

Réunion du débat public PLN 2015

Projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La-Nouvelle :

Contenu technique de l'agrandissement du port (chapitre 2)

VERBATIM DU LUNDI 14 JANVIER 2013

A la tribune :

Pour la CPDP

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président

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

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

Robert NAVARRO, 1^{er} vice-président

Didier CODORNIOU, vice-président en charge des finances

Pascal PINET, directeur général adjoint des services

Fabrice LEVASSORT, directeur des transports et des communications

Arnaud BRASSEUR, chef de projet

Autres intervenants :

Henri MARTIN, Maire de Port-La-Nouvelle

Claude TORCHON et Yves MARCELLIN, société CATRAM, assistant au maître d'ouvrage

Stéphane SCARDIGLI, société Océanide, assistant au maître d'ouvrage

Enjeux et organisation du débat

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Mesdames messieurs, bonsoir. Je m'appelle Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, un nom compliqué, mais enfin, il se trouve dans les documents qui vous ont été remis. J'ai été chargé d'animer un débat public, je vais vous expliquer de quoi il retourne dans un instant. Je voudrais d'abord vous remercier d'être si nombreux, cela nous fait vraiment plaisir, et également vous présenter au nom de la Commission particulière du débat public – c'est un peu du jargon –, la CPDP, tous nos vœux pour vous-même, vos proches et bien entendu le projet.

Le projet pour nous, c'est le débat, ce n'est pas la réalisation ou la non réalisation de l'extension de l'installation portuaire de Port-La-Nouvelle, vous allez en parler les uns et les autres, mais à cette occasion je voudrais saluer nos collègues maîtres d'ouvrage qui sont à la table d'à côté. La table d'à côté est légèrement décalée, mais parallèle à la nôtre, cela ne veut pas dire que l'on est plus importants qu'eux, ni moins importants, mais c'est la disposition qui permettait que les prises de vue – puisque tout est télévisé ici et tout est enregistré – soient possibles et compatibles avec l'écran qui se trouve à côté. Donc n'y voyez pas de symbolisme, il n'y en a pas, sinon que nous sommes à peu près le même nombre à chaque table. C'est la loi, c'est-à-dire que les débats publics organisés par la Commission nationale de débat public sont toujours comme ça, il y a, d'un côté, la table du maître d'ouvrage responsable du projet et, de l'autre côté, l'ensemble des personnes qui constituent une commission qui a été nommée pour ça, qui s'appelle la Commission particulière de débat public.

Cela me permet de présenter les membres de la Commission. Ici, à ma gauche, M. Etienne Ballan, qui est un sociologue, quelqu'un qui fait de la formation et qui s'est occupé beaucoup de fois des débats publics chez les autres et qui, maintenant, fait partie d'un débat public, donc c'est très bien parce que cela va continuer à enrichir son expérience.

Juste à mes côtés, Madame Patricia Brossier, qui est anglaise et qui a traduit en anglais tous les textes juridiques de la Commission nationale de façon à ce que ce soit connu en Europe, donc elle connaît particulièrement bien le contenu et l'organisation d'un débat.

François Perdrizet – qui est juste à mes côtés – est quelqu'un qui a fait déjà des débats publics. Nous en avons faits ensemble, et il en a dirigé également. C'est un ancien spécialiste portuaire, puisqu'à un moment donné il a été le patron du port de Marseille. Il connaît bien comment fonctionne un port, beaucoup mieux que nous tous à ses côtés.

Et enfin, Camille Saïssset, qui est une journaliste scientifique, qui elle aussi s'intéresse au débat public. Sur un plan d'organisation, pas sur un plan de liaison avec la presse, cela c'est autre chose.

Voilà ce que nous représentons. Nous sommes tous relativement étrangers à la région Languedoc-Roussillon. Moi j'habite Bordeaux, Patricia Brossier habite Dijon, Camille Saïssset habite je ne sais où mais dans la Vendée, François Perdrizet est maintenant à Paris, et Etienne Ballan, lui, est à Marseille maintenant. Voilà, nous n'y connaissons rien et c'est pour cela que nous n'avons pas d'opinion. C'est ce que nous prescrit la règle du débat public. Nous sommes là pour organiser un débat, nous ne sommes pas là pour donner ni des jugements, ni nos avis.

Or, bien entendu, vous n'êtes pas stupides au point de penser que nous n'avons aucun avis. Nous en avons chacun des différents, nous venons d'origines diverses, et avec des expériences diverses. Mais la règle est d'essayer un principe important, qui est l'équivalence. L'équivalence, cela signifie que le maître d'ouvrage évidemment, qui a réalisé quelque chose que vous avez dû voir sur notre site, site qui est rappelé un peu partout. Je ne sais pas s'il est rappelé là, mais c'est www.debatpublic-plt2015.org.

Là-dessus – mais vous le trouverez imprimé sur les documents qui vous ont été remis, et notamment la lettre n°1 du débat, qui est notre fait – vous avez l'occasion d'avoir les 135 ou 145 pages qui constituent le travail qui s'appelle le « Dossier du maître d'ouvrage ». Il s'agit d'une présentation du plaidoyer du maître d'ouvrage pour son projet avec ses diverses variantes, qui seront présentées dans un instant.

L'équivalence, c'est aussi le fait que ces à peu près 135 ou 140 pages sont équilibrées par des cahiers d'acteurs. Les cahiers d'acteurs, ce sont des rédactions et des argumentaires qui proviennent d'un certain nombre de représentants, voire d'individualités qui en quelques pages (4 ou 5 pages) présentent leur opinion. Nous vous avons distribué à l'entrée de la salle les quatre premiers cahiers d'acteurs qui, sous la même forme – c'est la loi qui nous y oblige –, donnent l'argumentaire d'un certain nombre de positions : soit pour, soit contre, soit alternative, qui présentent les intérêts, les opinions de tel ou tel groupe de personnes.

Pour le moment 4 cahiers viennent d'être publiés, ils sont également présents sur le site, pour ceux qui n'auraient pas eu sous la forme imprimée. Ils sont disponibles et devraient être complétés. Nous en avons 6 à l'heure actuelle, qui complètent ces quatre premiers cahiers d'acteurs, qui devraient être imprimés je pense, d'ici la prochaine réunion. C'est-à-dire, d'ici le 25 janvier. Nous espérons en avoir peut-être une trentaine ou quelque chose comme cela. 30 fois 5 pages = 150. 150, cela équilibre à peu près les 135 ou 140 pages du dossier du maître d'ouvrage, c'est le but. Cela ne veut pas dire que c'est 150 pages contre ni 150 pages pour. Cela signifie que ce sont des points de vue, des approches différentes, et c'est tout à fait l'esprit du débat public.

Comment le débat est-il organisé ? Il est organisé en quatre phases.

La première phase c'est d'assister d'une certaine façon – mais pas sur le contenu, sur la forme et sur la présentation – le maître d'ouvrage, pour qu'il réalise le fameux dossier du maître d'ouvrage dont je parlais tout à l'heure, et qui est disponible. Et dont le chapitre 2 va sur le plan technique – présentation technique du projet – être exposé tout à l'heure.

C'est d'organiser un certain nombre de réunions – et certains d'entre vous dans la salle nous ont déjà vus – de façon à prendre sur un échantillon, des avis, qui généralement sont différents – cela ne veut pas dire divergents – les uns des autres. Et leur demander à cette occasion, de rédiger un cahier d'acteurs. Nous essayons de faire notre marché. Sachant que nous sommes totalement à votre disposition pour rencontrer les uns et les autres qui estimerait qu'il faut qu'ils nous voient pour savoir comment rédiger un cahier d'acteur, parce qu'ils en ont envie. C'est tout à fait la règle du jeu, et nous avons tout à fait le temps pour cela. Nous sommes à votre disposition, vous avez nos coordonnées, vous avez notre numéro de téléphone, notre courriel qui permet de vous répondre et de vous rencontrer le cas échéant durant les quatre mois. C'est-à-dire dans le passé depuis le 17 décembre, et dans le futur jusqu'au 16 avril à minuit, où le débat s'arrête sous sa forme de controverse, si je puis dire. Ces cahiers d'acteurs sont à la charge de la CPDP, c'est un point important. Tant pour leur réalisation qui est à peu près identique à l'apparence qu'à le dossier du maître d'ouvrage. Que sur la diffusion, qui est strictement la même que le dossier du maître d'ouvrage.

La troisième phase, c'est à partir du 17 avril. Il y a une phase de rédaction de notre part, qui s'appelle le compte rendu. Ce compte rendu, ce n'est pas du tout un avis, mais la manière dont le débat s'est déroulé. Nous nous appuyons là-dessus sur la vidéo qui est réalisée pour chaque séance. Cette vidéo étant – notamment à l'occasion des prises de parole – une preuve de ce qui a été dit. C'est conforté par le fait qu'il y a – et je remercie à la fois les équipes de la vidéo et les équipes de sténodactylographie – un verbatim. C'est-à-dire que tout est pris en sténo, de façon à ce qu'il y ait deux preuves sur ce qui a été dit. Vous voyez, on n'est pas à la télévision, c'est cela que je veux dire. Il y a une vidéo mais, si jamais il y a une contestation, nous regardons cette contestation, c'est notre devoir. Nous essayons, à partir de ces deux preuves, de faire la vérité. Tout du moins tel qu'elle a été enregistrée, et en accord avec celui ou celle qui peut se plaindre. J'indique cela, parce que ce n'est pas quand même n'importe quoi. Il y a un côté très formel qui est prévu par le législateur pour ces débats publics, tout du moins sous la forme « Commission nationale du débat public ».

Juste après ce compte rendu – nous avons deux mois pour cela – c'est-à-dire que l'on arrive, si je compte bien, au 16 juin. Notre président, Monsieur Deslandes, qui est le président de la Commission nationale du débats public rend un avis qui s'appelle un bilan, c'est le mot juridique. Ce bilan est envoyé au maître d'ouvrage en vue de sa décision. Sa décision c'est : « Je continue, ou je m'arrête ». S'il y a beaucoup d'oppositions, si les conditions de continuation paraissent impossibles sur le plan juridique, sur le plan technique, sur le plan financier ou sur l'un de ces plans, le maître d'ouvrage – cela arrive – peut très bien dire : je jette l'éponge, je ne continue pas ce projet. Ou bien au contraire il continue, et dans ce cas-là, nous allons vers l'enquête publique.

La différence entre un débat public et l'enquête publique, c'est que le débat public a un caractère consultatif, où l'on rend compte de tout ce qui s'est dit, et où on apporte des arguments. L'enquête publique prend une des options – et non pas plusieurs options - du projet. C'est-à-dire qu'ils gèlent une attitude et que c'est cette attitude qui donne lieu à des enquêtes supplémentaires, des enquêtes d'impact notamment, pour l'environnement en particulier. Et une décision préfectorale, qui permet ou ne permet pas l'ouverture d'un chantier. Il y a une préparation qui est faite au niveau du débat public, et une conclusion qui est faite le cas échéant au niveau de l'enquête publique.

Nous avons – j'ai presque terminé – un certain nombre de principes, que l'on peut résumer dans l'expression « ETAIN » :

« E », Equivalence : j'en ai déjà parlé, on essaie de donner le même temps de parole, le même temps d'expression, le même nombre de pages aux uns et aux autres, et la parole du maître d'ouvrage est aussi importante, mais pas plus importante, que n'importe qui, qui s'exprime dans un cahier d'acteurs, et réciproquement. Il y a là quelque chose qui est important, c'est notre rôle. Et si nous y faillons, n'hésitez pas à nous le faire savoir, nous essaierons de réparer notre iniquité.

« T », Transparence : cela signifie que nous sommes là pour écouter tout et son contraire, mais de la manière la plus compréhensible possible. C'est un moment de vérité entre nous, et il s'agit d'essayer de progresser en écoutant la vérité des autres dans le fond. Cela revient à peu près à cela.

« A », Argumentation : c'est-à-dire que l'on peut dire n'importe quoi, à la condition de l'argumenter et de savoir pourquoi on dit cela. C'est quelque chose qui n'est pas sentimental – cela peut l'être – mais qui est raisonné, et qui permet de discuter, et non pas de s'invectiver.

« I » et « N », cela nous représente, nous. C'est-à-dire que c'est l'Indépendance et la Neutralité. L'indépendance, c'est que nous ne sommes pas du tout rémunérés par le maître d'ouvrage, j'insiste sur cet aspect. Je mets peut-être les pieds à un niveau qui n'est pas convenable, mais je préfère que ce soit clair. Nous sommes payés très chichement, nous sommes dédommagés – appelons cela comme cela – par la Commission nationale. Nous ne sommes pas un expert qui est commis pour plaider... ce qui est très bien par ailleurs, mais ce n'est pas notre rôle. Notre rôle, c'est d'essayer d'organiser le débat, point à la ligne.

« N », Neutralité : c'est-à-dire que l'on ne juge jamais le fond. Nous n'allons pas dire « Ah, comme vous avez raison ! » à tel ou tel opposant ou au maître d'ouvrage, à tel ou tel aspect. Nous ne sommes pas en train de faire un audit, nous ne sommes pas en train de faire une évaluation. Nous sommes en train d'essayer de faire parler les uns et les autres.

Voilà à peu près ce que je souhaitais vous dire en introduction. Le débat d'aujourd'hui normalement aurait dû donner – et nous le remercions pour son hospitalité et son accueil – la parole en premier à Monsieur le Maire. Nous le remercions et nous souhaitons à nouveau la bonne année, mais Monsieur le Maire m'a dit qu'il ne voulait pas prendre la parole. Alors je ne la lui ai pas passée. Mais s'il veut la prendre maintenant ou plus tard, il est le bienvenu.

Deuxièmement, j'avais à vous expliquer ce que c'était à peu près un débat public. Je vais vous demander comme cela pour faire le point, si sur l'organisation, il y a des points qui ne sont pas très clairs. Je n'ai rien dit notamment sur les réunions dites « thématiques », comme cela va être le cas aujourd'hui, et les réunions d'expression comme ce sera le cas dans quelque temps, à la fin du mois. Mais à l'occasion d'une question, je peux répondre, je ne veux pas être trop long.

Ensuite, je me permettrai de passer la parole au maître d'ouvrage. Le maître d'ouvrage va intervenir d'abord sur le point actuel. C'est-à-dire, ce que c'est que Port-la-Nouvelle à l'heure actuelle. C'est Monsieur le sénateur Navarro et Monsieur Pinet qui interviendront, et ensuite il y aura un petit débat avec la salle.

Et puis, nous passerons avec les experts commis par le maître d'ouvrage, notamment la société Catram et la société Océanide, qui interviendront. Ensuite, il y aura un grand débat avec la salle, qui durera à peu près une heure ou quelque chose comme cela. Et puis tout à la fin je vous indiquerai la suite, c'est-à-dire la réunion prévue le 25, et une autre le 28 janvier. Puis il y en a d'autres, mais vous avez cela dans les feuilles. En vous invitant à un verre de l'amitié à la fin, de façon à pouvoir continuer entre nous, pour ceux qui souhaiteront continuer. Parce que soit ils n'auront pas pu prendre la parole, soit le méchant président ne leur aura pas donnée. Toutes les raisons sont valables pour continuer autour d'un verre, non alcoolisé bien entendu, pour ne pas avoir d'ennui ensuite.

Monsieur le Maire, vous voulez peut-être prendre la parole ? Oui, il veut bien prendre la parole, maintenant que je ne la lui ai pas donnée.

Henri MARTIN

En fait, vous avez mal interprété mon propos, je ne voulais pas intervenir avant, par objectivité. Mais puisque la parole m'est donnée, je vais en profiter quelque peu pour vous saluer, pour remarquer que l'assistance est particulièrement fournie. Ce qui souligne bien l'intérêt que vous avez toutes et tous pour ce projet portuaire.

Simplement, je voudrais revenir un petit peu en arrière sur ce projet, et rappeler qu'il y a quatre ans, presque cinq ans, George Frêche me proposait, ainsi qu'à Jacques Bascou, de nous réunir au travers du Grand Narbonne. Et à partir de cette union économique et « politique », il s'engageait à soutenir l'extension du port de Port-La Nouvelle à hauteur de – c'était 150 millions d'euros à l'époque – mais surtout parce qu'il croyait à cette position stratégique. Il croyait en la distribution de la prérogative sur Sète, sur Port-Vendres, sur Marseille, sur l'arc méditerranéen. Ce n'est pas parce qu'il m'avait proposé cela que nous sommes forcément allés rejoindre Narbonne. Mais c'est parce que nous obéissions à une logique géographique et politique, qu'avec Jacques Bascou, avec qui par ailleurs j'ai toujours entretenu d'excellentes relations, bien que n'appartenant pas tout à fait à la même chapelle, que nous nous sommes réunis. Et que le successeur de Georges Frêche, l'actuel président de la Région, a continué dans cette stratégie.

Aujourd'hui, je crois que c'est à la fois un élément politique, économique et historique que nous vivons. Car je vous rappelle que le port de La Nouvelle, c'est d'abord Narbonne, à l'Antiquité. Les Phocéens, les Romains, tout un tas de navigateurs ont transité, ont apporté à la fois les grandes philosophies, les grands penseurs, également l'économie sur l'arc méditerranéen. Et puis, ce fut aux alentours du Moyen Age les crues de l'Atax, de l'Aude, qui ont fait que matériellement l'accès à Narbonne n'a plus été possible. En effet, le lit n'a pas été retrouvé dans son intégralité, il a complètement changé de lieu. Et le port de La Nouvelle tout doucement s'est installé en bordure de Méditerranée. Cela a été la première étape.

Ensuite arrivent les étapes de modernisation, l'arrivée aux alentours de 1800-1820, la fin du canal de la Robine. En 1844, l'indépendance des Nouvellois, qui appartenaient à une collectivité qui était Sigean et qui n'a pas tout à fait perçu l'intérêt justement de cette façade maritime. 1844, on arrive en 1900, ce sont les nouvelles technologies. A la veille de la guerre de 14, c'est le premier port qui a une licence d'importation de pétrole. Deuxième Guerre mondiale. Autre fait majeur, c'est l'arrivée de nos amis rapatriés, qui font que l'activité du port va glisser au-delà de la vieille darse de commerce qui a été initiée par Adolphe de Thurin en 1905. L'activité du port va glisser vers la mer, par nécessité de tirant d'eau, par nécessité de grandeur de bateaux. Puisque la cote de stabilisation, je pense, était aux alentours de 3 mètres ou 3,50 mètres, et n'autorisait plus ces trafics. Au fur et à mesure, historiquement l'activité du port s'est reportée vers la mer, le creusement de la darse de pêche. Et puis, aujourd'hui, après avoir tous participé : Département, Région, villes, cantons, au transfert du centre hospitalier sur le territoire de la commune, et ayant

dégagé les espaces, il faut continuer à aller vers la mer. A permettre un trafic maritime qui s'est modernisé, qui a beaucoup changé, et à permettre à Port-La Nouvelle.

Voilà en préliminaire ce que je voulais vous dire. En indiquant que je remercie encore une fois la Région pour la fidélité aux engagements pris par George Frêche. Que le Conseil municipal de Port-La Nouvelle, dans sa majorité élargie – je pèse mes mots, parce qu'il faut être prudent ici-cela veut dire qu'il y a un groupe majoritaire, cela veut dire que lorsque nous avons rédigé le cahier d'acteur, j'ai proposé à tous les élus municipaux d'y participer. Cela veut dire donc que 4 élus municipaux de l'opposition y ont participé, et que le cahier d'acteurs a été signé par 25 élus sur 27. A cette large majorité, sachez que le Conseil municipal de Port-La Nouvelle est très favorable et très heureux de se voir proposer ce projet, et l'appelle évidemment de tous ses vœux.

Voilà ce que je voulais dire en préambule, Monsieur le Président. En vous souhaitant à toutes et à tous une bonne soirée, et surtout des réflexions enrichissantes. Merci.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Il y a deux personnes que j'ai omis de présenter, et qui complètent notre Commission particulière. C'est Monsieur Jérôme Lavaux, qui est notre secrétaire général. Je ne sais pas s'il est dans la salle et s'il peut se manifester – comme je suis myope, je ne le vois pas. Il est par là tout au fond, très modestement. Il a la charge de l'édition des cahiers d'acteurs. Je répète son nom, Jérôme Lavaux. C'est celui, si vous voulez que votre cahier sorte, à qui il faut s'adresser. Et il a une assistante qui est Muriel, qui se trouve ici derrière un des terminaux d'ordinateur, et qui tient la permanence qui se trouve à Narbonne, et dont vous avez l'adresse complète dans la lettre du débat n°1.

Est-ce que sur ces questions d'organisation, il y a des questions ? Pas sur Port-la-Nouvelle, mais sur la façon dont la règle du jeu a été maladroitement présentée, et un peu longuement par moi.

Merci pour ceux qui veulent prendre la parole, de bien vouloir dire leur nom, et éventuellement leur fonction, de façon à ce que ce soit enregistré.

Echanges avec la salle

Laurence CARRATERO

Bonsoir. Sur les questions d'organisation, il n'y a qu'une seule soirée qui est prévue sur Port-La Nouvelle, et je souhaiterais beaucoup qu'il y en ait une deuxième. Et peut-être qu'il n'est pas nécessaire qu'il y en ait deux sur Narbonne, ou au moins celle de clôture pourrait se faire sur Port-La Nouvelle, à nouveau.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Il va falloir expliquer cela à Monsieur Bascou mais je retiens votre proposition. Il y a à l'heure actuelle – parce qu'il y a 4 chapitres dans le dossier du maître d'ouvrage – 4 réunions qui sont dites « thématiques ». Ces réunions, c'est un peu comme ce soir, donnent la parole d'abord au maître d'ouvrage et aux assistants au maître d'ouvrage, de façon à ce qu'il rappelle à chacun et chacune d'entre vous – qui bien entendu connaît par cœur le dossier du maître d'ouvrage – le contenu de chaque chapitre. Aujourd'hui, c'est le chapitre 2, le 25 janvier ce sera le chapitre de présentation générale n°1. Ensuite il y aura le chapitre 4 je crois à Gruissan, et enfin un chapitre économique sur l'emploi et le développement, qui sera présenté à la Chambre de commerce à Narbonne. Dans ces réunions, c'est le maître d'ouvrage qui a la parole en premier, et avec un temps à peu près équivalent, la salle lui pose les questions ou réagit à ce qu'il a dit.

Dans les réunions d'expression, c'est l'inverse. C'est-à-dire que c'est la salle qui a d'abord la parole et qui présente les cahiers d'acteurs, qui ont été préalablement organisés par Monsieur Lavaux dont on parlait tout à l'heure, de façon à ce que chacun ait un temps de parole qui soit compatible avec les autres. Et c'est le maître d'ouvrage qui doit réagir et répondre. Ces réponses sont obligatoires. C'est-à-dire que soit il a la réponse tout de suite, immédiate, et il donne sa réponse, soit il dit qu'il donnera sa réponse sur le site Internet que je citais tout à l'heure, qui bien entendu est public pour tout le monde, et qui est argumenté à cette occasion. Je dis cela

parce qu'il a une dizaine de jours pour faire cela mais chaque question donne lieu à une réponse. Ce qui est très important, et c'est notre rôle de vérifier que toutes les questions ont leur réponse.

On peut poser n'importe quelle question, c'est la règle du jeu. Si la question n'est pas très pertinente, la réponse sera polie, et on dira : voilà pourquoi elle n'est pas pertinente. Mais elle peut être tout à fait pertinente, et elle peut donner lieu à des nouvelles orientations pour le projet, c'est le but du débat.

A l'heure actuelle, il y a trois réunions d'expression, et nous espérons bien entendu qu'il y aura abondance d'expressions à cette occasion. S'il y avait plus qu'une trentaine de cahiers d'acteurs, nous ferions une quatrième réunion. Je dis cela pour répondre, sans promettre, parce que cela dépend évidemment du nombre de cahiers d'acteurs. Mais il y a cette possibilité de recommencer une réunion un peu différente de celle-ci, mais peut-être dans le même site, de façon à ce que cela réponde à votre vœu.

Le projet n'est pas un projet municipal – excusez-moi, Monsieur le Maire – c'est un projet qui dépasse la municipalité. C'est un projet qui est au moins régional, puisque c'est le maître d'ouvrage qui est régional. En fait, c'est un projet national, sinon il n'y aurait pas de débat public, et nous ne serions pas alignés en rang d'oignons devant vous. C'est parce que le projet a été considéré comme d'enjeu national que Port-La Nouvelle existe en tant que débat public. C'est pour cela qu'il y a en compromis un choix de lieux de réunions qui est au moins la région Languedoc-Roussillon. Qui aurait pu aller – je ne l'ai pas souhaité – vers PACA, qui aurait pu aller vers Midi-Pyrénées. Mais nous espérons que des personnes de PACA et des personnes de Midi-Pyrénées viendront, pour témoigner de leur position.

Ce n'est pas un projet Port-la-Nouvelle. C'est un projet qui dépasse, si vous voulez, le site de Port-la-Nouvelle. Bien entendu, il y a des tas de questions locales : la plage, le windsurf – que sais-je – et nous allons en parler. Mais l'enjeu est national sinon il n'y aurait pas de débat public, cela c'est un point important dont il faut prendre conscience. Si cela se fait, cela a une répercussion nationale et européenne. Si cela ne se fait pas, cela a une répercussion nationale et européenne. Ce n'est pas la peine de se prendre au sérieux pour autant mais la chose est sérieuse, elle n'est pas seulement locale. Sinon ce que nous dépensons – et notamment la Région – ne serait pas justifié. C'est une explication. Ce n'est pas une raison suffisante mais je tenais à vous le faire savoir.

Est-ce qu'il y a d'autres questions sur l'organisation, ou est-ce que cela suffit, que c'est suffisamment clair ? Sachant que vous avez le droit – et surtout le devoir – de nous écrire sur le contact débat public. Ce qui nous permettra de répondre à des explications qui n'auraient pas été suffisamment claires ou détaillées ce soir. N'hésitez pas à prendre la parole. Je suis là pour essayer de vous la passer le maximum. Monsieur, s'il vous plaît.

Albert CORMARY

Je suis désolé, mais je vais poser exactement la même question que Madame : pourquoi il n'y a qu'une seule réunion à Port-La Nouvelle ? Regardez, la population qui est là rassemblée est en attente de réponses sans doute. Il devrait y avoir au minimum deux réunions du débat public à Port-la-Nouvelle. Voilà. Merci.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Nous espérons vous voir à Narbonne. Ce n'est pas loin, c'est à 5 minutes de train, et un petit peu plus en voiture. Nous espérons vous voir à Montpellier le 25 janvier prochain. Les réunions sont ouvertes à tout le monde. Nous espérons vous voir à Port-Vendres, nous espérons vous voir à Castelnaudary, nous espérons vous voir sur toute la région. Encore une fois, nous n'avons pas été vraiment méchants, puisque l'on ne vous demande pas d'aller à Marseille, cela aurait pu être le cas. On ne vous demande pas d'aller en Espagne, cela aurait pu être le cas, à Barcelone. On ne vous demande pas d'aller à Toulouse.

Mais merci d'être là, d'abord. Je vous ai remerciés, mais je le réitère. Si nous pouvons faire une deuxième réunion, nous la ferons. Pour le moment, nous essayons d'avoir des opinions très diverses, et pas forcément de tourner autour de Port-La Nouvelle, et de tourner autour des

problèmes de Port-La Nouvelle, que nous respectons tout à fait, mais il y en a d'autres. L'échantillonnage que nous avons fait s'est fait le plus largement possible, en essayant de se limiter quand même. Mais nous ne nous sommes pas limités à Port-La Nouvelle, c'est très clair. Nous essayons de voir l'ensemble des intérêts, qu'ils soient positifs, négatifs ou alternatifs, c'est-à-dire autre chose que ce que le maître d'ouvrage propose. De façon à pouvoir éclairer le maître d'ouvrage de la répercussion qu'il peut y avoir à un niveau local, c'est le cas ici. A un niveau de proximité, c'est le cas à Narbonne. A un niveau régional, puis national, puis international, parce que l'enjeu est important. Je me répète, et vous avez répété votre question : nous essaierons. En tous les cas, nous avons bien entendu ce que vous nous avez dit. Mais il n'est pas question par exemple de faire plus de deux réunions sur huit ou neuf à Port-La Nouvelle, ce ne serait pas raisonnable.

Laurent BADY, président de Port-la-Nouvelle Windsurf et membre du collectif de la Vieille Nouvelle

Je veux juste encore rebondir sur ces questions et finir peut-être avec cela. Puisque nous trouvons quand même dommage qu'il n'y ait aucun débat d'expression et de débat concernant les cahiers d'acteurs, non seulement sur Port-La Nouvelle mais ni sur Narbonne, ni sur Gruissan. Dans le département, aucun débat d'expression, il y a quand même des problématiques locales. Nous, nous défendons la plage, c'est grandement une problématique locale. Nous allons défendre un cahier d'acteurs à Port-Vendres. *Quid* d'aller défendre un cahier d'acteurs à Port-Vendres ? Nous espérons que ce soir nous n'oublierons pas de parler de la problématique de la plage. C'est quand même quelque chose d'important, beaucoup de gens sont venus ici pour parler de cela. Merci

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Je vous en prie, merci de votre intervention. Il ne s'agit pas de parler une fois d'une chose, et puis de ne plus en parler. Vous venez d'en parler. Vous aurez l'occasion à Gruissan d'en reparler, parce que c'est une réunion thématique sur l'environnement. Vous aurez l'occasion à la fois à Port-Vendres si vous venez à Port-Vendres, à Sète si vous venez à Sète, à Castelnaudary si vous venez à Castelnaudary, de reparler de votre sujet windsurf. Ce n'est pas défendu, bien au contraire. Comme je vous l'ai expliqué tout à l'heure, il y a des réunions thématiques qui correspondent aux chapitres du dossier du maître d'ouvrage. Quatre chapitres, quatre réunions. Et puis, il y a des réunions complémentaires où on vous donne la parole d'abord, et où le maître d'ouvrage essaie de répondre. Il n'y a pas lieu d'inquiétude. Inscrivez-vous auprès de Monsieur Lavaux si vous voulez présenter votre cahier d'acteurs n°4 Windsurf que j'ai sous les yeux. Vous êtes le bienvenu pour le présenter, avec le temps qu'il faut pour présenter ces quatre pages ou quelque chose comme cela. Si vous voulez remettre cela, vous êtes le bienvenu aussi.

Il faut bien organiser un peu les choses, c'est notre rôle. Il faut donner la parole au maître d'ouvrage. Je vais lui passer la parole dans un instant, parce qu'il doit s'énerver au bout d'un moment. Mais il n'y a absolument aucun problème pour que vous aussi, vous ayez la parole. Maintenant, est-ce que cette parole doit être à Port-la-Nouvelle ? Non. Ou votre truc est sérieux, et il intéresse l'ensemble des acteurs du débat public. Ou il est parfaitement local : vous aurez la parole mais il ne sera retenu que localement, et cela, c'est ennuyeux. Je me permets de vous dire cela, non pas par défi, pas du tout. Vous êtes le bienvenu, encore une fois, mais il faut comprendre que tout le monde a la parole, vous et les autres aussi. Et que dans le fond, il s'agit de savoir passer la parole à d'autres. Mais vous êtes le bienvenu.

De la salle

Bonsoir. Excusez-moi, j'apprécie votre proposition de prendre le train pour se déplacer. Vous savez qu'en Languedoc-Roussillon – j'habite Narbonne – ce n'est pas évident de venir en train, et de repartir le soir, et d'aller à Port-Vendres. Il faudrait peut-être développer le transport local, avant d'organiser ces réunions. Merci.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Nous avons pris conscience de cette difficulté, notamment pour une réunion le soir, qui commence vers 19 heures, 19 heures 30. Pour y aller, c'est encore possible, mais pour revenir ? Il y aura – je

pense, mais c'est toujours Monsieur Lavaux qui organise cela, c'est lui le « Maître Jacques » de ce genre de problème – un service de bus qui partira de Narbonne et qui devrait permettre à ceux qui veulent s'inscrire. Sans doute que l'on pourra s'inscrire le 25 mais on pourra s'inscrire aussi sur Internet, de façon à avoir le nombre de places qu'il faut, et à partir quasiment de chez vous pour aller à Port-Vendres, qui n'est pas à côté. C'est la même chose pour Castelnaudary, etc., ce n'est pas à côté.

Mais encore une fois, il s'agit d'impliquer toute la région, et pas seulement une commune. Pour Gruissan ce n'est pas trop loin, pour Montpellier c'est déjà un petit problème. Pour Narbonne ce n'est pas trop un problème, notamment pour ceux qui habitent déjà Narbonne. Monsieur le Maire ?

Henri MARTIN

Trois secondes, pour rassurer Monsieur Bady, et pour bien préciser les positions de la municipalité sur l'accès à la plage sud. Opposer l'extension du port à l'accès à la plage de la ville nouvelle, comme c'est fait un petit peu trop dans la presse, c'est trop facile. L'extension du port c'est une chose, l'accès à la plage c'est autre chose.

Si demain malheureusement l'extension du port n'avait pas lieu, la rigueur administrative fait que l'on ne veut plus que les gens circulent sur la plage. Et cela, c'est un autre problème, sur lequel certainement, je vous apporterai mon soutien. Mais il ne faut pas confondre les deux choses.

La mairie de Port-La Nouvelle, en accord parfait avec la Région – et le sénateur Navarro peut en attester – depuis le début a demandé qu'un parking soit créé en limite de plage. Pourquoi ? Parce que le fait de la Région d'accepter qu'il y ait un parking, signifie qu'elle accepte que l'on traverse une installation portuaire, et qu'elle nous ferait un passage dans la zone portuaire. Passer sur le pont du chemin de fer, cela ne marche pas. Surtout avec tes planches à voile, tu vas les accrocher. Il y a un tirant d'air qui n'est pas suffisant. La Région nous a promis que le nouveau giratoire organisé à l'entrée du port permettrait d'accéder en passant devant la campagne, à un parking qui se trouve au bout de la plage. Cela, c'est le travail de la municipalité, c'est le travail du maire, c'est le travail de la Région. Vous l'avez fait avec beaucoup de loyauté, et nous avec beaucoup d'efficacité.

Aujourd'hui ce que je dis : avançons progressivement, prenons acte de cette possibilité d'amener le trafic routier, donc les « consommateurs » en bordure de plage. Et ensuite nous rencontrerons certainement le législateur, puisque le sénateur s'est déplacé, Madame la Députée, également. Ce sont eux qui font les lois, ce n'est pas le maire de Port-La Nouvelle. Et c'est à eux d'infléchir la position peut-être préfectorale pour permettre – et je suis avec eux et je souhaite que l'on trouve une solution médiane – de pouvoir accéder le long de la plage, en rangeant les véhicules le long de la digue.

Voilà la position de la mairie. Mais je tiens à vous dire que tout le monde a été réglé, et il n'y a eu que des partenaires loyaux dans cette affaire-là. N'opposons pas l'extension du port à la ville nouvelle, à laquelle je suis très attaché. Je l'ai confirmé au Conseil dernièrement. Il y avait Dominique Baudis, qui est un fan de la plage comme toi, et croyez-moi qu'il a applaudi des deux mains. Je vous remercie.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Nous sommes en train d'entrer petit à petit dans le débat. Je vais passer la parole à Monsieur le sénateur Navarro, de façon à ce que lui entre réellement dans le débat. Sachant que toutes les questions, y compris les questions que vous n'avez pas posées et pour lesquelles vous devez ressentir une frustration, elles peuvent être posées tout à l'heure, ou elles peuvent être posées plus tard. Encore une fois, on peut revenir plusieurs fois sur les mêmes questions. Nous sommes là pour essayer de faire progresser, et non pas de censurer, en aucun cas.

Monsieur le Sénateur, merci de prendre la parole. Avec un peu de retard, ce dont je vous prie de m'excuser.

Présentation du projet par le Conseil régional Languedoc-Roussillon, maître d'ouvrage

(i) Propos introductifs

Robert NAVARRO

Merci beaucoup, Monsieur le Président. Mesdames et Messieurs, bonsoir. Merci d'être venus à la rencontre de cette Commission du débat public. Au nom du président Bourquin que j'excuse, il me revient l'honneur et le privilège en tant que vice-président délégué au port, au transport et à l'aménagement du territoire, de présenter d'abord la genèse et le pourquoi de ce débat public.

Ce débat public a lieu parce que premièrement depuis des années, nous travaillons à l'amélioration de tout ce qui est portuaire en Languedoc-Roussillon, et pas que. Quand nous avons eu la responsabilité des transports et des ports à la Région Languedoc-Roussillon – et ce n'est pas vieux – j'ai vu des commentaires qui circulent, comme quoi depuis des années il ne se faisait pas d'investissements. Et pour cause, la Région n'a la responsabilité des transports et des ports, que depuis 2007.

Sur le port de Sète, pour ne prendre que celui-là en exemple : depuis près de 40 ans, nous n'avions pas eu un seul euro d'investissement conséquent. D'où le fait que l'ensemble de nos ports et de nos moyens de communication était dans un état déplorable quand la Région en a hérité de l'Etat les compétences. Voilà le tableau.

Vous connaissez tous la façon de procéder de notre feu président Frêche. Georges mettait en préalable le bonheur et le bien-être de ses concitoyens dans un territoire où les gens se prennent en compte au niveau de leur destin. Quand nous avons fait l'inventaire concernant notre région, nous étions en termes d'emplois et de richesses, parmi les derniers de la classe au niveau français. Vous connaissez tous la situation financière dans notre pays. Et même, je crois qu'au niveau de la conscience réelle, tout le monde n'a pas conscience que la crise n'est pas derrière nous, ni presque terminée. Mais je tiens à vous le dire, et moi en tant que sénateur, je le dis à tous nos élus, qu'elle va durer un bon nombre d'années. Il faut commencer à se préparer à éviter tous les investissements de confort, et à penser en termes d'investissement d'efficacité. Si on veut trouver durablement dans un développement durable auquel je tiens, il faut que l'expression dans toutes ces réunions aille au bout. Que tous les points de vue soient écoutés, entendus et synthétisés. Mais que les projets de développement dont ont besoin en priorité nos concitoyens en termes de récupération de richesses venant de l'extérieur, et en termes de création d'emplois, soit l'objectif principal que nous devons avoir en tête. Il ne viendra pas de grande entreprise de l'extérieur structurer demain des milliers d'emplois en Languedoc-Roussillon. A nous de structurer ce territoire avec ses outils, de façon pertinente et intelligente, pour qu'il récupère de la richesse, pour qu'il structure de l'emploi. Et que demain, nos enfants vivent aussi bien que ce que nous avons vécu.

Voilà la feuille de route que m'a donnée il y a quatre ans le président Frêche, et que le président Bourquin m'a demandé de remettre en œuvre, avec bon nombre de personnes que je vais citer. Parce que nous, le projet que nous allons vous présenter, cela fait quand même bon nombre d'années que nous y travaillons. Quand à un moment donné on réussit sur un projet comme cela à fédérer, et je tiens à remercier le président Viola du Conseil général de l'Aude, mais surtout Marcel Martinez, qui est là pour le représenter. Ainsi que Madame la Sous-préfète, qui représente Monsieur le Préfet de l'Aude et Monsieur le Préfet de région. Je tiens à remercier Henri Martin, mon ami le maire de Port-la-Nouvelle. A remercier le président Ballester de la CCI de Narbonne. A remercier Hélène Giral qui est là, en tant que conseillère régionale, Didier Codorniou qui est à mes côtés, Jacques Bascou, le maire de Narbonne. Parce que cela ne semble rien, mais que tous ensemble nous ayons réussi à nous mettre d'accord sur un projet de développement à l'unanimité, en ayant trouvé les moyens de pouvoir le porter. Parce qu'il ne s'agit pas, comme le font beaucoup de politiques, d'énoncer des idées et d'aller chercher chez les autres les moyens.

Oui, c'est un projet de dimension nationale, Monsieur le Président, vous avez raison, mais à financement local. Ce projet si nous le faisons – ce que je souhaite pour le territoire – il faut que

vous sachiez, Mesdames et Messieurs, que ce sont vos impôts, grâce à la Région, au Département de l'Aude et à l'Agglomération de Narbonne, qu'il se fera. Ce sont eux qui amènent les 200 millions d'euros d'investissements publics, mais pas que. Ce projet s'organise sur une facette de complémentarité de l'ensemble des moyens de transport. Parce que développer un port à Port-La Nouvelle pour développer un port, cela n'a ni queue ni tête si cela ne rentre pas dans un schéma global. Port-La Nouvelle est un des éléments des ports de sud de France avec Laudun-l'Ardoise, qui lui est plus centré sur le fluvial. Avec Sète qui dans trois ans, suivant notre feuille de route, aura tous ses espaces occupés. Et contrairement à ce que j'ai vu écrit ici ou là, non, l'Hinterland Poussan n'est pas abandonné, parce que dans 4 ou 5 ans, nous n'aurons plus d'espace à Sète. Et si on veut développer – parce que les industriels sont là – le port de Sète, il faudra bien trouver ce que nous a soumis l'Etat : un hinterland sur le site de Poussan, de 100 hectares. Là aussi, nous avançons de façon transversale et mesurée.

Nous avançons multi-domaines. Nous avons mis 50 millions d'euros sur le canal du Rhône à Sète pour faire venir des péniches et pour faire du transport modal, de la route sur les canaux. 50 millions d'euros. En 2017 le canal du Rhône à Sète sera terminé et opérationnel. Nous sommes aussi partie prenante sur le contournement Nîmes-Montpellier de TGV. 400 millions d'euros dont nous venons de faire le chèque, pour que le contournement se fasse. Si la Région n'avait pas amené les 400 millions d'euros, le contournement Nîmes-Montpellier ne se serait pas fait. La gare d'Audoubert et la gare Manduel à Nîmes non plus. Mais ce n'est pas une fin en soi. Nous ne voulons pas un contournement Nîmes-Montpellier pour faire une gare terminus à Montpellier. Nous voulons – et c'est programmé – le TGV qui soit fret et voyageurs jusqu'à Perpignan, pour qu'à un moment donné, la ligne Espagne-Nord de l'Europe, et l'Italie et la Grèce puisse se faire. C'est une complémentarité de tous les outils de développement économique de façon harmonieuse, que nous poussons en même temps.

Et quand nous bâtissons nos budgets, oui Mesdames et Messieurs, l'ensemble de ce tableau de bord nous guide. Essayer d'optimiser autant que faire se peut l'argent public, pour qu'en termes de retombées économiques sur le territoire et d'emplois, nous puissions rendre service à un maximum de nos concitoyens. Moi vous savez, en tant que parlementaire, dans mes permanences, la priorité des gens que je reçois, ce sont d'abord des gens qui viennent vous voir pour de l'emploi et des appartements, à 95 %. Redonner la dignité à nos concitoyens, de par l'utilité dans la société de sa fonction sociale au travers d'un emploi, c'est la priorité des priorités qu'avec le président Bourquin nous nous sommes mise en tête, et avec l'ensemble de l'exécutif régional.

Vous dire, Mesdames et Messieurs, que ce projet qui arrive, Port-La Nouvelle 2020, peut-être 2015, peut être amélioré, vous en avez l'occasion. Ces réunions sont faites pour cela. Mais sachez qu'en bout de ligne, Port-La Nouvelle est un maillon d'un ensemble que nous voulons, pour structurer durablement ce territoire, y faire venir de la richesse. Bon nombre d'industriels sont dans les cartons et nous ont contactés, pour qu'à un moment donné, nos enfants vivent aussi bien que ce que nous avons vécu. Voilà ce que je voulais vous dire en préalable.

Et vous dire que je me félicite que l'ensemble des acteurs portuaires de Port-La Nouvelle, comme de Sète, comme de Laudun et comme de Port-Vendres, ait compris l'utilité de cette planification-là. Je me rappelle, je faisais des réunions à Sète ou à Port-Vendres il y a quelques années, où les gens se faisaient la guerre de l'un à l'autre des ports. Nous avons mis deux ans à leur faire comprendre que le combat était dans la complémentarité, dans la fusion, plutôt que dans la recherche de récupérer 5 000 tonnes de fret dans le port d'à côté. Ce n'est pas cela l'enjeu, Mesdames et Messieurs, il vient d'ailleurs.

De l'argent sur cette planète terre, il y en a. La plupart du fret maritime s'en va vers Rotterdam et contourne toute la France. Ce n'est même pas à Marseille qu'ils vont. A nous de nous doter des outils pour que les industriels qui ont intérêt à venir chez nous, puissent trouver les outils adaptés à faire le commerce qu'ils peuvent faire. Voilà l'intérêt de Port-La Nouvelle 2015. Je pourrais vous en parler pendant des heures et des heures. Nous avons parlé avec l'administration pendant des mois et des mois. Avec l'ensemble des acteurs portuaires pour faire mûrir le projet. Je peux vous dire que nous avons une chance inouïe sur ce projet : l'unanimité des services de la Région, de la

préfecture, du Conseil général, de l'Agglomération, de l'Etat, de la CCI, de la mairie de Port-la-Nouvelle, tout le monde a joué le jeu. Mais comme l'a dit le Président, c'est un projet d'intérêt national. Le destin de nos enfants est en partie accroché à des projets structurants comme Port-La Nouvelle, comme Sète, comme le développement de nos aéroports, et comme la mise en service rapide des TGV et des TER en Europe. Merci, et excusez-moi si j'ai été un peu long.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup, Monsieur Navarro. C'est Monsieur Pascal Pinet qui va maintenant prendre la suite. Après son intervention, il y aura un échange à nouveau avec la salle.

(ii) Le port aujourd'hui

Pascal PINET

Mesdames et Messieurs, bonsoir. Avant de présenter le projet lui-même, on m'a demandé de faire un point rapide sur la situation actuelle, c'est-à-dire, le port aujourd'hui.

Face à la ville, ce port est indépendant et non enclavé. Les limites du port apparaissent sur cet écran (en rouge). Le port actuel fait environ 60 hectares, dont seulement 20 sont aujourd'hui utilisés, et 250 hectares en mer. Il faut savoir que le projet d'extension dont nous parlerons ce soir, est un projet qui va rester entièrement dans les limites actuelles du port, et ne sortira pas de ces limites.

On passe au point suivant, une carte qui permet de faire un point de la situation, en montrant que le port est très bien connecté à l'ensemble des axes routiers et ferroviaires. C'est important, comme le disait le sénateur Navarro, puisque nous avons à la fois accès à l'échangeur A9 à Sigean par la route départementale, mais aussi à la voie ferrée en bord de port. Là, on voit très bien apparaître l'ensemble des ports régionaux sud de France : Sète-Frontignan, Port-Vendres, L'Ardoise et Port-La Nouvelle, qui constituent une offre d'ensemble, une offre complémentaire non concurrente. Une offre globale, qui va permettre d'offrir aux industriels et aux entreprises qui veulent s'installer ici, une offre qui est très compétitive et intéressante.

Pourquoi une offre de ce type-là ? C'est parce que nous avons une place particulière en Méditerranée. Il faut savoir que la Méditerranée, c'est le plus dense trafic mondial en matière maritime. Elle est traversée par de grandes lignes qui viennent d'Asie par le Canal de Suez. Mais ces lignes comme vous le voyez, vont plutôt vers le nord de l'Europe, majoritairement. Comme le disait Monsieur Navarro, il faut aujourd'hui arriver à capter ces trafics. C'est possible. Il existe aussi d'autres types de trafics, comme des liaisons entre les ports de la Méditerranée, que l'on peut aussi développer et capter. L'enjeu, c'est cette captation de trafic, puisqu'il y a de la place pour plusieurs ports sur cette façade maritime française en Méditerranée.

Là on voit aussi les liens particuliers avec le Maghreb. Nous avons une proximité avec des pays comme l'Algérie et le Maroc, des proximités historiques et culturelles que l'on peut développer. Mais également, cette proximité peut permettre de servir toute l'Afrique de l'Ouest. Comme vous le voyez, nous avons aussi la porte sur l'Atlantique, avec notamment Tanger Med, et là c'est un atout important pour nos ports.

Le port aujourd'hui, c'est un port qui a des activités multiples : pêche, plaisance, les vracs liquides, les vracs solides, le conventionnel. C'est un espace portuaire qui est très occupé. Qui s'est modernisé avec les travaux qu'a faits la Région, et qui vient de bénéficier de nouveaux aménagements et d'équipements. Mais c'est un port qui est allé au bout de ses capacités, comme nous allons pouvoir vous le montrer, c'est un site qui est maintenant très contraint.

Si on rentre dans le détail, qu'est-ce que l'on trouve sur le port ? Ou qu'est-ce que l'on trouve en dehors du port. On commence par le « en dehors du port », parce que là, en dehors des limites administratives du port, vous avez les installations de gaz : Frangaz en bleu, et Antargaz, qui sont des installations qui sont situées ici mais qui n'utilisent pas du tout le trafic portuaire, c'est essentiellement du trafic routier aujourd'hui. Ensuite, nous avons les terminaux pétroliers. Il faut savoir que Port-La Nouvelle, c'est le deuxième port français en Méditerranée pour les produits pétroliers. Là vous voyez les installations (en jaune) Dyneff 2, et Total/Dyneff.

Ensuite si on continue, on a, toujours dans le domaine des hydrocarbures, le sealine. C'est une installation qui a été faite il y a quelques années pour permettre l'accueil des grands navires. C'est un atout pour le port, parce que cela permet à ces grands navires de faire escale. Pour autant, c'est quelque chose qui est assez complexe à mettre en œuvre, avec un coût d'environ 80 000 euros par escale. Vous comprenez bien que vu sa situation, et vu que c'est un équipement qui n'est ni protégé ni optimal, lorsque l'on a mauvais temps, il n'est pas possible de l'utiliser. Cela limite les possibilités pour les trafics portuaires.

Si on continue, nous avons aussi une installation qui est intéressante. Aujourd'hui malheureusement, elle n'est pas du tout utilisée. C'est une installation de l'Etat, de France Agrimer, qui est en vente. Ce serait intéressant de voir comment cette vente se produit, et comment cela peut évoluer.

Ensuite, les installations liées aux céréales. Il faut savoir que Port-La Nouvelle est le premier port français en Méditerranée pour le blé dur. Le trafic de céréales, c'est un trafic qui est important pour le port. Nous avons là de nouveaux silos qui sont venus compléter les silos anciens. Ensuite, des silos béton, l'entreprise Carayon, pour ne pas la nommer. Là on assiste à une diversification du trafic. C'est une installation qui est très récente, qui a deux ans, qui nous a permis d'accueillir de nouveaux trafics sur le port.

Après, si on passe aux caractéristiques techniques – je ne vais peut-être pas tout lire – nous avons trois postes spécialisés en vrac et conventionnel avec une rampe *roll-on, roll-off* ; deux postes céréaliers, un poste mixte et hydrocarbures, le Sealine dont j'ai déjà parlé ; trois grues portuaires de 10 à 40 tonnes ; une nouvelle grue qui vient d'être installée pour aller jusqu'à 84 tonnes, c'est une grue mobile ; plus de 20 000 m² d'entrepôts ; une capacité de stockage des silos supérieurs à 75 000 tonnes, et 80 000 m² de stockage du terminal liquide. Aujourd'hui, on voit qu'avec ces installations, on arrive aux limites des capacités. Nous sommes obligés de composer avec des postes à quai qui sont polyvalents, il faut jongler avec ces postes à quai. Les caractéristiques sont limitées, et les surfaces de stockage sont insuffisantes, et on ne peut plus les développer.

Les contraintes, quelles sont-elles ? D'abord, c'est le problème du tirant d'eau. Le tirant d'eau est de 8 mètres au maximum et, on le verra, cela ne correspond plus aux demandes actuelles, et à la taille des navires. Idem pour la longueur, la longueur maximum, c'est 145 mètres.

Ensuite il a nécessité, pour l'utilisation du sealine pour les plus grands tankers, je l'ai déjà expliqué, que c'était difficile. Le linéaire de quai qui est forcément réduit, vu la taille du port aujourd'hui. Des postes à quai qui sont mixtes, cela je l'ai déjà dit. Et une surface réduite. Du coup, avec toutes ces contraintes, qu'est-ce qui se passe ? Nous avons des trafics qui sont perdus par manque de place. Cela, c'est une réalité, puisqu'aujourd'hui pour certains clients la CCI est obligée de leur dire : on ne peut pas, il faut attendre d'avoir la possibilité de vous accueillir.

On va vers un aménagement du port. Mais cet aménagement, c'est un aménagement comme l'a dit Monsieur Navarro, qui est durable. Il est global et durable. Durable, parce qu'il s'agit de créer de l'emploi pour nos enfants, mais aussi parce qu'il prend bien en compte les trois composantes. Nous l'avons déjà vu dans le début du débat que nous avons eu tout à l'heure.

Les trois composantes, c'est quoi ? C'est la ville avec ses habitants, avec ses emplois, avec le tourisme. C'est aujourd'hui la réserve naturelle. On parlait tout à l'heure de surface, la réserve naturelle de Sainte-Lucie, c'est 830 hectares. La réserve naturelle, ce n'est pas seulement l'environnement, c'est aussi l'accès pour le public, c'est aussi la découverte. Et enfin le port, avec le port actuel, le projet maritime qui est sous débat public. Mais aussi une extension sur des acquisitions terrestres qui ont été faites, de 80 hectares.

Ce sont tous ces projets qu'il nous faut développer en bonne harmonie, et je pense qu'il y a une logique. Et vous voyez au niveau des différents poids, que tout cela s'équilibre bien.

La modernisation du port existant a été prise en charge par la Région depuis 2007, pour toutes les activités. Avec l'achat de la grue mobile, la mixité des postes, à la fois pour les céréales et le clinker, la modernisation de la criée, c'est important pour la pêche, la création d'anneaux de plaisance supplémentaires, l'aménagement de terre-pleins, cela on l'a déjà dit, et maintenant nous

arrivons aux limites, la restauration du poste D2, l'apportement aussi pour les petits métiers, cela c'est également pour tout ce qui est lié à la pêche.

Tous ces investissements ont permis malgré la crise, de maintenir le trafic à un peu plus de 2 millions de tonnes. Mais maintenant on voit bien que l'on arrive aux limites de tout cela, et que si l'on veut augmenter conséquemment le trafic pour créer de l'activité économique et créer des emplois, il faut aller plus loin.

Quelle est l'ambition de la Région ? L'ambition de la Région, c'est de valoriser les atouts de Port-La Nouvelle. C'est l'unique site qui pourrait avoir des surfaces logistiques industrielles disponibles en bord à quai pour la région. C'est aussi organiser cela dans le cadre d'un système portuaire régional. Il ne s'agit pas, comme l'a dit Monsieur Navarro, de concurrencer les ports mais bien de se compléter. Chacun a ses atouts, et avec les différents ports régionaux, on arrive à avoir une offre globale. Tout cela pour favoriser l'économie locale et régionale. D'abord en favorisant le maintien et le développement des activités existantes grâce à l'amélioration des conditions d'accueil des navires et les capacités de stockage. En attirant des activités nouvelles, c'est très important. En initiant des investissements publics, qui seront complétés par des investissements privés. Cela, c'est la règle que nous avons mise en place au niveau de la Région avec les autres collectivités. Systématiquement, ce sont des investissements qui se complètent, publics et privés. Qui permettent de compléter les fonds qui sont apportés par vos impôts.

Le deuxième point, c'est que tous ces aspects économiques seront développés dans la réunion du 11 mars à Narbonne.

J'en suis arrivé au terme de mon propos. Je vous remercie pour votre attention.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci, Monsieur Pinet. Sur cet ensemble d'informations sur la situation présente du port de Port-La Nouvelle, est-ce qu'il y a des questions, des remarques ? Je vois une main se lever.

Echanges avec la salle

Alain ESTRELLA

Moi j'habite Sigean. Vous nous parlez des emplois de nos enfants. Moi j'ai 40 ans, et je n'ai déjà pas d'emploi, et je pense qu'il y a beaucoup de gens qui n'ont pas d'emploi dans la région. On parle des enfants mais, avant de parler des enfants, il fallait surtout parler de nous, au départ.

Pour en revenir à la plage, nous faisons de la planche, mais ce n'est pas que par rapport à la planche. Je ne vois pas l'intérêt d'agrandir le port. Personnellement, je trouve que c'est déjà bien assez sale. (*Bruits dans la salle*)

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

C'est l'opinion de Monsieur, et il a raison de la donnée.

Alain ESTRELLA

La plage, pour les gens qui viennent à La Nouvelle, on ne voit que la zone. Cela n'attire pas le tourisme, *a priori*.

Après, il y a toujours la zone portuaire, plus le côté écologie. C'est-à-dire que l'on veut faire de l'écologie mais on veut quand même salir aussi un peu sur le côté. C'est un peu le chat qui se mord la queue, personnellement.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Je rappelle que ces interventions doivent faire l'objet de réponse. Je pense qu'il vaut mieux si vous le voulez bien – je demande cela au maître d'ouvrage – enregistrer un certain nombre de questions, et vous ferez une petite synthèse. Mais chaque question est enregistrée.

Jean-Marc SAMUEL

J'interviens ici au nom de la Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA), le transport fluvial. Je suis content que Monsieur le Maire ait cité le canal de la Robine. Je remarque néanmoins que dans aucune étude sur les connexions au reste du réseau, on parle de fer, on parle de route, on ne parle pas du canal. Le canal de la Robine a quand même servi à alimenter le port de La Nouvelle depuis son existence vers 1780, jusque dans les années 80. Je rappelle que selon les chiffres que j'ai, à quelques dizaines de milliers de tonnes près, 400 000 tonnes de céréales qui descendent sur La Nouvelle. Actuellement pratiquement toutes par la route, qui pourraient descendre par la voie d'eau.

Les investissements que l'on compte mettre pour le développement du port de Port-La Nouvelle sont conséquents. Ce que l'on aurait besoin de mettre pour relancer la voie d'eau sur le sud-ouest entre Bordeaux et Sète serait complètement ridicule par rapport à cela, et permettrait néanmoins de relancer une activité économique. Et surtout, de faire peut-être revivre ce canal qui est à l'agonie, que l'on va bientôt finir de déplumer en lui enlevant ses platanes. Ce qui ne va pas améliorer sa fréquentation en termes touristiques et qui ne va pas améliorer son image.

Je pense que la présence et le retour de péniches de transport sur le canal qui sont, contrairement à ce que l'on pourrait le croire, tout à fait économiquement viables. Je suis actuellement en train de faire des devis là-dessus. Je faisais cette remarque pour dire que l'on va avoir une réunion à Castelnaudary. J'essaierai d'y être, pour rappeler que Castelnaudary est relié à Port-La Nouvelle, à Sète, à Bordeaux, éventuellement à Paris, et pourquoi pas à Amsterdam.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Monsieur, s'il vous plaît.

Robert PASSEMAR

Je suis un des responsables de l'union locale CGT de Port-la-Nouvelle. En ce qui concerne le port de La Nouvelle, je vais rentrer dans le débat. Tout d'abord, nous sommes satisfaits d'avoir une réunion publique pour débattre. Parce que cela fait 50 ans que je fais du syndicalisme, je n'ai jamais eu une réunion. Tout arrive dans la vie.

Je suis content aussi, surtout pour Port-La Nouvelle, que l'on ait enfin un débat pour un véritable développement de l'économie, et que l'on parle d'emploi. Parce que jusqu'à présent l'emploi, je veux bien que le tourisme en amène, mais ce sont des emplois plus que précaires. Et on les voit arriver à la fin de la saison à la CGT nous dire : on ne nous a pas payé les heures supplémentaires, etc. Passons.

En ce qui concerne ce projet, vous nous proposez quatre solutions : 3A, entrée grand nord, entrée sud. L'entrée grand nord, je ne sais pas qui a eu l'idée, ce doit être un parisien ! Ensuite, il y a le 3B avec l'entrée sud, et le 3C. Nous, nous sommes favorables au 3C, le très grand port. Pour une raison qui est simple, c'est qu'il ne faut pas jouer « petits bras ». Ce n'est pas parce que cela va coûter 70 millions d'euros de plus, que l'on va s'arrêter là. Parce que tout à l'heure, Monsieur Navarro, quand vous disiez qu'à Sète vous n'avez pas eu d'investissements pendant 40 ans, mais quand vous, vous aviez 100 francs à Sète, nous à La Nouvelle, nous avions 20 francs. C'était comme cela à l'époque, je l'ai connu.

Par conséquent nous sommes pour le 3C, pour une raison toute simple. C'est que d'abord l'entrée se situe dans les zones de fonds naturels de 14 mètres, alors que le 3A est dans les 10 mètres. Ensuite, la zone d'évitement est beaucoup plus importante, parce que le bateau projet sera limité dans 20 ans. Parce que déjà à La Rochelle, on charge des céréaliers de 61 000 tonnes. Nous, il faut que l'on joue aussi avec cela. C'est le premier point.

Le deuxième point, je dis que ce port ne sera jamais assez grand. Mais bon, c'est normal, je ne fais pas la surenchère en disant cela. Mais je pense que l'on pourrait – là je vais faire plaisir au Maire de Port-la-Nouvelle – dans ce que vous appelez la darse, faire un truc dans un coin – puisqu'il est suffisamment grand – pour faire venir les voitures de croisière, qui pourraient aller visiter la cité de Carcassonne. Ce serait un plus. Ce n'est peut-être pas idiot comme idée, mais techniquement, je ne sais pas si c'est possible.

Ensuite ce que je voudrais dire, pour ce qui concerne le financement : cela fait 75 millions, ça se trouve, parce que c'est nous qui payons. Regardez le château qu'ils ont à Montpellier !

Ce que je veux dire surtout, c'est que quand vous parlez de la complémentarité des ports, je suis sceptique. Il faut être clair. Parce que là, vous êtes en train de finir le port de Sète. Vous l'avez dit vous-même, dans 3 ans il est fini. Vous aurez donc réalisé un investissement au moins de 400 millions, donc nous, nous ne sommes pas chers, à côté. Vous allez vous diriger sur L'Ardoise, et cela va coûter « bonbon ». Je ne suis pas contre, au contraire. Et je ne regrette pas non plus les investissements que vous avez faits à Sète, ce n'est pas un problème. Le débat ne se situe pas là. Mais je pense que si on reste complémentaire, nous allons faire tout ce que Sète ne voudra pas faire. C'est-à-dire en clair – je m'excuse – « la merde ». C'est-à-dire, le vrac solide, le vrac liquide, et tout ce qui sera classé Seveso. Et cela, ce n'est pas normal. Or, le développement des grands transports va se faire dans le cadre de la containerisation. Toutes les marchandises à plus-values passent par cela. Il faut aussi que nous, on envisage d'avoir cela.

Et je vais même vous dire mieux. Si La Nouvelle, dans la configuration où elle est, elle s'était trouvée dans l'Hérault, vous auriez réussi à faire un port qui serait l'équivalent de Fos 2XL, moi j'en suis convaincu. Parce que nous avons perdu les Salins du Midi, qui pouvaient être l'atout majeur du développement de l'Aude. Et en faire une réserve pour élever les moustiques, excusez-moi, mais je ne suis pas trop favorable. D'autant plus que si le chikungunya arrive, on est foutu. Je vous remercie de m'avoir écouté, mais je reviendrai.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup, Monsieur. Je profite en tant qu'organisateur – avec mes collègues – du débat public, pour dire que nous avons reçu une personne de la CGT, qui nous a promis un cahier d'acteurs. Vous êtes le bienvenu pour regarder chez vous ce que vous pourriez produire. Parce que c'est intéressant d'avoir pour les partenaires sociaux leur point de vue, que vous avez exprimé il y a un instant. Vous avez dit : « Je vais y revenir », revenez-y. Ce n'est pas une question de peur, c'est une demande.

Robert PASSEMAR

En ce qui concerne Carayon, je ne suis pas contre Carayon, je n'en ai rien à faire. Il a besoin de 50 000 tonnes de ciment, il ne se met pas d'accord avec Lafarge, c'est leur problème. Mais l'extension qu'il veut faire, je dis : « Attention, vous mettez en péril l'usine Lafarge de Port-La Nouvelle. » Parce que pour moi, l'usine Lafarge de Port-La Nouvelle, ils peuvent dire ce qu'ils voudront, nous sommes en train de revenir comme à l'époque du fameux bateau de Sète. Et là, si vous ne faites pas attention à cela, il y aura le feu à la maison.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Monsieur Navarro veut dire un mot ? Avec plaisir.

Robert NAVARRO

Des éléments de réponse aux questions posées, je pense que c'est l'objet du débat.

Premièrement au Monsieur qui est au chômage, il faut lui expliquer que le projet s'il se fait, 2012, 2013, 2015, ce sont 2 000 emplois directs sur le site pendant 3 ans. C'est une réponse en partie à ce que vous dites. Vous parlez de salir. Moi, je défie quiconque de trouver un projet depuis que nous sommes à la Région, depuis 2004, qui n'a pas amélioré le territoire, mais le contraire.

Je vous signale que c'est nous qui avons mis en place le parc de la Narbonnaise. Sainte-Lucie, 800 et quelques hectares, c'est à la charge de la Région. Et dans beaucoup de domaines, partout où nous passons, tous les projets avec les services de l'Etat sont au top niveau, au niveau des réglementations. Je peux vous dire que dans le débat sur le port, les services de l'Etat font bien leur travail, et nous amènent à des considérants, qui sont des considérants que l'on doit avoir sur des projets de développement durable, tel que l'on veut les mener.

Après, vous dire aussi qu'une fois le port terminé, sa capacité quand il commencera à tourner - actuellement, il y a 1 625 emplois sur le port - il y en aura en 2020 d'après nos projections, aux alentours de 2 500 emplois directs.

Pour ce qui est de la concurrence entre Carayon et Lafarge, nous sommes attentifs à ce que tous les industriels qui sont chez nous et tous ceux qui y viennent soient bien, et ne se battent pas entre eux. Nous veillons au grain, afin que les relations soient le moins conflictuelles possible.

Pour ce qui est de ne pas salir aussi, et de l'implantation et de la complémentarité des ports, il faut que vous sachiez que les industriels (Lafarge, etc.), qui sont sur Port-La Nouvelle, sont aussi sur Sète. Et ce que nous allons faire, je le dis là, j'ai vu Maryse Arditi dans la salle tout à l'heure : grâce à Port-La Nouvelle 2015, il va y avoir 12 000 véhicules de Lafarge qui vont de Port-La Nouvelle à Sète qui vont être supprimés, parce qu'il va y avoir du cabotage de Port-La Nouvelle à Sète. En permanence nous avons le souci de faire en sorte que nos industriels soient bien chez nous, qu'ils diversifient et amplifient leur action. Et en même temps, que la qualité de vie de nos concitoyens s'améliore.

Pour ce qui est de la complémentarité, vous dites que vous n'y croyez pas mais, nous, on y croit. On parle que l'on peut être efficace, sans avoir 25 organisations de décision. L'objectif du président Bourquin et de l'exécutif régional, c'est qu'à terme pour tout ce qui est transport, que ce soit TGV, aéroports, on mette tout cela en complémentarité. Et qu'il n'y ait pas 50 organismes qui organisent des concurrences, pour qu'à un moment donné, on prenne du fret à l'aérien ou du trafic au ferroviaire. Nous pouvons jouer la complémentarité, intensifier les retombées financières sur le territoire.

Je vais vous donner un élément de comparaison. Pourquoi on investit beaucoup aussi dans nos aéroports ? 50 millions d'euros à Carcassonne, et 50 millions d'euros à Perpignan, et bientôt nous allons récupérer celui de Montpellier. Pourquoi ? Parce que les retombées financières en termes de tourisme sur le territoire languedocien de nos aéroports, est de 600 millions d'euros par an. Je vous signale qu'à Marseille et Toulouse, c'est 4 milliards d'euros. Cela veut dire que nous avons une marge de progression énorme. Cela veut dire que pendant des années, nous avons été mauvais. Il faut que l'on repense tout cela en termes d'efficacité, pour que notre territoire puisse trouver de par les éléments qu'il a, des solutions aux problèmes que notre ami a soulevés.

Moi quand je parle de nos enfants, je suis désolé, mais plus vite on pourra structurer de la richesse et de l'emploi, mieux ce sera.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Je vous rappelle que l'on est en train de débattre en ce moment pas sur le projet uniquement, nous allons le faire tout à l'heure à nouveau. Mais sur la présentation de la situation actuelle présente, du port de Port-La Nouvelle.

Marc BRISSET, président du club nautique de Port-La Nouvelle

Merci d'être là, merci de nous ouvrir la possibilité de parler. Je voudrais vous poser deux petites questions. La première, c'est de savoir pourquoi à aucun moment vous n'avez envisagé de créer un port à sec à Port-La Nouvelle pour la plaisance ? Ceci permettrait éventuellement de placer des bateaux très aisément en grand nombre, avec des retombées financières relativement importantes. La personne que je m'étais permis de faire venir sur Port-La Nouvelle pour mettre en place ce projet nous présentait un projet de 2 millions d'euros qu'il posait sur la table, avec 7 emplois permanents. Ceci a été refusé, abandonné et oublié.

Je voulais savoir également pourquoi la Région ne se préoccupe pas du tourisme maritime. J'ai vu il y a deux jours un reportage sur le port de Marseille qui avec son agrandissement va permettre de recevoir 6 bateaux en même temps (de passagers, de touristes). Cela représente, avec le calcul qui a été présenté à la télévision : 100 euros de dépenses par jour par touriste sur la région de Marseille. 6 bateaux de 4 000 personnes, vous faites le compte vous-même, vous voyez les retombées financières que la ville peut récupérer, la région, la CCI locale, etc.

A Port-La Nouvelle, j'avais posé la question au cours d'un Conseil portuaire : pourquoi on ne pourrait pas créer un terminal portuaire pour l'accueil des touristes ? Vous privilégiez le commerce, la pêche, un peu la plaisance. Mais le tourisme, je crois qu'avec l'arrière-pays dont on peut se vanter, s'enorgueillir, je ne vois pas pourquoi on ne pourrait pas faire venir des bateaux de

touristes, tel qu'on les voit à la télévision à Miami ou ailleurs. Je pense qu'il y a une grosse possibilité, même s'ils sont plus petits. Merci.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci. Je vais prendre encore une question, et ceux qui n'auront pas pu pourront reprendre la parole après la présentation d'expert.

Albert CORMARY, Europe Ecologie – Les verts (EELV)

Quand je vous ai rencontré, Monsieur le Président, au mois de novembre, je vous ai dit que je n'avais pas d'a priori sur le projet, que je ne le connaissais pas, que j'attendais de voir le dossier pour pouvoir me prononcer. J'ai pris connaissance du dossier dès le premier jour, et qu'est-ce que j'ai vu : « Rien ». Le dossier, je regrette, il est vide, il n'y a rien dedans. Il y a des erreurs, des omissions, des choses en trop qui n'ont rien à y faire, des manques réels que l'on pouvait attendre. Et puis, il y a des choses qui semblent complètement mirobolantes quand on essaie de les regarder d'un peu plus près.

Dans les erreurs, j'en citerais une, page 9, où il est expliqué que l'on est concurrentiels avec le port de Barcelone, parce que le port de Barcelone n'est pas raccordé en fer avec le réseau européen. Cela fait près de deux ans que c'est faux. Le port de Barcelone est directement relié au réseau européen. Les convois partent directement du port et vont sur leur zone logistique, à côté de Toulouse. C'est une erreur totale. Cela ne marche pas aussi bien que ça le pourrait, parce qu'il y a entre 4 et 8 convois par jour seulement, par rapport au potentiel qu'ils ont. Pour une raison simple, c'est que le péage au tunnel du Perthus est trop élevé.

Cela nous renvoie à autre chose : à partir du moment où l'on confie le service public, ou la gestion de l'eau, ou une infrastructure de transport au privé, cela coûte plus cher et entrave l'intérêt public. Comme ce projet de port est actuellement évalué à 200 millions pour la première tranche, mais le projet complet est de 350, 400 ou 500 millions, on ne sait pas trop. Il faudra à un moment donné que la Région nous explique comment elle compte financer le reste. Et j'espère que ce ne sera pas sur un système de partenariat public-privé, parce que là, ça va nous coûter très cher à nous, pauvres contribuables de la région, de l'agglomération et du département.

Page 29, on nous présente le Diana, comme le plus grand navire qui peut aborder à Port-La Nouvelle. Il fait 13 400 tonnes si je me souviens bien. Or, d'après les documents de la Région, la capacité maximale est de 25 000 tonnes, au poste D4. Là il y a une erreur fondamentale parce que plusieurs fois on nous dit : 12 000, c'est la limite. Non, la limite actuelle, c'est dans les 20 000 tonnes. Et des bateaux de 20 000 tonnes au poste D4, nous n'en avons pas encore vus. Manifestement, il y a une sous-utilisation quelque part, je vois plutôt des bateaux de 4 000 ou 6 000 tonnes au poste D4.

Ensuite, il y a des postulats. Et le postulat que l'on a entendu encore ce soir, qui est celui que la taille des bateaux inexorablement va monter, et bientôt les cargos ne pourront plus rentrer à Port-La Nouvelle. Quand on lit votre texte dans le dossier, cela a l'air complètement logique. Il y a même un schéma qui renvoie à l'étude ISEMAR. Quand je lis l'étude ISEMAR, ce n'est pas du tout ce qu'elle dit. Elle dit que « *Les armateurs qui investissent dans les bateaux moyens, et plutôt sur les segments des deux bouts, c'est-à-dire les 10 000 tonnes et les 50 000 tonnes* ». Les 10 000 tonnes, ce sont des bateaux qui rentrent à La Nouvelle. Ce qui veut dire qu'à l'avenir, les bateaux qui sont en construction, qui sont récents, ce sont des bateaux qui vont continuer à pouvoir venir à Port-La Nouvelle dans sa configuration actuelle, sans avoir besoin du grand port. Je me suis dit que quand même c'est ISEMAR, c'est 2007.

J'en ai trouvé une autre qui est le rapport « Etude et suivi de l'offre et de la demande de transport maritime », du ministère de l'Economie, du Développement durable et du Transport, qui dit à peu près la même chose, à la page 22. C'est sur Internet, tout le monde peut le consulter. Et puis, il y en a d'autres, le plan bleu, etc., qui nous disent que cette histoire de dimension concerne des segments très particuliers, mais ce n'est pas la globalité du transport maritime en Méditerranée et ce n'est pas forcément ce qui intéresse le trafic de Port-La Nouvelle.

Ensuite, il y a des choses en trop. Vous nous parlez gentiment des opportunités qui s'offrent à nous, avec les agrocarburants à base de céréales. Et même vous nous promettez 150 emplois avec cela. Je vais passer sur le côté bilan énergétique, etc., c'est une catastrophe. Mais en venant sur le problème économique, contrairement à ce qui est dit dans le dossier, la part dans les carburants ne va pas augmenter, au contraire elle va diminuer. La Commission européenne a modifié sa politique en matière d'agrocarburants, et cela va en diminuant. A l'horizon 2030, il se pourrait bien qu'ils aient complètement disparu de la circulation, qu'on n'en parle plus. Cela, c'est un paragraphe qui vient 2 fois dans le texte, et qui en plus nous berce d'illusions de façon complètement inutile.

Ensuite, il manque une chose énorme dans ce dossier, c'est une analyse du port tel qu'il est actuellement, tel qu'il fonctionne avec ses capacités, avec ses défauts. Il y a un défaut énorme au niveau de l'évitage des navires. On a des pilotes qui sont des bons pilotes à Port-La Nouvelle, il n'y a jamais eu de cartons. Quand on les voit manœuvrer dans la darse des pétroliers, on peut se dire qu'un jour il y en aura un. Pour le moment, il n'y en a pas eu.

C'est vrai qu'il y a des choses à faire dans ce port. Là il n'y a aucune analyse pertinente. Ce serait intéressant qu'il y ait une étude complémentaire là-dessus, car il n'y a aucune analyse pertinente sur ce qu'il manque dans ce port pour qu'il fonctionne actuellement avec les trafics qu'il a, et les petits trafics annexes qu'il peut espérer, qui sont dans sa logique des choses.

Ce qui nous semble mirobolant quand on voit les chiffres, c'est tout ce que vous nous promettez. D'abord, si on ne fait rien dans le port, c'est-à-dire que si on ne fait pas le grand port c'est la catastrophe, il ne se passe plus rien. Il y a -20 ou -30 %, on ne sait pas pourquoi. Mais le trafic va diminuer, il n'y aura plus d'investissements. D'abord, cela, c'est du chantage, Monsieur Navarro. C'est écrit noir sur blanc : « Il n'y aura plus d'investissements dans le port ». C'est dans le dossier. Cela veut dire que si on n'accepte pas le grand port aujourd'hui, c'est terminé, le port va disparaître à terme. Cela, je n'y crois pas du tout, je pense que le port a un avenir. On parle des hydrocarbures : la consommation baisse en France, c'est une tendance. La consommation a stagné pendant pas mal d'années, au milieu des années 2000, et depuis elle est en baisse. Ce n'est pas la peine d'espérer des chiffres extraordinaires. Je crois que vous prévoyez une augmentation de 50 % des trafics d'hydrocarbures. Je ne vois pas d'où cela va sortir, à partir du moment où la consommation baisse.

Ensuite, les liquides alimentaires. France AgriMer était un dépôt d'alcool, c'est devenu une friche industrielle. On pourrait espérer qu'un jour ce dépôt retrouve une activité. Si c'est une activité de liquide alimentaire, il la retrouvera avec le port tel qu'il est actuellement structuré, puisque les lots de transport de liquide alimentaire, ce sont des petits lots. A Sète nous avons un armateur en liquides alimentaires. Il a des bateaux, ça flotte, le plus gros fait 6 000 tonnes. Et il fait des transports du Brésil en Russie, etc. Il y a des possibilités de redémarrage pour ce dépôt avec le port tel que structuré actuellement.

On exporte les céréales du Lauragais essentiellement, un peu du sud-ouest. Je ne vois pas pourquoi on en importerait beaucoup moins. Et je ne vois pas non plus pourquoi on en exporterait beaucoup plus. 300 000 tonnes de céréales en plus, je ne sais pas d'où on va les sortir. A moins que ce ne soit des ports qui déjà nous les piquent, c'est possible. Pour les produire, je ne sais pas comment on va faire.

Tout à l'heure on a dit que l'essentiel d'arrivée de gaz se faisait par train ou par camion, pour qu'il soit réembouteillé. Si on avait fait une analyse un peu approfondie du port et de son fonctionnement, on saurait peut-être pourquoi cela ne passe pas par le port actuellement. Il y a peut-être des choses à revoir. Peut-être que les industriels ont des réponses, mais le public n'en a pas.

Sur les engrais. Vous estimez que l'on reçoit actuellement des engrais, et que l'on va augmenter conséquemment les importations d'engrais. Quand on lit les travaux des chercheurs de l'INRA, que ce soit en économie ou en agronomie, ce n'est pas du tout le discours que l'on lit dans la littérature scientifique. C'est qu'au contraire, la consommation d'engrais va diminuer. Ceci pour des raisons environnementales, parce que ça pollue les nappes phréatiques. Elle va diminuer

parce que les engrais deviennent de plus en plus chers. Et parce que l'on va avoir des façons culturales alternatives qui vont provoquer cette diminution de l'utilisation d'engrais. Or, vous pensez que vous allez pouvoir augmenter, je ne sais pas par quel miracle.

Sur les tourteaux. On va importer des tourteaux de tournesols d'Ukraine, d'après ce que j'ai lu dans la presse. Les tourteaux de tournesols d'Ukraine, c'est fait pour l'élevage industriel. Or l'élevage industriel a montré ses absolues limites, que ce soit au point de vue environnemental ou économique. Les éleveurs se cassent la figure, ils sont pris à la gorge dans ce modèle de production. Nous, on va aller en avant, on va continuer. Le monde est beau et merveilleux.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Monsieur Cormary, vous voyez : 11,35 minutes. Vous y reviendrez de toute façon, j'en suis sûr. Mais nous avons compris que vous étiez assez critique vis-à-vis du dossier.

Je crois, Monsieur le Maire, que vous vouliez dire un mot.

Henri MARTIN

Je ne voulais pas couper les élans de Monsieur Cormary, qui a été excellent dans sa partition. Ce n'est pas pour autant que je partage son analyse.

Simplement, répondre à Robert Passemar que le maire de Port-la-Nouvelle s'intéresse à l'économie locale. Pas plus tard qu'il y a une semaine, j'ai reçu Monsieur Carayon, qui est un chef d'entreprise remarquable. Nous avons échangé, et je lui ai indiqué très pacifiquement et il l'a compris, que dans les 12 mois à venir, je n'avais pas l'intention de lui accorder un permis de construire pour monter un silo supplémentaire d'importation de ciment. Mais que par contre je l'aiderai sur un projet sur lequel il est attaché, et qu'il compte mettre en place dans les mois à venir. Pas de silo complémentaire du fait des difficultés que l'on connaît aux cimenteries Lafarge. Monsieur Carayon l'a compris, et nous l'avons compris aussi.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Toutes ces questions seront reprises aujourd'hui et dans la suite du débat public. Mais je vois l'heure qui tourne, et je souhaiterais que l'on passe un peu à la suite. C'est-à-dire, de donner la parole aux personnalités et aux experts qui ont été désignés par le maître d'ouvrage, de façon à regarder un peu l'avenir et à revenir sur un certain nombre de points qui ont été abordés, plus les points qui vont l'être, dans le débat qui va suivre. J'essaie d'alterner, de façon à ce que tout le monde ait au fur et à mesure de la réunion une possibilité, qui permettra d'équilibrer les réponses du maître d'ouvrage. Nous n'allons pas faire l'ensemble du dossier, nous sommes sur le chapitre 2.

Robert NAVARRO

Le rôle de ces réunions, c'est d'amener de la richesse au projet. Je demande au Monsieur responsable de la Génération Ecologiste de nous faire un cahier d'acteurs, on le regardera. Ce projet n'est pas à prendre ou à laisser tel qu'il est. On le soumet à un débat public, nous la Région. Je vous signale aussi que c'est le maître d'ouvrage qui paie l'organisation de la critique ou de l'amélioration des projets qu'elle présente.

Pour répondre à la question sur le port à sec. Une étude nous a été présentée, et on nous a dit – parce qu'il y a un gestionnaire du port, ce n'est pas la Région, nous sommes propriétaires, mais nous n'avons pas la gestion – que ce n'était pas opportun pour le moment. Mais ce n'est pas rejeté.

Pour ce qui est de faire une gare maritime. Vous savez combien cela coûte une gare maritime passagers ? C'est 60 millions d'euros. Quand on veut accueillir des navires de croisière, on ne peut pas accueillir les gens durablement dans une friche quelconque. Nous avons avec Sète un outil en devenir. Nous allons structurer le gros de la plaisance sur Sète. Cela ne veut pas dire que l'on ne fera rien sur Port-La Nouvelle. Mais pour le moment, les investissements au niveau des croisières et de la plaisance, c'est sur Sète que cela a été privilégié. On essaie d'équilibrer nos investissements, et de rendre harmonieux ce territoire.

Pour défendre les Montpelliérains, à qui je reconnais beaucoup de qualités, mais vous dire quand même une petite anecdote : Je suis de Cuxac-d'Aude, la plage des Coussoules, quand vous y faites du surf, moi j'y ai pêché la daurade il y a 40 ans, et j'y ai fait de sacrées pêches, je connais le secteur, autant que beaucoup d'entre vous. Le procès des soi-disant Montpelliérains ou des technocrates et de ceux qui connaissent le terrain : non, il y a de tout. Ce qui fait notre richesse, et ce qui fait la dimension crédible de nos projets, c'est de savoir s'écouter. C'est de savoir que tout seul on n'a pas raison, mais que la démocratie, c'est d'écouter tout le monde et de suivre la majorité.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Je propose que l'on continue en écoutant successivement Monsieur Claude Torchon et Monsieur Yves Marcellin de la société Catram, qui ont beaucoup travaillé sur le dossier tant décrié tout à l'heure, mais bien lu, c'est quand même un signe d'intérêt. Suivis de Monsieur Scardigli, de la société Océanide, qui a fourni lui aussi un certain nombre d'études. Et ensuite, nous reprendrons sur à la fois le raisonnement qui permet de parler de l'avenir, les critères qui ont été choisis comme étant structurants pour le projet, ainsi que les variantes auxquelles le choix de ces critères a conduit.

(iii) Les critères du projet

Claude TORCHON

Je vous remercie, Monsieur le Président, bonsoir Mesdames et Messieurs. Je suis là pour vous parler de l'avenir du port. Vous l'avez compris, le port de Port-La Nouvelle a beaucoup d'atouts, mais il a atteint ses limites. Il est évident que l'on pourrait faire une analyse peut-être plus complète – qui a été faite, mais ce n'était pas l'objet. L'histoire montre que c'est toujours le port qui s'adapte aux navires, et jamais le navire qui s'adapte au port. Il y a beaucoup d'exemples de ports qui ont cherché à ne pas vouloir investir trop loin, et à faire des investissements dans leurs limites. Par exemple, le port de Gravelines a fait des investissements, et tout le trafic commerce a quand même disparu. Il y a des ports qui végètent, c'est vrai en France et à l'étranger. Vous avez dû savoir que tout récemment le terminal conteneur d'Amsterdam a fermé, car il ne répondait plus aux évolutions des navires. Le port doit s'adapter aux navires, c'est l'histoire qui le montre.

Le port a montré ses limites également. En 1997 il avait 2,5 millions de tonnes, en 2006 il n'atteignait que 2 millions. Pourtant, il y a eu des investissements. Les responsables portuaires ont cherché des solutions, parce qu'il y avait des limites (tirant d'eau, longueurs, etc.). Une solution c'était le sealine, qui a permis d'accroître les capacités. Cette solution a aussi des limites (exploitation, coût, etc.). Ce sont des maintenances et entretiens très lourds, plusieurs millions d'euros par an, avec des contraintes d'exploitation qui font qu'on ne peut pas toujours l'utiliser en fonction des houles, etc.

L'ambition de la Région n'est pas de laisser mourir petit à petit le port. Si rien ne se fait, c'est inéluctablement ce qui se passera. L'ambition est de maintenir les trafics actuels et pouvoir les développer, inscrire le port dans un schéma logistique global, dans un système portuaire. Nous avons parlé des plateformes logistiques, des axes routiers et ferroviaires qui complètent toute la logistique. C'est aussi de valoriser ces atouts en créant des opportunités. Si vous ne créez pas d'opportunités, vous n'aurez pas de nouvelles activités.

La question est de savoir quels paramètres dimensionnant il faut retenir. Les critères sont le navire, sa longueur, son tirant d'eau. Ce sont les espaces terrestres. Vous avez vu qu'il manque des espaces terrestres. Si vous n'avez pas de quoi offrir des capacités de stockage, le navire ne viendra pas. Le port est inscrit dans un système portuaire global (Marseille, Sète, Barcelone, etc.). Quels sont les navires qui fréquentent ces ports ? Un navire de 10 000 tonnes consommera plus de fuel qu'un navire de 60 000 tonnes, parce qu'ils sont modernes, ils ont des moteurs différents, ils ont une aérodynamique différente.

La conception des navires a évolué. Les navires qui ont une carène hydrodynamique plus favorable, ceux qui à la tonne consomment le moins, sont autour de 210 mètres. Il y a une évolution des navires, parce que cela coûte moins cher. C'est un élément important, c'est la

compétitivité du port. L'évolution est très récente, parce qu'il y a eu des contraintes réglementaires, des accidents. Des contraintes font que les navires se renouvellent. On parlait beaucoup il y a un certain temps des navires Handysize, c'était les navires les plus communs, des navires de 170 mètres, de 9,5 mètres de tirant d'eau. C'était les plus pratiques, ceux qui s'affrétaient le plus facilement. Ces navires depuis ont évolué, il y a eu les Handysize médiums, qui ont augmenté en taille et sont passés à 200 mètres et 11,60 mètres de tirant d'eau. Nous sommes allés ensuite aux Handymax. Les Handymax (225 mètres et 12,5 mètres de tirant d'eau) en 2005 c'était 5 % de la flotte. En 2012, c'est le tiers de la flotte. Une évolution très importante, très rapide.

La compétitivité se fait dans le coût du passage portuaire, le coût du transport maritime, le coût de la logistique. Tout ceci conduit à dire que si le port veut être compétitif et développer ses trafics, il faut qu'il soit compétitif. On constate que tous les ports méditerranéens sont en train d'évoluer. Le navire fréquente plusieurs ports, cette flotte de navires doit pouvoir être accueillie.

Le critère retenu est de dire qu'il faut pouvoir accueillir cette flotte qui est plus compétitive, moins chère au transport, un navire de 225 mètres, avec 12,5 mètres de tirant d'eau. Les ports sortent et vont vers la mer, partout on a des exemples (La Rochelle). On pourrait prendre de nombreux exemples. Dans votre environnement proche, de nombreux ports sont en train d'évoluer.

Des études ont été réalisées pour trouver des solutions : Peut-on assurer le maintien des trafics dans le port actuel ? Doit-on aménager l'avant-port ? Doit-on aller plus loin ?

Des études stratégiques ont proposé différents scénarios, qui ont été complétés par des études techniques en 2005. Ces études se sont limitées au scénario qui était à ce moment-là le plus ambitieux, d'un aménagement de l'avant-port. Cette étude avait une conclusion intéressante : « Ne rien faire, c'est programmer le déclin, puis la fin de Port-La Nouvelle », c'était en 2005.

Actuellement les navires Handysize classiques ne représentent plus que 25 % des commandes. Le reste, ce sont des navires plus importants, dont le Handymax.

Suite à ces études, la Région s'est posé la question : quel doit être mon critère dimensionnant ? Que se passe-t-il dans les autres ports ? Quels navires je peux accueillir ? Une étude a analysé toutes les solutions. Il est clairement apparu que c'est la solution grand port ou très grand port, avec ce navire-projet, qui représentait l'alternative permettant de prévoir un avenir pour le port de Port-La Nouvelle, et non un risque de disparition lente.

Le navire-projet a été défini, reste à définir la faisabilité technique.

Yves MARCELLIN

Bonjour. Nous avons vu que le projet doit permettre d'accueillir des navires plus grands, doit offrir des linéaires de quais protégés et une certaine quantité de surface de terre-pleins adjacents. Le port actuel peut être adapté à la marge mais ne peut pas répondre à ces besoins. C'est à ce stade de la réflexion que l'ingénieur portuaire intervient. Au niveau actuel de l'intervention, il s'agit d'études préliminaires pour essayer de concocter un plan-masse, ou des plans alternatifs. L'objectif étant de cerner l'emprise du projet, d'évaluer sa faisabilité technique, l'enveloppe budgétaire, les impacts.

Pour faire ces études préliminaires, il faut aller assez vite, et on essaie d'utiliser au maximum les éléments disponibles sur le site. On avait sur Port-La Nouvelle un certain nombre d'informations concernant les éléments hydrodynamiques, hydrographiques et études de houles. A partir de là, nous avons déterminé quelques esquisses, en utilisant des critères dimensionnant pour les ports.

Pour donner suffisamment d'éléments au niveau du débat public, il fallait aller plus loin dans les études, et nous avons peaufiné ces études à l'aide de simulations. Cela veut dire que le projet tel qu'il est, n'est pas optimisé. Il y a encore beaucoup d'études à faire derrière. Pour aller plus loin, il faut savoir quels types d'ouvrages vont être réalisés (digues, accostage, bassins, terre-pleins).

Les esquisses préliminaires permettent de déterminer la faisabilité du projet. Il faut savoir si l'on dispose des matériaux nécessaires pour faire ces ouvrages. On va avoir besoin de matériaux de remblai, de faire des dragages, de tout-venant, de granulats-béton. Quelle quantité ? Nous avons

des longueurs de digues, nous avons des idées sur les caractéristiques des ouvrages, qui nous permettent de déterminer des quantitatifs. Un certain nombre d'études de disponibilité de matériaux ont été faites pour voir si ce travail était faisable. Les quantités déterminées sont de l'ordre de 4 millions de tonnes de matériaux de carrières, 3 millions de mètres cubes de dragage qui serviront à faire les remblais et éventuellement les remplissages de caissons en cas de digues verticales.

Aujourd'hui ce qui a été vu, c'est que les carrières de la région sont capables de fournir ces matériaux, mais les études complémentaires permettront de savoir s'il est utile de faire des ouvrages à talus ou verticaux, pour des questions économiques.

Pierre Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup, Monsieur Marcellin. Un dernier intervenant, Monsieur Scardigli, qui pourra nous parler de diverses variantes.

(iv) Les trois alternatives

Stéphane SCARDIGLI

Bonsoir tout le monde. Je représente la société Océanide. J'interviens en tant qu'AMO technique sur le projet, pour la définition des ouvrages maritimes. Océanide a réalisé les études de faisabilité du projet d'agrandissement du port. Le site dans sa configuration actuelle a été étudié et diagnostiqué. Le port de Port-La Nouvelle est exposé face aux houles du large, ce qui est assez original. Nous avons examiné son fonctionnement hydraulique, hydrodynamique et hydrosédimentaire. Egalement les contraintes de navigation. Suite à cette analyse, nous avons proposé différentes alternatives qui ont été rapidement présentées. Je vais vous présenter trois alternatives grand port.

La première alternative, c'est l'entrée « Nord est », la solution « parisienne ». Pour le port actuel, dans les conditions les plus défavorables, l'entrée se fait par le nord-est. Dans cette alternative, nous avons la réalisation d'une digue sud sur environ 1 700 mètres, une jetée nord qui fait à peu près 1 200 mètres. Cela permet de créer un espace très bien protégé pour la création de nouveaux postes. On voit sur la figure trois nouveaux postes pour les navires de 200 et 225 mètres le long de la jetée nord. Dans cette configuration, le cercle d'évitage, sorte de rond-point pour les navires, se situe dans l'axe de la passe actuelle du port, et loin des différents postes.

Tout à l'heure j'ai entendu des profondeurs évoquées au niveau des ouvrages, je vais les repréciser. Les ouvrages partent de la plage à 0 mètre et vont dans des profondeurs proches de -15 mètres. Les profondeurs pour permettre l'accès des navires doivent être agrandies. A 0 mètre, il faudra creuser à environ -13 mètres pour accueillir des navires d'un tirant d'eau de 12,5 mètres.

Dans les zones les plus exposées, le dragage devra être un peu plus conséquent, étant donné qu'il y a des effets de houle, des effets d'enfoncement de navires. Des profondeurs de l'ordre de -15 mètres devront être atteintes. C'est en partie pour cela que les ouvrages sont projetés dans des profondeurs naturelles de -15 mètres, pour limiter les entretiens et le dragage en continu du chenal d'accès. Chose qui est faite à l'heure actuelle.

Une variante de cette configuration, c'est une entrée par le sud-est avec des linéaires d'ouvrages assez voisins. L'ensemble du linéaire est consacré à la digue nord, qui fait un peu plus de 2 km, et la jetée sud fait 600 m. On remarquera que dans cette configuration, le cercle d'évitage se situe à proximité des postes et un poste supplémentaire est créé au niveau de la jetée nord.

Une autre alternative, toujours du projet grand port, c'est la réalisation d'une double passe d'entrée. On conserve l'entrée actuelle du port et on crée un bassin au Nord, toujours dans la limite administrative du port. Les linéaires d'ouvrage sont à peu près de 2 km pour la jetée Nord et de 650 m pour la jetée Sud. On note comme sur les autres configurations que seule la partie Nord du nouveau bassin est aménagée. On voit sur la partie Sud des terre-pleins, les isobathes du terrain naturel, c'est-à-dire que la plage est utilisée comme bassin d'amortissement pour le port afin d'améliorer les conditions d'exploitation.

Une dernière alternative, c'est l'alternative très grand port qui a été déjà présentée rapidement tout à l'heure. Là, les ouvrages sont fondés dans des profondeurs beaucoup plus importantes, on va au-delà de l'isobathe moins 15 m, on est dans des fonds entre moins 15 et moins 18 m de profondeur. Les linéaires sont beaucoup plus importants. On a une digue Nord qui fait à peu près 3 km et une jetée Sud qui fait à peu près 800 m. Dans cette configuration, on est beaucoup moins limité par la taille des navires, on a des conditions d'accueil très favorables, des distances d'arrêt importantes, un cercle d'évitage de plus de 500 m de diamètre. Le nombre de postes permis est également plus important.

L'ensemble des alternatives – au total, il y en a plus d'une dizaine –, ont été analysées au travers d'une trentaine de critères qui ont permis d'identifier les avantages et inconvénients. Je ne vais pas tous les évoquer, je vais citer principalement quelques avantages et inconvénients des alternatives que je vous ai précédemment présentées.

Le grand port entrée Nord permet la création de postes très bien protégés. En revanche, toutes les zones de manœuvre se situeront dans l'axe de la passe d'entrée qui est orientée au Nord-est. Pour les gens d'ici, vous savez que ce sont les houles les plus défavorables et les plus fréquentes.

Le grand port entrée Sud a comme avantage d'avoir une passe orientée vers les houles les moins fréquentes et les plus petites, ce qui engendre des conditions d'exploitation très favorables. En revanche, les zones de manœuvre se situent à proximité des postes, ce qui nécessite la mise en place de distances d'arrêt suffisantes pour les navires. Sur des navires de 200 m, il leur faut à peu près 1 km pour ralentir et envisager de faire une rotation.

Pour le port à double entrée, le gros avantage, c'est de laisser en état la passe actuelle du port et de très peu impacter les échanges entre l'étang et la mer. En revanche, comme on le verra à la fin de la présentation, cette configuration n'offre pas un plan d'eau très important et surtout ne permettra pas de s'adapter dans le futur.

Enfin, le très grand port a de nombreux avantages. Il facilite l'accueil de très grands navires, bien au-delà des navires projets. En revanche, peut se poser le problème de la réalisation des ouvrages. Les études complémentaires à venir devront préciser des solutions techniques envisageables étant donné qu'on parle de plus de 3 km de digues en des grandes profondeurs, donc les techniques devront être adaptées, les matériaux disponibles.

De nombreuses contraintes ont été prises en compte dans la définition du projet et, surtout, devront être prises en compte dans le projet si le projet est retenu. On peut citer les aspects hydro-sédimentaires. On sait que la zone est sensible, il y a un transit littoral assez important et surtout, le port fait office de grau entre l'étang et la mer. Devront être pris en compte également les aspects environnementaux. Le projet se devra de respecter la biodiversité. L'objectif n'est pas de faire un port sale bien sûr. Egalement il devra s'intégrer dans l'environnement. Enfin, des aspects liés à la sécurité ont été pris en compte dans la définition des alternatives, notamment on voit que les activités s'éloignent de la ville, les distances de sécurité pour les navires sont prises en compte et respectent les recommandations. Enfin, un aspect assez important, c'est l'aspect économique, le coût du projet. A la fois la problématique d'approvisionnement en matériaux, mais également les contraintes liées au dragage.

Dans la continuité de l'aspect économique, il y a des coûts qui ont été évoqués pour le projet. Ces coûts viennent des premières études qui ont été réalisées. Je souligne bien que les études complémentaires préciseront les choses. Qu'est-ce qui intervient dans ces coûts ? On a évoqué 200 millions d'euros, beaucoup plus sur le projet de très grand port. Dans le coût, intervient principalement la construction des ouvrages de protection maritime. Là-dedans interviennent l'approvisionnement en matériaux et des solutions types qui sont adaptées aux profondeurs rencontrées sur le site. Si on regarde en détail les chiffres, on s'aperçoit que, rien que sur les ouvrages de protection maritime, on a au moins 150 millions d'euros de dépenses. Egalement dans les dépenses prévisibles, il y a l'aménagement des terre-pleins et des quais sur lequel on a des dépenses qui avoisinent 50-60 millions d'euros. Le projet de très grand port, plus de terre-pleins, plus de linéaires de quais, plus d'ouvrages maritimes et surtout en plus grande profondeur, donc on a des dépenses beaucoup plus importantes, ce qui paraît logique. Enfin, à ne pas

négliger, le dragage du port : on enlève les sédiments pour permettre d'accueillir les navires. Une partie des sédiments peut être revalorisée avec la réalisation de terre-pleins ou la constitution de noyaux pour les digues de protection. Les alternatives proposées engendrent le dragage d'un peu plus de 3 millions de m³ et, pour le scénario très grand port, on est quasiment au double. Les coûts associés sont de l'ordre de 15, 20, 25 millions d'euros.

Pour finir, en dehors du projet double entrée, les différentes alternatives de projet très grand port ont un avantage très important, c'est de pouvoir évoluer. Les ouvrages de protection permettront en effet la réalisation d'un nouveau terre-plein (qui apparaît en bleu sur la figure) qui permettra dans le futur de s'adapter au nouveau trafic maritime et de permettre au port d'évoluer. Je vous remercie pour votre attention.

Echanges avec la salle

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup, M. Scardigli. Voilà, il y a eu beaucoup de travail d'effectué et merci à nos trois derniers intervenants. Bien entendu, on peut être d'accord ou pas d'accord et on peut avoir également des questions ou des suggestions. Je vois une main qui se lève, elle est la plus proche. Ensuite, ce sera Monsieur. Les dames d'abord, mais Monsieur, vous aurez la parole juste après.

Maryse ARDITI, ECCLA

D'abord, première chose, on a un cahier d'acteur mais il a été envoyé ce matin, donc évidemment il n'est pas encore édité ni en ligne. Si certains d'entre vous sont intéressés, tout à l'heure en prenant un pot, j'en ai une centaine de photocopies, donc je pourrai en donner un exemplaire à ceux qui sont intéressés. En gros, c'est deux tiers sur l'économie et un tiers sur l'environnement.

Une première chose, on a beaucoup entendu parler de la taille des bateaux. Il faut des gros bateaux, il faut des gros bateaux, il faut des gros bateaux. Alors moi, il y a quelque chose qui m'inquiétait, c'est : c'est quoi le trafic en Méditerranée ? D'accord, on voit des grands trucs qui traversent Suez et qui vont à Rotterdam, mais en Méditerranée, on pourrait se dire que ce qui nous intéresse nous, c'est quand même le trafic Méditerranée Nord-Sud. J'ai finalement fait comme d'autres et travaillé sur Internet jusqu'à ce que je trouve un truc qui m'intéressait, qui est donc un rapport du Plan Bleu qui date de 2010 et qui fait une perspective à 2025. Ce rapport contient quelques informations intéressantes.

La première, c'est qu'un quart du trafic est intra-Méditerranée, c'est-à-dire ne concerne que la Méditerranée et trois quarts concernent les grands trafics internationaux qui viennent d'Asie pour aller à Rotterdam etc. Les trafics qui ne sont que Méditerranée, la taille moyenne des bateaux, c'est 15 000 tonnes de port en lourd. Les trafics internationaux, c'est 50 000. Autrement dit, la première question qu'on se pose, c'est : si vous visez en priorité le trafic intra-méditerranéen à capter, il faut peut-être réfléchir deux fois. Si maintenant, on décide que ce qu'on veut, c'est piquer Rotterdam, Barcelone et Tarragone, mais excusez-moi, Tarragone, 32 millions de tonnes, Barcelone 48, je veux bien qu'on se dise qu'on va se comparer à ceux-là, mais attendez, il y a derrière 5 millions de personnes, nous, derrière, on est quelques centaines de mille, c'est aussi la force de l'arrière-pays qui peut donner la force d'un port, ce n'est pas un port qui dit « parce que je suis là, je vais développer tout le pays ». Ce n'est pas une gare TGV qui développe un pays, c'est parce qu'on a un pays bien développé que la gare TGV amène le plus. Donc il ne faut pas raisonner à sens contraire.

Autre élément, dans le dossier même, il y a écrit : cette année, la CCI doit le savoir, Port-La Nouvelle a perdu 490 000 tonnes. Pourquoi ? On se précipite et on va regarder. Parce qu'il n'y a pas assez d'espace, donc manque de terre-pleins. Parce qu'il n'y a pas assez de stockage, donc manque de hangars, de je ne sais pas quoi, peut-être aussi d'espace pour les mettre. Parce que l'embranchement ferroviaire est insuffisant, donc travaillons sur l'embranchement ferroviaire. Sur ces 490 000 tonnes perdues, il n'y a pas une seule fois un qui dit : les navires étaient trop grands

et n'ont pas pu rentrer. Donc ce n'était pas la taille du bateau. Donc cela fait déjà deux raisons qui font que je commence à avoir des doutes sur le fait qu'il n'y a que la taille du bateau qui peut jouer.

Il y a quand même une chose qui me paraît importante à dire, elle a été dite un peu en sous-jacent, mais quand même. Port-Vendres : fruits et légumes. Sète : fruits et légumes, containers, passagers. Le document explique : tout cela, ce sont des rotations rapides, donc des choses à valeur ajoutée forte. En revanche, Port-La Nouvelle est spécialisé dans le vrac liquide, solide, machin, etc. donc des choses à valeur ajoutée faible. Il faut le savoir parce que, quand on est à valeur ajoutée faible, ce n'est pas parce qu'on a un plus grand port que la valeur ajoutée augmente. Donc pour l'amortir, le plus grand port, cela va devenir plus difficile si on décide qu'on reste dans cette jolie répartition et je pense que c'est ce qui a l'air prévu.

Un autre élément, j'avais prévu de faire à peu près ce qu'a fait M. Albert Cormary, et donc pour ne pas en rajouter, je ne vais pas recommencer, mais je vais juste rajouter une idée de plus qu'il n'a pas dite, c'était dans les opportunités parce que celle-là, je m'excuse, mais elle m'est restée en travers de la gorge. Dans les opportunités qui vont venir dans les années 2030 bien sûr, c'est les éoliennes en mer. Ah bon ? Mais les éoliennes en mer, si on ne les a pas aujourd'hui, qui c'est qui les a refusées ? Levez la main.

Un intervenant

Les écolos.

Maryse ARDITI, ECCLA

Non, pas les écolos. On s'est battu pour. Ce sont les élus qui les ont refusées, ils ont même fait venir le ministre qui a fini par dire « si, messieurs les élus, vous n'en voulez pas, il n'y en aura pas ». Messieurs les élus ont dit « on n'en veut pas » et il n'y en a pas. Moi, je suis désolée, je me suis battue pour. Aujourd'hui, les ports de l'Atlantique, pour ceux qui suivent, se battent pour arriver à récupérer qui une partie de la construction, qui une partie de l'entretien, qui une partie... et c'est des ports qui sont en plein développement. Vous n'en avez pas voulu, vous ne l'avez pas, ne croyez pas que vous l'aurez en 2030. [*Applaudissements*]

Qu'est-ce qu'on demande ? On demande trois choses. Premièrement, on demande une contre-étude. On pense qu'il y a probablement moyen d'investir dans ce port parce qu'il faut investir dans ce port. Par exemple, il y a une grue qui vient d'arriver, très bien. Mais peut-être qu'il faut investir dans un terre-plein avant d'investir dans d'énormes digues. Je ne sais pas. Moi, par contre, je ne suis pas du tout spécialiste des ports, mais je pense que les études qui ont été faites là sont parties du tout ou rien. Ou c'est comme c'est maintenant, ou on fait un assez grand truc, on n'a pas imaginé qu'on puisse faire un truc plus progressif, plus réfléchi, avec des étapes, qui essaye de se donner une chance d'être rentabilisé quand même. Parce que je vous assure que, quand on lit le rapport, c'est un joli mirage ce qu'on vous décrit qu'il y aura en 2030, mais franchement, je ne sais pas combien on sera à regarder ici, mais ce n'est pas vrai, c'est impossible. Quand on vous dit « on va tripler les hydrocarbures » et on nous explique que les besoins n'augmenteront pas, non, ils vont diminuer, mais on triplera quand même les hydrocarbures ! Si on triple les hydrocarbures, il faut aussi tripler les stockages et donc il faut étendre le périmètre du plan de prévention des risques technologiques parce que cela explose et que cela incendie. Donc il y a plein de choses qui ne vont pas. Donc on demande une contre-étude un peu plus raisonnable, un peu plus sensée, dont l'objectif serait : quel est le maximum de ce qu'on peut faire aujourd'hui avec des investissements progressifs, qui se rentabilisent au fur et à mesure et qui visent une montée progressive en puissance, mais avec des emplois sérieux.

Deuxième chose, je voudrais, sur une chose aussi importante que cela, je voudrais que l'on saisisse le Conseil supérieur régional de protection du patrimoine naturel, parce qu'ils ont des spécialistes sur l'hydrodynamique et les sédiments. Je veux qu'il soit saisi, qu'il puisse faire une analyse et qu'il puisse, vers la fin du débat, venir nous donner leur avis sur l'aspect hydrodynamique. Je ne suis pas spécialiste, je ne suis pas scientifique là-dessus.

Dernier élément, la Région, on a quand même regardé sur le côté environnement, franchement, il n'y a rien, il y a une très belle description, mais il n'y a rien. J'ai quand même dans mes papiers un

appel d'offres de la Région qui a dit un jour « il y a 100 ha de zones humides avec plein d'espèces protégées qu'on va utiliser pour le port », donc il faudrait que vous vous mettiez à regarder ce qu'on pourrait faire comme compensation, c'est obligatoire. Quand on détruit des espaces quelque part, on doit en préserver ailleurs pour l'équilibre. Donc il y a un appel d'offres qui a été remporté par la CDC Biodiversité. Comme c'était en juillet qu'elle a été retenue, c'est-à-dire il y a six mois, je souhaiterais que ceux qui sont en train de faire ces études viennent une fois ici nous dire où ils en sont. Parce qu'il se trouve que moi, je suis une asso d'environnement, l'économie m'a beaucoup intéressée dans ce cas-là, mais l'environnement m'intéresse aussi.

Je voudrais conclure justement sur l'économie, en parlant d'emplois. Il faut quand même savoir une chose, quand on regarde l'ensemble de l'industrie, l'ensemble de l'économie, l'ensemble du fonctionnement d'un Etat, les travaux publics, les grands investissements comme cela, ce sont des choses qui créent proportionnellement le moins d'emplois par rapport à l'investissement, c'est normal. Si vous faites le calcul là, vous aurez un emploi pour 250 000 euros d'investissements. Je vous assure qu'avec 250 000 euros d'aides, la Région pourrait en aider des emplois, c'est sans commune mesure. Donc il faudrait quand même réfléchir un peu. Je ne suis pas contre le fait qu'on améliore beaucoup ce port mais, à la réflexion, aujourd'hui, je trouve que ce projet n'est pas convaincant et que ce dossier n'est pas convaincant. Il n'y a rien qui m'a convaincue que ce projet tenait la route. On a l'impression que cela sortait d'un chapeau, « cela va être superbe, cela va être extraordinaire », vous savez comment on fait miroiter. Sans compter que, quand on a un projet de cette ampleur, quand il est fini, si tout va bien, il ne fait que 50 % de plus, si tout va moins bien, il fait 100 % de plus, si c'est l'EPR, il fait 300 % de plus, je peux continuer... Donc les 230, je n'y crois pas une minute. Tout cela fait que je pense qu'il faut aller vers un projet plus raisonnable, plus sûr, plus fiable et qui va se construire progressivement en s'asseyant avec certitude sur la rentabilité à faire et non pas sur un coup de poker. Merci. [Applaudissements]

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup, Mme Ardit. J'ai compris qu'il y avait un cahier d'acteur qui allait être bientôt prêt. La règle veut que tous les cahiers d'acteurs aient à peu près la même forme. Le contenu, cela vous regarde, et heureusement, mais pour la forme, il est nécessaire, pour éviter qu'il y ait certains cahiers pas très bien présentés et d'autres trop luxueux, de passer par la filière que j'ai indiquée tout au début, mais puisqu'il est prêt, je pense qu'on devrait pouvoir le mettre en ligne et le distribuer à la prochaine réunion sous forme imprimée comme les autres cahiers d'acteurs. Donc il est le bienvenu.

Pour les diverses suggestions et remarques, tout à fait d'accord, le maître d'ouvrage va certainement répondre tout à l'heure, mais je rappelle que, pour ce qui concerne l'environnement, il y a une réunion le 11 février à Gruissan qui est consacrée à ce thème et qu'on pourra essayer de construire quelque chose qui réponde, je l'espère, à la plupart des remarques que vous avez pu faire.

Il y a un monsieur qui pensait avoir la parole mais qui ne l'a pas eue. Vous avez maintenant la parole. Ensuite, je demanderai peut-être au maître d'ouvrage s'il a des réponses ou des explications à donner à l'occasion des diverses interventions que vous avez dans la salle.

Georges OLIOSO, habitant de Port-La Nouvelle

Il y a un sujet qui a été effleuré par deux ou trois intervenants, c'est le problème de la sécurité. J'ai été un peu alerté par un article qui a été publié dans *L'Indépendant* il y a quelques jours, mais d'abord je voudrais revenir sur ce qui a été dit à deux ou trois reprises sans parler de sécurité, mais qui a comme conséquence une aggravation des risques d'insécurité à mon avis. On a l'impression qu'il y a un consensus dans les projets pour la disparition du sea-line, ce qui signifie que les pétroliers viendraient obligatoirement pour décharger à quai. Donc des pétroliers de plus en plus grands si j'ai bien compris, les mêmes que ceux qui vont en mer, mais quand ils sont en mer, s'il y a un problème, ils sont en mer, tandis qu'au port, ils ne sont pas loin de la ville. Après, il peut y avoir des fuites.

Mais il y a un autre problème, la sécurité, cela me semble quand même capital, on est dans une ville, il y a plusieurs milliers d'habitants, ce problème, c'est le développement du trafic du nitrate.

Ce qui est prévu dans le dossier, c'est une augmentation puisqu'il est prévu de passer de 20 000 tonnes par an à 60 000 tonnes par an. Ce qui signifie le triplement du nombre de trains qui vont venir décharger sur le port. Sachant qu'un train contient à peu près 2 500 tonnes de nitrate et que l'explosion d'AZF à Toulouse concernait 700 tonnes de nitrate, on a ici potentiellement une bombe 3 fois supérieure à celle qui a explosé à Toulouse.

Vous nous dites dans le dossier « tout cela, on va le déplacer ». Est-ce que vous pensez que vous allez le déplacer assez loin pour, qu'en cas de problème, un train qui explose ne détruise pas une grande partie de la ville ? Quel est le rayon à Toulouse qui a été touché par l'explosion ? Plusieurs centaines de mètres et même kilomètres, pas centaines de kilomètres... Donc vous allez pousser les quais, développer le trafic d'un produit très dangereux, à proximité, pour aggraver les choses, d'entrepôts pétroliers. Ce n'est pas du pétrole lourd d'après ce que j'ai compris, mais bien des produits raffinés, ce qui veut dire qu'ils sont bien plus explosifs, bien plus inflammables que du pétrole brut. Donc les risques sont multipliés. Je ne suis pas un technicien là-dessus. Les silos, si je me souviens bien, cela peut exploser aussi. Tout peut exploser, vous avez raison. Moi aussi, oui. Je ne sais pas si vous vous souvenez, mais il y a quelque chose qui a explosé un jour, Port-La-Nouvelle, cela a explosé une fois, donc tout est possible. Bien sûr, on dit « moi, cela ne m'arrivera pas », les Toulousains aussi disaient « moi, cela ne m'arrivera pas ». Pourtant, cela leur est arrivé. Donc la question que je me pose est : est-ce qu'il est judicieux de vouloir augmenter le trafic de ces nitrates alors que le port de Bayonne qui est tout près de l'usine de production les refuse. Si le port de Bayonne les refuse, il y a des raisons, non ? Je suppose que les raisons ne changent pas entre Bayonne et Port-La Nouvelle. Les conséquences peuvent être les mêmes dans les deux agglomérations. Ensuite, le trafic des Pyrénées à Port-La Nouvelle est beaucoup plus important que d'aller jusqu'à Bayonne, donc on multiplie encore les risques. Après, il y a ce 2^{ème} problème que j'ai soulevé au début, c'est la disparition du sea-line qui, à mon avis, aggrave les risques en cas d'accident dans le port. [Applaudissements]

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Avant de prendre d'autres questions ou interventions, est-ce qu'à la table du maître d'ouvrage, il y a un certain nombre d'observations ou de réponses ?

Robert NAVARRO

Vous vous doutez bien que nous ne partageons pas tout à fait les mêmes points de vue sur bon nombre d'interrogations de la salle, mais c'est ce qui fait la richesse du débat. Pour ce qui est des produits pétroliers dont on dit qu'ils ne sont pas en augmentation, il faudrait qu'on m'explique pourquoi Total et Dyneff investissent 28 millions d'euros sur le site de Port-La Nouvelle, ou alors Total et Dyneff ont envie de jeter 28 millions d'euros. Je réponds à bon nombre de questions. On vous a écoutés, c'est enregistré. Vous avez déposé un cahier d'acteur, vous dites des contre-vérités de mon point de vue, donc j'amène des arguments.

Vous avez dit aussi, Mme Arditi, que les élus étaient contre l'éolien en mer. Vous auriez dû dire « certains élus ». Moi, j'étais l'un des rares à être pour, je suis pour et j'ai pris mon bâton de pèlerin, j'en ai convaincu beaucoup, certains sont dans la salle, et j'espère qu'un jour nous aurons en Méditerranée et en Languedoc-Roussillon un grand projet d'éolien en mer parce que c'est l'intérêt du Languedoc-Roussillon avec des retombées sur Port-La Nouvelle et nous nous y préparons. On fait de l'éolien aussi sur le port de Sète.

Pour ce qui est de Bayonne et du nitrate, on vous fera les réponses par écrit, je n'ai pas les arguments, je suis désolé.

Pour ce qui est du sea-line, d'après les études que l'on a, un navire pétrolier qui vient en bord à quai est beaucoup moins dangereux pour les périmètres proches qu'un sea-line qui est beaucoup plus risqué en termes de déchargement. Ce n'est pas moi qui le dis, c'est les études qu'on nous a données. Donc en mettant les pétroliers en bord à quai et en supprimant le sea-line, on amène plus de sécurité sur le port. Et puis, il faut arrêter, ce qui est dans l'ordre du jour de la discussion, c'est l'extension du port. Pour ce qui est des terre-pleins, ce n'est pas la peine d'en parler, la Région a décidé, les terre-pleins sont lancés et les branchements ferroviaires vont se faire, donc

c'est acté. Cela se fait par phase : Il y a les terre-pleins en priorité avec les dessertes ferroviaires. Après, il y a l'emprise du port et ce qui est dans le débat public, c'est le port lui-même.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. J'ai vu qu'il y avait ici une demande d'intervention et une ou deux là-bas.

Régis MORTIER, expert géophysicien

Je vais vous apporter un témoignage sur différents sujets. Je suis géophysicien de formation et j'ai travaillé dans une trentaine de pays sur des aménagements portuaires entre autres, sur des inspections de sea-lines en particulier et également sur de nombreux projets éoliens. Je suis un fervent défenseur de l'éolien et pour ce qui est de l'éolien offshore, vous pouvez compter sur mon soutien. J'ai vu un peu partout dans le monde ce que cela amenait comme richesses et en particulier ce que cela amenait au niveau du développement des ports, et c'est quelque chose qui est un atout précieux. On a en particulier dans cette région du vent. Je viens régulièrement sur la plage de Port-La Nouvelle ou de Gruissan profiter du vent pour y faire du *kitesurf*, et avant, de la planche à voile.

C'est une idée que je vous soumetts, M. le sénateur, au titre du transport que vous connaissez bien. Il y a quelques endroits dans le monde où l'on travaille à l'hybridation de la propulsion des navires. *Le Midi Libre* s'en est fait l'écho cette semaine. L'hybridation de la propulsion des navires, cela veut dire quoi ? On ne va pas revenir à la navigation à la voile mais il y a quelques endroits où l'on travaille à mettre des ailes de *kite* sur des navires. Quand j'entends parler du cabotage entre Sète et Port-La Nouvelle, on a là une ligne toute désignée à cette expérimentation. Le *kite* est né en Languedoc-Roussillon, je ne sais pas si tout le monde est au courant dans cette salle, mais cela a créé un petit millier d'emplois ces 15 dernières années en Languedoc-Roussillon. Changer d'échelle et amener cela vers l'industrie du nautisme et du transport maritime, cela pourrait aussi être créateur d'emplois et de richesses. Voilà ce que je voulais vous apporter comme commentaire. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci Monsieur. Il y a le monsieur qui a ici son papier. Il est derrière vous mais, ensuite, je vous passerai la parole.

Marc PLANAS, Président du comité régional de pêche en Languedoc-Roussillon

J'ai remarqué que vous avez plus la manière d'aller sur la gauche que sur la droite. C'était une plaisanterie ! Je vais plutôt me figer sur les 3 projets que vous nous avez présentés. Le premier est un projet parisien qui va à l'encontre des deux autres projets. Ce projet me paraît un peu utopique, donc je vais plutôt me diriger vers les 2 autres projets : le projet de la passe Grand Sud et le grand projet.

Je ferai remarquer, et vous l'avez dit tout à l'heure, qu'on se dirigeait plutôt vers des bateaux de 225 000 tonnes et non pas vers des bateaux plus gros puisqu'on construit aujourd'hui plutôt ce genre de bateau qui est plus économique. Donc à mon avis, il serait judicieux de prendre la 2^{ème} solution. Pourquoi ? Parce qu'on remarquera que le cercle que vous avez montré tout à l'heure sur la diapositive est côté Nord. Il me semble que, pour des bateaux, avec de forts vents comme nous avons, il est intéressant de dégager la zone de sécurité, premièrement.

Deuxièmement, on pourra remarquer – je pense que ce n'est pas les écologistes qui iront contre moi – que, dans le 2^{ème} projet, par rapport au 3^{ème} projet, il y va pour les sédiments pratiquement de moitié. Donc si nous avons de forts dragages comme je pense que nous aurons, on aura des rejets qui seront, pour le 2^{ème} projet, 50 % moins importants, et cela me paraît quelque chose de très important. Je fais court. Donc j'opterais plutôt pour le 2^{ème} projet parce que le 3^{ème} projet me paraît un peu pharaonique. Pour accueillir de très grosses unités, il y a d'autres ports que Port-La Nouvelle pour cela. Restons modestes.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Il y avait une autre demande de parole dans le même secteur qui n'est pas à gauche mais à droite, à ma droite en tous les cas. Monsieur, vous avez la parole à nouveau, je crois.

Laurent BADY, Port-La-Nouvelle Windsurf

Je souhaiterais revenir sur le problème d'accès à la plage. Comme vous l'avez dit tout à l'heure, le projet d'agrandissement du port a une vocation régionale voire nationale. Nous, le problème d'accès à la plage, a plutôt une vocation locale. C'est pour cela qu'il me paraît important d'en parler ce soir devant les habitants des Corbières réunis ici ce soir.

Je voulais aussi en préambule rappeler que l'association Port-La-Nouvelle Windsurf et le collectif de la plage Vieille Nouvelle n'ont pas d'avis sur l'agrandissement du port. Notre objectif, c'est juste l'accès à la plage et comment aller sur cette plage. Notre proposition d'accès à la plage, sous forme d'une bande de roulement, nous a permis de récolter environ 5 500 signatures de soutien, dont celles de Marie-Hélène Fabre, député, et de Roland Courteau, sénateur. Ces derniers ont annoncé aujourd'hui par voie de presse que notre projet, que nous défendons depuis maintenant quelques années, leur paraissait être « équilibré et respectueux de l'environnement », à tel point qu'ils l'ont déposé sur le bureau de la ministre de l'environnement, Mme Delphine Batho.

Malgré tous nos efforts jusqu'à présent pour être associés à un processus de réflexion et malgré de nombreuses promesses non tenues, la faisabilité de notre proposition n'a jamais été étudiée. Son impact écologique sur le milieu n'a jamais été comparé à la proposition plus que floue de la Région. J'aurais quelques questions simples à vous poser ce soir.

- Pourquoi ces études n'ont-elles jamais été réalisées ?
- Que faites-vous du rôle patrimonial et social de la plage ?
- Pourquoi ce manque de concertation en amont de tous les usagers ?

Merci. [*Applaudissements*]

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup, Monsieur. Je crois que vos remarques sont prises en compte et le seront. Je vois une main d'une dame. Merci de vous présenter, s'il vous plaît.

Mariette GERBER, EELV

Je voudrais rajouter un point à ce qu'a dit Maryse Arditi. Il me semble que, dans le projet qui a été présenté, il n'y a pas suffisamment de travail sur le problème du transport. Vous avez dit tout à l'heure qu'il allait y avoir une étude de raccordement ferroviaire, mais vous n'êtes pas sans savoir qu'on ne sait pas dans notre région où va passer le fret. Je vous ai entendu avec beaucoup de satisfaction dire qu'il y aurait du fret de Montpellier à Perpignan mais, jusqu'à maintenant, on n'en était pas sûr. Si vous le dites, j'espère que c'est vrai. Où va-t-il passer ? Sur la ligne LGV ? Sur la ligne actuelle ? Tout cela n'est pas mentionné et je pense que cela va mériter une étude un peu particulière.

J'en profiterais pour répéter ce qui a été dit tout au début. Pourquoi ne pas envisager aussi une possibilité de transport fluvial ? Vous n'êtes pas sans savoir, M. le sénateur Navarro, qu'il y a eu au Sénat des questions sur les problèmes de transport par les canaux, que tout le monde s'est mis d'accord pour dire qu'il s'agissait là d'un mode de transport particulièrement intéressant, non seulement au point de vue économique mais aussi et surtout au point de vue environnemental. Donc je pense que ce volet devrait être rajouté au projet. Et puis peut-être des précisions sur où va être le fret puisqu'il y aura du fret. Merci beaucoup.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Est-ce que le maître d'ouvrage souhaite prendre la parole ?

Robert NAVARRO

Sur l'accessibilité à la plage, le Maire de Port-La-Nouvelle s'est engagé en son nom et en notre nom d'être à votre écoute et d'accompagner votre projet. Vous avez la garantie par le président Bourquin et la Région que l'accessibilité à la plage vous sera accordée, avec parking et tout. Montrez-nous vos projets, nous les accompagnerons. Pour le moment, l'étude dans la commission, ce n'est pas dans le débat d'aujourd'hui mais, moi, je vous dis, au niveau de la Région, quand l'ensemble du port sera terminé, vous aurez l'accès à la plage.

Deuxième élément de réponse à Madame qui parle de fret ferroviaire, la Région joue cette carte à fond, tous les parcs régionaux technologiques de développement sont ou auront des raccordements ferroviaires. Partout où on le peut, on joue aussi le fluvial. Les 50 millions d'euros, c'est-à-dire 50 % de l'ensemble du financement que nous mettons sur l'élargissement du canal du Rhône à Sète, c'est que nous jouons la carte fluviale.

Mais je vais quand même vous ramener à un certain raisonnement pragmatique. La Région peut beaucoup mais elle ne peut pas tout tout de suite, elle est obligée de programmer parce que ses budgets, même s'ils sont conséquents, ont des limites. Donc oui, dans un second temps, quand on aura fini la plateforme avec les accès ferroviaires pour que le fret et toutes les marchandises puissent partir en majorité par le rail, et en même temps, on va solutionner le problème de sécurité des embranchements de Lafarge qui traversent la voie avec de nombreux risques d'accident. Pour ceux qui connaissent techniquement le fonctionnement du chemin de fer, chaque fois que Lafarge fait partir un train, il y a des risques d'accident, dont on parle peu, mais qui existent. Donc en aménageant notre plateforme et son embranchement, on va supprimer ces risques-là. Mais il n'est pas impossible qu'à terme, dans un second temps, oui, on prévoit sur la Robine, des péniches qui viennent à Port-La Nouvelle.

Ce projet est une base de départ que l'on soumet au débat et à amélioration. On est partis tous azimuts. Donc même dans ce qui n'est pas compris dans la commission ou dans le contenu du débat public, on vous écoute et on en tiendra compte, mesdames et messieurs, sachez que ce n'est pas une fin en soi et que ce n'est pas tout à prendre ou à laisser, c'est à améliorer parce qu'on pense à la Région, notamment le président Bourquin, qu'on est beaucoup plus intelligent quand on est nombreux que quand on est seul. *[Applaudissements]*

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. J'ai vu un doigt qui se levait devant moi mais il y en a peut-être un là-bas, voilà. Alors celui qui est devant moi, on va encore me dire que je joue toujours la gauche, mais il est devant moi.

François MORTEFON, chef de centre du dépôt France Agri Mer

Je voulais vous dire que France Agri Mer n'est pas encore une friche industrielle. Nous sommes encore en activité. Nous avons fait 20 000 tonnes de bateaux l'année dernière en 2012 et un racheteur est présent et c'est en cours de finalisation. Et donc l'activité sera maintenue. Ce qui a intéressé ce racheteur, c'est notamment la structure de France Agri Mer et la qualité du stockage qu'on peut offrir, mais également le projet qui nous est présenté là. *[Applaudissements]*

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci pour cette information. Il y avait une demande de prise de parole. Ici, s'il vous plaît.

Johny MOUCHARD, Antargaz

Je voulais revenir sur la partie zone logistique qui doit servir au déchargement des produits. Cette zone logistique est au droit des sociétés Frangaz et Antargaz. Aujourd'hui, il faut savoir que le site Antargaz est classé à haut risque Seveso et donc qu'on calcule des zones d'effet autour de ces sites-là. Pour mémoire, la loi de 2003 qui parle des zones à risques et qui doit protéger les industriels et les particuliers va imposer que, dans les zones rouges, il n'y ait pas de construction. Si on regarde le projet actuel, on voit des infrastructures qui viennent au droit des sociétés Antargaz et Frangaz. Pourquoi, pour une loi qui est connue depuis 2003, on retrouve des infrastructures qui sont dans les zones rouges ? Je tiens à préciser pour la société Antargaz que nous ne sommes pas opposés au projet du grand port, mais on ne peut pas a priori construire d'infrastructures dans les zones de danger qu'on appelle les zones rouges.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci pour votre témoignage. Je vous remercie d'autant plus que le contact avec votre profession n'est pas aisé. Je tiens à le faire remarquer. C'est un souhait qu'il le devienne parce que c'est un sujet important, c'est un sujet qu'on ne pourra pas passer sous silence, c'est le moins qu'on puisse dire. Nous avons la position du maître d'ouvrage, la position de l'administration mais on

aurait la position de la profession, on serait très content, on aurait fait notre travail. Donc si vous pouvez répercuter ma réaction, notre réaction à la CPDP, ce serait bienvenu. Il y a une personne qui veut prendre la parole là au milieu.

Eole BONNEAULT, Nature et progrès Aude

On a eu un discours de M. Navarro qui disait vouloir optimiser l'investissement d'argent public pour favoriser l'emploi. Comment, en mettant en place des outils qui vont permettre la mise en concurrence d'agriculteurs de la région avec des agriculteurs des pays de l'Est, des pays d'Afrique, des pays d'Amérique du Sud, on va favoriser l'emploi ? Comment, en mettant en place des outils qui vont favoriser la concurrence entre les artisans locaux, les petites industries locales avec l'Inde, la Chine où les prix de main d'œuvre sont 20 fois voire 30 fois inférieurs, on va favoriser l'emploi ? Si je ne me trompe pas, on va emprunter pour que les collectivités puissent assurer le financement de ce projet. Comment, en s'endettant encore plus qu'actuellement, on va permettre à nos enfants de vivre mieux et leur garantir un avenir ? Quand on regarde un peu ce qui se passe autour de nous, en Espagne, en Grèce ou ailleurs, on voit qu'on n'est plus dans des politiques de grands travaux, on n'est plus dans des politiques où on se projette dans la croissance et dans le toujours plus et le toujours plus gros, on voit beaucoup de petites alternatives qui reviennent, qui permettent à ces gens de survivre là où, justement, les banques et les autres organismes les ont abandonnés. Comment va-t-on nourrir la région avec des projets comme la Port-La Nouvelle ? Est-ce qu'il ne vaut pas mieux investir dans de petits projets plus alternatifs, plus viables, des petites entreprises, des petits artisans, des petits agriculteurs, plutôt que dans des gros projets où, avec le même montant, on ne crée pas beaucoup d'emplois mais peut-être qu'on bloque aussi beaucoup l'avenir de la région et de nos enfants ?
[Applaudissements]

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Il y a une demande de parole juste là.

Pascal VAREILHES

Je travaille au pilotage, tout le monde me connaît. Pour couper court au monologue écologiste que nous avons entendu jusque-là et pour sortir du sujet, j'ai entendu le monsieur du gaz qui parlait de son inquiétude quant à l'emprise de son dépôt, moi, j'aurais comme question : quand nous enverrez-vous des gaziers pour qu'on puisse travailler dans le port ? Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Très bien, c'est une suggestion. Sur ma droite, est-ce qu'il y a des demandes de parole ? Il y a une personne devant moi.

Didier VINCHENT, directeur de l'usine Lafarge

C'est pour apporter une précision. On a parlé tout à l'heure d'un risque de fret ferroviaire. Je voudrais vous rassurer, messieurs dames, nous n'avons aucun fret ferroviaire. Si nous sommes effectivement embranchés, c'était au départ pour la construction de l'usine, mais nous n'utilisons plus la ligne. Donc il n'y a aucun risque sur l'activité ferroviaire due à notre activité. Merci.
[Applaudissements]

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. J'en profite pour dire, puisque vous avez pris la parole, qu'un cahier d'acteur de Lafarge est le bienvenu. J'ai reçu un courrier, j'y ai répondu. Si vous avez besoin d'une aide de type logistique, sur la forme, pas sur le contenu, nous sommes présents pour vous répondre. Une dernière question ?

Laurence CARRETERO, Sigean, permacultrice

Je ne suis pas membre d'Europe Ecologie. Je suis permacultrice, c'est-à-dire que je conçois et je mets en place des systèmes durables. Je peux travailler aussi avec des bureaux d'études. L'une des choses qui m'a frappée dans le rapport, pour avoir des emplois sur le port, il faut avoir des flux et, pour avoir des flux, il faut avoir des choses à transporter. Dans le prévisionnel de la Région, la

plupart des flux sont composés d'hydrocarbures et de blé. Après, on a des choses, mais en moindre quantité. Je vais parler des hydrocarbures.

Les hydrocarbures sont composés de pétrole et de gaz. Ce soir, apparemment, on a des gens qui travaillent dans le gaz, d'autres dans les énergies, peut-être dans le pétrole, ils pourront réagir s'ils veulent. On a eu une hausse du prix du pétrole depuis 2005. Avant les années 2000, on était à 20 dollars le baril. On est passé à 146 dollars le baril en 2008. Il y a eu la crise, c'est descendu, c'est remonté, on est à 85-115 dollars en 2012. On nous promet 200 dollars le baril dans pas longtemps. En fait, quand on regarde les courbes de production, il y a un déclin de la production depuis 2006 et on nous prévoit un déclin de la production tout liquide, c'est-à-dire y compris le gaz naturel liquéfié, les agro-carburants, les pétroles lourds, etc. en 2014-2015. Donc du coup, des prix qui vont encore augmenter. En fait, la production mondiale est surtout approvisionnée par des grands champs pétroliers qui ont été découverts dans les années 60 et ils sont en déclin de 5 % par an. Si on calcule ce déclin de 5 % par an, à l'horizon 2022 grosso modo, on doit compenser, par rapport à ce que l'on produit et que l'on consomme aujourd'hui, trois Arabie saoudite, c'est-à-dire 30 millions de barils par jour, sachant qu'aujourd'hui, on produit 86 millions de barils par jour, c'est-à-dire un tiers de pétrole en moins. Donc comment allez-vous faire pour tripler le flux d'hydrocarbures dans votre port à l'horizon 2030 si, en 2022, on a déjà un tiers de pétrole en moins ?

Ensuite, pour le blé, il faut le produire, il faut le transporter avec du pétrole, des tracteurs, des engrais. Les engrais azotés, vous en transportez aussi dans le port, il faut 2 tonnes équivalent pétrole pour produire une tonne d'engrais azoté. Donc pour faire de l'engrais, il faut du pétrole et du gaz. En fait, c'est à partir du gaz naturel qu'on fait de l'engrais azoté. Pour faire du blé, il faut du pétrole. Pour faire venir des bateaux, il faut du pétrole. Donc je crois qu'il faut absolument une étude d'un expert sur les approvisionnements en pétrole à l'horizon 2030. Où en sera-t-on ? Vous pouvez aller voir les chiffres de plusieurs experts, notamment l'Agence internationale de l'énergie ou les experts américains de l'EIA, ou tout autre expert et vous verrez, il y a consensus pour ce déclin à partir de 2020. Vous pouvez même voir les chiffres de Total, d'ailleurs, les 5 % de déclin, ce sont les chiffres de Total. *[Applaudissements]*

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci pour votre intervention et votre argumentation. Il y a ici une personne qui veut prendre la parole. Merci.

Hervé CIFAÏ, directeur des Silos du Sud

Je rebondis là-dessus parce qu'effectivement, un port, c'est des flux. Des flux par exemple de céréales, on exporte en moyenne 800 000 tonnes de céréales, dont 60 % viennent des régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées et 30 à 40 % du centre la France par train, et tout cela vers les pays du bassin méditerranéen : Algérie, Italie, Grèce, Maroc, Egypte. Et c'est loin de se terminer. Il faut savoir quand même que la France est le 1^{er} exportateur de céréales européen, donc ce n'est pas négligeable, même si le pétrole augmente, vous roulez toujours en voiture et on trouvera d'autres sources. Vous parliez des engrais. Effectivement, il faut du pétrole et du gaz. Bien sûr, puisque c'est l'Algérie et l'Egypte qui les produisent et que nous les importons puisqu'on n'est plus capable de les fabriquer en France. Evidemment, il en faut pour l'agriculture, et donc cela ne changera pas non plus. *[Applaudissements]*

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Je rappelle que les aspects économiques seront abordés à Narbonne le 11 mars. Je vois qu'il est 22 heures. Je pense qu'on a déjà un bon échantillon de réactions. Je vous propose, avant de conclure très rapidement, d'écouter un certain nombre de réactions du maître d'ouvrage.

Robert NAVARRO

C'est une première réunion. On a écouté et entendu tout ce que vous nous avez dit. Je vais vous rassurer sur deux points. Port-La Nouvelle n'est pas fait que pour les produits pétroliers et les engrais. Que les produits pétroliers diminuent, je suis OK, cela ne me gêne pas. Mais non, ce n'est pas du violon, ce n'est pas plus du violon que ce que vous nous dites, Madame. En

démocratie, il y a le respect de la parole de celui qui s'exprime. Moi, je respecte votre opinion, je n'ai pas dit que c'était du violon comme vous faites, je demande à être respecté dans mon expression. Je vous dis que Port-La Nouvelle n'est pas fait que pour les semences et pour les produits pétroliers. A nous de trouver et de faire venir à Port-La Nouvelle des denrées et des fournitures qui amèneront de la richesse à Port-La Nouvelle.

Deuxième élément, la Région n'est pas là dans de la mégalomanie. La preuve, c'est que c'est la Caisse des dépôts qui accompagne le projet. Cela veut dire que nos finances sont saines et qu'on n'est pas là à la course à l'endettement. Donc il ne faut pas non plus affoler nos concitoyens avec des propos excessifs. C'est un projet d'ampleur qui va impacter sur le territoire. On prend un maximum de précautions. Tout ce qui est pertinent sera pris en compte et écouté mais je vous l'ai dit, dans « développement durable », il y a « durable » qui sonne à nos oreilles, mais il y a aussi, j'ai entendu le monsieur qui est au chômage là-bas et j'en entends tous les jours, il y a aussi « développement ». Si demain, il n'y a plus de développement, il ne sera pas durable. Donc cela aussi, il faut l'avoir dans la tête. Et ce qui interpelle avant tout une société éclairée, c'est que les gens qui habitent un territoire vivent dans un environnement respecté, mais ils vivent relativement bien. [Applaudissements]

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup, M. le Sénateur, et tous vos collègues de la table des maîtres d'ouvrage. Merci à la salle. Bien entendu, le débat ne s'arrête pas maintenant, il ne fait que commencer. Il sera repris, j'espère que vous serez nombreux à le suivre, le 25 janvier à la salle du Corum à Montpellier. L'ensemble de la problématique qui a été abordée tant par le maître d'ouvrage, ses experts que par vous-mêmes, sera repris. Vous pourrez donc avoir des compléments de part et d'autre pour essayer de faire progresser le débat.

Ne comptez pas sur nous, Commission particulière, pour faire une synthèse disant « ils ont raison ou tort sur tel ou tel aspect », ce n'est pas notre rôle. On est parfaitement paresseux et on doit l'être. Il s'agit que vous trouviez un consensus, on peut vous aider à le trouver, il ne s'agit pas de décerner des bons et des mauvais points, il n'y a que des bons points par définition. Donc il s'agit d'aller de l'avant.

Il y a très certainement des personnes qui auraient voulu parler. Je les invite donc à venir autour d'un verre. J'aperçois notre Secrétaire général favori de la CPDP qui est là au bout, il va nous dire où se passe ce verre. Cela se passe à gauche. Donc on va se retrouver là. Je souhaite que vous ne quittiez pas cette salle sans vous souvenir qu'il y a un calendrier qui va jusqu'au mois d'avril. On compte sur vous pour revenir. Merci à vous et à tout de suite.

La séance est levée 22 heures 05.

INDEX

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

Adolphe de Thurin.....	5
Audition.....	11