

PORT-LA NOUVELLE 2015 RÉUNION DE CLÔTURE

04 AVRIL 2013-NARBONNE

Etaient présents à la tribune :

Pour la Commission particulière de débat

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP

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

Pour la Région Languedoc-Roussillon

Christian BOURQUIN, président

Robert NAVARRO, 1^{er} vice-président

Pascal PINET, directeur général adjoint des services

Fabrice LEVASSORT, directeur des transports et des communications

Arnaud BRASSEUR, chef de projet

La séance est ouverte à 19 heures 15.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Bonsoir Mesdames et Messieurs, nous allons commencer dans un instant, merci de prendre place. Nous savons que le président Bourquin, le président de la Région, va nous rejoindre mais qu'il en a encore pour 5 à 10 minutes. Le mieux est donc de commencer, cela le fera certainement venir assez rapidement. Cette réunion me donne d'abord l'occasion de remercier Monsieur Bascou, qui est le maire de cette ville, le président du Grand Narbonne, qui va nous dire quelques mots d'accueil dans un instant sur ce qu'il pense du débat, un certains nombres de choses qui correspondent à cette séance de clôture.

Ce n'est pas tout à fait une réunion de débat mais une réunion pour essayer de tirer les enseignements des réunions précédentes, des huit réunions précédentes plus un atelier, dont on reparlera tout à l'heure et qui a bien entendu donné l'occasion de très nombreuses publications. Vous en avez une idée visuelle en regardant la table où ces publications sont disponibles, je dis cela pour ceux qui ont déjà tous les cahiers d'acteur et qui n'auraient pas eu le temps de regarder s'il y avait des choses nouvelles, sur cette table, il y a une feuille qui s'appelle *Réunion de clôture* et qui vous donne une idée de la manière dont cela se passe ce soir, avec les horaires. C'est une réunion qui ne devrait pas être trop longue parce que ce n'est pas une réunion de débat. Tous les arguments ont été évoqués, ils vont être rappelés, notamment par cette table de la Commission particulière. Ils vont être rappelés par des intervenants prestigieux qui sont indiqués sur la feuille et que je vais rappeler, notamment les trois financeurs, pour l'instant, du projet de Port-La Nouvelle, c'est-à-dire Monsieur Bourquin, Monsieur Bascou et Monsieur Viola., qui vont prendre la parole. A la fin, il y aura notre préfet, Monsieur Freysselinard, préfet de l'Aude, qui tirera les dernières conclusions, le dernier mot revenant toujours à l'Etat dans ces séances publiques.

Un mot pour dire que, par souci d'équivalence et de transparence, la salle aura la parole. A chaque fois que l'un d'entre nous, sur cette table, s'exprimera, il y aura la possibilité d'attirer l'attention sur les pauvres rédacteurs d'un compte rendu que vous avez devant vous, de façon à

ne pas être oublié ou à souligner tel ou tel point qui n'aurait pas été mis suffisamment en valeur dans nos exposés. Mais l'idée est de rappeler cela et non pas d'argumenter pour dire qu'il faut faire telle chose. Si vous le dites, on le retiendra. Ce n'est pas un problème. Voilà donc ce que je voulais simplement dire.

J'aurai l'occasion de reprendre la parole tout à l'heure pour faire une petite synthèse des réunions, de la préparation de ces réunions qui se sont déroulées depuis le mois de décembre dernier. Vous allez m'entendre plusieurs fois, j'en suis désolé. J'aurai également l'occasion de reprendre la parole pour remplacer notre collègue, que je vous prie de bien vouloir excuser, Camille Saïssset, qui devait traiter une des parties, la partie « Environnement, aménagement du territoire et risques ». Malheureusement, elle a un problème familial qui fait qu'en ce moment elle est à l'hôpital auprès d'un de ses proches. Elle n'a donc pas pu nous rejoindre parce qu'il y avait une raison grave. Je vais donc essayer de la remplacer tant bien que mal tout à l'heure.

Voilà, je vous ai dit l'essentiel sur le déroulé de cette réunion. S'il veut bien prendre la parole à ce pupitre, je demanderai donc à Monsieur le Président Bascou de bien vouloir nous accueillir. Je renouvelle nos remerciements.

Jacques BASCOU

Mesdames et Messieurs, Monsieur le Préfet, Messieurs et Mesdames les élus, Messieurs de la Commission du débat public, je suis satisfait que cette réunion de clôture sur le débat public se situe à Narbonne. C'est peut-être un signe. Je ne vais pas refaire l'exposé qui avait été fait par mon collègue Henri Martin sur l'histoire de Port-La Nouvelle mais il était logique que Narbonne soit la ville qui accueille la clôture du débat. Sans remonter aux calendes grecques ou plutôt romaines : Narbo Martius, avec le port, des fouilles très importantes ont lieu aujourd'hui, en liaison avec la Région depuis 3 ans, et elles devraient en principe continuer. Cela a permis de découvrir ce port, qui est l'équivalent d'Ostie, qui devrait nous faire réfléchir à ce que fut le passé de cette région qui est un carrefour, qui avait des échanges avec tous les pays de la Méditerranée. C'est finalement de là qu'est venue cette prospérité de la capitale de la Gaule romaine.

Je vous dis cela, ce n'est pas par chauvinisme. Aujourd'hui, ce n'est plus une commune qui peut mener un développement économique mais, au contraire, le souci de l'Agglomération de Narbonne a été de s'élargir pour que l'on ait une taille suffisante et pour que l'on puisse intégrer tous les atouts qui permettent un développement économique. Notamment, dans ces atouts, il y a évidemment le port de Port-La Nouvelle. On a pensé que l'ensemble des communes pouvait soutenir ce projet du port de Port-La Nouvelle. Tout le monde, à l'unanimité, a approuvé cette démarche. Je vous disais que ce n'était pas par chauvinisme aussi parce qu'aujourd'hui, il faut être dans la réalité. Etre dans la réalité, c'est avoir des partenariats avec le Conseil général, avec le Conseil régional, et essayer d'avoir une planification qui soit régionale voire nationale. Le slogan est *Voir grand*, ce que l'on vise au travers du développement d'un territoire comme l'agglomération, c'est surtout le fait d'essayer de voir dans les échanges, dans cette micro-région, comment on peut avoir des atouts qui nous permettent de voir encore plus loin. Que ce soit par les autoroutes ou au niveau ferroviaire, Narbonne est un carrefour, un carrefour qu'il faut valoriser. Le port sera un des éléments. Une des raisons pour lesquelles on a souhaité aller dans ce projet... Je crois que la démarche de la Région, une démarche sur l'ensemble des ports avec une complémentarité, est la bonne démarche parce que l'on vise un trafic.

Je ne vais pas revenir sur le cahier d'acteur. Pour une agglomération, avoir un investissement de 30 millions, c'est un choix. Je crois qu'aujourd'hui, on souhaite qu'il y ait de l'activité. Les élus que nous sommes sont interpellés tous les jours sur le problème numéro 1 de l'emploi. Ce bassin d'emploi a à peu près 15 % de chômeurs, c'est relativement constant. On ne peut pas s'en

satisfaisant, on est persuadé que ce sont les grosses infrastructures qui vont permettre un développement économique. C'est la raison pour laquelle, malgré les efforts financiers qui sont demandés, on est allé dans cette démarche.

Pour répondre à l'invitation du Président, je voudrais dire quel est mon sentiment sur ce débat. Ce débat est riche. Je crois que la démarche adoptée, c'est-à-dire écouter et entendre tous les avis, est une bonne démarche. Bien sûr, à la sortie, il y aura des gens qui seront favorables, des gens qui seront défavorables. Plus de gens favorables que défavorables, m'a-t-on dit. Cela ne veut pas dire qu'il y a un certain nombre d'arguments avancés par les gens qui sont contre ce projet qui ne sont pas à prendre en compte. Ce que je trouve positif dans ce débat, c'est le fait que l'on a pu échanger au fond et permettre justement d'anticiper sur la démarche qui peut être une démarche collective, avec ceux qui étaient défavorables et ceux qui sont favorables, pour développer ce territoire.

Parallèlement, on travaille, par exemple sur le Plan climat énergie territoire, sur les emplois verts, en mobilisant l'ensemble des citoyens. On a fait des réunions avec les conseils consultatifs de quartier, avec le Conseil de développement au niveau de l'agglomération. Je suis persuadé que si l'on n'est pas en opposition et si l'on essaie de travailler ensemble, il y a des idées qui sont à prendre, de bonnes idées, qui doivent nous permettre d'avoir une croissance et pas seulement industrielle. Je suis persuadé que ce sont les grosses infrastructures qui créent de l'emploi mais, au travers d'un réseau court, au travers d'économies sociales et solidaires, des emplois peuvent être créés également. Je ne pense donc pas que les démarches soient incompatibles. Au contraire, c'est justement, au travers de ce débat public, l'occasion de faire le tour des acteurs et de voir ce qu'ils peuvent amener dans un débat qui est un débat plus général, puisque c'est un débat sur le développement de ce territoire.

Je ne vais pas être plus long. Je crois que, sans revenir dans le détail, tous les aspects ont été pris en compte. Quand je vous avais vu la première fois Monsieur le Président, je ne sais pas si vous vous en souvenez, je vous avais dit que c'était un peu l'histoire de la poule et de l'œuf : est-ce qu'il faut faire des infrastructures pour avoir de l'activité ou est-ce qu'il faut prévoir des activités pour, derrière, avoir des infrastructures ? Je pense qu'il faut foncer de temps en temps et, bien sûr, prendre des précautions. On est justement dans une région qui a un environnement extraordinaire, à préserver. Tous ces éléments doivent être pris en compte. Au travers des débats qu'il y a eu, un aspect n'a peut-être pas été assez soulevé., je vous parle en tant que président de l'Agglomération, c'est le branchement ferroviaire. Bien sûr, le branchement ferroviaire sur La Nouvelle doit aller vite mais on a aussi un réseau, avec une zone à Truilhas qui peut être un arrière... Comment appellent-ils cela ? Un hinterland ? Vous voyez ? Je souhaiterais que l'on intègre le ferroviaire dans cette démarche. Aujourd'hui, avec les problèmes que l'on a de transport, c'est un des éléments essentiels pour le développement du territoire.

Je ne vais pas être plus long. Je ne vais pas vous dire que je parle en mon nom personnel. Je voudrais le souligner, je parle au nom de tous les maires et les élus de l'Agglomération. C'est à souligner, je crois que la démarche qui a été engagée est une démarche qui est partagée par tous. Tout le monde est persuadé que pour distribuer des richesses, il faut d'abord les créer. Pour faire des politiques culturelles, des politiques d'équilibre des territoires, des politiques sportives au profit des communes, il faut que l'on ait de grosses infrastructures comme le port de Port-La Nouvelle, pour pouvoir avoir de l'activité dans une agglomération qui gagne 2 000 habitants par an. Imaginez, pour tous ces gens-là, si on ne veut pas avoir... -je m'adresse au Président du Conseil général, ce qui me permettra de lui passer la parole- si on ne veut pas, il faut en faire, uniquement faire du social à un certain moment et je crois que le Conseil général aussi l'a compris. Il faut aller sur des projets porteurs comme l'aéroport de Carcassonne par exemple – il y

avait une réunion aujourd'hui—, auquel l'Agglomération est partie prenante. Il y a un certain nombre d'infrastructures pour lesquelles on doit investir. Cela doit se faire à l'échelle du département, de la région. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Merci Monsieur le Président et Monsieur le maire. Je crois que Monsieur Bascou a passé la parole à Monsieur Viola, qui est le président du Département de l'Aude. C'est aussi un des contributeurs de ce projet, puisque les trois contributeurs s'exprimeront ce soir. Monsieur Viola, vous avez la parole, s'il vous plaît.

André VIOLA

Merci Monsieur le Président. Madame et Messieurs les membres de la Commission, Monsieur le Préfet, Monsieur le Sénateur vice-président de la Région, Monsieur le Président de l'Agglo de Narbonne et Maire de Narbonne, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames et Messieurs. Jacques, tu m'as tendu la perche. Oui, depuis 2 ans que je suis à la présidence du Conseil général, je n'ai de cesse de dire...

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Je peux vous interrompre une seconde ? Je vois Monsieur le président Bourquin arriver. Comme vous venez juste de commencer, ce serait dommage qu'il ne vous écoute pas depuis le début. Bonsoir Monsieur le Président. Une place au milieu de la tribune. Excusez-moi de vous avoir interrompu.

André VIOLA

Je ne rajoute pas à mes propos introductif, si ce n'est « cher Président, cher Christian »

Jacques, tu m'as donc tendu la perche. Oui, depuis 2 ans, je n'ai de cesse de dire qu'en faisant de l'économie, bien que l'on n'attende pas les Départements sur ces sujets, on fait aussi du social parce que l'on crée de l'emploi, on crée des richesses, on crée des rentrées fiscales et on rentre dans un cercle vertueux. C'est pour cela que j'étais présent à la séance inaugurale, sur ce débat public, pour présenter le cahier d'acteur du Conseil général de l'Aude. Je suis présent aujourd'hui, ce soir, pour cette séance de clôture, pour redire la détermination du Conseil général de l'Aude à soutenir ce projet.

Le débat qui se termine ce soir, Jacques l'a dit, a été riche. Chacun a pu s'exprimer. Beaucoup de choses ont été dites, écrites, depuis le 14 janvier. Bien sûr, ce type de projet ne peut pas faire l'unanimité, jamais, loin s'en faut. Souvent, ce type de projet est l'objet d'oppositions virulentes. Ce n'est pas le cas. Les débats se sont parfaitement bien déroulés. Chacun a pu argumenter. Une large majorité s'est prononcée favorablement par rapport à ce projet. Ceux qui avaient à émettre des points de désaccord ont pu le faire tout au long de ces débats. Au final, en ce qui concerne le Département, nous confirmons, après ce débat, notre total soutien à ce projet. Je crois qu'il en va de la sauvegarde du port lui-même. Il convient aujourd'hui de renforcer la compétitivité de Port-La Nouvelle par rapport aux autres ports. Port-La Nouvelle doit être adapté à l'évolution des échanges maritimes internationaux des années à venir. Demain, Port-La Nouvelle doit pouvoir accueillir dans de bonnes conditions des bateaux plus importants. Il s'agit là d'un élément déterminant pour l'avenir et c'est seulement à cette condition que Port-La Nouvelle pourra valoriser son positionnement stratégique d'ouverture vers la rive sud de la Méditerranée. Les céréaliers du Lauragais, et bien au-delà, l'ont compris et soutiennent totalement ce projet. Il fallait

donc un projet ambitieux pour permettre à Port-La Nouvelle de prendre part à cette forte évolution des trafics maritimes, qui sont appelés à tripler d'ici 2030.

Un tel projet existe. C'est celui porté par la Région et auquel l'Agglomération de Narbonne et le Conseil général de l'Aude participent. C'est un projet global qui s'appuie aussi sur des disponibilités foncières importantes, qui sont favorables à l'implantation de nouvelles entreprises. C'est un projet créateur d'emplois, nombreux, non seulement lors de la construction, de la création de cette extension mais aussi, bien évidemment, ensuite, pour les entreprises qui s'agrégeront autour de ce port. Et il s'agit là, bien évidemment, d'un projet structurant pour le développement économique de l'ensemble du département.

C'est la raison pour laquelle le Conseil général de l'Aude a décidé d'intégrer notre port de commerce et son projet d'extension dans le Schéma départemental d'aménagement et de développement durable du territoire, dont la finalisation est en cours et qui sera voté par l'assemblée départementale le 6 mai prochain. A travers ce schéma, le Conseil général recherche une plus grande efficacité dans ses interventions et imagine les voies de développement adaptées aux réalités locales pour créer à la fois de l'emploi, de l'activité et du mieux-être social. En ce qui concerne cette démarche, Jacques Bascou le disait tout à l'heure, il parlait au nom de l'ensemble des maires de l'agglomération de Narbonne. Sachez qu'au travers de ce schéma départemental... Je parle bien sûr au nom de l'ensemble des conseillers généraux de l'Aude mais aussi de l'ensemble des intercommunalités de ce département qui participent à l'élaboration de ce schéma et qui ont bien compris, même à l'autre bout du département, l'intérêt des retombées économiques qu'il pourra avoir, comme l'agglomération de Narbonne a bien compris les retombées économiques que pouvait avoir l'aéroport de Carcassonne. Mais c'est aussi, dans ce schéma, le comité de liaison interconsulaire. Là, je laisserai les consulaires s'exprimer, dont la CCI de Narbonne, gestionnaire du port. Ce projet s'intègre donc parfaitement dans cette stratégie départementale, vous l'avez bien compris, quand je dis « départementale », ce n'est pas du Conseil général que je parle mais c'est de l'ensemble des acteurs de ce département.

Outil de développement, il sera l'un des fers de lance économiques de l'Aude, en lien avec d'autres projets comme l'aéroport, la ligne ferroviaire Montpellier-Perpignan et la gare TGV de Narbonne demain. C'est à cette échelle, large, de valorisation économique portée par les collectivités audoises et la Région, que s'intègre le port au côté de grands équipements en place, en développement ou en projet. C'est la raison pour laquelle, je le redis, le Conseil général soutient cette démarche. Bien évidemment, et je l'avais dit lors de la séance inaugurale, je le redis ce soir, l'intégration de ce futur port dans son environnement constitue un enjeu fort du projet. La réserve naturelle régionale de Sainte Lucie, les étangs du Narbonnais et de Leucate, tous deux classés Natura 2000, le parc régional naturel de la Narbonnaise participent en effet aussi à l'attractivité touristique et économique de l'Aude. Je sais que le maître d'ouvrage est conscient de ces enjeux et qu'il prendra soin de démontrer que le développement économique peut être compatible avec la préservation d'un tel cadre de vie.

Voilà, Mesdames et Messieurs, les raisons pour lesquelles je réitère ce soir le soutien du Conseil général de l'Aude à ce projet et pour lesquelles nous accompagnerons bien évidemment l'Agglomération de Narbonne et le maître d'ouvrage, en l'occurrence la Région Languedoc-Roussillon, si elle confirme ses intentions après ce débat. Mais, là, j'ai peu de doute. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Merci Monsieur le Président.

Il vient maintenant quelque chose qui est important, puisque cela engage le proche avenir, et qui est la concertation pendant ce que l'on appelle « l'après-débat ». Je vous rappelle qu'aujourd'hui c'est la séance de clôture des séances publiques, que je rappellerai tout à l'heure. Je vous rappelle aussi qu'officiellement et réglementairement, le débat dure 4 mois, c'est la durée maximum d'un débat public. Ayant commencé le 16 ou le 17 décembre dernier, c'est donc le 16 avril, donc dans une dizaine de jours, que nous fermerons le débat. Cela signifie que ce qui se dit ce soir ou ce qui ne se dit pas peut très bien faire l'objet d'un certain nombre de communications de votre part, les participants, de la part aussi du maître d'ouvrage –pourquoi pas ?–, qui seront prises en compte par la CPDP jusqu'au 16 avril minuit, pas le 17 avril. Cela donne une respiration, qui est tout à fait volontaire, après la dernière réunion du 4 avril, ce soir, pour que ceux qui ont des remords de ne pas avoir dit telle ou telle chose, ceux qui ont des regrets ou qui ont été frustrés de parole – j'espère que je ne vous ai pas trop frustrés et que j'ai laissé parler un peu tout le monde–, puissent toujours faire connaître un dernier avis, qui est pris en compte tout à fait normalement par notre Commission particulière.

A la suite de quoi, comme je le disais tout à l'heure, les pauvres malheureux que vous avez devant vous en ce moment, tout du moins à cette table, sont sommés de rendre leurs conclusions, qui sont ce que l'on appelle « le compte rendu du débat » dont vous allez avoir une espèce d'idée résumée, qui est tout à fait à compléter par les remarques que vous voudrez bien faire après chaque intervention que nous allons faire. Cela permettra d'envoyer à la Commission nationale un document, qui sera public au moment où le Président –c'est un nouveau président, Christian Leyrit, nommé le 24 mars dernier– enverra ce qui s'appelle un « bilan du débat » à Monsieur Bourquin et à ses collègues. Reprenant le compte rendu qui sera évidemment relativement volumineux puisque l'on essaie de tout reprendre, il tirera les conclusions, les recommandations les plus importantes et demandera au maître d'ouvrage de bien vouloir en tenir compte. Pour cela, nous avons 2 mois. A partir du 17 avril, cela nous mène au 16 juin. Dans ce délai de 2 mois, il y a un temps mort, qui ne signifie pas qu'il n'y aura pas des échanges entre le maître d'ouvrage et un certain nombre de participants au débat qui s'est déroulé jusqu'à présent. C'est cela que Monsieur Levassort va nous rappeler.

Après le mois de juin, ce que nous a rappelé Monsieur Viola il y a un instant, il y a 3 mois, ce qui nous mène à peu près au 15 septembre, pour que le maître d'ouvrage se déclare officiellement comme candidat –si je puis dire– à la poursuite du projet ou pour qu'il dise qu'il arrête le projet puisque c'est comme cela et qu'on lui demande des choses impossibles. Il faut que cette réponse soit officialisée avant le 16 ou le 17 septembre. On n'est pas à 2 ou 3 jours près mais on peut penser qu'il a aussi la possibilité de s'exprimer avant cette date limite.

Pendant ce temps-là, il y a aussi toutes sortes d'instances. Je m'arrête ici parce que c'est ce que Monsieur Levassort va nous expliquer. Juste après son intervention, vous aurez l'occasion de lui poser quelques questions ou des demandes de précision. C'est légal, cela fait partie de ce que l'on appelle l'organisation de l'après-débat, qui résulte d'un certain nombre de modifications qui ont eu lieu lors du Grenelle de l'environnement. Voilà, je vais essayer de passer le témoin à Monsieur Levassort et je le remercie de bien vouloir nous dire, en quelques mots, ce qu'il compte faire, ce que le maître d'ouvrage compte faire.

Fabrice LEVASSORT

Merci Monsieur le Président. Je suis directeur des transports et des communications à la Région. Après les deux interventions des présidents, bien modestement, je vais vous dire quelques mots sur les modalités, en tout cas les principes des modalités de concertation, à l'issue du débat public, que va mettre en place le maître d'ouvrage.

Narbonne, le 4 avril 2013

Quelques principes. Je pense que le président Christian Bourquin y reviendra tout à l'heure. De toute manière, nous serons amenés à y revenir de façon plus détaillée quand la décision sera prise par la collectivité sur les suites données. Nous apporterons un éclairage précis sur cet item.

Un premier principe va consister à valoriser les dispositifs existants. Plutôt que de créer une structure de concertation *ex nihilo*, valorisons les structures existantes ou les structures émergentes, faisons-les tourner à plein régime. On est aujourd'hui dans une société où de nombreuses structures se créent, créent des coûts de fonctionnement, évitons donc cet écueil et appuyons-nous vraiment sur l'existant. Pour vous donner quelques exemples, les structures existantes sont nombreuses, je commencerai par le Conseil portuaire qui est une entité réunissant la communauté dans toutes ses composantes : la pêche, la plaisance, le commerce. C'est une entité qui est animée depuis 6 ans par la Région, où on est sous un angle économique et social puisque les différentes activités y siègent, les différents salariés y siègent, les représentants syndicaux. Ce conseil portuaire se réunit d'ores et déjà 1 à 2 fois par an. Il sera un cadre particulier pour faire un point régulier sur l'avancement du dossier.

Une deuxième structure existante est en lien avec la réserve naturelle régionale Sainte Lucie, un voisin du port avec lequel on s'efforce d'entretenir de très bonnes relations de voisinage. Des témoignages lors du débat l'ont mis en évidence. Cette réserve naturelle a un comité consultatif qui se réunit une fois tous les 3 mois en général. Là, on est plus sur une thématique environnement. Mais il faut que l'on arrive à créer des passerelles et à faire en sorte que l'on parle du port au sein de ce comité, que l'on parle de la réserve naturelle au sein du conseil portuaire que j'ai cité avant. On utilise donc ces outils existants et on multiplie les passerelles entre elles. Le sujet portuaire mérite d'être à l'ordre du jour, en fil rouge, de ces différentes instances.

La troisième instance existante est évidemment le Parc naturel régional de la Narbonnaise. Là, on a l'ensemble des maires du territoire qui sont présents. C'est un cadre adapté, supplémentaire, pour parler du port. Aujourd'hui, on en parle de temps en temps mais on n'en parle pas systématiquement. Là aussi, systématisons, en tant que maître d'ouvrage, la parole, le témoignage sur l'avancement du dossier.

Un autre riverain du port est le Parc naturel marin du golfe du Lion, qui s'étend de Cerbère à Leucate. On est hors périmètre mais on est sur un voisinage immédiat. Là, on a le premier parc naturel marin en Méditerranée qui s'est mis en place, avec une gouvernance qui réunit l'ensemble des acteurs. Il y a une vraie diversité. Le parc a d'ailleurs produit un cahier d'acteur, me semble-t-il. C'est un lieu adapté pour parler du dossier.

Pour la quatrième ou cinquième instance, on change un peu d'échelle. Je parle du CESER, le Conseil économique, social et environnemental régional. Il a lui aussi produit un cahier d'acteur. Il est, en quelque sorte, le reflet de la société civile en Languedoc-Roussillon puisqu'il réunit les différentes composantes de la société. C'est un cadre dans lequel, en tant que maître d'ouvrage, on a été amené à intervenir à différentes reprises. Je peux vous apporter le témoignage du fait que le CESER est assez incisif dans les questions qu'il pose au maître d'ouvrage. Il va très très loin. Pourvu que cela continue, ce sera un cadre où l'on pourra également communiquer sur la suite du dossier.

La commission Méditerranée est une commission interne à la Région, qui a été mise en place récemment par le président Bourquin, présidée par Robert Navarro. Là, on est sur une concertation certes interne mais les élus régionaux, chacun porteur de ses compétences sectorielles, y ont un échange transversal. De la transversalité naît une richesse qui alimente le projet et les différentes instances, et toutes nos instances, on pourra multiplier cela. Appuyons-

nous sur cette commission qui existe, qui a produit des premiers résultats, pour qu'elle continue dans cet esprit et qu'elle consolide le projet en interne pour mieux éclairer l'externe.

Le Conseil régional des jeunes est une autre structure. Les jeunes d'aujourd'hui sont aussi les moins jeunes et les plus âgés de demain. On développe pour une centaine d'années le projet que l'on développe là. C'est un cadre dans lequel on a déjà communiqué avec les jeunes. Il faut continuer à le faire parce que cela existe, cela éclaire le maître d'ouvrage. Sur un projet de long terme, pour 100 ans, cela paraît quand même assez pertinent de discuter avec les jeunes.

Le Parlement de la mer, le dernier né, est une structure émergente que le Président a mise en place il y a quelques jours ou quelques semaines, une dizaine de jours. Là, on est sur une entité ouverte à tout le monde, aux acteurs de la mer mais également aux acteurs de la terre. Je pense que le Président y reviendra. Elle est ouverte strictement à tout le monde, Languedociens et autres d'ailleurs. C'est ouvert. Là, il y aura vraiment différentes commissions, une transversalité et vraiment une concertation de proximité avec le public, avec les habitants, qui va s'engager. C'est un cadre privilégié, transversal, pour communiquer.

Valorisons ces instances existantes. Ayons la fierté de parler de ce grand projet. Il faut être fier de parler de ce grand projet. A l'issue d'une période de 4 mois de débat public particulièrement intense, cela ne va pas s'arrêter. Le Président invite régulièrement son administration à une concertation, une communication de proximité, autour des grands projets, des politiques décidées par les élus et dont l'administration s'efforce d'assurer la meilleure mise en œuvre. On va donc œuvrer dans ce sens-là. Evidemment, tout grand projet ne se fait pas en vase clos, bien au contraire. Il est ouvert sur le territoire et ses acteurs. Nous définirons un plan de communication spécifique, lié à ce grand projet. Je ne vais pas vous le décliner aujourd'hui mais, comme la parole va être donnée au public, on est tout à fait à l'écoute des propositions –constructives, je n'en doute pas– qui alimenteront notre réflexion et qui permettront de mieux étalonner un plan de communication qui ira jusqu'au chantier et jusqu'à la livraison des installations portuaires, dans l'hypothèse où la collectivité décide de continuer. Je laisserai le Président s'exprimer là-dessus tout à l'heure.

Voilà. Valorisons l'existant plutôt que de créer quelque chose *ad hoc* et restons ouverts sur le public, en fil rouge, jusqu'à la livraison de l'infrastructure.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur Levassort. Je crois que c'était très clair. Vous avez bien souligné, grâce à la liste des instances que vous avez citées, qu'il y avait une communication. Ce n'est pas une information. Cela joue dans les deux sens. Pour communiquer, il faut au moins être deux ou plus comme nous le sommes en ce moment dans le cadre de ce débat public. D'une certaine façon, les choses vont donc continuer avec les instances que vous avez mises en place. Est-ce que parmi vous, il y a des demandes de parole, pour des demandes de précision ou des vues, des suggestions légèrement différentes de ce qui a été présenté ? Je vous passe la parole, dans la salle. Est-ce qu'il y a quelqu'un qui veut prendre la parole ? Je vois Madame la députée européenne, je crois, qui demande la parole. Ensuite, ce sera Monsieur.

Catherine GREZE

Bonsoir à tous. Pour ceux qui ne me connaissent pas encore, je suis députée européenne de cette merveilleuse euro-région qui va, comme chacun le sait, de Bayonne au pont du Gard. Ce sont donc 18 départements. C'est un vaste territoire, surtout quand on est tenu d'être présent dans l'hémicycle à Strasbourg mais aussi en commission à Bruxelles pour un travail législatif.

Narbonne, le 4 avril 2013

Pourquoi ai-je tenu à être là ce soir ? J'ai tenu à être là ce soir parmi vous parce que le projet dont il est question ce soir n'est pas un banal projet. C'est un projet colossal, je crois qu'on peut le dire. C'est 200 millions, m'a-t-on dit, 300. Chacun sait que les budgets dérapent toujours et que les coûts finaux se terminent, en général, pas loin d'une enveloppe de 500 millions. Je crois donc que l'on peut affirmer ici qu'il s'agit d'un projet pharaonique.

J'ai lu avec beaucoup d'attention les cahiers d'acteur, ceux de l'ECCLA, de la LPO, de la Confédération paysanne, d'EELV et bien d'autres. Cela ne vous surprendra pas, ils m'ont semblé poser des questions fort pertinentes, questions pertinentes parce que d'une grande modernité, d'une grande modernité parce que ce sont les vraies questions. Il se trouve que ce sont aussi les questions que nous nous posons à l'échelle européenne. Ce projet est, je le disais, pharaonique, totalement surdimensionné. J'aurais aimé apporter ce soir ma modeste contribution, apporter...

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Excusez-moi, Madame, mais nous ne sommes plus dans le débat public. Nous sommes dans la conclusion. Il fallait venir avant. Est-ce que vous avez une question à poser à Monsieur Levassort ?

Catherine GREZE

Si vous le permettez, Monsieur, je...

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Il va falloir que je vous le permette mais vous êtes un peu hors sujet.

Catherine GREZE

Je vous remercie de me le permettre. Je ne sais pas combien de mes collègues députés européens ont pu intervenir ici. Je suis aussi représentante des gens dans la salle, j'ai fait l'effort de venir, je vous demande de m'attribuer ces quelques minutes.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Vous auriez pu venir depuis le mois de décembre.

Catherine GREZE

Tout à fait, et ne pas être présente à Bruxelles ou à Strasbourg. Je vous remercie de me laisser m'exprimer. J'aurais voulu apporter un modeste éclairage sur les dangers d'un dossier qui se trouve, je dois le dire, assez mal ficelé. Cela vaut la peine de se poser les questions pour peut-être permettre de développer ou de débloquent des fonds européens pour ce projet si le projet est revu, requalifié, s'il respecte les contraintes européennes, contraintes –je le rappelle– qui sont sévères mais nécessaires.

Vous avez raison de le pointer du doigt, je ne vais pas revenir sur des questions qui ont déjà été évoquées ici comme la saturation, la taille des bateaux, l'augmentation du trafic, les agro-carburants. Vous l'avez déjà vu quand j'ai interpellé la commission européenne sur l'usine d'huile de palme de Port-La Nouvelle, la Commission m'a donné raison. Là aussi, nous ne sommes pas dans le sens de l'histoire. J'aurais pu revenir sur la complémentarité avec Sète et Port-Vendres en sous-capacité ou intervenir sur les questions d'environnement ou, encore, étant une élue proche d'AZF, sur le plan de prévention des risques technologiques, dont la remise à fin décembre augure mal, car je ne sais pas comment Monsieur le Préfet fera pour avoir une vision claire.

Ce soir, je voulais juste intervenir sur les fonds européens. Je vous le dit tout de go, je suis absolument stupéfaite, à la lecture du dossier du maître d'ouvrage, de voir l'absence totale de référence aux fonds européens. Je tenais à vous le rappeler, Monsieur le Président, le taux moyen de financement des ports par l'Union européenne est de 32 %. Nous parlons là, au bas mot, d'une enveloppe de 100 millions d'euros en ce qui concerne le projet concerné. Dois-je vous citer tous les ports récemment concernés ? Le Havre ; Rouen ; 12 projets en Espagne ; 6 projets en Grèce ; 6 projets en Italie ; Sète, qui se trouve à deux pas d'ici et qui a étendu son port en 2011, 50 % de financement européen. Ma stupéfaction est d'autant plus grande qu'au-delà des fonds sur les grands projets auxquels je fais référence ici –c'est une question que je pose–, il existe d'autres fonds, comme vous le savez, des programmes spécifiques à la Méditerranée comme le fonds Develop-Med qu'ont su si bien utiliser les ports de Barcelone ou de Marseille. Alors, me direz-vous, Marseille a bien produit un plan d'action avec l'accès au site aux énergies renouvelables, l'efficacité énergétique des bâtiments, les types de transport sur place, un suivi des émissions de gaz à effet de serre. Oui, ce sont des contraintes. Oui, ce sont des contraintes pour le bien-vivre des populations.

Je pose la question. Pourquoi n'est-il pas fait de demande pour ces fonds européens ? Voudrait-on s'abstraire des contraintes européennes ? Voudrait-on ne pas respecter les normes, les directives européennes ? Pourquoi demande-t-on au contribuable de Languedoc-Roussillon de payer deux fois ? Je vous avoue ma totale stupéfaction. Je puis vous dire que cela vaut la peine de se repencher sur le dossier en prenant tout cela en compte. Si les zones Natura 2000, si les directives européennes, si les contraintes européennes ne sont pas respectées, comme en témoignerait le fait que l'on ne fasse pas appel à ces fonds, alors, croyez-moi, je serai d'une extrême vigilance, comme je l'ai été sur l'usine d'huile de palme de Narbonne. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Ce que vous avez dit, Madame, de toute façon, fera partie du verbatim de cette réunion, comme pour toutes les réunions. Cela ne sera donc pas perdu. Je regrette simplement que vous ne soyez pas venue plus tôt. Arriver quand le train est parti, même s'il vient de Strasbourg, est ennuyeux. Voilà. Il faut suivre le calendrier. Nous sommes tous contraints à un calendrier. Vous arrivez un petit peu après, si je puis dire, le débat. Mais n'ayez crainte, tout ce que vous avez dit sera bien pris en compte.

Est-ce qu'il y a d'autres questions qui aient un rapport avec ce qu'a déclaré tout à l'heure Monsieur Levassort, pour l'après-débat et non pas l'ancien débat car il est fini ? Monsieur, vous avez la parole.

Pierre RAMOND

Merci Monsieur le Président. Je me présente, tout le monde me connaît ici, c'est Monsieur Ramond Pierre dit Monsieur TGV. Je voudrais faire quelques remarques préliminaires à ce que j'ai à dire.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Est-ce que cela a un rapport avec l'après-débat ou est-ce que c'est un rappel de ce que vous nous avez dit au moment de Narbonne CCI ?

Pierre RAMOND

Je voudrais revenir sur ce que je vous ai dit, en approfondissant ce que j'ai dit.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Nous ne sommes plus dans le débat, je n'ai donc pas besoin d'argumentaire, je sais simplement qu'il ne faut pas que j'oublie le TGV. Je vous prie de m'excuser mais cette réunion n'est pas la même que les réunions précédentes. Tout a été dit. Tout ce que Madame a dit tout à l'heure, en gros, avait déjà été dit par ses collègues, notamment par EELV. C'est dans les cahiers d'acteur. Je n'ai pas besoin que l'on me rappelle des choses que je connais à peu près par cœur. J'ai simplement besoin de savoir ce que vous allez faire, pour l'après-débat, avec Monsieur Levassort.

Pierre RAMOND

Rassurez-vous, Monsieur. C'est bien le port de La-Nouvelle qui anime mon propos. Je voudrais tout d'abord faire une remarque. On peut me qualifier de parano si l'on veut mais, selon moi, l'arrondissement de Narbonne est pris entre les mâchoires d'un étau : d'une part, le tropisme montpelliérain ; d'autre part l'amitié, à la manière des amis qui vous veulent du bien, de beaucoup trop d'amis sur Narbonne, qui sont ses pires ennemis. C'est ainsi que dans le passé, on a vu séparés le développement de La-Nouvelle et celui de Narbonne alors qu'ils auraient dû être regroupés et ce regroupement facilité.

De quoi s'agit-il ? Entre Sète et Port-Vendres, faut-il un port ? Henri Martin, maire de Port-La Nouvelle, l'a démontré positivement, avec brio, lors de la réunion du conseil de la chambre de commerce de Narbonne. Mais je voudrais aller plus loin dans ce sens. Que nous propose-t-on ? Ce n'est pas moi qui le propose, c'est le cahier du maître d'ouvrage. Il propose en gros deux options. La première option est de porter de 9 à 14 mètres le fond du port de La-Nouvelle, ce qui veut dire...

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Je suis désolé de vous interrompre mais tout cela a déjà été dit et sera résumé dans un instant. Est-ce que vous avez une question...

Pierre RAMOND

Est-ce que j'ai le droit de le commenter, Monsieur ?

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

... pour l'après-débat ?

Pierre RAMOND

Est-ce que j'ai le droit de commenter ce qui a été dit ?

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Je vous prie de m'excuser mais je suis censé être le président ici et cela fait la deuxième fois que les questions ne sont pas posées à Monsieur Levassort mais sont un rappel du passé.

Pierre RAMOND

Ce n'est pas un rappel du passé, c'est un commentaire.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Je vous demande ce que vous allez faire pour l'après-débat. Est-ce que vous allez faire participer les intérêts que vous représentez, les soucis que vous avez, dans les diverses instances qui ont été
Narbonne, le 4 avril 2013

signalées ? Oui ou non ? Est-ce que ces instances correspondent à votre vœu ? Oui ou non ? Est-ce que vous avez d'autres solutions qui vous permettraient d'intervenir dans l'avenir ? Et non pas dans le passé. C'est fini, le débat. C'est fini.

Pierre RAMOND

Rassurez-vous, Monsieur le Président, je m'occupe de l'avenir et non pas du passé.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Vous avez dit tout cela.

Pierre RAMOND

Justement, Monsieur, si on avait fait dans le passé ce que l'on fait aujourd'hui, on n'aurait pas à le faire aujourd'hui. Ce que vous nous proposez dans la première option, c'est ce que j'appellerais...

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

On est en train de vous couper le micro. Est-ce que vous avez une question à poser à Monsieur Levassort ou non ? Si non, tout ce que vous avez dit...

Pierre RAMOND

J'ai l'habitude d'être censuré. Nous sommes dans une des rares villes en France où il y a trois quotidiens et je suis privé de ces quotidiens par la censure de ceux qui se disent des démocrates. Maintenant, si vous voulez me laisser poursuivre, je pourrai peut-être arriver au bout de mon propos parce que...

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Je pense avoir donné la parole à tout le monde jusqu'à présent. Je vous prie de m'excuser mais il ne faut pas prendre la parole à un moment qui ne correspond pas au débat. Le débat qui va avoir lieu tout à l'heure, enfin, les interventions de la salle correspondent à des questions qui portent sur des sujets qui vous préoccupent. Vous pourrez prendre la parole à ce moment-là, je ne vous la refuserai pas. En ce moment, j'ai demandé la chose suivante, je le répète, est-ce que l'exposé de Monsieur Levassort vous satisfait ou ne vous satisfait pas ?

Pierre RAMOND

Non, pas du tout.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Il ne s'agit pas du projet. Il s'agit de l'organisation. Vous prendrez la parole tout à l'heure.

Pierre RAMOND

Je prendrai la parole tout à l'heure. Je vous remercie. Mais je dis tout suite que cela ne me satisfait pas du tout. Par contre, j'ai des points communs avec Madame la députée européenne concernant ce qu'elle a dit au sujet de l'utilisation des fonds européens.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Très bien. Merci beaucoup. De toute façon, tout cela est enregistré. Monsieur Codognès ?

Jean CODOGNES

Je suis d'Europe Ecologie Les Verts. D'abord Monsieur le Président, pour vous remercier et vous féliciter parce que depuis environ 3 mois, ce débat nous a permis de nous exprimer de façon libre. Avec une autorité bienveillante, vous avez su mener à terme un dossier qui est cependant difficile. Merci aux membres de votre commission et à Etienne Ballan pour le temps qui a été consacré à nous écouter et à enrichir ce projet. Merci au président Navarro, aussi, de nous avoir écoutés, d'avoir quelques fois répondu à côté mais, en tout cas, d'avoir toujours répondu.

Monsieur Levassort, j'ai une question à vous poser. Je pense que les débats ont démontré que l'étude économique et de faisabilité économique n'avait pas été réalisée sérieusement, n'avait pas été réalisée du tout. Nous en avons à peu près tous convenu. Un projet de cette envergure mérite que le dialogue se poursuive. J'ai vu la liste des institutions ou des structures qui, selon vous, représentent la continuation de ce dialogue. Ce n'est pas acceptable. Aucune n'a une indépendance par rapport au maître d'ouvrage. Je vous propose d'organiser, Monsieur Levassort et Monsieur le président Navarro, ce que l'on pourrait appeler une commission du dialogue. Elle a été instaurée par exemple pour l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Ce n'est pas pour cela qu'elle est forcément négative. Une commission du dialogue permettrait à la population, aux citoyens, à ceux qui vont voir sans doute ce projet se modifier singulièrement... Vous seriez le seul projet de cette envergure qui ne tiendrait pas compte de l'enrichissement du débat public. Nice a été modifié, Le Havre a été modifié, parce que l'on a écouté les citoyens, on a écouté les formations politiques éventuellement *questionnantes*, on a écouté les interrogations des acteurs économiques. Il me semble que serait extrêmement intéressante une commission permettant de faire, étape par étape, le point sur ce que le maître d'ouvrage souhaite réaliser et peut-être de vous enrichir aussi d'observations qui viennent de la base. Je le souhaite parce que dans une région moderne, on ne peut pas concevoir un projet de cette envergure sans adopter des positions modernes qui permettent une participation de l'ensemble des citoyens. C'est un des secrets des réussites des projets. Je vois que vous êtes un peu perplexe, je vous assure qu'il faut impérativement continuer à expliquer le projet, l'amender, sans doute l'enrichir. Je l'espère parce que je le crois –je le dis dans cette salle de Narbonne– et je le crois parce que j'espère que vous avez entendu.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Je ne sais pas ce que deviendra votre proposition mais elle était tout à fait dans le sujet, contrairement aux deux précédentes. Est-ce qu'il y a une autre question ? Je vois un doigt se lever là-bas.

Max CANEL

Je suis particulier, retraité, expert en ingénierie maritime. Je voudrais poser à Monsieur Levassort une question dans la ligne de celle de Monsieur Codognès. Effectivement, on est impressionné par la liste, par la diversité et surtout le nombre de ces instances existantes.

Une première question est de savoir si le résultat de ces cogitations d'instances paraîtra régulièrement, dans la presse par exemple. Ce serait une manière d'en faire profiter le public qui a tellement apprécié ce débat public.

Pour la deuxième question, je me réfère à *La Lettre* numéro 2 de la CPDP, qui porte l'article 121-13, qui m'a paru tout à fait intéressant dans la mesure où il définit de manière assez riche les principes du débat qui doit suivre. Entre ces principes et la proposition du maître d'ouvrage, il semble qu'il y ait un fort écart de restriction. Il n'est certes plus question de refaire un débat public, oral, dans des salles, etc. Est-ce qu'au moins, chaque particulier intéressé par ce débat

public peut joindre le maître d'ouvrage à tout moment et lui faire part sinon de critiques –on en a déjà fait pas mal– du moins de propositions qui pourraient intéresser la poursuite des études ?
Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci Monsieur. C'était tout à fait clair. Y a-t-il d'autres demandes ? S'il n'y en a pas, je vais demander si Monsieur Levassort ou si le maître d'ouvrage veut s'exprimer et répondre succinctement.

Fabrice LEVASSORT

Merci d'avoir fait des propositions concrètes, en lien avec le sujet.

Créer une instance supplémentaire, oui, si cela apporte une plus-value. A l'occasion du débat, certains acteurs se sont beaucoup exprimés sans faire de propositions concrètes liées au dossier. Il ne faudrait donc pas retomber dans le même écueil. En ce qui concerne l'existence de structures existantes, que vous ne connaissez peut-être pas dans le détail, il aurait fallu être présent à la réunion, au Corum à Montpellier, de mise en place du Parlement de la mer. Des choses concrètes y ont été dites. Il ne faut pas avoir une défiance *a priori* vis-à-vis des structures existantes ou vis-à-vis de structures émergentes, surtout quand elles sont aussi prometteuses. Vous êtes dans la logique de créer quelque chose de supplémentaire alors que l'on est dans la logique de faire tourner l'existant à plein régime. Comme vous avez fait très peu de propositions –je le regrette et les verbatim en font la démonstration– à l'occasion des 9 réunions précédentes, je crains qu'une entité *ad hoc* n'entraîne le même résultat, ce qui serait dommage pour le projet. Cette liste est importante mais il y a une indépendance, il y a une diversité. On ne fait pas cela pour amuser la galerie ; on fait cela pour afficher un sérieux et quelque chose de construit au niveau des principes. On le redétaillera.

Vous pouvez écrire à la Région pour faire des propositions. On a une adresse, elle est connue. Le Président reçoit des courriers, beaucoup de courrier. L'administration et les élus les traitent. Vous pouvez donc tout à fait nous faire des propositions. D'ailleurs, on a bien pris connaissance de la proposition de Monsieur Canel, que vous aviez faite dans le cadre du débat. C'était une proposition qui me paraissait riche dans son contenu. Vous pouvez continuer, au fil du temps, à alimenter cela. Nous serons tout à fait preneurs et on étudiera toutes les contributions.

Après, en ce qui concerne la communication vis-à-vis de la presse, un grand projet –je vous le disais– s'accompagnera d'un plan de communication mais il faut le préciser dans ses contenus. Le plan de communication prévoira probablement une action vis-à-vis de la presse qui permettra d'informer toute la population sur l'avancée, les étapes, les difficultés liées au projet, un projet complexe mais que l'on mènera et que l'on mènera de manière ouverte et transparente.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Je vais maintenant passer un peu à la suite parce que je vois l'heure qui tourne. J'ai vu des mains qui se levaient mais vous pourrez réintervenir tout à l'heure, ne vous inquiétez pas. Ce n'est pas le genre de couper la parole, quand on est dans le sujet.

Je vais maintenant aborder une présentation qui sera entrecoupée de questions de la salle, non pas pour réaffirmer son soutien, son opposition au projet ou pour parler du projet, des variantes du projet, mais pour attirer l'attention des rédacteurs du compte rendu. Encore une fois, nous sommes après le débat et non plus dans le débat, comme ce fut le cas jusqu'à il y a quelques jours, à la dernière réunion à Lézignan.

Narbonne, le 4 avril 2013

Je vais simplement vous rappeler, pour vous remettre en mémoire, des choses tout à fait factuelles qui n'ont pas un intérêt autre que statistique, sur ce qui s'est passé depuis les mois d'août et septembre derniers, avec d'abord la préparation d'un dossier, le dossier du maître d'ouvrage, qui est la base et qui sert ensuite à être critiqué, remis en cause. Comme on dit dans l'université, c'est le document martyr. Dans le fond, il est fait pour cela, c'est ce document, qui doit d'ailleurs se trouver sur la table. Ce dossier du maître d'ouvrage, avec sa synthèse qui le résume en 5 ou 6 pages, fait 145 pages en tout. Ce dossier a évidemment été épluché à l'occasion d'un certain nombre de réunions thématiques que je vais rappeler tout à l'heure, dans un instant. Il a également fait l'objet de prises de position, qui sont également sur la table, que l'on appelle des cahiers d'acteur. Le tout est disponible en ligne –on n'a donc pas besoin d'être ici pour les avoir– sur un site qui s'appelle www.debatpublic-pln2015, qui permet à chacun, près ou éloigné, de pouvoir participer. Cette participation se fait à distance par un questionnaire qui s'appelle le *site questions-réponses*, dont je vais également vous parler dans un instant.

Je voudrais simplement rappeler qu'il y a une certaine équivalence, un équilibre, avec les arguments divers, entre les 145 pages, plus un film présenté tout au début de ce débat public, où intervient un expert éminent, Jean Chapon, qui passait dans le hall d'entrée de chaque réunion – là, il est dans la salle– pour que ceux qui n'avaient pas eu l'occasion de le visionner puisse le faire...

Tout cela a été équilibré par les cahiers d'acteur. Il y a beaucoup de cahiers d'acteur. Il y en a maintenant 56. Tous ne sont pas encore imprimés mais ils vont l'être. A partir de maintenant et jusqu'au 16 avril, s'il y a d'autres communications qui sont faites, ils seront mis en ligne. Nous ne pouvons plus les imprimer depuis le 31 mars. Cela a été indiqué dans les réunions précédentes. Vous avez sous les yeux la liste des cahiers d'acteur. Vous voyez que cela s'arrête au numéro 56. Il y a eu une progression très importante à la fin du débat, donc il était temps. Depuis une dizaine de jours, à la bonne trentaine de cahiers d'acteur se sont ajoutées toutes sortes de cahiers d'acteur qui n'ont pas pu être présentés oralement parce que le débat dure 4 mois, il ne dure pas 4 mois et 1 jour, il dure 4 mois. Les réunions vont avec cette contrainte temporelle. Il y a eu 25 cahiers d'acteur qui ont été présentés et argumentés sur les 56. Mais les 56 sont disponibles et peuvent bien entendu être lus. Ils sont bien sûr versés au compte rendu que nous allons rédiger le plus vite possible, jusqu'au mois de mai. On rendra sans doute début mai.

Je vous le disais, un site internet a été mis en place. Est-ce que l'on peut passer la vue suivante ? Vous voyez, il y a une colonne où le nombre de pages qui ont été vues est indiqué. Au début, c'est assez doux. Vous voyez qu'à l'heure actuelle, on est entre 20 et 25 000 pages qui sont lues par mois. Il y a des gens qui regardent une page ; il y a des gens qui regardent des dizaines de pages. Le nombre de visites est donc un autre indicateur intéressant, il est passé d'un petit millier à 4 000 à peu près. Nous ne sommes que le 4 avril, si on divise par le nombre de jours, vous voyez que 29 visites par jour sont devenues une bonne centaine, voire 125 ou 130 à un moment donné, et qu'on est à une centaine de visites/jour pour le mois d'avril, pour les 4 premiers jours, ce qui est tout à fait convenable par rapport à ce que l'on peut voir dans d'autres débats publics.

Est-ce que l'on peut voir la vue suivante ? Merci. Cela a l'air compliqué de passer d'une vue à l'autre, il y a quelqu'un qui s'occupe des vues ? Oui. Non, cela c'est la liste des cahiers d'acteur. C'était la vue précédente et je demande la vue suivante. Voilà. Dans cette vue, pour les 56 cahiers d'acteur, vous avez une répartition par origine. C'est assez intéressant parce que vous voyez par exemple que pour les associations, les autorités consulaires, les entreprises, il y a une assez grande participation. Vous voyez que pour les services de l'Etat, qui se sont tous regroupés, évidemment, ce n'est pas une très grande participation, mais ils se sont tous regroupés. Il y a là une idée de la gouvernance, qui était proclamée d'une certaine façon par Monsieur Levassort tout à l'heure : c'est fait pour tous. C'est de la participation, ce n'est pas de la représentation. C'est

important. La participation est assez correcte puisque tout le monde a eu la possibilité de s'exprimer, ce qui était le but des cahiers d'acteur.

Dans la vue suivante, vous avez les thèmes qui ont été abordés dans le site questions-réponses. Ces thèmes montrent un choix sur les aspects économiques –34 %, c'est important–, sur l'organisation du débat, avec 16 %. C'est un peu ce que je suis en train de vous raconter en ce moment. Dans cette organisation, j'ai été critiqué –je le rappelle parce que les critiques sont toujours importantes– parce que je n'ai pas fait beaucoup de réunions, je n'en ai fait qu'une, à Port-La Nouvelle. Port-La Nouvelle est évidemment le site mais j'ai rappelé et je rappelle encore qu'un débat public est un débat public sur un projet national, pas sur un projet local. Tout ce qui a été dit, à Port-La Nouvelle et dans d'autres sites où nous nous sommes réunis sur un plan en fait régional, est pris en compte et va être rappelé dans un instant. On a voulu que toute la région soit concernée. Si l'on avait eu plus que 4 mois, on serait très certainement allé à Barcelone, à Toulouse, à Marseille. Cela n'a pas été le cas mais nous avons quand même une vision des intérêts non locaux, au moins régionaux sinon nationaux et parfois internationaux, à travers la Méditerranée notamment et en relation avec les ports du nord également, qui est à peu près convenable, mais qui serait probablement perfectible dans le cadre de l'après-débat.

La vue suivante rappelle la répartition des questions par grand chapitre. La définition de ce camembert, c'est de porter sur ce qui était proposé par le maître d'ouvrage. Quelles sont les réactions ? Vous voyez que les réactions sont très nombreuses : 39 % sur le chapitre socioéconomique, le chapitre 3. Elles sont très nombreuses sur les aspects qui touchent à l'environnement, à l'aménagement du territoire et à la prévention des risques. C'est quelque chose qui arrive souvent dans les débats publics, elles ne sont pas très nombreuses sur les aspects d'opportunité –vous voyez que c'est 7 % seulement– et sur les aspects techniques, dont mon collègue François Perdrizet parlera tout à l'heure. Cela ne veut pas dire que ce n'est pas important, cela signifie simplement que pour parler des questions techniques, il y a une réticence. Je le signale pour qu'elle disparaisse. Il y a une espèce de complexe d'infériorité : est-ce que je ne vais pas être ridicule en posant telle ou telle question ? Je le dis pour l'après-débat, il ne faut pas hésiter à poser des questions qui peuvent paraître relativement banales ou naïves pour des techniciens mais qui, en fait, permettent à tout le monde de progresser. Pour les questions socioéconomiques, c'est plus facile. Tout le monde a une idée et personne n'a des réponses très contendantes –si je puis dire– et définitives. Pour les questions d'environnement, c'est un peu la même chose, on tombe très vite dans le juridique, ce qui est très bien, dans le réglementaire. Vous voyez qu'il y a là des disparités qui sont à souligner.

Je crois qu'il y a encore une vue ou deux. Est-ce que l'on peut passer la vue suivante ? Ce sont les réunions publiques dont je vous parlais tout à l'heure. Il y a donc 8 réunions publiques, 4 réunions thématiques qui correspondent aux 4 chapitres de ce document, les réunions qui se trouvent en bleu, qui ont permis au maître d'ouvrage d'expliquer les 4 chapitres qui constituent le dossier. Il y a 4 réunions, qui sont figurées en jaune, avec les dates et les lieux. Comme je le disais, il y a eu une réunion à Port-La Nouvelle mais d'autres ont parcouru les départements de la région. Ce sont des réunions d'expression, qui ont notamment permis à un certain nombre de cahiers d'acteur, 25 très exactement, d'être présentés oralement. Dans ce cas-là, c'est le maître d'ouvrage qui réagit alors que dans les réunions thématiques, c'est la salle qui réagit aux propos du maître d'ouvrage. Il y a donc eu une symétrie, si vous voulez, dans ces réunions. 1 réunion supplémentaire un peu particulière : c'est un atelier technique et économique, que l'on a appelé atelier *ad hoc*. Elle a été demandée par deux participants importants : EELV d'un côté et l'association ECCLA de l'autre, Madame Arditi. A Montpellier, cela a permis de regarder d'un œil extérieur, avec 3 experts qui venaient, en dehors de la région, dire leur opinion à la lecture des documents, opinions dont vous

trouvez bien entendu le verbatim sur le site. Bien entendu, nous en tiendrons le plus grand compte dans notre compte rendu. C'était donc une réunion sur demande d'invitation donc beaucoup plus restreinte, une trentaine de personnes, avec des débats qui se sont passés un après-midi à Montpellier. Aujourd'hui, vous avez la réunion de clôture. Comme vous le voyez sur ce tableau, elle ne fait pas partie des réunions de débat précédentes et elle rappelle l'essentiel.

Je crois qu'il y a encore une vue, qui est indicative, informative, sur le retentissement que tout cela a eu dans la presse. Il se peut qu'il y ait quelques additifs dans les jours qui viennent mais, à ce jour, il y a eu 157 articles, 26 « une » sur le port de Port-La Nouvelle, le projet de Port-la Nouvelle. Une centaine d'articles viennent dans la presse locale, une quarantaine d'articles dans la presse spécialisée, peu d'articles dans la presse nationale. Il y a eu 4 informations radio et même une cinquième aujourd'hui. C'est modeste mais cela donne quand même une idée. Il n'y a aucune raison pour que l'on ne fasse pas connaître ce résultat dans la presse. Voilà ce que je tenais à vous dire pour vous resituer l'importance de ce débat.

Ce débat n'est pas donné. Il a son coût. On en a déjà parlé dans des réunions précédentes. On le publiera, c'est tout à fait public. C'est un petit pourcentage par rapport à l'enjeu qui a permis que le débat existe. Je vous rappelle qu'en dessous de 150 millions, il n'y a pas de débat pour un port. Là, il s'agit de 200 millions, il y a donc débat. Nous nous situons, je pense, en deçà de 700 000 euros mais on verra cela. C'est un pourcentage assez raisonnable, expliqué par la presse, par la communication qui est faite autour du débat, par l'organisation. A chaque fois, en fin de réunion, j'oublie de le faire, je tiens à saluer les hôtes, le personnel de régie qui permet de nous entendre et parfois de nous crier après, la télévision. C'est un point important, pour des preuves juridiques, tout cela est enregistré et pris en sténo, de façon à ce qu'il y ait deux preuves sur tout ce qui est dit. Tout cela coûte donc évidemment relativement cher. Le fait d'aller d'une ville à l'autre –on l'a appelé la « caravane du débat » à un moment donné– a également son coût mais c'est le coût de la démocratie participative. J'insiste sur « participative ».

Voilà, j'ai à peu près exprimé ce que je voulais vous présenter. Je vais immédiatement passer la parole à Patricia Brossier qui va nous parler d'un des chapitres et de tout ce qui concerne les réunions publiques, c'est-à-dire les verbatim et la synthèse que l'on peut en faire, les chapitres du maître d'ouvrage, les cahiers d'acteur qui correspondent à chacun des chapitres et, bien entendu, les questions-réponses qui sont dans le sujet du chapitre. Nous allons répéter cela quatre fois. Après chaque intervention, je vous demanderai si vous avez des questions à poser. Ces questions ne concernent pas le fait de soutenir ou d'accuser le projet des pires choses. Ce n'est plus le temps. Il s'agit simplement de nous rappeler à notre bon souvenir, de façon à ce que l'on ne vous oublie pas dans le compte rendu. Normalement, on ne vous oubliera pas mais le fait de le dire permet de dire « je l'avais dit à la réunion de clôture ». On est là pour vous enregistrer. Bien entendu, cette prise de parole s'adresse aussi au maître d'ouvrage s'il le souhaite. Cela va sans dire mais c'est encore mieux en le disant. Patricia, vous avez la parole.

Patricia BROSSIER

Bonsoir. Vous m'entendez ? A partir du chapitre 1 du dossier du maître d'ouvrage, que je vais appeler le DMO, je vais évoquer en 15 minutes « le port de Port-La Nouvelle dans son contexte régional et méditerranéen et la stratégie de la région Languedoc-Roussillon pour pérenniser l'attrait du port », dans un secteur qui évolue très vite. Cette brève présentation s'appuie sur le DMO et des cahiers d'acteur, ainsi que d'autres informations obtenues lors des réunions publiques et sur le site.

Le chapitre 1 a été présenté lors de la réunion générale du débat le 25 janvier dernier à Montpellier, en présence du président de la Région, Christian Bourquin qui a souligné l'unanimité des

élus régionaux pour investir à Port-La Nouvelle. Le Conseil général de l'Aude et le Grand Narbonne, qui soutiennent le projet, ont également exprimé à la tribune leur enthousiasme pour donner un nouvel élan à ce port. En effet, ils estiment que ce projet essentiel va contribuer à l'aménagement et au développement économique du territoire. Ils s'associent à la région, en attribuant chacun 30 millions d'euros sur les 200 millions d'euros d'investissements publics prévus. Le rôle important de la Région Languedoc Roussillon, comme fédératrice et accompagnatrice des politiques menées localement par l'ensemble des collectivités, a été signalé par un acteur privé et le projet a reçu par ailleurs l'adhésion de beaucoup de cahiers d'acteur ainsi que d'intervenants en réunion publique.

Néanmoins, certains autres acteurs et intervenants ont émis des réserves quant à l'opportunité du projet, par exemple l'association ECCLA considérant que l'investissement prévu par emploi créé est très important et Europe Ecologie Les Verts qui constate que rien n'est dit sur les futurs investissements privés. Aussi ont-ils demandé qu'un atelier technique étudie un développement plus progressif du port en ciblant quelques investissements pour améliorer l'existant, comme de nouveaux espaces ou l'amélioration de l'embranchement fer.

Par contre, la Confédération paysanne remet en cause le projet, pensant que les 200 millions d'euros d'argent public pourraient être utilisés autrement, permettraient d'installer 2 000 agriculteurs et qu'il y a un manque constant de moyens engagés par les collectivités pour permettre une véritable évolution de l'agriculture vers un modèle durable.

Quatre points se dégagent du chapitre 1 du DMO :

1. Port-La Nouvelle se comprend dans un système portuaire régional et complémentaire, ouvert sur la Méditerranée, en lien avec un *hinterland*.
2. Le port doit s'adapter aux évolutions des échanges maritimes pour conserver ses trafics actuels et pour saisir des trafics d'opportunité.
3. Le port doit être mieux connecté au réseau de transport régional –le fer, la route, voire le fluvial– pour être performant d'un point de vue multimodal.
4. Le port en lien avec le tissu économique régional et qui cherche à diversifier ses activités, notamment en accueillant des industriels et des entreprises de logistique sur des terrains à proximité du port.

Mon premier point est un peu plus long que les autres. Le premier point est de préserver les atouts de PLN et saisir de nouvelles opportunités de développement dans un contexte portuaire régional et complémentaire, en lien avec un *hinterland*. Il y a quelques mots clés, comme atouts, *hinterland*, complémentarité et concurrence, qui vont revenir de temps en temps.

Les atouts de PLN mis en avant sont sa localisation géographique, la qualité de ses accès et de ses prestations, un service fiable et une paix sociale, son site Seveso. Le Grand Narbonne, CLTM – Comptoir languedocien de transit et manutention– et Groupement Sud sont parmi les acteurs qui en font mention. Ces atouts, ainsi que de futurs espaces portuaires en bord à quai, peuvent être mis au service d'une offre élargie et plurielle, par exemple pour des marchés d'avenir tel que l'Afrique de Nord. EELV, tout en constatant que PLN possède des atouts indéniables, pose la question : une offre nouvelle d'infrastructure génère-t-elle automatiquement la demande correspondante ? Avis formulé autrement dans le cahier des services de l'Etat pour qui le développement de nouvelles infrastructures ne doit pas se justifier par la seule mise en place d'une politique de l'offre.

Pour tous les acteurs, PLN est indissociable de son *hinterland*, mais quel *hinterland* ? Pour certains, il s'agit en priorité des régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées. Et même si la

CRCI Midi-Pyrénées considère que PLN est son port naturel, des négociations plus approfondies avec cette région semblent indispensables. Cet *hinterland* peut être encore plus large. L'ensemble de la façade méditerranéenne est évoqué dans le cahier CCI PACA, Saint-Charles International situe la stratégie portuaire régionale encore plus loin, c'est-à-dire par rapport aux ports du nord de l'Europe.

En ce qui concerne la complémentarité, cette complémentarité des ports régionaux a été évoquée à de multiples reprises au cours du débat et ne convainc pas tous les acteurs. Pour le maître d'ouvrage, une orientation majeure de la stratégie régionale est de réconcilier complémentarités et spécificités portuaires, il parle d'un port à trois entrées qui s'appelle Sud de France. Pour la CCI Narbonne et certains autres intervenants, il faut trouver un compromis entre concurrence inutile et concurrence saine qui stimule le développement. Pour une bonne synergie entre les initiatives publiques et privées, Translog alerte la Région sur le besoin de créer une instance paritaire de concertation entre les ports régionaux. Pour CLTM, cette complémentarité se joue aussi entre ports de destination et de provenance et, pour la région PACA, entre tous les ports de la façade méditerranéenne. Par contre, d'autres acteurs estiment que Sète et PLN n'ont rien de complémentaire et constatent que les deux activités principales de PLN sont aussi implantées à Sète. La Confédération paysanne s'interroge aussi, en disant que pour la production céréalière du Lauragais ou de Midi-Pyrénées, la distance est sensiblement la même.

Je passe à mon deuxième point. Le port doit-il s'adapter aux évolutions des échanges maritimes, pour conserver ses trafics actuels et pour saisir des trafics d'opportunité ? Le maître d'ouvrage déclare que Port-La Nouvelle est aujourd'hui à la limite de ses capacités et doit s'adapter aux nouvelles demandes de transport maritime, notamment par rapport à l'augmentation de la taille des unités. Cet avis est partagé par un certain nombre, dont le Conseil général de l'Aude et des acteurs privés. Par contre, ECCLA conteste l'argumentation du projet qui repose sur la taille des navires et déclare que le manque de stockage et l'insuffisance de la desserte ferroviaire étaient plutôt la cause des marchés non traités en 2011. EELV admet que la modernisation du port est nécessaire mais ceci doit être conduit avec réalisme car les prévisions de trafic sont surévaluées et certains trafics n'ont pas besoin d'un grand port.

Les trafics d'opportunités identifiables à ce jour par les acteurs publics et privés, notamment la CCI délégataire du port, sont des énergies nouvelles comme la biomasse, la méthanisation et de l'éolien offshore, le cabotage, les nouvelles chimies, le recyclage, les aciers, les produits forestiers, l'import-export de l'agro-alimentaire et d'autre flux nouveaux avec des pays du sud. Certaines entreprises comme Saint-Gobain et EDF Energies Nouvelles inscrivent PLN dans leurs stratégies.

Par contre, certains contestent l'évolution des trafics prévus dans le DMO et craignent des concurrences sur les trafics d'opportunité avec Sète, notamment liés aux implantations industrielles. La Confédération paysanne, quant à elle, pense que de plus grandes capacités d'import-export sur PLN pour des produits agricoles n'est pas souhaitable, elle est même irréalisable du point de vue de la production céréalière.

En troisième point, pour ouvrir son *hinterland* et devenir plus performant, il est impératif que le port soit mieux connecté au réseau de transports régional : le fer, la route, voire le fluvial. Ceci est un avis partagé par tous les acteurs. L'insuffisance ferroviaire par rapport à PLN a été signalée de nombreuses fois au cours du débat et il semblerait urgent d'y porter remède pour que le port puisse prendre un nouvel élan, ceci dans un souci de développement durable. Carayon pense que PLN a un emplacement idéal mais de meilleures connexions –route, fer, fluvial– sont indispensables pour développer le port. Pour le maître d'ouvrage, un réseau intégré de plateformes multimodales permettra de développer les relations avec les régions voisines et, au-

delà, avec l'Europe et le monde. La plupart des acteurs soutiennent le maître d'ouvrage sur ce point. D'ailleurs, selon un intervenant professionnel, le projet portuaire doit même être conçu pour intégrer un système de transport multimodal plus performant, en connexion avec des plateformes intérieures. La CCI PACA souhaite que le développement du fret ferroviaire et du transport fluvio-maritime soit agrégé à ce projet. Aussi, un représentant de la batellerie a plaidé pour le transport fluvial, sous-utilisé sur PLN, étant donné ses possibilités de transport durable.

En quatrième et dernier point : le port en lien avec le tissu économique régional et qui cherche à diversifier ses activités, notamment en accueillant des industriels et des entreprises de logistique sur les 80 hectares de terrain à proximité du port. Pour le maître d'ouvrage, l'espace logistique complète le projet et ajoute à l'attractivité du port, favorisant des implantations industrielles et/ou logistiques. En effet, les industriels s'installent là où il y a de la place. Ainsi, l'offre portuaire interrégionale va faire émerger une filière logistique intégrée, efficiente et compétitive sur la façade méditerranéenne française, sans oublier que ce complexe ne pourra être attractif que si les moyens d'acheminement terrestre sont améliorés. Mais, ensuite, c'est aux industriels d'investir sur les outils mis à leur disposition. Les services de l'Etat estiment qu'un foncier disponible important constitue un vrai potentiel qui doit pouvoir permettre de développer au mieux l'économie et des emplois. Des acteurs privés font remarquer qu'il est impératif, dans un contexte portuaire, de disposer de relais terrestres et que plus la logistique est performante, plus l'*hinterland* va loin. En outre, d'autres communes de la région disposent de réserves foncières complémentaires qui pourraient servir d'arrière-port aux installations de Port-La Nouvelle.

En conclusion de cette première partie, PLN possède des atouts pour se développer mais l'offre doit être pensée en fonction d'un *hinterland* actuel et potentiel. Pour la plupart des acteurs, la modernisation du port semble indispensable mais certains voudraient que ceci soit conduit avec réalisme, voire progressivement. La complémentarité doit être gérée de façon à ne pas créer des concurrences inutiles, même si une certaine concurrence peut être bénéfique. Les acteurs sont unanimes pour que le port soit connecté à un réseau intermodal et multimodal plus performant. Enfin, l'activité de PLN pourra se diversifier après l'aménagement des 80 hectares à proximité du port, ce qui représente un réel atout de développement industriel et logistique. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Merci Patricia. Je voudrais vous demander, de manière extrêmement succincte, si vous avez des recommandations à faire à Madame Brossier et à nous tous par la même occasion, dans cet essai de synthèse qui prépare la rédaction de tout ce qui touche à l'opportunité et au contexte général du projet, pour la rédaction de cette partie du compte rendu dans les jours qui viennent. Est-ce que vous avez tel ou tel point que vous souhaiteriez voir souligné, être mis un peu plus en lumière que ce qui a été exposé ? Je vois une main se lever. Merci.

Jean-Marc SAMUEL

Je suis administrateur de la chambre nationale de la batellerie artisanale.

Je voulais remercier Madame pour avoir enfin entendu citer le fluvial. C'est suite à mes interventions précédentes. Evidemment, j'avais posé cette question plusieurs fois : pourquoi l'embranchement fluvial n'a pas été cité dans le cadre des embranchements de Port-La Nouvelle ? Je n'ai pas eu la réponse, toujours est-il que ce sera maintenant marqué dans le marbre, je l'espère. On ne pourra donc plus l'oublier.

Je voulais revenir sur l'intervention de Monsieur Levassort. On parle d'avenir, de bilan. Le bilan de ce débat est effectivement très positif. En ce qui me concerne, j'ai beaucoup entendu, beaucoup

Narbonne, le 4 avril 2013

appris, beaucoup échangé. A peu près dans chaque intervention, j'aurais pu prendre des arguments en faveur du fluvial, les premiers arguments venant du maître d'ouvrage qui parle de multimodal, d'utilisation du multimodal, de liaisons interportuaires, d'*hinterland*. Toutes les marchandises, ou presque, qui sont à Port-La Nouvelle auraient ou pourraient transiter par la voie d'eau. Je dis théoriquement. Evidemment, on ne va pas creuser plus loin, il faudrait regarder. C'est d'ailleurs ce que je demande depuis longtemps : étudier les possibilités. Je n'affirme rien de plus. Regardons cela et arrêtons d'oublier cet embranchement fluvial et ce canal qui nous amène jusqu'à Bordeaux et plus haut, jusqu'à Lyon et dans tout le reste de l'Europe.

Pour l'avenir, entre autres, je suggère donc que Monsieur Navarro ici présent, vice-président en charge du transport, se charge lui aussi, au côté d'Agnès Jullian, du canal du Midi, que ce ne soit pas seulement la vice-présidente en charge du tourisme qui s'en occupe mais aussi le transport. Pourquoi pas ? Il faudra que l'on en discute, que l'on voit cela. La CNBA pourrait participer à cette réflexion au côté des autres organismes cités par Monsieur Levassort. Pourquoi pas ? Je vois que le CESER a été cité. Je me souviens d'un article paru dans la gazette de la Région –je ne sais pas si l'on dit gazette, je ne me souviens plus du nom, excusez-moi– où il était fortement question de multimodal. Je voudrais simplement finir là-dessus, en espérant que l'on pourra déboucher sur une réelle réflexion concernant le transport fluvial en Languedoc-Roussillon, en lien avec les deux autres régions qui sont traversées par le canal des Deux Mers. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Nous parlerons des liaisons fluviales dans le compte rendu, n'ayez crainte. Y a-t-il d'autres demandes ? Monsieur Codognès ?

Jean CODOGNES

Merci. Je suis d'Europe Ecologie Les Verts. Lors d'une réunion publique, nous avons émis une idée, une proposition au maître d'ouvrage, qui consistait à réfléchir à une direction unique entre le port de Sète et le port de Port-La Nouvelle. Peut-être serait-ce une question que l'on pourrait poser ? Je m'adresse au président Navarro, cette réflexion pourrait peut-être nous permettre d'avoir une cohérence plus grande sur les stratégies et l'efficacité économique. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Cela aussi sera noté. D'autres demandes ? S'il y en a qui vous viennent à l'idée, ce sera tout à l'heure. S'il n'y en a pas, je vais me permettre de passer la parole à François Perdrizet, qui aime bien parler debout et qui va donc rejoindre le pupitre là-bas. Il va dire ce qu'il présente. Il présente les aspects techniques du port.

François PERDRIZET

Bonsoir. Je vais vous parler du chapitre 2 qui s'intitule *Projet d'agrandissement du port*. Ce chapitre comprend à la fois sur les caractéristiques actuelles, les options pour un projet, le projet d'agrandissement et tout ce qui se passe pendant le chantier et la construction de cet ouvrage. Il constitue la base du débat et c'est pourquoi il a introduit celui-ci le 14 janvier à Port-La Nouvelle, en présence de Monsieur le Maire.

Le premier thème que je voulais évoquer, ce sont les éléments de cadrage. Je serai assez bref. Le débat a fait état de plusieurs scénarios concernant le projet d'agrandissement, à savoir :

1. le port actuel : cela ne bouge pas ;
2. un réaménagement de l'avant-port et de la passe d'entrée ;

Narbonne, le 4 avril 2013

3. un projet d'agrandissement avec 4 alternatives.

Pour sa part, le projet du maître d'ouvrage avait retenu –il parle de « variantes retenues » ou « choisies »– les caractéristiques suivantes : suppression du *sealine* ; accueil des navires de 225 mètres de long et de tirant d'eau de 12,5 mètres pouvant être porté à 14,5 mètres ; création de digue sur 2,8 kilomètres, avec réalisation de 4 ou 5 postes à quai nouveaux ; construction d'une plateforme de 20 hectares. Soit, au total, un coût de l'ordre de 230 millions, en visant pour 2030 un trafic compris entre 5 et 8 millions de tonnes. Ce dimensionnement a fait l'objet d'une controverse soutenue dans les réunions et dans certains cahiers d'acteurs. Parmi les oppositions, citons celle d'ECCLA, de l'association Envol ou Ensemble pour PLN, du mouvement politique EELV et de l'association Ville en transition. Il y en a d'autres aussi.

Comme l'a fait remarquer un assistant du maître d'ouvrage lors de l'atelier technique, cette controverse reflète, pour le dimensionnement, une différence de logique. D'un côté, il y a la réponse à la demande prévisible aujourd'hui ; de l'autre côté, il y a une logique qui se préoccupe de l'offre nouvelle, pour l'avenir. C'est un peu l'opposition entre court-moyen terme et moyen-long terme. Voilà ce que je souhaitais dire en termes de cadrage sur le chapitre 2.

J'en arrive maintenant à un élément important : quelles sont les contraintes actuelles du port et quels sont les souhaits des professionnels ?

Les principales contraintes ont été exprimées dans un cahier d'acteur, celui de de l'Union maritime nouvelloise. C'est normal puisqu'il regroupe toutes les professions du port. Il s'agit des contraintes d'accessibilité, notamment des navires de plus de 10 000 tonnes de port en lourd, du plafonnement à 32 000 tonnes de port en lourd des navires au *sealine*, ainsi que du manque de linéaire de quai. Pour leur part, les manutentionnaires ont dénoncé des caractéristiques, entre guillemets, « obsolètes ». C'est ainsi que le cahier d'acteur de Sud Services, qui fait des vracs solides, fait état d'un espace portuaire saturé, de linéaire de quais insuffisant et de contraintes sécurité nouvelles. Remarquons également que dans le dossier du maître d'ouvrage, il y a eu 490 000 tonnes qui n'ont pas pu être transportées du fait d'une capacité terrestre insuffisante. Voilà pour les contraintes.

J'en arrive maintenant aux attentes des professionnels. Il y a d'abord toutes les raisons qui ont présidé au choix du navire projet par le maître d'ouvrage. Elles sont dans le dossier, je ne les rappellerai pas. C'est aussi la conviction de l'Union maritime : la nécessité de pouvoir accueillir la nouvelle gamme des supramax, des bateaux de 60 000 tonnes de port en lourd destinés au vrac liquide, au vrac solide et aux marchandises diverses hors conteneurs. C'est encore le souhait exprimés par le cahier d'acteur de CLTM : faire face à l'accroissement des lots dans les secteurs agroalimentaires, forestiers et industriels. C'est aussi le souhait de cette compagnie de pouvoir bénéficier d'un port comparable, en cohérence avec les ports partenaires. C'est également la demande d'un opérateur de céréales, qui a demandé de pouvoir accueillir des navires de 15 000 à 20 000 tonnes de port en lourd, avec des cadences de déchargement de 3 000 à 4 000 tonnes de port en lourd. Cela a d'ailleurs été repris dans le cahier du Département de l'Aude en parlant de l'exportation du blé en Algérie et du conditionnement des farines. Enfin, lors de la séance du 11 mars à Narbonne, un représentant de Saint-Gobain a précisé que son entreprise choisirait Port-La Nouvelle dans sa stratégie d'approvisionnement si le tirant d'eau était de 14,5 mètres. Un courtier de transport des bateaux a dit que c'était également très important pour lui. Voilà ce que je voulais dire du point de vue des contraintes, des demandes et attentes des professionnels.

Maintenant, en troisième point, j'aborderai la taille des navires à l'avenir. Cette question a été très souvent posée au cours du débat, très débattue. Notamment, il y a eu des gens qui

adhéraient aux 225 mètres retenus par le maître d'ouvrage et il y a eu des gens qui rejetaient cette position-là.

Du côté du soutien, il faut citer principalement les cahiers d'acteur de la CCI de Narbonne Lézignan Port-La Nouvelle, de l'Union maritime nouvelloise, de la Société nouvelloise de remorquage, de la CGT de Port-La Nouvelle, de CLTM et de bien d'autres, sans oublier bien sûr les financeurs du projet. De plus, nous avons eu la découverte d'un cahier d'acteur, c'était le cluster maritime. Le cluster maritime est un ensemble très conséquent de sociétés et de fédérations qui œuvrent dans le domaine maritime au niveau de la France. Il a fait état du renouvellement accéléré de la flotte, vers des navires équivalents à ceux qui ont été retenus pour le projet de PLN. Par ailleurs, rappelons un texte important dans le dossier du maître d'ouvrage, *Conséquences d'un statu quo*, qui analyse les répercussions de la non-prise en compte de l'accueil des grands navires.

Du côté du rejet du dimensionnement, nous trouvons des gens que j'ai déjà mentionnés : ECCLA, EELV, Ville en transition, Ensemble pour PLN et également des acteurs comme la Confédération paysanne qui ne jugent pas le projet opportun. Les arguments pour étayer cette position sont : l'existence d'une réserve de capacité, le bon usage des finances publiques, la contestation des prévisions de trafic –on en parlera tout à l'heure–, la non-prise en compte du pic pétrole, la remise en cause du modèle économique mondial. Ces divergences de positions ont amené à l'organisation d'un atelier technique, qui s'est en particulier penché sur cette question de la taille des navires. A cette occasion, les experts ont confirmé une croissance rapide de la taille des navires, en particulier un développement des vraquiers handymax, c'est-à-dire de 40 000 à 60 000 tonnes de port en lourd. D'après l'un d'entre eux, Paul Cariou, ce phénomène de croissance s'est déjà partiellement manifesté à Port-La Nouvelle, dans les 15 dernières années : le nombre de navires transportant des vracs secs s'est réduit de 5 % alors que la taille moyenne a progressé de 55 %. Pour sa part, l'autre expert pense que le projet pourrait se formater sur du trafic moyen-petit ou moyen-grand. On est donc probablement à une limite entre ces deux tailles.

Dernier commentaire sur ce thème : la représentante d'ECCLA a mentionné un saut de croissance du projet en 2011, qui correspond à la rencontre avec le premier opérateur mondial en matière de stockage. A ce propos, il est intéressant de relire la réponse à la question 28, qui fait une rétrospective de l'évolution du projet depuis une dizaine d'années, notamment bien sûr de la taille du navire projet.

Le quatrième ou cinquième thème est le *sealine*. Aujourd'hui le port de commerce dispose d'un *sealine*, c'est-à-dire une installation en mer qui permet de recevoir des navires pétroliers jusqu'à 190 mètres de long, avec un tirant d'eau de 11,60 mètres. Cette installation engendre, d'après le cahier d'acteur de l'Union maritime, des coûts d'escale importants liés à la sécurité des navires. Elle impose par exemple de suspendre les opérations par mauvais temps, d'où des indemnités pour dépassement du temps de déchargement. De plus d'après le dossier du maître d'ouvrage, son entretien représente un coût annuel de 2,2 millions.

Le projet retenu prévoit donc sa suppression et son remplacement par un déchargement à quai, ce qui est une solution beaucoup plus fiable et économique, avec un risque atténué de pollution, ce qui a été confirmé lors de l'atelier technique. Cette solution, d'après l'intervention à Sète d'un ancien président d'Elf, va renforcer la compétitivité du port. Pour sa part, la CCI de Narbonne souligne qu'à l'avenir, sur la côte méditerranéenne, il n'y aurait que 2 ports français avec des installations quai protégées par des digues, à savoir Fos-Lavéra et Port-La Nouvelle.

Lors de la réunion du 14 janvier, c'est-à-dire la première, un intervenant a paru redouter davantage ce rapprochement de la ville. Il s'agissait probablement de l'impact d'une explosion, puisqu'en matière de pollution, chacun s'accorde à dire que c'est une solution plus sûre que le

déchargement à quai. Il est dommage de ne pas avoir pu avoir une intervention d'un pétrolier au cours du débat. Ce que je dis est un peu faux parce qu'hier ou avant-hier, on vient de recevoir le cahier d'acteur d'EPPLN, c'est-à-dire le stockeur de pétrole. Il partage l'avis de l'UMANO. Par contre, il attire l'attention sur deux difficultés. La première concerne son activité pendant le chantier. La deuxième est les coûts de la nouvelle installation : comment seront les coûts de la nouvelle installation ?

J'en viens au point numéro 5 : les alternatives. Je ne parlerai pas de l'alternative qui consiste à ne rien faire, c'est-à-dire l'alternative port actuel.

Je parlerai d'abord des alternatives 2 donc l'aménagement de la passe d'entrée et de l'avant-port. D'après l'association Envol, Ensemble pour PLN, ces solutions d'aménagement méritent d'être mieux définies avec, par exemple, une évolution du brise lame qui était prévu en une digue qui permet un déchargement, avec une optique croissance bleue. D'autre part, Fabrice Levassort a précisé, lors de la réunion de Port-Vendres, que le coût de ces variantes 2 était de l'ordre de 130 millions ou plus, probablement, et que cela n'améliorait pas les possibilités actuelles en matière de taille des bateaux.

A propos des alternatives 3, il y a deux types d'alternatives. Il y a les alternatives grand port et les alternatives très grand port. Pour les solutions grand port, il n'y a pas eu vraiment de préférence affirmée par les uns ou par les autres, si ce n'est une contribution du Président des pilotes qui s'est prononcé, après une étude en simulation à Nantes, pour l'alternative 3 A sud, c'est-à-dire la digue protège vraiment du nord. Par ailleurs, la solution très grand port a été retenue par la CGT de Port-La Nouvelle dans son cahier d'acteurs et en séance, au motif qu'une construction comme celle-là se réalise pour les générations futures, c'est-à-dire pour au moins 50 années. Et il a été mis en relief 7 raisons qui militent en faveur du choix du très grand port. A noter que la durée de vie d'une digue est de l'ordre de 100 ans. C'était une réponse d'un expert lors de l'atelier. La CLTM a fait aussi mention de cette cinquantaine d'années.

En dernier point sur les alternatives, est-ce que l'on peut comparer le 2 et le 3 ? Il y a eu une contribution tout à fait intéressante d'un ancien expert maritime, qui a déjà parlé tout à l'heure. Elle milite fortement en faveur des alternatives 3, en suggérant même une solution qui est la variante avec double entrée.

En sixième point, c'est la phasabilité c'est-à-dire la capacité à faire un morceau puis, ensuite, un autre. Ce thème a fait aussi l'objet d'un échange, d'une première approche, dans l'atelier technique ; suite à une demande expresse de la Commission nationale du débat public. Ce thème est source d'ambiguïté car la phasabilité se situe, pour le maître d'ouvrage, en deuxième phase de construction de quai et de terre-plein, au-delà des 230 millions, alors que pour d'autres acteurs, cela se situe en-deçà, par exemple avec une alternative 2 améliorée ou avec une alternative 3 partielle. Dans l'atelier technique, l'expert Valérie Blanchet a rappelé qu'un phasage pouvait et devait être pensé à l'amont des études, de manière à avoir un cadre global. Elle a également bien sûr confirmé que le déchargement dans un port était une solution sûre –voir ce que j'ai dit sur le *sealine*.

Les représentants du maître d'ouvrage ont bien confirmé que, pour l'instant, le phasage qu'il envisageait se faisait à l'intérieur de l'infrastructure et aussi en jouant sur la profondeur de dragage. L'un d'entre eux a d'ailleurs précisé que le calibrage d'un ouvrage portuaire ne voit pas sa taille sensiblement modifiée en accueillant des navires de 190 mètres ou 225 mètres.

Suite à une question, Valérie Blanchet, une experte, a répondu qu'elle ne voyait pas l'alternative 2 comme une première phase de l'alternative 3. Reste sans doute au maître d'ouvrage à réfléchir plus avant sur ce thème, s'il le souhaite.

Sur l'intermodalité, j'irai très vite parce que ma collègue a déjà évoqué l'intermodalité. Il y avait l'intermodalité rail, qui a été largement évoquée les cahiers d'acteur de la SNCF, de RFF, de la CGT région, du Grand Narbonne. Il y a d'ailleurs toute une analyse intéressante dans le cahier d'acteur du Grand Narbonne. Sont mentionnés dans ces cahiers l'intérêt de faire une bretelle orientée vers le nord à partir du port et la mise en place d'un opérateur ferroviaire, comme le demande par exemple la CLTM. Par ailleurs, le Conservatoire a rappelé que si l'on faisait une bretelle sur son territoire, il fallait obtenir son accord. De plus, dans le débat, plusieurs interrogations portaient sur la mixité de la future ligne TGV. Est-ce que la future ligne TGV pourra accueillir le fret ou non ? C'est une question tout à fait importante. D'autre part, le représentant de la batellerie, qui a déjà parlé, s'est manifesté à plusieurs reprises, notamment pour évoquer la possibilité d'un raccordement du port avec le canal du Midi. De même, un membre d'EELV a estimé que le transport fluvial n'était pas assez abordé dans ce dossier.

En dernier sujet, pour conclure, il y a eu quelques remarques sur le chantier et son déroulement. Il y a l'entreprise Lafarge qui, notamment, recommande d'utiliser les productions locales, que ce soit en ciment, en béton ou en granulats. Par ailleurs, le bureau d'études Catram a précisé qu'à son avis, les 4 millions de matériaux nécessaires pouvaient être prélevés dans la région. A Sète, un intervenant s'est interrogé sur le nombre de camions pendant le chantier, la Région a répondu qu'elle réfléchissait sur un transport par bateau.

Sur la plateforme logistique, je n'ajouterai rien à ce qu'a dit ma collègue.

Par contre, sur la sécurité maritime, les services de l'Etat ont rappelé qu'il faudrait prolonger la réflexion sur la sécurité et la sûreté maritimes. Il y a notamment des questions de capacité de mouillage, il y a des questions d'accueil de navires en difficulté et toute la mise en place de mesures de sûreté. Voilà ce que l'on pouvait extraire de tous nos échanges dans ce débat. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup François. Est-ce qu'il y a des points que vous souhaiteriez souligner, que vous souhaiteriez compléter, sur ces aspects techniques de la déclaration de Monsieur Perdrizet ? Oui, Monsieur, s'il vous plaît, tout au début, là, au premier rang.

Pierre RAMOND

Je reviens à ce que je voulais dire tout à l'heure. Je suis tout à fait d'accord avec ce qui vient d'être dit. Je redoute simplement que certaines mesures qui pourront être prises ne compromettent l'avenir en ce qui concerne l'accueil des bateaux de 220 mètres de long.

Deuxième remarque : la relation avec les plates-formes intermodales, les transports terrestres en un mot. Il y a un problème : le cahier du maître d'ouvrage mentionne tout un tas de ZAC qui se situent autour de Montpellier, autour de Sète, autour de Béziers. On va même chercher une ZAC à Castelnaudary. Comme par un fait exprès, on oublie totalement la ZAC de Montredon qui à mes yeux apparaît comme la plus importante de toutes. Je ne vois pas un développement de Port-La Nouvelle sans une liaison plus étroite avec Toulouse. C'est bizarre : la liaison Toulouse-Narbonne, personne ne veut en entendre parler, c'est quand même curieux. Cela fait partie à mon sens de l'hinterland minimum d'un développement des infrastructures de Port-La Nouvelle. Autrement, il ne faut pas parler de développement, il faut parler d'une mise à jour limitée. J'appelle cela de la maintenance. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur. Tout cela sera pris en compte. Et merci pour cette intervention qui est tout à fait dans le sujet.

Alain VIARD, conseiller municipal d'opposition à Port-La Nouvelle

Bonsoir. Alain Viard, conseiller municipal d'opposition à Port-La Nouvelle. Je voudrais rebondir sur l'excellent exposé qu'a fait Monsieur Perdrizet et l'inquiétude qu'il y a actuellement pour le linéaire de quai. Une solution immédiate pourrait se réaliser, qui ensuite s'impliquerait dans le projet qui éventuellement sera retenu : c'est le quai Francis-Vals. Je parle sous le contrôle d'un expert qui m'a très bien conseillé. C'est une réalisation qui peut se faire très rapidement puisque dans le phasage actuellement prévu, nous parlons de 2015 pour éventuellement le début des travaux, et 2018 pour la fin des travaux. Là, c'est quelque chose qui peut se réaliser dans l'année qui suit, un an et demi, qui peut donner immédiatement une bouffée d'oxygène au port de Port-La Nouvelle avec un quai de 190 mètres de long qui répond immédiatement aux besoins des entreprises manutentionnaires. Il permettrait aussi de voir tous ces marchés arriver puisqu'apparemment beaucoup de marchés ont été perdus. Tel qu'il a été évalué par Ernst & Young, ce quai Francis-Vals, ce sont entre 13 et 18 millions d'euros. Immédiatement, nous aurions une rentabilité sur ces 18 millions d'euros. Il y a une possibilité immédiate -un an et demi à peu près- pour réaliser cette extension qui s'intègre parfaitement au projet. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci Monsieur pour cette suggestion intéressante. Un Monsieur m'a demandé la parole.

Alain RICHOU, militant Europe écologie Les Verts

Alain Richou, Europe écologie Les Verts. Je ne vais pas revenir sur les points très techniques qui ont été complets, exhaustifs, et qui résument bien les débats nombreux, riches et fouillés. Je crois que c'est d'abord la satisfaction puisque nous arrivons ce soir à exposer quelque chose de complet, contradictoire, et qui doit se poursuivre. Satisfaction mêlée d'un peu de frustration, dans la mesure où ce débat arrive peut-être un peu tard dans le déroulement du projet. Les grands choix ont déjà été faits. Si le maître d'ouvrage écoute bien, il a quand même quelques difficultés s'il faut revoir plus ou moins le projet. C'était le premier point.

Le deuxième point : je reviendrai sur ce qu'a proposé Monsieur Levassort, l'après-débat. Après un débat de cette qualité, il me semble que l'après-débat doit être à la hauteur. C'est la moindre des choses. Je pense que ce qui est proposé (faire marcher à plein régime des structures existantes) risque de ne pas suffire. Je réfléchissais : il ne faudrait pas qu'un décalage entre la qualité d'un débat et peut-être un manque dans l'après-débat ne fasse courir un risque juridique à cette opération. C'était la simple remarque que je voulais faire. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Nous retenons tout cela. Il y a une autre demande que je n'avais pas vue parce que Monsieur est derrière la caméra.

Max CANEL, retraité

Excusez-moi, c'est juste un petit complément. J'ai eu peur tout à l'heure quand Monsieur Perdrizet a fait la synthèse des avis techniques sur le choix d'une solution 3a (ouverture au Sud) comme unique et indiscutable. Je milite depuis longtemps, j'ai déposé une contribution pour préconiser la 3b. Je précise même qu'il s'agit d'une 3b optimisée.

Juste un petit détail complémentaire qui fera sans doute plaisir à ceux qui s'inquiètent de l'écologie et des échanges étang-mer. Une simple remarque permet de constater qu'avec une solution 3b optimisée, la section d'entrée des zones maritimes vers l'étang serait multipliée par sept. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. C'est une bonne chose de pouvoir le rappeler : avec mes collègues et tout à l'heure mon voisin de gauche, nous essayons de dire ce que les uns et les autres ont mis en avant.

Nous ne faisons pas de choix. Nous sommes indépendants et neutres, donc nous ne faisons pas partie des acteurs comme c'est votre cas ou comme c'est éminemment le cas du maître d'ouvrage qui a déclenché ce débat public. Nous essayons de représenter le mieux possible toutes les opinions.

Je vois que Monsieur Cormary qui m'a dit qu'il ne prendrait pas la parole va prendre la parole. N'oubliez pas que nous avons un petit peu de retard mais vous êtes le bienvenu, Monsieur Cormary, vous êtes un habitué !

Albert CORMARY, militant Europe écologie Les Verts

Bonsoir. Albert Cormary, Europe écologie Les Verts. Ceux qui ont suivi le débat depuis le début commencent à me connaître un peu. Je suis ravi du compte rendu que nous a fait Monsieur Perdrizet parce qu'il a été très fidèle. J'aurais aimé qu'il insiste un peu plus sur l'atelier d'experts ad hoc à Montpellier. Cet atelier d'experts a appris beaucoup de choses à beaucoup de personnes qui y ont assisté. Il a amené beaucoup de choses, notamment sur la complexité des problèmes.

Notre inquiétude : il me semblait qu'il y avait des problèmes complexes avec des réponses simplistes dans le dossier du maître d'ouvrage. Cet atelier d'experts a permis de souligner cette complexité. Je pense notamment à la taille des bateaux. Oui, les bateaux grandissent mais cela ne se passe pas simplement comme cela. Cela nous a apporté beaucoup, cela pourrait-il apparaître dans le compte rendu ? Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Cela apparaîtra, merci pour cette opinion.

J'ai appris très récemment l'impossibilité pour Camille Saïsset d'être parmi nous ce soir pour des raisons malheureuses et tragiques. Cela n'aura pas la qualité des deux exposés précédents mais je vais essayer quand même, avec les notes qui m'ont été remises, avec ma connaissance du dossier, de vous présenter la partie qui s'appelle « Chapitre IV du dossier du maître d'ouvrage », les divers cahiers d'acteurs qui ont été faits sur ces questions d'aménagement du territoire, de risques de problèmes de protection de l'environnement, pour mettre en avant ce qui a été dit à l'occasion des réunions publiques et qui est transcrit dans les verbatim, et les questions qui ont été posées. Comme je l'indiquais tout à l'heure, nous essayons de mélanger tout cela de façon à rendre compte des opinions parfois de soutien, parfois critiques, ou des suggestions effectuées.

Il s'agit donc de ce qui, dans le dossier du maître d'ouvrage, s'appelle « Insertion du projet dans son territoire ». Ce chapitre a été présenté à Gruissan chez Monsieur le maire Codorniou en février dernier. Je vous ai montré tout à l'heure des statistiques qui montrent que c'est un sujet prioritaire parmi les préoccupations, comme tout à l'heure les aspects de retombées économiques et de retombées sur l'emploi. C'est pour cela que nous terminons par ce sujet. Ce sont les thèmes qui retiennent le plus l'attention et les discussions. La remarque générale à faire sur ce chapitre qui s'intéresse à la fois au projet, à ses impacts sur le milieu naturel, à la préservation du milieu naturel, aux problèmes de sécurité et de sûreté, et à l'insertion dans l'aménagement du territoire local et régional national : il y a un grand mélange.

Ce mélange, nous pouvons le classer en deux grandes catégories : les préoccupations locales -l'accès à la plage, l'usage de la proximité du port pour certaines activités comme l'association Windsurf, pour les problèmes de surf, la voile- et les préoccupations tout à fait nationales, voire internationales, qui confinent parfois même à une philosophie sur l'organisation du mode de vie. Cela n'est pas du tout local et, à l'occasion des discussions et des cahiers d'acteurs, comme je vais le citer dans un instant, prend deux directions pas opposées mais très différentes. Donc il y a des

choses qui sont vraiment dans le secteur de Port-La Nouvelle, et il y en a d'autres qui sont à l'échelle européenne voire mondiale.

Le premier cahier a été rédigé par le maître d'ouvrage, nous l'appelons « le dossier ». Il y a une douzaine de pages sur quelque chose qui s'appelle « les enjeux urbains dans la relation ville-port », et qui finalement n'a pas donné lieu à énormément de réactions, sauf l'accès à la plage. Tout ce qui concerne par exemple la protection de l'île de Sainte-Lucie va de soi. Je tiens à le souligner parce qu'il y a des choses qui attirent les commentaires, les critiques, les propositions, et d'autres, auxquelles je m'attendais, moi qui suis de l'extérieur -nous tous sommes de l'extérieur-, qui n'ont pas du tout attiré de réactions. Dont acte, c'est à retenir. C'est particulier dans la mesure où ce port et son extension de Port-La Nouvelle est quand même situé à côté d'une ville. Ce n'est généralement pas le cas. Là, c'est tout à côté, le port est situé au centre d'un ensemble, le parc de la Narbonnaise et Sainte-Lucie, qui est à protéger. C'est exceptionnel également. Cela signifie que le pari qui consiste à dire « *Ce sera un port exceptionnel, particulièrement propre, exemplaire.* » est crédible. L'ensemble des acteurs que vous formez dans cette salle suit le propos du maître d'ouvrage. Je tiens à le signaler parce que notre travail est de signaler les points d'accord et les points de désaccord. Il n'y a pas de points de désaccord là-dessus mais il y en a un -je vais en parler dans un instant- sur l'accès à la plage.

Il y a dans le dossier du maître d'ouvrage deux pages, avec des photos et des dessins, sur l'aspect « risque ». Ce n'est pas beaucoup, cela s'explique mais personne ne touche à cela, sauf les services de l'Etat dans le cahier des services de l'Etat numéro 15. Celui-ci s'intéresse à cela et prépare avec le maître d'ouvrage et avec d'autres acteurs le PPRT qui normalement devrait déboucher avant la fin de l'année. C'est en cours mais le débat ne s'est pas beaucoup exprimé à ce sujet. Je tenais également à le dire, non pas par regret- encore une fois, dont acte- mais simplement parce que voilà un sujet dont je vais reparler très rapidement, qui est compliqué, à la limite du contentieux avec certains qui se trouvent au milieu de la fameuse tache rouge, les gaziers. Cela ne fait pas l'objet de beaucoup de commentaires ni dans les verbatim, ni dans les cahiers d'acteurs. Cela ne veut pas dire que ce n'est pas un sujet important qui donnera lieu très certainement, dans l'après-débat, à pas mal d'échanges.

Enfin, les interactions du projet avec l'environnement, il y a également huit à dix pages, donnent lieu à beaucoup de commentaires et nous allons revenir dessus dans un instant.

Le premier point est l'aménagement du territoire. Je vais simplement citer à titre d'exemple, parce qu'il y a d'autres communications et notamment des communications pendant les réunions, les cahiers d'acteurs du syndicat mixte MP2 -Plate-forme multimodale Pyrénées-Méditerranée- qui est en Pyrénées-Orientales, le Syndicat des fruits et légumes du marché Saint-Charles, toujours dans les Pyrénées-Orientales. Dans l'Hérault, chez les voisins, Béziers a fait deux cahiers d'acteurs. Un cahier a été fait par la Communauté d'agglomération, un par la Chambre de commerce, et à l'intérieur du département de l'Aude, les communautés de Castelnaudary, de Lézignan et du Grand Narbonne dont nous avons parlé tout au début de cette réunion. Il y a unanimité de soutien au projet.

Dans l'aspect aménagement du territoire, j'ai eu bien du mal à trouver des réticences. Chacun reconnaît que, quel que soit le projet, s'il y a un projet, ce sera plutôt bon pour l'ensemble de la région. Je tenais à le dire parce que les critiques -il y a en a, nous allons y arriver- ne sont pas dans l'aspect aménagement du territoire. Elles sont dans le même chapitre, ce sont des remises en cause qui portent sur la manière de faire le projet. Il y a deux ou trois remises en cause. Mon éminent collègue François Perdrizet en a parlé, également Patricia Brossier tout à l'heure, il y a des remarques et des propositions. Ce n'est pas de l'hostilité mais plutôt « *Comment pouvons-nous*

faire, un peu ou carrément différemment du mouvement politique Europe écologie Les Verts et de l'association déjà plusieurs fois citée ECCLA qui aimeraient bien phaser le projet, le répartir dans le temps et avoir des indicateurs qui économiquement montreraient le bien-fondé des décisions d'extension du port ? » Tout à l'heure, en final, Etienne Ballan reprendra cet aspect surtout économique, un petit peu environnemental. Je dis cela parce que l'origine de ces propositions est plutôt d'associations ou de mouvements qui vont vers l'écologie, mais c'est une écologie « économique », en l'occurrence.

Il y a par contre, et nous y avons déjà fait allusion, deux opposants qui sont vent debout, tout au moins pour des observateurs extérieurs comme nous. La Confédération paysanne dit « *Les 200 millions, il ne faut surtout pas les mettre sur le port mais il faut nous les donner à nous, petits paysans, de façon à faire un développement local basé sur une agriculture de petits exploitants.* » C'est totalement à l'opposé de toutes les variantes que nous pouvons imaginer qui ont été présentées tout à l'heure. Il y a également un cahier d'acteurs un peu particulier qui est le n°19, qui s'appelle le Mouvement citoyen des initiatives de transition, c'est un réquisitoire plutôt qu'un plaidoyer, à l'encontre d'une économie se basant sur le pétrole. Comme le pétrole, c'est pour le moment 1 million sur 2 millions de trafic par an de Port-La Nouvelle et que l'on annonce bien sûr une expansion pour ce million-là et pour les céréales également, qui est l'autre million, là aussi il y a une opposition farouche. Si nous regardons les statistiques, si nous regardons ce cahier d'acteurs n°19 par rapport aux 56, c'est peu mais c'est à signaler car notre devoir est de signaler toutes les opinions, c'est ce que nous essayons de faire. Sur cet aspect-là, je voulais signaler la différence qu'il y a entre ceux qui regardent les aménagements à faire et ceux qui ne veulent pas du tout d'aménagements.

Autre sujet très polémique et très passionnel, ce sont les divers usages qui touchent aux loisirs et à l'accès à la plage. Il y a plusieurs cahiers d'acteurs, beaucoup d'interventions répétitives. N'oubliez pas que nous sommes là pour nous opposer à une transformation de nos habitudes. Je ne dis pas cela de manière péjorative ni ironique. C'est souligné par les cahiers d'acteurs que je vais citer juste après et qui viennent de l'Etat ou d'institutions qui font partie des pouvoirs publics : un certain nombre d'usages, d'accès à la plage à pied mais aussi en voiture, sont rappelés. « *Vous faites un grand port -ou un port moyen, ou un port moyen supérieur puisqu'il y a toutes sortes maintenant de vocabulaire pour dire que nous ferons quelque chose de grand mais pas si grand que cela-, comment faisons-nous pour aller à la plage ?* » Il y a la sécurité et la sûreté des personnes dont je parlais tout à l'heure, sûreté des personnes. Comment rendons-nous compatibles le développement du port et l'accès à une page particulière qui est la Vieille Nouvelle, située au nord du port de Port-La Nouvelle ? Le collectif Plage de la Vieille Nouvelle plaide pour des discussions. Là, nous sommes en plein après-débat.

L'association Ensemble pour PLN dit « *Faites que nous ayons un port modèle de croissance bleue* », j'en ai un peu parlé. C'est du vocabulaire mais la croissance bleue, cela signifie la compatibilité dont l'existence reste à définir. Et il y a PLN Windsurf, déjà cité, qui évidemment aimerait continuer ses activités, nous pouvons les comprendre, qui passent par l'automobile. L'automobile sur la plage, il y a là une difficulté que je vais rappeler dans un instant. Enfin, les plaisanciers se détachent de ce groupe dans la mesure où ils voient plutôt un avantage -mais ce ne sont pas les mêmes sports, ni les mêmes loisirs- à une modernisation et à une extension du port actuel.

Je n'oublierai pas –ce sera peut-être repris tout à l'heure à l'occasion des activités économiques– les aspects pêche professionnelle, pêche de loisirs, les petits métiers, les petits pêcheurs. Tous ceux-là se sont réunis. Ils viennent de produire un cahier d'acteurs qui nous est parvenu ces jours-ci, qui sera imprimé, distribué et mis en ligne. Je résume et je caricature un peu mais comme j'ai fait cela très vite je me permets cette licence « *En 2010 et en 2011, vous avez fait des efforts pour*

nous tout à fait remarquables. Si vous pouviez les continuer à l'occasion de cette extension du port, vous transformerez Port-La Nouvelle en un port méditerranéen très important pour la pêche. Continuez dans cette voie, nous sommes d'accord dans le fond. »

Avant-dernier point, des cahiers d'acteurs tempèrent les demandes précédentes. C'est le Conservatoire du littoral, le parc naturel régional de la Narbonnaise qui rappellent des aspects réglementaires. Ils disent « *La Vieille Nouvelle fait partie de notre territoire et nous n'y allons pas. Si le projet se fait, c'est une bonne occasion pour tout fermer.* » Evidemment, une position telle que celle-là est relativement polémique, avec ce que j'ai dit auparavant. Je signale ce conflit larvé de façon qu'il soit bien pris en compte dans l'après-débat, parce que cela reste à résoudre pour le moment. Chaque force indique ses positions. Il est difficile de ne pas aller dans le sens de la réglementation, sauf si nous changeons celle-ci ou si nous l'assouplissons de manière que ce soit quand même réglementaire.

Des études sont annoncées ou restent à compléter à l'occasion de l'enquête publique, si celle-ci est décidée), sur les impacts du projet sur la faune, sur la biodiversité, qu'elle soit terrestre ou marine. Cela est particulièrement rappelé dans le cahier d'acteurs n°15 des services de l'Etat qui a déjà été cité. Il est à 70 % orienté vers les aspects environnementaux. Je demande aux uns et aux autres de prendre le plus grand soin à le lire. C'est important, cela donne l'orientation de discussions qui pourraient aller au-delà du débat qui s'est déroulé jusqu'à présent, qui pourraient donner lieu à des compromis -c'est le mot qu'il faut utiliser dans le développement durable- et à des efforts qui sont demandés à toutes les parties, dans le fond.

Je voudrais terminer par un aspect auquel vous ne vous attendez peut-être pas. Je suis un vieux routier du développement durable. Dans développement durable, il y a le mot « développement » mais cela ne veut pas dire la recherche d'un profit qui ne soit pas encadré et régulé. L'aspect environnemental est pondéré par d'autres orientations. Donc cela demande beaucoup de tolérance des uns et des autres, et non pas d'intolérance. Il y a un aspect bien sûr l'aspect social qui touche à la gouvernance, à l'organisation, aux retombées dont nous allons parler dans un instant, et qui exige qu'il n'y ait pas de repli identitaire, égoïste, communautariste, où il n'y a que moi qui compte et les autres n'existent pas. Si nous y ajoutons un peu de valeur morale, un peu d'éthique, alors nous sommes dans le vrai. Je voudrais citer, pour féliciter cette initiative d'avoir fait un cahier d'acteurs, le cahier d'acteurs n°3 qui s'appelle association de la Mission de la mer. C'est une action humanitaire pour les marins qui viennent de tous les pays du monde et qui « échouent », souvent avec des problèmes économiques très importants, à Port-La Nouvelle. Il y a une action pour essayer de les aider sur un plan humain, fraternel, que je voulais signaler.

Je voudrais enfin signaler un aspect historique. Dans le cahier d'acteurs de Port-La Nouvelle, dans une déclaration de Monsieur Martin, maire de Port-La Nouvelle, il y a le rappel d'un passé qui a été un peu évoqué tout à l'heure et qui est tout à fait archéologique et glorieux. Du temps de Rome, cela ne s'appelait pas Port-La Nouvelle mais c'était le port de Narbonne, il y avait une intensité exceptionnelle en Méditerranée. C'était le second port après Rome. C'est quelque chose d'important. Cela a repris au XVIII^e siècle et depuis, il y a une constante évolution plutôt en progrès. Bien sûr, il y a des hauts et des bas mais la pente est positive. Je voudrais simplement terminer sur cet aspect qui d'ailleurs a été rappelé dans une page du journal *Le Monde* daté du 5 janvier de cette année, qui montre Port-La Nouvelle au débouché de tout ce qui se passait juste avant notre ère, dans le trafic méditerranéen. Il y a là des choses tout à fait intéressantes, qui permettraient de donner une légitimité à un projet qui doit être discuté, partagé, etc. (nous le disons tous), qui prend de la puissance en rappelant ce passé.

Voilà ce que je pouvais vous dire sur cet aspect qui bien sûr sera complété par Madame Saisset. Celle-ci avait préparé un document que je n'ai pas voulu lire : quand on lit le document d'un autre, cela endort un peu. Je me suis permis d'essayer d'aller à l'essentiel. Merci beaucoup et si vous avez des questions, ou des points à souligner, n'hésitez pas à les dire. Je vois un doigt qui se lève au deuxième ou troisième rang.

Richard SEVCIK, président du parc naturel régional

Le président du parc naturel. Monsieur le Président, vous avez eu une interprétation que je ne partage pas de notre cahier d'acteurs. Nous ne sommes pas allés aussi loin que vous mais je ne vous en tiens pas rigueur puisque vous avez repris un propos qui n'était pas directement le vôtre. Nous ne sommes pas opposés, comme vous le dites, à la fréquentation de la réserve ou de la plage. Ce sont des espaces ouverts au public. Au contraire, un dialogue est ouvert avec les services de l'Etat, notamment avec Madame la Sous-préfète, pour trouver des modalités qui permettront au public d'accéder dans des conditions convenables et normales notamment à la plage de la Vieille Nouvelle. Les propos que vous avez tenus seraient plutôt ceux du Conservatoire du littoral que les nôtres. Merci, Monsieur le Président.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Dont acte. Cela sera bien marqué. S'il vous plaît, Madame Passemar.

Lydie PASSEMAR, conseillère municipale à Port-La Nouvelle

Lydie Passemar, conseillère municipale à Port-La Nouvelle. Par rapport à ce que vous disiez, l'accès à la plage de la Vieille Nouvelle est, certes, passionnel, mais c'est notre territoire. Il n'a rien à voir avec la croissance bleue. Pour la croissance bleue, justement le pari est de faire du développement portuaire une vitrine, et j'y tiens. La vitrine, pour moi, a ce volet dans la croissance bleue : aquaculture, algo, toutes ces nouvelles techniques que nous pourrions explorer et qui collent au volet éducatif. Cela nous permettrait de développer des nouvelles activités et de nouveaux métiers.

La plage pose un problème. Elle n'est pas passionnelle mais elle interroge beaucoup les Nouvellois. Ce qui me fait un peu rebondir par rapport à ce que j'ai vu au début. Je vous remercie, Monsieur le Président, de la qualité du débat. Je remercie la Région, je remercie Monsieur Navarro et Monsieur Bourquin de nous avoir offert la possibilité de faire ce débat puisque nous avons besoin de débats et de démocratie participative.

Ce qui va se passer, c'est après. Je ne partage pas tout à fait ce qu'a dit Monsieur Levassort. La démocratie participative, nous devons l'appliquer aussi après. Les Nouvellois l'ont montré : une réunion à La Nouvelle, 330 personnes, 30 personnes à Montpellier. Je comprends que ce soit un dossier important mais les locaux aussi doivent y être associés et je pense que l'apprentissage de la démocratie, l'écoute du dialogue leur auraient fait du bien et ils auraient compris plein de choses. Ils ont été privés de cela. La démocratie participative est aussi de dire que les citoyens sont associés. Dans la liste que j'ai vue au départ, il n'y a pas les citoyens, il n'y a pas les syndicats ni les représentants de la plage de la Vieille Nouvelle. Voilà ce que je voulais dire.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Je vois que Monsieur Codognès veut prendre la parole.

Jean CODOGNES, militant Europe écologie Les Verts

Merci. Jean Codognès, Europe écologie Les Verts. D'abord, excusez-nous de ne pas avoir assez visibles sur trois problématiques qui nous tiennent à cœur. La première est la fragilité juridique sur l'étude d'impact qui a été divisée en trois, nous l'avons souligné. Si je parle de fragilité juridique, c'est parce que je ne veux pas que le projet de Port-La Nouvelle finisse comme celui de troisième quai de Port-Vendres. Il y a des questions juridiques qu'il faut prendre en considération

tout de suite. Une seule étude d'impact nous permettra d'ailleurs de savoir si le site de Sainte-Lucie est impacté.

Deuxièmement, le plan de prévention des risques technologiques. Là aussi, il appartiendra à l'Etat de nous dire si en multipliant par deux ou par trois le stockage de pétrole, cette progression des stocks va transformer le plan de prévention des risques technologiques. C'est important parce que si l'Etat s'oppose et s'il n'admet pas le projet, le projet est terminé aussi.

Troisièmement, nous sommes peut-être restés un peu taisants sur ce sujet mais nous l'avons abordé dans le cahier d'acteurs, c'est la problématique des transports des sédiments. Nous avons fait observer que selon certaines études, notamment de l'université d'Aix-en-Provence et une thèse de doctorant, les sédiments de la plage nord seront probablement impactés de façon significative. Nous avons demandé là aussi une étude complémentaire puisque, de l'aveu même de l'expert qui était venu je crois à Gruissan, cette expertise, cette étude n'avait pas été réalisée dans des conditions satisfaisantes.

Ces trois éléments nous paraissent importants. J'insiste aussi sur l'intervention de Madame Passemar. Je crois qu'il est indispensable d'instaurer une commission du dialogue. La commission du dialogue, c'est comme la citronnelle, cela repousse les moustiques. Le dialogue, Monsieur Navarro, cela repousse les recours judiciaires. Lorsque le dialogue n'est pas instauré, il a lieu devant le juge. Vous savez que de ce point de vue, le maître d'ouvrage est souvent d'une grande fragilité.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci pour ces rappels. Je me souviens que cela a été déjà signalé. Cela complète heureusement ce que j'ai approximativement rappelé moi-même. Je vois un doigt se lever. Monsieur, au premier rang.

Monsieur le président honoraire de la chambre de commerce de Narbonne

Je suis le président honoraire de la Chambre de commerce de Narbonne. Le problème qui est important, je trouve, est que nous avons laissé le débat au niveau de Port-La Nouvelle, de Narbonne, du département de l'Aude, peut-être un peu au niveau de la région mais c'est un débat qui est au niveau national. L'aménagement du territoire, pour nous ici, n'a jamais existé, n'est jamais intervenu. Vous savez, nous sommes dans des pays qui sont au-dessus de la loi, par conséquent nous les avons toujours ignorées. Les politiques de droite ou de gauche n'ont jamais été efficaces pour le Sud de la France.

Ce port de Port-La Nouvelle, c'est une chance inespérée pour tout le Grand Sud qui couvre, vous le savez, les trois régions : Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon. Ce Grand Sud est assez déséquilibré justement, du fait que Narbonne et le département de l'Aude sont des régions sous-développées, à un rang très proche du premier dans le développement économique. Le Grand Sud a un avenir extraordinaire puisqu'il va être le lieu de passage de tout le Sud de l'Europe. L'évacuation de tous les problèmes économiques de l'Ouest de l'Europe va passer par cette région, et probablement en grande partie par le Narbonnais et le port de Port-La Nouvelle qui va avoir une extension extraordinaire.

Je pense qu'il est important d'élever le débat parce qu'au niveau national nous ne prenons pas en considération l'importance que cela peut avoir. Cela a une importance vraiment parce que cela va permettre le développement du tourisme. Le tourisme, vous le savez, est surtout développé sur la Côte d'Azur mais cela peut amener un développement analogue dans l'ouest de la Méditerranée. Si le tourisme se développe, cela va revaloriser les vignobles du Languedoc-Roussillon, cela va amener une foule de changements dont nous ne parlons pas, dont nous n'avons pas entendu parler dans le débat.

Narbonne, le 4 avril 2013

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Vous allez en entendre parler dans un instant par Etienne Ballan parce qu'il intervient sur les aspects socio-économiques que vous êtes en train de traiter. Moi, je suis intervenu sur les deux aspects d'aménagement du territoire et d'environnement.

Monsieur le Président honoraire de la chambre de commerce de Narbonne

J'avais des difficultés pour me brancher étant donné que les sujets n'étaient pas tellement propres et que j'ai eu un peu d'audace en m'interposant. Mais je ne connaissais pas le futur développement. Je pourrais peut-être intervenir après l'intervention.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci, Monsieur. Est-ce que sur ce plan-là, c'est-à-dire sur le chapitre IV du maître d'ouvrage et de tout ce qui s'y rapporte, il y a d'autres interventions ?

Monsieur ASTRU

Bonsoir à tous les acteurs, à la région de l'Aude, région Languedoc-Roussillon. Je me rappelle Monsieur Astru des Pyrénées-Orientales, de la ville de Céret. J'ai entièrement confiance dans la Région, dans le Conseil général de l'Aude, dans toutes les régions, et dans l'Etat pour le fluvial à venir, plus important, pour les trains aussi dont nous avons besoin depuis très longtemps, que l'on nous a toujours refusés. Plus de trains et nous irons plus loin ensemble. Je ferai tout pour les aider, pour arriver à mettre en place comme nous l'avons dit dans notre département, au fur et à mesure que les financements arriveront et que la croissance sera bien répartie, les voies ferroviaires, pour le terrestre bien sûr, qui amèneront aussi ce que vous dites pour Port-La Nouvelle et les autres ports. C'est très important pour notre avenir à tous et pour les générations futures.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci Monsieur pour votre intervention. Je vais passer la parole à Etienne Ballan pour le chapitre touchant à l'économie et à l'emploi et tout ce qui tourne autour.

Etienne BALLAN, membre de la CPDP

La chapitre III du dossier du maître d'ouvrage est intitulé, vous le savez, vous l'avez lu et peut-être que vous le connaissez par cœur, « les ambitions socio-économiques du projet ». Il porte sur plusieurs éléments. Pour faire vite, il y a trois grands points dans ce chapitre :

- ② l'environnement économique régional dans lequel se place le projet (c'est relativement court),
- ② les trafics actuels du port et les prévisions de trafic à l'horizon 2030,
- ② les retombées économiques du projet et leur évaluation en termes de rentabilité pour la collectivité (rentabilité globale).

Cette thématique a fait l'objet de discussions approfondies, d'abord entre la CPDP et le maître d'ouvrage, c'est important de le dire, et de débats au sein même de la Commission nationale du débat public lorsqu'elle a été saisie non pas du débat lui-même mais de la validation du dossier du maître d'ouvrage. La tenue de la réunion thématique consacrée à cette question a donc été placée en seconde partie du débat, afin que tous les éléments puissent être amenés par le maître d'ouvrage et appropriés par le public. Ce qui explique que dans le courant du débat, cette réunion s'est déroulée comme dernière réunion thématique, alors qu'elle est le troisième chapitre sur quatre. Cela explique aussi que ce soir à nouveau –ce doit être une fatalité– j'interviens en dernier. J'ai quasiment fait cela pendant tout le débat. Je vous prie de m'excuser, j'espère que vous n'êtes pas trop fatigués. Cette réunion thématique tant attendue s'est tenue le 11 mars dans les locaux de la CCI à Narbonne, elle a été particulièrement riche et longue puisqu'elle détient le

record, elle a duré près de cinq heures. Ensuite, un autre échange focalisé sur les questions économiques a eu lieu dans le cadre de l'atelier ad hoc sur le phasage du projet du 25 mars à Montpellier.

Cette thématique a aussi fourni énormément d'autres interventions dans le débat public, et une grande partie de l'activité du site questions réponses : 25 questions posées au maître d'ouvrage, auxquelles nous pouvons ajouter les cinq questions sur le financement du projet, que je traiterai à la fin. Le débat a beaucoup porté sur les questions socio-économiques, et il était un peu difficile d'en faire un résumé. J'ai essayé de l'organiser autour de cinq questions.

La première, ce sont les prévisions de trafic. Elles ont été débattues dès la première réunion du débat à Port-La Nouvelle. Elles ont été jugées d'emblée irréalistes par un certain nombre de participants, en particulier sur les hydrocarbures, au regard du contexte général d'augmentation du prix du pétrole et de la recherche d'énergies alternatives. Cela a déjà été évoqué par Pierre auparavant, je ne vais pas développer. Je développerai un peu plus sur les céréales puisque sur les céréales, l'augmentation prévue du trafic a été contestée, notamment au vu de la capacité agronomique du Lauragais qui est aujourd'hui la principale région exportatrice. Après la réunion de Castelnaudary, la capitale de ce Lauragais, il apparaît qu'une partie de l'augmentation du trafic attendu proviendrait du blé dur produit dans le centre de la France (pas seulement dans le Lauragais), destiné aujourd'hui aux pays d'Afrique du Nord, Maghreb et Machrek. A cette réunion a été discutée assez longuement la pérennité de cette demande de blé dur de la part de ces pays. Elle est notamment évoquée dans le cahier d'acteurs de la Confédération paysanne, n°13.

Parmi les autres segments de trafic, vous verrez que j'en parlerai par ailleurs. Je voulais simplement noter que la question de la pêche, même si elle ne rentre pas dans la catégorie du port industriel, a été effectivement très absente de nos débats, jusqu'à l'apparition et peut-être bientôt la parution du cahier d'acteurs de la filière pêche qui décrit la filière comme néanmoins très vulnérable, c'est le cahier d'acteurs n°55. Ces discussions critiques sur les trafics existants et futurs sont liées sans doute à l'ambition du projet qui consiste, comme l'indique le cahier d'acteurs n°6 de la CCI de Narbonne, Lézignan et Port-La Nouvelle, à changer d'échelle. C'est-à-dire à opérer un saut commercial qui par définition doit rompre avec les tendances observées jusqu'ici. Cela a donné une difficulté à prévoir : la prévision est de rompre avec les tendances. Certains, y compris le maître d'ouvrage, ont évoqué le projet comme un « pari » sur l'évolution des trafics, ce terme a été employé à plusieurs reprises. Certains participants en sont venus à contester même la nécessité et l'utilité de faire des prévisions. Par exemple, le représentant de l'Union des ports français –structure qui n'a pas souhaité publier de cahier d'acteurs dans le courant du débat– a carrément jugé, lors de la réunion de Narbonne, peu pertinente toute prévision de trafic au vu de la variabilité du contexte et des conditions du transport maritime.

J'en viens au deuxième point, autour de : quelle approche est favorisée ou doit-on favoriser par rapport à ces questions socio-économiques ? Nous avons un peu opposé, dans le courant du débat, une approche par l'offre et une approche par la demande. Je vais essayer de faire le panorama de ce qui s'est dit sur ce sujet. Vous l'avez compris, à l'issue de ces discussions où la prévision est apparue délicate, plusieurs acteurs, à commencer par le maître d'ouvrage, ont affirmé se placer dans une logique d'offre, considérant que dans le domaine maritime, c'est l'offre et l'infrastructure qui font venir les opérateurs, tel que cela a été énoncé en ces termes lors de l'atelier ad hoc du 25 mars, notamment par l'assistant du maître d'ouvrage.

C'est dans ce sens de l'offre qu'il faut également comprendre la question des trafics d'opportunité. Je ne les ai pas évoqués avant mais je les évoque maintenant. Ceux-ci sont évoqués dans de nombreux cahiers d'acteurs. Il peut s'agir de trafics liés à des opportunités maritimes

comme la captation des trafics de longue distance venant d'Asie tels que proposés par le cahier d'acteurs de la CCI régionale Provence-Alpes-Côte-d'Azur, n°43. Mais il peut également s'agir d'opportunités liées à des trafics de niche. Nous allons en évoquer d'autres. Certains participants ont finalement évoqué l'intérêt qu'ils voyaient à la création d'un terminal containers sur Port-La Nouvelle, dans cette logique d'opportunité. Création qui n'est pas envisagée par la Région, tel qu'elle l'a d'ailleurs répété.

Lors de l'atelier ad hoc, les experts et les représentants de la Région sont tombés d'accord sur un point : par définition, les trafics d'opportunité n'étant pas connus, ils n'offrent pas de visibilité évidemment en termes de trafic à l'avenir, cela paraît une lapalissade mais c'est un point d'accord. Si un point d'accord est une lapalissade, cela reste un point d'accord, c'est déjà une bonne chose. Cette approche par l'offre, il ne faut pas la caricaturer parce qu'elle n'ignore absolument pas la demande. C'est là-dessus que je voudrais être un peu clair. Simplement, elle amène une autre façon d'évaluer la demande. Sur ce point, la CCI en tant que délégataire du port a apporté des éclairages très importants sur la demande dans son cahier d'acteurs n°14 et surtout lors de son intervention à la réunion de Narbonne. Par exemple, c'est un point que j'ai retenu de l'intervention (il y en a d'autres). La forte augmentation attendue des vracs solides et conventionnels a été justifiée par le tonnage proposé au port et qu'il a dû refuser jusqu'ici, faute de capacité.

Ainsi, les prévisions de trafic s'appuient moins sur des tendances de marché que sur des contacts approfondis avec des opérateurs qui souhaiteraient effectivement utiliser le port. C'est une différence d'approche extrêmement importante pour comprendre ce qui s'est passé dans le débat. C'est ce qu'indique précisément le maître d'ouvrage en réponse à la question n°25 puis à la question n°36 qui sont proches. Les prévisions émanent notamment « *d'une analyse prospective et stratégique issue des entretiens avec les principaux professionnels du secteur au niveau national.* »

A ce titre, la réunion de Narbonne a permis d'entendre plusieurs responsables d'entreprises se disant prêts à utiliser le port dès que son extension serait réalisée, François et Patricia l'ont déjà un peu évoqué. L'expression directe des entreprises est rendue difficile en général par les questions de secret industriel et commercial. Les CCI parlent dans le débat public, rarement les entreprises directement. Cette expression est suffisamment rare dans le débat public pour être saluée. Ce n'était pas gagné d'avance, pour le dire autrement. Le débat a donc par ce biais permis l'expression d'une demande. C'est un produit probablement intéressant de la part du débat, par rapport au dossier du maître d'ouvrage. L'atelier ad hoc a néanmoins rappelé que les investisseurs privés -notamment que nous avons entendus à la réunion de Narbonne et pas ailleurs- se disaient généralement favorables au développement des infrastructures par la collectivité afin de disposer ensuite d'un choix plus important. Cela amène donc à prendre avec prudence les affirmations des entreprises qui se sont exprimées dans le débat. Prudence ne veut pas dire les mettre en doute.

J'en viens au troisième point. Finalement, ce projet tel qu'il est apparu dans les débats paraît fondé pas seulement sur la mer, sur le maritime, mais très fortement sur le foncier portuaire et arrière-portuaire. Pour utiliser les trafics d'opportunité, le débat a par exemple permis l'expression de plusieurs acteurs tels que l'entreprise Carayon. Celle-ci a précisé à la réunion de Narbonne les conditions dans lesquelles elle avait établi une activité d'import et de stockage de ciment qui aujourd'hui pourrait se diversifier vers d'autres secteurs. C'est bien le stockage seul qui permet d'envisager ce développement. Mais vous avez bien remarqué : si ce sont des capacités de stockage qui pourraient amener de nouveaux trafics, le cahier d'acteurs de l'entreprise Lafarge n°25 vient tempérer ces perspectives. Il pointe en tout cas la concurrence qui pourrait exister entre ce trafic lié au stockage sur le port et la production industrielle locale et régionale.

L'autre potentiel de développement du port, après la question du stockage sur les infrastructures au sol, réside dans le développement de l'industrie sur les espaces disponibles à terre et en bord à quai. Là aussi, mes collègues ont déjà défloré le sujet. Je ne vais pas forcément être exhaustif mais ce sujet a permis au moins au maître d'ouvrage de proposer plusieurs pistes, notamment la piste de l'accueil d'une activité de chimie verte qui profiterait de la protection Seveso seuil haut déjà existante, ou de montage d'éoliennes offshore. Cette dernière hypothèse a été finalement débattue à plusieurs reprises, du fait que la perspective de la création d'un parc éolien offshore sur la côte méditerranéenne a déjà fait l'objet d'un certain nombre de débats dans le passé. A ce jour, elle est évoquée mais pas encore clairement établie. Le maître d'ouvrage a évoqué l'ancien projet associant un opérateur portuaire, Vopak, à la création d'une usine d'huile de palme avec l'entreprise Sime Darby. Il a estimé dans un premier temps, à la réunion de Gruissan si je ne me trompe, que cette hypothèse pouvait toujours constituer une piste de travail sans plus de détails, avant d'estimer dans une réunion plus récente qu'un tel projet dans tous les cas ne verrait pas le jour avant dix à quinze ans. Mais le dispositif opérateur portuaire industrie au sol en tout cas, est quelque chose qui clairement est important dans ce projet.

Enfin, toujours à terre, en rentrant un peu plus dans le territoire, plusieurs collectivités telles que la Communauté de communes de Castelnaudary, dans son cahier n°34, et celle de Lézignan dans le n°36, se sont exprimées pour que le port soit connecté aux différents PRAE, les parcs régionaux d'activité économique. Ceux-ci pourront accueillir des entreprises liées à la logistique portuaire. Monsieur Viola a ajouté celui de Truilhas tout à l'heure. Ces entreprises de la filière logistique se sont elles-mêmes exprimées dans le débat, à nouveau c'est important de le noter, notamment par le cahier d'acteurs n°35 de la société Groupement Sud qui est un exemple que je prends, mais il y en a d'autres.

Le quatrième point est la question de l'emploi. L'emploi a été, dans le débat, au cœur de l'évaluation du projet. Il y a plein de critères pour évaluer un projet mais c'est celui-là qui a pris une très forte importance. Dans ce contexte où les attentes sont nombreuses mais les prévisions difficiles voire très difficiles, le maître d'ouvrage a proposé une évaluation socio-économique du projet à partir –c'est classique– d'une valeur actualisée nette (la VAN) et d'un taux de rentabilité interne du projet (le TRI). La méthode d'évaluation elle-même a été débattue en réunions publiques. Que nous soyons clairs, l'évaluation est souvent un sujet de débat dans le débat public. L'évaluation est : qu'est-ce que cela va rapporter, qu'est-ce que cela va coûter globalement à la collectivité ? Il a été demandé au maître d'ouvrage de lister très précisément les avantages considérés pour le calcul de cette rentabilité. La méthode, il l'a rappelé, est conforme à l'instruction-cadre de 2004 sur l'évaluation socio-économique. Mais d'une certaine manière, considérant les difficultés de prévision que nous avons évoquées tout à l'heure et même si le TRI n'a été que calculé sur les trafics identifiés (c'est un point important), et non sur les trafics d'opportunité (par définition inconnus). Plusieurs acteurs ont souhaité que cette question de la rentabilité soit clairement approfondie dans les semaines, les mois, en tout cas dans la suite du projet.

Au-delà de cet échange méthodologique, c'est vraiment la question de l'emploi qui a mobilisé la plupart des commentaires sur les retombées économiques du projet. Je ne vais pas réussir à faire une synthèse de cette question, elle a été trop vaste. Trois cahiers d'acteurs de la CGT (n°s 24, 33 et 45) appuient fortement sur la nécessité du maintien de l'emploi dans une région où le taux de chômage est très élevé. Mais beaucoup d'acteurs ont parlé de la question du chômage et évoqué la situation particulière de l'Aude par rapport à cela. La situation socio-économique locale de Port-La Nouvelle aussi, précisément, a été maintes fois décrite comme très difficile. Les acteurs économiques et politiques se sont retrouvés ainsi pour espérer créer à partir de l'extension du

port un cercle vertueux de la création d'emplois tel qu'énoncé dans le cahier d'acteurs n°31 de la Fédération du BTP de l'Aude. Tout à l'heure, le président du conseil général, Monsieur Viola, a évoqué ce terme de « *cercle vertueux* » dans son discours tout à l'heure. C'est la position maintes fois réaffirmée (je n'ai pas dit « répétée », Monsieur Navarro, parce que je sais que vous n'aimez pas la répétition) par la Région de privilégier les investissements publics structurant le développement économique au détriment des investissements que vous avez vous-même qualifiés « de confort ».

Le chiffrage des retombées en termes de création d'emploi a cependant été un sujet de controverse. L'objectif est partagé mais sur le combien, il y a eu beaucoup de débats, d'une part sur le mode de calcul du nombre d'emplois créés pendant la phase chantier. Il y a une question précise : s'agit-il de 2 300 emplois annuels ou pérennes sur les trois ans des travaux ? D'autre part, le débat a porté de façon plus approfondie sur le ratio entre investissement public et nombre d'emplois créés -directement, indirectement et induits- par le projet d'extension. Ce ratio a fait l'objet de nombreux commentaires et a pu être comparé à d'autres opérations d'investissement public visant à créer de l'emploi. Chacun a son opinion sur ce ratio et son rapport avec les autres ratios. Il est intéressant que nous ayons pu faire cette comparaison. Certains acteurs ont néanmoins relativisé la portée de cette comparaison.

Je vais finir par la question du financement parce que nous parlons du coût et de l'évaluation –il faut bien à un moment donné que l'argent sorte et rentre, de façon plus concrète. Plusieurs fois questionné sur le financement du projet, le maître d'ouvrage a indiqué que l'investissement public serait accompagné et suivi d'investissements privés. Il a même évoqué à propos de la convention de financement la perspective que le financement public se déclençait avec une conditionnalité d'investissement privé, sans aller plus dans le détail. Concernant la part publique, la convention signée fin 2011 entre la Région, le Département et l'Agglomération de Narbonne, vous le savez, porte sur un montant de 200 millions d'euros. La Région a exposé l'autre jour à la réunion de Narbonne son taux d'endettement actuel relativement faible, et le choix d'une fiscalité suffisamment importante pour assurer pour partie, pas toute seule, des projets structurants tels que la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan pour faire plaisir à Monsieur Ramond, et l'extension du port de Port-La Nouvelle, entre autres. La Région, dans le débat, a donc garanti une capacité d'emprunt suffisante pour financer le projet.

Enfin, à la faveur des dernières questions posées sur ce sujet, la Région devait aussi se positionner plus précisément sur le montant global de l'investissement public. De nombreuses questions là-dessus. Je ne vais pas faire un total qui fermerait la discussion. Il y a les questions du dragage, de la profondeur qui fait évoluer les coûts de dragage, du phasage (très importante du point de vue du financement), et puis il y a la question de ce qui se passe à terre. Or, les coûts d'aménagement à terre, notamment de la plate-forme logistique, ne sont pas pris en compte dans l'investissement public. Nous arrivons à un montant d'investissement public, c'est comme au restaurant : je finis par vous donner l'addition, c'est normal -cela veut dire que nous allons bientôt partir, c'est bon signe- les coûts d'investissement public retenus pour le calcul de la rentabilité s'échelonnent, selon les variantes, entre 225 et 310 millions d'euros au total. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Etienne. Une dernière occasion de prendre la parole. Je vois Monsieur de la CGT dont j'ai oublié le nom, excusez-moi.

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

Monsieur le Président, merci. Sur le cahier d'acteurs 34, que nous n'avions pas au départ à Port-La Nouvelle, j'avais posé la question à Monsieur Navarro en ce qui concerne les containers à Port-La

Nouvelle. Il nous avait dit que l'investissement était fait à Sète et que, par conséquent, il n'y avait pas d'utilité à les faire à Port-La Nouvelle. Sauf que le cahier d'acteurs de la Communauté de communes de Castelnaudary déclare « *Les sacs de farine chargés avec des élingues (...) est une logistique beaucoup plus coûteuse et beaucoup plus risquée que l'exportation par container depuis Strasbourg par barge et via Rotterdam par container. Les installations de chargement de containers sur Port-La Nouvelle gommèrent ces deux avantages et renforceraient la compétitivité de cette entreprise. D'autant que le rapprochement d'Arterris avec d'autres coopératives régionales est susceptible d'augmenter le tonnage exporté.* » Or le tonnage exporté est 350 000 tonnes. Nous avons fait un petit calcul, nous avons pris des containers 42 pieds, chargés à 26 tonnes, cela fait 13 500 containers. Avez-vous changé de position là-dessus ? C'est une question pour développer le port.

Je déplore que Lafarge n'ait pas présenté son cahier d'acteurs parce que j'avais des questions à poser. Il faut faire très attention car le cahier d'acteurs de Lafarge, ce n'est pas forcément qu'il est contre le port mais il indique beaucoup de choses et surtout, je vous recommande de lire entre les lignes. Merci de m'avoir écouté.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

La lecture entre les lignes, je retiens, mais cela ne sera pas dans notre compte rendu. Nous ne lisons que les lignes, chez nous. Y a-t-il une autre intervention ?

Robert NAVARRO

Pour la compréhension de la salle, le président Bourquin pourrait vous le dire mais à Sète, nous avons prévu des outils pour faire un trafic containers de plusieurs centaines de milliers de containers. C'est pour cela que je vous ai dit à plusieurs reprises que les investissements que nous avons faits à Port-la nouvelle [Rajout CPDP : lapsus de l'auteur, il s'agit de Sète], nous n'allons pas les faire à Port-La Nouvelle. Mais s'il y a des potentialités de quelques milliers de containers à Port-La Nouvelle, nous n'allons pas les rejeter. Nous ne ferons pas à Port-La Nouvelle les investissements que nous avons faits à Sète. Ce n'est pas fait pour cela.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci pour ce rappel. Monsieur le Président, vous êtes au premier rang.

Monsieur le Président honoraire de la chambre de commerce de Narbonne

Monsieur Ballan n'a pas fait la moindre allusion à ce que j'avais évoqué tout à l'heure. Je pense que cette action que vous menez est propre à faire appel à l'intervention importante de l'Etat et à sa responsabilité dans le développement de cette région.

L'aménagement du territoire est un projet d'équilibre des ressources territoriales conçues après la deuxième guerre mondiale par Maurice Schumann. Il a pour but de réaliser l'équilibre des ressources nationales au niveau territorial mais il est resté imaginaire voire aléatoire, en particulier dans les régions du sud de la Loire. C'est peut-être une occasion de mobiliser de nouveau l'Etat pour qu'il intervienne dans un projet aussi important pour toute l'économie du Grand Sud de la France. Ce serait, de la part des gouvernants actuels, une action courageuse et judicieuse. Ils pourraient ainsi, profitant d'une action unique, généreuse, très sociale, compenser ce long retard à faire profiter notre pauvre Midi des aménagements les plus sociaux et les plus justifiés de France. Cette action sociale exemplaire d'aménagement du territoire ne pourra d'ailleurs que devenir historique, parce qu'elle est exceptionnelle au sud de la Loire, et aussi par sa motivation à faire de cette nouvelle grande région pleine d'avenir qu'est le Grand Sud de France avec Toulouse comme métropole, la plus grande région touristique, même de tourisme rural, de France et d'Europe.

Cette région possède également des pôles industriels très importants et une grande variété d'activités, dont trois pôles touristiques. Ils sont dans l'Atlantique, en Midi-Pyrénées et dans la Méditerranée. La côte atlantique peut bénéficier des avantages de ce développement du Grand Sud, la chaîne des Pyrénées avec les sports de montagne, et la côte méditerranéenne avec le tourisme balnéaire, bateaux, sports nautiques. Ainsi, cette nouvelle grande région qu'est le Grand Sud de France sera pleine d'avenir. Elle donnera à la région Languedoc-Roussillon, c'est important, la possibilité, Monsieur le président Bourquin, de devenir le deuxième bastion du tourisme méditerranéen après celui de Provence-Côte-d'Azur, en dotant Montredon-Narbonne (grâce à la mise en œuvre de l'aménagement du territoire par l'Etat) de la plus grande, de la plus belle gare TGV de France. Celle-ci serait dotée de la conception technologique la plus moderne et la plus ambitieuse. Je sors un peu du sujet.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Je crois que vous sortez un peu du sujet et que nous ne sommes plus dans le débat. Merci beaucoup. Y a-t-il une autre question ? Monsieur Martin, je crois que vous voulez prendre la parole ?

Henri MARTIN, maire de Port-La Nouvelle

Je serai rapide, je vous rassure : simplement pour porter à votre connaissance d'autres éléments qui me paraissent intéressants et peuvent enrichir le dossier. Tout d'abord, merci Monsieur le Président, merci Monsieur le Sénateur, merci Monsieur le président Bourquin d'être parmi nous ce soir et surtout d'avoir su continuer à impulser ce projet qui avait été initié par Georges Frêche. Les Nouvellois vous en sont reconnaissants, vous allez le voir à travers des chiffres que je vais vous donner. Je saurai vous le rappeler lorsque le temps sera venu.

Simplement, je voudrais m'adresser à l'un de mes concitoyens que j'ai entendu ce soir, c'est Max Canel. Je suis heureux d'avoir, parmi la population, un expert de ton niveau. Il y a quelque chose qui nous unit d'abord : tu as grandi dans une épicerie, et moi aussi. La tienne, celle de ta mère, était à l'angle de la rue Gambetta et de la rue de la Mairie, la mienne était au fond de la rue Jean-Jaurès. Nous avons au moins ce socle commun qui nous permettra, je l'espère, dans les semaines à venir, dans les mois et les années à venir, de travailler ensemble. Des compétences telles que celles dont tu disposes seront intéressantes pour la collectivité. Sache que mon bureau et la mairie te sont grands ouverts et que tu pourras venir quand tu voudras.

Je me proposais d'ailleurs de t'appeler dans les semaines qui viennent car la clôture que tu as du terrain à côté de Dyneff est un peu fatiguée et dangereuse pour les enfants. Tu seras responsable et moi aussi, je t'appellerai pour en parler.

Je ne m'adresserai pas à mon ami Cormary parce que lui, c'était la pharmacie qui se trouvait sur le quai du port. Mais j'espère, mon cher ami, qu'à ton niveau tu sauras aussi venir me voir et que nous aurons l'occasion de discuter. J'ai appris que ton voilier allait accoster à Port-La Nouvelle. J'espère que tu pourras bénéficier des nouvelles installations et surtout que tu sauras souffrir les quelques inconvénients que te procureront le démarrage du chantier du grand port.

Concernant les hébergements, je reviens brièvement sur les derniers points qui ont été évoqués. Je rencontre régulièrement mon ami le maire de Sigean pour lui rappeler qu'une fois ce projet démarré puis réalisé, il va falloir penser à l'habitat. L'habitat sera chez mes voisins et amis sigeanais. J'espère que tu sauras impulser et dynamiser cette méthode.

En décembre dernier, j'ai commandité un sondage. Je dis « je » parce qu'il s'agit d'un sondage personnel qui a été commandité par la majorité municipale pour, à quelques mois des élections à venir, se mettre les reins au chaud, être psychologiquement plus tranquille et voir comment notre action avait été perçue par nos citoyens. Je ne vous ai pas les 33 questions de ce sondage car

elles sont très personnelles. En revanche, j'en ai sorti trois ce soir. J'autorise la commission à en prendre possession car elles intéressent, je crois, ce débat public puisque nous avons parlé tout à l'heure de l'avis des Nouvellois, et dit qu'il n'y avait pas eu assez de réunions. Les Nouvellois, nous les rencontrons, je vous rassure, je rassure les intervenants de l'opposition et je connais très bien leurs sentiments. S'il en était besoin, ce sondage a été réalisé du 3 au 10 décembre 2012 par BVA sur un échantillonnage de 401 habitants. A Port-La Nouvelle, nous sommes 5 800 et quelques. 400 et quelques sur 5 800, j'ai la prétention de dire qu'il s'agit d'un sondage particulièrement fiable. La représentativité des échantillons a été assurée par la méthode des quotas appliquée aux variables suivantes : sexe, âge, CSP du chef de famille.

Trois interrogations que nous avons volontairement intégrées : premièrement, sur l'approbation de l'agrandissement du port. La question « *Le conseil régional du Languedoc-Roussillon envisage de faire agrandir le port de Port-La Nouvelle. Vous, personnellement, seriez-vous très favorable, plutôt favorable, plutôt opposé ou très opposé à ce projet ?* » Ont répondu à 90 % « favorable », c'est-à-dire « très favorable » : 52, et « plutôt favorable » : 38. Ont répondu qu'ils étaient opposés 5 % et très opposés 2 %. Cela nous situe « très favorable », 90 % de la population.

La seconde question que nous avons voulue et souhaitée agressive : « *Impact de l'installation de nouvelles entreprises industrielles. Concernant l'installation de nouvelles entreprises industrielles à Port-La Nouvelle, de laquelle de ces deux opinions vous sentez-vous le plus proche ? "Ce serait une bonne chose car cela pourrait créer des emplois." ou "Ce serait une mauvaise chose car cela pourrait nuire à l'écologie et à l'environnement." ?* » A la première des questions, il a été répondu à 82 % : « *Cela serait une bonne chose car cela pourrait créer des emplois.* » Je crois que les positions des Nouvellois sur ce projet sont particulièrement claires. Elles sont peut-être dictées par un contexte économique qui n'est pas favorable et par le fait que chez nous comme partout ailleurs, nous sommes impactés par un chômage important. Je tiens à souligner que dans la région du Grand Narbonne nous subissons un petit peu moins la charge d'augmentation du chômage.

A propos du Grand Narbonne, et c'est un cadeau que je vais faire à mon ami Basco ce soir -excuse les modalités des amitiés officielles que nous affichons, je sais que certains ne l'apprécient pas dans certaines chapelles mais peu importe- : « *Perception de l'intégration de Port-La Nouvelle à la communauté d'agglomération du Grand Narbonne.* » La question est la suivante « *Le 1^{er} janvier 2011, Port-La Nouvelle a rejoint la Communauté d'agglomération du Grand Narbonne. Pensez-vous que cette décision a été plutôt une bonne chose ou plutôt une mauvaise chose pour la ville de Port-La Nouvelle ?* » « *Plutôt une bonne chose* », 74 %, « *Plutôt une mauvaise chose* », 10, « *Ne se prononce pas* », 16. Les Nouvellois ont compris que le fait de rejoindre le Grand Narbonne nous a permis d'atteindre une dimension critique souhaitée en son temps par Georges Frêche (je l'ai rappelé), qui nous permet aujourd'hui d'affronter tout d'abord une période difficile économiquement, c'est vrai, mais également de pouvoir regarder cet avenir avec beaucoup plus de sérénité. Je vous rappelle –et je les remercie– que tous les collègues élus du Grand Narbonne ont voté à l'unanimité une enveloppe de 30 millions d'euros qui vient en soutien de celle du département pour accompagner ce projet.

A partir de là, je crois que lorsque nous avons réussi à intégrer cette forme d'intelligence de projets d'avenir, nous ne pouvons pas nous donner le droit de laisser passer ce projet qui est le projet du siècle. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup pour cette information. Pouvons-nous arrêter là les demandes de parole ? Je pense que oui. Monsieur le président Bourquin, merci de votre allocution de synthèse. Vous êtes le bienvenu, devant le pupitre qui se trouve en dessous de cette tribune.

Narbonne, le 4 avril 2013

Christian BOURQUIN, président du conseil régional du Languedoc-Roussillon

Mesdames et Messieurs, en commençant mon propos je voudrais d'abord vous féliciter d'avoir tenu le coup aussi longtemps les uns et les autres, d'avoir eu une constance sur toutes les réunions, de terminer ce que nous appelons ce grand débat public national. National parce qu'il relève d'un projet d'envergure nationale. Intéressant certes la ville de Port-La Nouvelle, le Grand Narbonne, l'Aude, le Languedoc-Roussillon, mais la nation.

Mesdames et Messieurs, en énonçant un propos de conclusion, je voudrais vous dire que je partage avec vous un premier constat et j'en suis très heureux : Le débat a suscité de nombreux engouements, parfois passionnés, bien au-delà des gens de la mer et du territoire audois. La diversité et la richesse des interventions témoignent de l'intérêt porté par tout un territoire pour son développement.

Je tiens tout d'abord à remercier et à saluer la Commission particulière du débat public. Vous, Monsieur le Président, qui avez mené tout cela, pour la rigueur avec laquelle vous avez contribué à faire en sorte que chacun puisse faire entendre sa voix, librement et sans censure. Je tiens ici à remercier également tous les acteurs économiques, associatifs, usagers ou citoyens, tous enthousiastes. J'ai été agréablement surpris par le fait qu'au-delà du monde portuaire, l'intérêt du port dépassait à la fois les limites du territoire et celles des professionnels de la mer. Cela conforte mon idée que Port-La Nouvelle doit rayonner et peut étendre son hinterland.

Je remercie aussi tous nos partenaires institutionnels, tous les maires, leur conseil municipal qui ont accompagné ce débat en relayant l'intérêt du projet lors de la tenue de réunions dans leur commune. Ici, à Narbonne, depuis l'Antiquité, cher Jacques Bascou, la ville vit avec l'histoire de son port. C'est d'ailleurs ce qui, par ailleurs, Monsieur le Président du débat particulier, nous amène à bâtir ici un autre grand projet : celui du Musée de la Narbonne antique qui évoquera justement cette notion de deuxième port de la Méditerranée dès le II^e siècle après Ostie, le port de Rome, et qui a rayonné en son temps sur toute la Méditerranée.

Je tiens donc, évoquant cette force de l'histoire, à remercier pour leur soutien à la fois le président André Viola, président du Conseil général, et tout le Conseil général de l'Aude, ses conseillers généraux, le président Jacques Bascou, à la fois le maire et président de l'Agglomération du Grand Narbonne. Je tenais à remercier aussi le maire de Port-La Nouvelle, Henri Martin, qui est concerné directement par la proximité de l'aménagement des travaux et des transformations à venir sur le port.

Je n'oublie pas ici l'accompagnement actif de la CCI, de son président Bernard Ballester et de ses équipes durant tout ce débat public. Grâce à Robert Navarro qui m'a relayé dans certaines des réunions, qui a été assidu à toutes les réunions, grâce aux conseillers régionaux qui m'ont accompagné et m'ont représenté durant toutes ces réunions, j'ai bien entendu et bien remarqué cette force de l'écoute, du public que vous êtes tous. J'ai bien entendu et noté les attentes, les interrogations et même les craintes exprimées vis-à-vis du projet. J'ai bien noté que certaines interventions relèvent plus d'un champ philosophique ou de faits de société comme la mondialisation ou encore la malbouffe, que le projet portuaire ne peut résoudre. Que la chose soit entendue entre nous : ce n'est pas son projet, au nouveau port. J'ai bien noté par exemple les préoccupations récurrentes concernant l'économie sociale et solidaire, le soutien à l'agriculture locale, à l'environnement. Toutes ces remarques fort intéressantes enrichiront le débat et la réflexion sur d'autres politiques d'intervention de la Région. C'est ainsi la richesse du débat.

Mais je retiens une chose. Personne n'a nié la nécessité de développer le port. C'est bien là l'essentiel. Beaucoup d'intervenants ont évoqué, surtout Monsieur le Président de la commission particulière, les cahiers d'acteurs. 56, avez-vous dit, cahiers d'acteurs ont été produits, ce qui en

soi, je le tiens de vous, relève d'un certain record dans le principe des débats publics. Je note que plus de 84 % de ces cahiers sont favorables au projet, sans réserves.

D'autres alertent sur des sujets certes connexes mais indispensables à traiter. Je pense ici en particulier à l'accès de la plage de la Vieille Nouvelle. Sujet controversé, comme en attestent les différents cahiers d'acteurs contradictoires. Des réponses concrètes naturellement vont être apportées dans les prochains mois, en lien surtout avec les services de l'Etat, Monsieur le Préfet, Madame la Sous-préfète, ainsi que le Conservatoire du littoral et les usagers que nous mettrons ensemble. D'autres contributions ont appelé le maître d'ouvrage, qui est la Région, à une grande vigilance sur les questions environnementales. Elles ont été non seulement entendues, je tiens à le dire ici, et enregistrées, mais des suites seront données, sans faille, à ces questionnements. Certains acteurs se sont très largement exprimés et cela à l'occasion de chacune des réunions, sans exception. Certains sont des abonnés du débat public, ils sont venus à chaque réunion, ils sont intervenus dans le même sens à chaque réunion, répétant ainsi les choses, inutilement avez-vous dit. Je l'ai noté parce que tout cela est enregistré mais je tenais à leur rendre hommage aussi, pour leur ténacité et perspicacité, peut-être dans l'erreur – la suite sera dite plus tard.

J'ai noté que seulement trois cahiers d'acteurs sont clairement opposés au projet. D'autres en revanche n'ont pas pu présenter leurs cahiers d'acteurs mais leur témoignage sera pris en considération. Je pense ici au Cluster maritime français, voie reconnue et légitime qui représente les 300 plus importantes entreprises et institutions du monde maritime français. Notre lien fort avec eux fait que nous aurons d'ailleurs à la fin de l'année 2013, les 5 et 6 décembre, l'occasion de les accueillir ici dans notre région. Ils y tiendront pour la première fois en Méditerranée leur congrès, au niveau de l'Europe. Cela veut dire que 1 500 à 2 000 responsables d'entreprises du monde maritime seront là pour converser, faire des affaires en Méditerranée. Certains témoignages comme ceux apportés par Saint-Gobain ou le représentant de l'Union des ports français, apportent également un éclairage économique autour d'un domaine portuaire, vous l'avez signalé, marqué pourtant par le secret des affaires. C'est dire si les choses sont allées loin. Les acteurs de la pêche et de la plaisance posent un regard très favorable sur le projet de développement du port de commerce. La solidarité de la communauté portuaire nouelloise est une fois encore au rendez-vous et doit être signalée avec une très grande force.

Je compte sur vous, Monsieur le Président de la commission particulière, pour apporter la bonne dose de pondération à votre rapport, que j'attends finalement avec impatience. Oui, le projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle est un pari sur l'avenir et je prononce ce volontairement ce mot de « pari sur l'avenir ». C'est un pari raisonnable et comme cela a été déjà dit avant moi, c'est le moment de franchir ce seuil, dans un contexte difficile, chacun le connaît. En termes d'emploi, d'économie, nul ne comprendrait que l'on ne saisisse pas l'opportunité qui s'offre à nous de rester compétitifs pour donner des perspectives d'avenir, d'emploi, et surtout de richesses à créer pour les générations futures de notre territoire.

Cette opportunité existe, elle a été reconnue par des experts et vous l'avez signalé et redit ici ce soir. Des experts pour dimensionner cette infrastructure et l'inscrire durablement dans le marché méditerranéen, mais pas que dans le marché méditerranéen : dans le marché mondial. Le projet que nous proposons est phasé, il est évolutif, il est adaptable et optimisera le bon usage de l'argent public – c'est bien normal. Ce projet intervient à un moment particulier. C'est un enseignement, à mon sens, de l'atelier technique qui s'est tenu, à une période où la taille des navires progresse. Ainsi va la vie. Nous pourrons les accueillir ici, à Port-La Nouvelle.

Cette tendance à l'émergence de plus grands navires va se produire inéluctablement, cela a commencé déjà, et le port doit s'y adapter au risque, s'il ne le faisait pas, de décliner. Tout cela,

c'est vrai, nous devons le faire malgré la crise. Mais ce projet, notons-le ensemble, participe à redonner confiance aux habitants, vous l'avez signalé, Monsieur le Maire, directement à Port-La Nouvelle, mais à tout le territoire, mais surtout redonner confiance aux acteurs économiques de notre région. C'est bien là, et de très loin, la principale destination.

Grâce à la décentralisation qui a rapproché le décideur des besoins du territoire, ces trente dernières années, nous, Région, Conseil général, Agglomération du Grand Narbonne, nous avons les moyens d'agir, de gouverner, d'investir et de développer ce port. Le directeur de l'ISEMAR indiquait lors de l'atelier technique du 25 mars dernier que la Région Languedoc-Roussillon s'inscrivait dans la modernité portuaire en mettant en place un nouveau modèle pour les ports décentralisés. C'est exactement de cela dont il est question avec le modèle des ports Sud de France. En tant que propriétaire, la Région, de deux ports principaux régionaux, ici Port-La Nouvelle et Sète, et demain Port-Vendres et Laudun-L'Ardoise, la Région est garante de la complémentarité de ces ports et de leur développement concerté.

A l'échelle européenne, les coopérations entre ports se multiplient et s'institutionnalisent. Sept clusters portuaires en Allemagne. Dunkerque, Calais, Boulogne dans le Nord-Pas-de-Calais, le GIE Haropa, c'est-à-dire Le Havre, Rouen, Paris, c'est cela, le sens de l'histoire. Cette histoire est en marche. Mais je le dis clairement en les citant : il n'est pas question de vouloir concurrencer là aussi les grands ports nationaux. Il y a également de la place à côté de ces derniers pour des ports adaptables, performants et surtout bien équipés.

Je souhaite insister sur le fait que les ports régionaux sont décentralisés et que la décentralisation est une chance également pour les territoires et pour notre territoire. A titre d'exemple, je citerai un autre secteur majeur qui a connu cette chance de la décentralisation. Depuis dix années, la régionalisation des trains express régionaux aura fait la démonstration d'un nouveau cycle apporté avec la décentralisation sur la Région. C'est une réussite unanimement reconnue par la SNCF, par les syndicats, par les collectivités territoriales, et surtout par les usagers. Aussi, il ne saurait être question d'un retour en arrière, au contraire. J'ai noté que certains affirment que les collectivités ne sauraient être livrées à elles-mêmes dans cet investissement majeur, et qu'elles devraient être coordonnées dans leur développement portuaire par l'Etat, sinon par l'Europe. C'est un contresens de l'histoire et certainement, je le dis, un artifice pour retarder le projet de Port-La Nouvelle, ou du moins pour s'excuser de ne rien faire.

Ce que l'Etat, avec Port-La Nouvelle et même Sète, n'a pas su ou n'a pas pu faire jusqu'à présent, oui, nos collectivités territoriales, la Région chef de file avec le Conseil général et le Grand Narbonne, l'Agglomération, nous nous engageons à le faire et là est notre force, justement.

Ce débat aura également contribué à mettre en lumière le port tel qu'il est, son projet de développement, la stratégie régionale portuaire, tant au niveau régional qu'au niveau national. Si le temps du débat se termine dans sa phase d'expression, je m'engage à poursuivre l'information et les échanges réguliers autour du projet dans toutes les instances déjà existantes ou en devenir, telles d'abord le Conseil portuaire, le Comité consultatif de la réserve naturelle régionale Sainte-Lucie, le Parc naturel marin du golfe du Lion, la commission Méditerranée, le Parlement de la Méditerranée, mis en place il y a à peine une dizaine de jours. Autant d'instances au sein desquelles s'affirmera le caractère méditerranéen de notre ambition régionale. J'insiste sur cette volonté politique du plus grand nombre qui souhaite embrasser la Méditerranée. On lui a trop tourné le dos depuis des siècles. Même à l'échelle des ports existants, on ne les a pas fait rayonner comme on l'entend. Embrasser la Méditerranée, c'est s'approprier la mondialisation parce que derrière la Méditerranée, c'est de mondialisation qu'il s'agit.

De toute évidence, le projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle aura toute sa place dans les travaux du parlement de la mer que j'évoquais tout à l'heure. J'appelle « résidents de la mer » tous ceux qui travaillent sur la mer, qui sont cloisonnés, complètement : près de soixante métiers qui ne dialoguent pas, qui ne se retrouvent pas. Cette notion de dialogue, sa mission première est de décroisonner, d'évoquer ces sujets dans le prolongement de ce qui a été évoqué et travaillé ici avec la Commission particulière du débat public. Cette continuité de concertation au travers du Parlement de la mer, là où il y a tous les résidents de la mer, je dirais que je souhaite la continuer également avec les terriens qui portent un regard fort sur la Méditerranée. Le niveau d'adhésion de notre parlement de la mer en témoigne. Le port n'est pas fait que pour les marins. C'est cela qui est important et nous avons toute une population qui est en train d'adhérer au fait maritime pour le Languedoc-Roussillon. Ce fait maritime ne demande qu'à se développer parce qu'il représente un potentiel économique et humain important.

Je vous remercie tous, les uns et les autres, très vivement pour votre implication dans cette contribution à l'élaboration d'une nouvelle ambition pour le port de Port-La Nouvelle, et son projet créateur de richesses (j'insiste sur ce terme, cette expression). Ce projet créateur de richesses et ce qu'il représentera est enraciné dans cet environnement à la fois naturel et urbain. Voilà notre priorité.

Je voudrais conclure par trois chiffres. Je demanderai aux uns et aux autres si vous le voulez bien – sans relancer le débat – qu'ils permettent à chacun, au-delà de notre rencontre de ce soir et de toutes les rencontres que nous avons faites, de bien intégrer ces priorités.

Le premier chiffre : 90 %, en Europe, des produits issus de l'importation passent par le maritime. Première donnée essentielle, fondamentale. Chacun l'appréciera.

Deuxième chiffre : 80 % du trafic maritime mondial se fait entre l'Amérique et l'Asie ou entre l'Asie et l'Amérique. Ce trafic est amené à passer de plus en plus par le raccourci qui consiste à contourner et à passer par Gibraltar, la Méditerranée, le canal de Suez. Cela veut dire que nous avons apporté un trafic mondial énorme.

Je voudrais, si vous le permettez, terminer sur une idée qui a été ici relevée fortement, et m'y engager parce que nous le faisons ailleurs. Cette idée, cette logique comportementale, politique, consiste à faire travailler l'économie avec l'environnement et l'environnement avec l'économie. Nous avons dans notre région plusieurs projets, plusieurs réalisations déjà qui sont faites, de ce point de vue-là. C'est d'ailleurs une obligation puisqu'à ce jour, Monsieur le Président du débat particulier que nous tenons ici, 33 % de la surface de notre région terrestre rentre dans des contraintes environnementales voulues. Natura 2000, parcs naturels, ZNIEFF : toute une série de contraintes pour préserver l'environnement, adaptées, adoptées volontairement avec des chartes comportementales évidemment. C'est un record : la moyenne en France ce sont 10 %, dans le Nord ce sont 5 %. Ils ont des territoires magnifiques eux aussi. Ils ont fait beaucoup de progrès. Nous nous sommes mis des contraintes devant nous. Nous sommes dans le développement économique. Nous sommes la région de France qui crée en ce moment le plus d'emplois, et ce depuis plus de cinq ans. Donc nous montrons bien que nous pouvons avoir en même temps cet axe essentiel comme à Sainte-Lucie, de volonté de préservation poussée environnementale, de travail avec le parc naturel, et de développement économique dans le même contexte. C'est cela que nous avons appris à réussir dans notre région et que nous réussirons ici, avec le port. Merci à vous tous de ce que vous avez fait et de ce que vous ferez.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur le Président. Dans les débats importants, il y a une tradition de la Commission nationale de débat public qui est une autorité administrative indépendante : faire

entendre la voix de l'Etat. En conclusion, je demanderai à Monsieur le préfet Freysselinard de bien vouloir nous faire part de ses observations et de son ressenti sur ce débat. Merci Monsieur.

Eric FREYSSELINARD, Préfet de l'Aude

Monsieur le Président du conseil régional, Monsieur le Sénateur, Monsieur le Vice-président du conseil général, Monsieur le Président du Grand Narbonne, Monsieur le Maire de Port-La Nouvelle, Mesdames et Messieurs les élus, Monsieur le Président, Madame et Messieurs les membres de la Commission, Monsieur le Président de la CCI, Mesdames et Messieurs, nous parvenons aujourd'hui à la fin du débat public. Ce débat de quatre mois a été dense et de qualité. Il a connu, nous l'avons dit, une forte participation. Il a permis de larges échanges. Il a été nourri par de très nombreuses interventions, 56 cahiers d'acteurs. C'est un très bel exercice de démocratie au cours duquel chaque citoyen, chaque acteur économique, chaque association a pu s'exprimer, donner son avis sur ce projet de développement qui est le projet d'extension du port, mais aussi sur ses impacts économiques, sociaux, environnementaux sur le territoire.

Je tiens donc à saluer tout particulièrement la qualité du travail mené tout à la fois par la Commission particulière du débat public et par la Région Languedoc-Roussillon pour le bon déroulement de ce débat, pour structurer les échanges, pour apporter des réponses aux questions posées, et pour permettre ainsi l'enrichissement des réflexions. Je salue ce soir en particulier les excellentes synthèses que la Commission particulière nous a présentées.

Les services de l'Etat, tout au long des réunions, ont été, vous l'avez vu, très attentifs au contenu des échanges. Ils ont eux-mêmes rédigé un cahier d'acteurs qui a été mis en ligne sur le site. Madame Bardèche, sous-préfète de Narbonne ici présente, l'a présenté le 18 février lors de la réunion publique consacrée à la présentation des cahiers d'acteurs qui se tenait à Sète.

L'aménagement et le développement du port de Port-La Nouvelle est pour l'Etat un enjeu majeur pour le territoire régional. Port-La Nouvelle, qui permet actuellement de desservir non seulement le Languedoc-Roussillon mais aussi Midi-Pyrénées et plus largement le grand Sud-Ouest, représente un véritable atout pour les entreprises des filières concernées par ces trafics. Bien que Port-La Nouvelle soit actuellement le deuxième port méditerranéen français pour les céréales et les produits pétroliers, le troisième tous trafics confondus, ces équipements portuaires sont de moins en moins adaptés aux nouvelles demandes du transport maritime. Ses capacités d'accueil, son tirant d'eau sont limités. Son extension est donc indispensable si nous voulons qu'il reste concurrentiel, qu'il développe ses trafics et s'affirme comme un outil économique majeur pour la région.

Le projet d'extension du port s'inscrit, le débat l'a fait ressortir, dans une stratégie d'adaptation, d'anticipation pour accueillir les nouvelles générations de navires, s'ouvrir par une offre nouvelle aux opportunités de croissance des différents trafics. Si lors du débat, un consensus large s'est dégagé sur la nécessité d'aménager et d'étendre le port, la question toutefois du bon gabarit de l'avant-port et du bon dimensionnement des quais, au regard des perspectives de trafic futur, a été discutée. Certains ont émis des doutes sur le bien-fondé du saut de dimensionnement que présente le projet, et en conséquence sur son coût et sa rentabilité. D'autres, à l'inverse (notamment les entreprises, les chargeurs) se sont montrés favorables au dimensionnement proposé. La question d'un phasage éventuel des travaux qui pourrait permettre de résoudre ce différend a été posée et examinée lors d'un atelier technique. Cette question du bon dimensionnement de l'avant-port et des quais, et en corrélation l'éventuelle question du phasage des travaux, est bien sûr une question stratégique. Il appartiendra à la Région, au maître d'ouvrage, de la trancher. Comme la Région et les participants s'y sont tous dits attachés, le développement du port sera à inscrire en complémentarité avec celui de Sète, de manière que la

réponse aux opportunités d'accueil de trafics nouveaux soit optimisée au mieux entre les deux ports par rapport aux investissements d'infrastructures. Nous avons entendu Monsieur Navarro notamment apporter un élément de réponse tout à l'heure.

En permettant un développement économique et social en termes d'activité, en termes d'emploi, dont l'Aude et la région ont tant besoin, le projet d'extension du port aura à s'insérer et à respecter un environnement naturel et marin remarquable. Ce fut l'un des grands points de vigilance soulignés lors des débats, nous l'avons encore vu tout à l'heure. La Région a pu présenter les études déjà conduites à cet effet et les orientations des études qui seront engagées pour affiner la connaissance des impacts sur l'évolution des courants, sur les sédiments marins, sur le système de mer-étang, sur les milieux naturels terrestres, qu'il s'agisse de la faune ou de la flore, pour réduire ces impacts et pour apporter les garanties suffisantes et éventuellement les mesures compensatoires nécessaires.

Les services de l'Etat, qui travaillent d'ores et déjà avec les services de la Région sur la préparation de ces éléments, les accompagneront de façon étroite pour concilier les intérêts en jeu, et apporteront leur appui sur les implications environnementales du projet. Je précise d'ailleurs, puisque la question a été posée, qu'il n'est pas nécessaire pour que la réglementation européenne s'applique et soit respectée, qu'il y ait dans une opération des financements européens. L'objectif d'insertion environnementale rejoint par ailleurs également celui du développement de l'intermodalité, en particulier celui d'une meilleure organisation du rail que poursuit le projet. Ce projet prévoit également, nous l'avons dit, un nouvel accès à la plage. Même si c'est peut-être un sujet moins important par rapport au développement général, il faut le souligner : un nouvel accès à la plage avec un aménagement d'espaces de stationnement, mise en place de modes de déplacement doux, permettant une gestion et une fréquentation respectueuses de l'environnement. Les services de l'Etat et le Conservatoire du littoral participeront sur ce point au travail technique qui sera mené par la Région pour préciser concrètement, mais aussi dans la concertation, ces espaces de stationnement et ces modes doux de déplacement.

Un port intégré dans son environnement, un port sûr également car la sécurité est l'un des autres enjeux forts du dossier. La préparation du PPRT, le plan de prévention des risques technologiques autour des établissements Seveso seuil haut du port, est à un stade avancé. L'objectif est d'approuver ce plan à la fin de cette année, après une enquête publique à l'automne. Cette préparation pilotée par l'Etat est actuellement menée en concertation avec la Région, autorité portuaire, les autres collectivités, la CCI, les industriels exploitants, la représentante du Comité local d'information et de concertation. Nécessairement, le projet d'extension du port aura à prendre en compte le PPRT et c'est bien précisé dans le dossier du maître d'ouvrage. Mais, comme cela vous avait été indiqué à Sète par Madame Bardèche, le PPRT en soi n'est pas un obstacle à l'extension du port. Le périmètre d'aléas forts autour des établissements Seveso touche certaines activités existantes. En ce qui concerne le projet d'extension, ce périmètre d'aléas forts touche 16 hectares sur 100. Tout n'est pas interdit sur ce périmètre, c'est la présence humaine qui est limitée. Le travail mené en ce moment conduit donc à structurer la nature des activités pouvant être acceptées sur la partie de la zone aux aléas forts et à définir sur des prescriptions et des recommandations dans les zones d'aléas plus faibles.

Plus globalement, l'extension du port, la bonne organisation des services portuaires et l'inscription du port dans une perspective plus globale de développement du territoire, passeront nécessairement par un travail commun de toutes les parties concernées : la Région, les autres collectivités, la CCI gestionnaire, les professionnels, les usagers, les services de l'Etat. Il appartient désormais à la Commission particulière du débat public dont je salue encore le Président, après ce débat de quatre mois, d'élaborer le bilan comme déjà cela a été partiellement fait ce soir, de

toutes ces consultations et de ces échanges. Après ce bilan de la concertation, la Région maître d'ouvrage aura trois mois pour se prononcer sur la suite qu'elle donnera au débat public.

Je salue le travail de concertation intense qui a été mené et qui assurément va se poursuivre comme nous l'avons vu au cours de cette réunion. Je remercie tous les participants de leur participation active. Je suis certain qu'ensemble, par ce travail de co-construction, nous permettrons le développement du port nécessaire au développement économique, dans le respect des zones des hommes et de l'environnement. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup, Monsieur le Préfet, pour vos propos. Nous avons maintenant terminé et je sais que nous sommes invités à un verre qui permet de continuer entre nous une conversation amicale, je l'espère, et d'envisager le proche avenir. Merci beaucoup. Bonne nuit, et merci à toutes les équipes techniques qui ont permis le succès de ces réunions. A très bientôt.

La séance est levée à 23 heures.

Document rédigé par la société Ubiquis