l'idée.

L'autre élément que je retiens, c'est qu'il faut regarder ce projet comme un port vecteur de création de valeur. C'est un endroit où de la valeur va se créer. La question, c'est cela, comment créer cette valeur ? Quelles sont les conditions pour cette valeur ? Et au-delà de l'aspect purement technique de savoir la taille des navires – à la limite, ce n'est pas important pour la ville –, la question est : est-ce que l'on va créer de la valeur et comment capter cela, comment être sûr qu'il y ait un retour sur investissement et que l'on va tous s'y retrouver ? Par rapport à cela, j'aime beaucoup par exemple ce que fait aujourd'hui Rotterdam de plus en plus. On le présente comme un port français d'offre. C'est une zone d'innovation qui est au service de la compétitivité du pays. Moi, c'est comme cela que je vois un port. Et est-ce que cet investissement va permettre une ouverture, va permettre d'améliorer la compétitivité ? C'est ce que l'on cherche derrière.

Par rapport à cette dernière question, je vais juste finir là-dessus. Il y a quelque chose que j'ai vu dans le dossier, qui a été présenté plusieurs fois et qui m'a choqué. Je le partage avec vous. Cela veut dire quoi ? Cela veut dire que sur cette zone d'innovation, de développement, la présentation qui en est parfois faite comme un port à rotation lente ne me plaît pas du tout. Il ne faut pas se mettre dans ce positionnement de dire que Sète sera le port à rotation rapide et que l'on va vendre ici un port à rotation lente, un low cost. Encore une fois, on ne sait pas. C'est ce que l'on trouve dans pas mal d'éléments du dossier. Je pense qu'il faut vraiment axer là-dessus parce qu'on ne sait pas, dans 20 ans, le port à rotation rapide sera Port-La Nouvelle. Cela justifie l'investissement. Si c'est un tel investissement pour un investissement low cost, c'est un peu plus compliqué à accepter.

Voilà ce que j'ai retenu. C'est assez général.

#### **Claude TORCHON**

Pourquoi associez-vous low cost et rotation lente ?

#### **Pierre CARIOU**

Parce que c'est comme cela que la Région le présente, en présentant Port-La Nouvelle comme un port à rotation lente. Je l'ai lu dans plusieurs documents.

#### **Un intervenant**

Vous avez une mauvaise interprétation de la rotation lente. On parle de trafic. On ne parle pas d'exploitation.

#### **Un intervenant**

On parle aussi de faible valeur ajoutée. Rotation lente et faible valeur ajoutée.

#### **Etienne BALLAN**

Voilà donc un sujet pour la prochaine réunion. Je vous invite à garder cette question et à l'approfondir à la prochaine réunion. François, tu veux bien conclure ?

#### **François PERDRIZET**

Il me revient de vous remercier tous, tous ceux qui ont participé à ce débat, notamment, bien sûr, d'abord nos trois experts, qui ont eu peu de temps, qui ont essayé de répondre à un sujet que je trouve de plus en plus compliqué. Je voulais aussi me faire pardonner par un certain nombre d'entre vous qui n'ont pas pu prendre la parole, c'est vrai que le temps était très court et que le sujet est beaucoup plus vaste. Excusez-nous, cela n'a pas été possible malgré toute la bonne volonté des uns et des autres. Excusez-moi aussi pour la chaleur, on n'était pas dans des conditions très favorables pour travailler. En tout cas, merci encore, on se retrouve à restituer ce qui a été dit,

avec une synthèse écrite, sur laquelle on va demander l'avis de notre premier cercle. Voilà, bonne soirée.

**Une intervenante**

Merci.

*La séance est levée à 17 heures 50.*

# 1. INDEX

Nous ne pouvons confirmer l'orthographe des noms et termes suivants :

des 14 000 EBP.....	32	Monsieur PONTAN.....	44, 45
des quarts.....	41	MR2.....	41
L 32		nos volvos.....	35
les mini shortsi.....	45	Piank.....	46
les rapports.....	38	quart.....	37
Lucie GARO.....	39, 40	Rentech-Loïs.....	40
Monsieur Armando.....	42	saliaire.....	9