

PORT-LA-NOUVELLE REUNION D'EXPRESSION

2015

18 FEVRIER 2013 - SETE

Etaient présents :

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

Robert NAVARRO, 1^{er} Vice-président de la région Languedoc-Roussillon
André LUBRANO, Conseiller régional de la région Languedoc-Roussillon
Pascal PINET, Directeur Général Adjoint des Services
Fabrice LEVASSORT, Directeur des transports et des communications
Arnaud BRASSEUR, Chef de projet
Marie-Paule BARDECHE, Sous-préfet de Narbonne
Marcel MARTINEZ, Vice-président du Conseil général de l'Aude
François COMMEINHES, Maire de Sète
Véronique CALUEBA, Conseillère municipale à Sète

Jean-Marc SAMUEL, Elu de la Chambre Nationale de la Batellerie Artisanale (CNBA)
Bernard BALLESTER, Président de la CCI de Narbonne
Hervé CIFAI, Directeur des Silos du Sud
Jean-Claude ARMAND, Délégué régional pour le Languedoc-Roussillon au Conservatoire du Littoral
Jean CHAPON, ancien Directeur des ports maritimes et des voies navigables
Marc CHEVALLIER, Président de l'Etablissement Public Régional Port Sud de France

Agnès LANGEVINE, Secrétaire régionale d'Europe Ecologie Les Verts (EELV)
Albert CORMARY, EELV Narbonne
Max HORDE, EELV Sète
Jean CODOGNES, EELV
Jacky GRAU, EELV
Thierry VROMET, EELV Languedoc-Roussillon
Alain RICHOU, EELV
Marie-Thérèse MATTERA, Elue vert
Maryse ARDITI, Présidente de l'association Ecologie du Carcassonnais, des Corbières et du Littoral Audois (ECCLA)
Jean-Pascal MICHEL, associatif anti-OGM et activiste écologique
Laurent BADY, Président de l'association Port-La Nouvelle Windsurf
Elisabeth ROUCHE, Collectif Plage de la Vieille Nouvelle
Daniel DEPOISE, marin à la retraite
Pierre CASANEUVE, habitant de Poussan

La séance est ouverte à 19 heures.

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

Mesdames, Messieurs, nous allons bientôt commencer parce qu'il est l'heure. Si vous avez la gentillesse de bien vouloir prendre un siège, la tribune vous remercie.

Mesdames, Messieurs, je crois que presque tout le monde est assis, maintenant. Nous allons donc pouvoir commencer cette réunion d'expression, puisque c'est la terminologie consacrée, du débat public sur l'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La-Nouvelle.

Je voudrais tout d'abord remercier la Ville de Sète qui nous accueille. Avant de vous expliquer comment tout ça va se dérouler –mais vous le savez, pour beaucoup d'entre vous– je vais demander à Monsieur le Maire de Sète, Monsieur Commeinhes, s'il veut bien nous dire quelques mots d'accueil. Merci beaucoup Monsieur le Maire.

François COMMEINHES

Monsieur le Président, Monsieur le Vice-président, Mesdames et Messieurs les élus du Conseil régional, Mesdames et Messieurs, c'est un plaisir de vous accueillir ici pour cette cinquième réunion du débat public concernant le projet du port de Port-La Nouvelle qu'a lancé la Région Languedoc-Roussillon.

Je suis particulièrement heureux de vous accueillir dans cette salle de la Ville de Sète, et Dieu sait si la Ville de Sète a quand même des relations particulièrement privilégiées avec la Région, à travers le port, le port de commerce, le port de plaisance, le port de pêche. Je crois qu'il est important, quand même, que ce débat puisse avoir lieu et qu'il y ait des échanges suffisamment fructueux entre nos collectivités, entre les exploitants des activités portuaires et de tout le trafic maritime, pour qu'il y ait un développement qui se fasse de façon harmonieuse, et qu'il n'y ait pas un port ou une commune qui ait à souffrir du développement d'un autre. Je crois qu'il faut insister à ce stade du dialogue, à ce stade des échanges, sur la nécessité d'avoir un développement cohérent, qui puisse profiter à Port-La Nouvelle, mais aussi libérer certains trafics pour le port de Sète. C'est ce que je souhaitais dire ce soir en propos introductifs. Je suis persuadé que les interventions de ce soir seront particulièrement nombreuses et positives pour ce projet. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur le Maire pour vos propos très sympathiques. Je voudrais tout d'abord souhaiter la bonne soirée à l'ensemble de la salle, et aussi à la tribune.

Vous remarquerez que nous ne sommes pas très nombreux pour la Commission particulière du débat public, parce que nous sommes dans une réunion d'expression. Dans une réunion d'expression, pour montrer la différence –c'est purement symbolique– nous restons peu nombreux à la tribune. D'autres membres de la CPDP sont dans la salle, deux ou trois. Nous sommes, selon la façon dont on compte, cinq ou six en tout. Tout cela est relativement habituel, maintenant, pour ceux qui suivent le débat depuis le début. Je vous rappelle la différence entre une réunion thématique et une réunion d'expression, c'est que dans la réunion thématique on découpe les chapitres du dossier du maître d'ouvrage, que vous avez certainement consulté, que vous pouvez trouver en ligne, et qui représente le plaidoyer, la démonstration, l'argumentaire du maître d'ouvrage pour son projet d'extension du port de PLN. De l'autre côté –ça ne veut pas forcément dire contre– il y a des cahiers d'acteurs qui représentent les contributions écrites des uns et des autres et qui sont, à l'occasion de ces réunions d'expression notamment, expliqués et présentés de façon à ce que tout le monde ait une information à peu près identique.

Donc, aujourd'hui, c'est plutôt orienté vers les cahiers d'acteurs et c'est plutôt orienté vers les prises de parole de la salle, d'un certain nombre d'acteurs, sachant que le maître d'ouvrage répondra, s'il le peut, aux questions qui lui sont posées ou aux observations qui lui sont faites. Il n'est pas forcé d'y répondre spontanément, immédiatement. Il y a des fois où les questions sont compliquées. Il doit y répondre à travers un système que vous retrouvez sur le site

www.debatpublic-pln2015.org, que je vous recommande de consulter de temps en temps, et où il y a les questions qui sont posées et les réponses qui sont apportées.

On a une dizaine de jours, les uns et les autres. Le maître d'ouvrage fait bien son travail, il répond assez vite. Nous vérifions que les questions posées sont bien celles qui sont dans le verbatim, puisque je vous rappelle que toutes ces réunions –vous voyez les appareils de prise de vues– sont mises dans des cassettes vidéo et font l'objet, aussi, d'un système de sténographie, qui permet d'avoir deux preuves de ce qui est dit. C'est pour cela que lorsque vous prenez la parole –je le dis maintenant parce que c'est le début de la réunion– je vous remercie, même si vous êtes très connu, et aussi si vous l'êtes moins, de bien vouloir vous lever, ce n'est pas par politesse uniquement, ça l'est un peu, mais c'est pour qu'on puisse vous voir sur l'écran, et de rappeler votre nom et la représentation, s'il y en a une, que vous exercez en prenant la parole.

Nous avons ce soir un certain nombre de cahiers d'acteur. Il va y avoir d'abord le cahier d'acteur qui porte sur le port de Sète, parce qu'à tout seigneur tout honneur. C'est tout à fait normal. Il va y avoir un cahier d'acteur qui est un peu particulier, et je remercie Madame le préfet Bardèche d'être là pour le présenter. C'est la contribution des services de l'Etat. C'est un cahier d'acteur important. Ça n'est pas dans tous les débats publics que l'Etat accepte de présenter la position de ses services. Donc, un merci particulier. Et puis, il y aura le cahier d'acteurs Collectif Vieille Nouvelle, l'accès à la plage de Port-La Nouvelle, le cahier d'acteur ECCLA de Madame Arditi, que tout le monde connaît maintenant très bien, je pense, et le Conservatoire du littoral. Je crois qu'au départ, il y avait également un cahier d'acteur de la Ligue de protection des oiseaux (LPO) mais il y a eu un quiproquo entre nous. Ce n'est pas prêt, ce sera à une prochaine réunion.

Je reprendrai les futurs cahiers d'acteur tout à la fin pour vous indiquer ce qu'il se passera dans d'autres réunions qui sont prévues dans notre calendrier. Le système d'intervention fait qu'il y a, comme vous le savez, une équivalence. Une équivalence entre la prise de parole du maître d'ouvrage, qui se trouve aligné ici, sur cette autre tribune, et la prise de parole des uns et des autres en tant qu'acteurs du débat. Le fait que vous participiez fait de vous des acteurs du débat. La tradition, c'est de vous donner la parole pendant trois quarts d'heures ou un peu plus, de façon, avant la présentation des cahiers d'acteurs que je viens d'évoquer, à avoir des suggestions, des réactions.

Je vous rappelle que ce n'est pas un match sportif. J'ai vu l'un d'entre vous, tout à l'heure –je le vois, là– qui avait une belle écharpe qui vient des stades. Il est le bienvenu. Il ne s'agit pas d'avoir des gagnants et des perdants, dans un débat public. Il s'agit de faire évoluer un projet dans tous les sens, c'est-à-dire, du côté du maître d'ouvrage, qu'il écoute et qu'il sache un peu ce que l'on attend de lui, dans le fond, et de l'autre côté, qu'on écoute les réponses, de façon à évoluer dans les avis, dans les impressions et dans les ressentis qu'on peut avoir vis-à-vis de ce projet. Si, en sortant, on n'est pas, les uns et les autres, légèrement différents de ce que l'on était en arrivant, alors j'aurai très mal fait mon travail et le débat ne servirait à rien, sinon à une confrontation où on compte les points. Il ne s'agit pas de compter les points, il s'agit de faire évoluer les choses d'une manière relativement harmonieuse, sachant que je ne suis pas en train de vous faire un prêche angélique. C'est normal qu'il y ait des opposants. C'est normal qu'il y ait des convictions différentes chez les uns et les autres.

Je m'arrête là parce que je ne veux pas vous ennuyer plus longtemps. Je vais donc demander à une personne courageuse de bien vouloir intervenir comme ça, à froid. Je sais que c'est généralement difficile, mais je vois un courageux –je le connais, d'ailleurs– qui se lève. Je rappelle que chacun doit parler avec mesure et tempérance, c'est-à-dire moins longtemps, si vous voulez, que l'énervement qu'il peut provoquer, non seulement de ce côté-ci, mais aussi dans la salle, parce que si on parle trop longtemps, ensuite, ça prend bien évidemment du temps de parole –je vais m'arrêter– sur ceux qui auraient également voulu intervenir.

Je ne dis pas ça à votre encontre, mais simplement pour rassurer tout le monde. Vous avez la parole. Vous vous présentez, n'oubliez pas.

Albert CORMARY

Je vous remercie. Albert Cormary, Europe Ecologie-Les Verts, groupe local du Narbonnais. Je voulais intervenir sur deux points.

Le premier est récurrent : une séance supplémentaire du débat public. Vous l'avez rappelé vous-même, on se forge un peu en découvrant le dossier et au fil du débat. On voit que l'intérêt grandit autour de ce débat. Je pense donc qu'une réunion supplémentaire serait la bienvenue. Je dirais, sur Port-La-Nouvelle, c'est ce qu'il y aurait de mieux.

La deuxième chose, c'est qu'à la suite de la réunion de Gruissan, j'ai envoyé une question écrite sur le site du débat. Malheureusement, elle n'est sortie qu'aujourd'hui, alors que je l'ai envoyée mardi dernier. Enfin, bon, ça ce n'est pas grave. Cette question fait suite à un échange qu'il y a eu entre Monsieur Navarro et moi-même sur un point qui est dans le dossier. Je l'ai rappelé. On aurait aimé, pour la sérénité des débats, que ce point soit quand même largement éclairci. Il n'est pas mineur, il est loin d'être mineur. Certains intervenants ont rappelé son importance juridique dans le dossier, au-delà de ça, il y a l'avenir même de la réserve de Sainte-Lucie. Au mois de novembre, début novembre 2012, nous avons alerté la presse –même France 3 s'était déplacée, etc.– pour montrer l'état déplorable actuel de la réserve. L'écho que nous avons reçu dans le public montre qu'il y a un très grand intérêt à Port-La Nouvelle et dans le Narbonnais en général sur l'avenir de cette réserve. On aurait donc aimé qu'il y ait des précisions, des réponses écrites là-dessus. J'avais même demandé s'il était possible d'insérer un erratum dans le dossier lui-même, parce qu'il y a une contradiction entre ce qu'a dit Monsieur Navarro l'autre jour et ce qui est écrit. Si ce n'est pas une contradiction, c'est au minimum une ambiguïté énorme. Voilà. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Sur la question de la séance supplémentaire, j'en reparlerai dans mes conclusions, tout à l'heure, qui seront brèves, mais il y aura une séance supplémentaire. Voilà. J'en reparlerai tout à l'heure, pour ne pas couper les interventions de la salle. Tout à l'heure, quelques réponses apportées par le maître d'ouvrage.

Y a-t-il une autre intervention ? Sachant que tout le monde a la parole. On est là pour ça. Ah, voilà. Madame Arditi.

Maryse ARDITI

Bonjour. Maryse Arditi, Ecologie des Corbières, du Carcassonnais et du littoral audois. J'ai une question assez précise, parce que j'avais demandé au tout début du débat qu'on nous donne les documents d'analyse financière, pour essayer de comprendre un peu d'où sortaient les 4,2 % de rentabilité. Je n'ai pas eu le temps de les regarder en détail mais je les ai quand même bien survolés, et il y a des choses que je ne comprends pas.

Ma question, elle est... D'abord, surtout ne m'expliquez pas, et n'expliquez pas à tout le monde ce qu'est une valeur actualisée nette, un TRI, etc. je sais ce que c'est. Le problème que je me pose est le suivant : quand on investit quelque part, j'investis des sous, par exemple, j'isole ma maison, j'investis des sous, évidemment, chaque année, je récupère des sous. Je regarde donc au bout de combien de temps j'ai récupéré mes sous. C'est rentable, ce n'est pas rentable, d'accord.

Mais quand c'est une collectivité territoriale, la Région, ne va pas récupérer ses 200 millions d'euros, elle, en tant que Région. Comment fait-on le calcul ? En d'autres termes, on met un investissement de 200 millions d'euros, que met-on en face pour dire que c'est rentable de 4 % ? Qu'est-ce qu'on met en positif ? Qu'est-ce qu'on dit ? Qui a récupéré quoi ? Dans ce calcul de

rentabilité, ma seule question, c'est : pour qu'il y ait un calcul de rentabilité, ça veut dire que chaque année on va dire : « On gagne tant ». Alors, qui gagne tant ? Combien cela fait-il, en net, évidemment, en retirant ce que l'on perd éventuellement ?

J'ai besoin, un peu, de comprendre ça. J'ai essayé de le regarder à travers le cahier, mais ce n'était pas net du tout. Il y avait un truc extrêmement bizarre. Par exemple, il disait : « Un bateau qui va mettre des hydrocarbures, aujourd'hui, s'il vient au sealine, il dépense tant de sous. Mais si on a fait le truc et qu'il arrive en bord à quai, sans être obligé de prendre le sealine, il gagne 70 000 euros par escale ». Donc, très bien, le navire gagne 70 000 euros par escale. Est-ce que ça, on considère que c'est du gain ? C'est du gain pour le navire mais c'est de la perte pour le port, parce que finalement il n'aura pas payé le pilote, il n'aura pas payé, etc. il n'aura pas dépensé cet argent pour le port.

A un moment donné, voilà, ma question est : pour faire le calcul de rentabilité, que mettra-on chaque année comme gains et comme gains à qui ? Voilà, merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Je vais prendre encore une ou deux questions et je demanderai au maître d'ouvrage, à Monsieur le sénateur Navarro de prendre la parole, peut-être, s'il le souhaite.

Oui, s'il vous plaît, Monsieur, tout au fond.

Daniel DEPOIX

Bonjour. Daniel Depoix, marin à la retraite. J'ai un ami qui devait venir poser des questions. Il n'a pas pu venir, il m'a demandé de les poser pour lui.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Vous êtes tout à fait le bienvenu.

Daniel DEPOIX

C'est Jean-Marc Girona, de Port-La-Nouvelle.

Au sujet de la douane, il demande, si on enlève les douaniers de Port-La Nouvelle et si l'on agrandit le port, si on ne sera pas obligés de les ramener sur Port-La Nouvelle. C'était sa première question.

La deuxième qui le travaille un peu, c'est le nombre de camions pour faire toute cette œuvre, le nombre de camions et pendant combien de jours ils vont venir pour faire les remblais, etc. Il s'est posé la question, je la pose pour lui.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci à vous. Je crois que ce sont de très bonnes questions. Est-ce qu'il y a encore une question ou une intervention ? S'il vous plaît, Monsieur. On va vous passer un micro. Levez encore le bras.

Jean-Marc SAMUEL

J'interviens ici pour la Chambre nationale de la batellerie artisanale, dont je suis un élu. J'ai noté que sur le dossier du port il est noté que le port est embranché ferroviaire et embranché routier. On néglige complètement de signaler qu'il est embranché fluvial. Jusqu'en 1970, les céréales sont arrivées par la voie d'eau. Je regrette quand même qu'on n'ait pas signalé ce point, puisque c'est quelque chose qui pourrait aisément être remis en route et qui pourrait rentrer dans un programme global de report modal sur un mode de transport plus léger que la route. Il est rappelé que 10 000 camions traversent Narbonne par jour, *grosso modo*.

Donc, effectivement, pourquoi ne pas imaginer du multimodal sur le petit gabarit qu'est le Canal du Midi, qui pourrait malgré tout supporter le retour du transport de marchandises, sachant que, sur la région Languedoc-Roussillon, vous avez trois ports qui sont embranchés fluvial : Vous avez Sète, vous avez L'Ardoise et vous avez donc Port-La-Nouvelle. J'aimerais qu'on tienne un peu plus compte du transport fluvial en Languedoc-Roussillon, comme ailleurs. C'est malheureusement un transport qui est très oublié, négligé. Il faut regarder dans les articles, on l'encense toujours, mais en fait on ne l'encourage pas beaucoup. J'aimerais que la Région, par rapport à ce projet de Port-La Nouvelle, imagine d'utiliser ce transport doux par excellence. Vous parlez du transport des déblais pour l'agrandissement du port. Ça pourrait éventuellement se faire par la voie d'eau, du moins, être étudié. Voilà.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Je vais demander au maître d'ouvrage, à sa tribune, à sa table. Il a un certain nombre de questions. Dans une réunion d'expression, on peut aborder tous les sujets. Il y a eu des sujets économiques et financiers, il y a des sujets d'aménagement, il y a des sujets plus techniques. Il y a aussi des sujets d'administration, les douaniers. Merci, donc. Je ne sais pas qui veut prendre la parole. Monsieur Navarro ?

Robert NAVARRO

Merci, Président. Je m'excuse pour ceux qui m'entendent à répétition à toutes les réunions mais je suis censé représenter le maître d'ouvrage et le président Bourquin, que j'excuse ici, à cette tribune, comme c'est la Région qui est la porteuse du projet.

Pour répondre à la première question de notre ami d'Europe Ecologie-Les Verts, je vais lui faire la même réponse qu'à Gruissan. On vous a dit à Gruissan que c'est un domaine où techniquement on fait faire des études, sur l'utilisation ou le devenir des salins. Quand nous aurons le résultat de ces études, nous vous ferons des réponses par écrit très précises. Je ne me permettrai pas d'avancer des positions. Comme je ne suis pas quelqu'un d'ambigu, ce sera très détaillé, la position de la Région sur ces domaines-là.

Pour ce qui est de la réponse à Maryse Ardit, il y a une réunion spécifique à Narbonne qui va être sur l'économie, sur ce que ça va réellement coûter et sur ce que ça peut rapporter. En principe, il y a des ratios, que ce soit sur le portuaire comme dans tous les autres domaines, les retombées économiques sont définies par des études, par des spécialistes qui nous donnent des données. On a fait avec le président Bourquin, l'autre jour, dans l'hémicycle, à la Région, la mise en perspective de ce que l'on compte faire pour les aéroports. Il y a un ratio qui est que, quand on investit 1 euro sur les aéroports, on en récupère 21 en économie sur le territoire. La Région Languedoc-Roussillon, sur les aéroports de Languedoc-Roussillon –je connais mieux ces chiffres-là que sur les ports– met aux alentours de 40 millions d'euros par an, 40 millions d'euros d'investissements sur Carcassonne, sur Perpignan, sur Montpellier, Béziers, au-delà. Par contre, en retombées sur le territoire, on nous annonce le chiffre de 850 millions d'euros. Voilà. Donc, ce n'est pas la Région qui les encaisse, ce sont les hôtels, les restaurants, les musées, tous les commerces qui ont des fonctions touristiques ou qui ont des fonctions de récupération des personnes ou des biens transportés.

Pour ce qui est du nombre de camions, il y aura sûrement, quand le projet se fera, bon nombre de camions qui amèneront des matériaux. Nous avons même pensé, éventuellement, à en faire venir par bateau. Pour faire les digues, il faudra beaucoup, beaucoup de remblais. On ne sait pas si, même au niveau de la région, on sera en capacité dans le temps assez réduit d'avoir tous les matériaux au moment donné. Nous essaierons de minimiser le nombre de camions et la gêne mais il y en aura. Il est évident que, chaque fois qu'il y a des chantiers, surtout de cette ampleur-là, il y a des mouvements de camions.

Pour ce qui est des douanes, la question qui a été posée, le Président a déjà pris position, et l'exécutif est solidaire avec le Président. Nous sommes contre la fermeture des douanes de Carcassonne. On l'a écrit au Ministre, le Préfet est au courant, il est informé. On pense que l'activité supplémentaire du port sera aussi une garantie de maintien de l'activité douanes sur le port de Port-La Nouvelle.

Pour ce qui est du fluvial, là, je pense que les actes que l'on a menés depuis trois ans sont la démonstration que le fluvial a tout notre intérêt. C'est quand même la Région Languedoc-Roussillon qui a mis la moitié du montant du canal du Rhône à Sète. Sur les 100 millions d'euros du chantier qui va aller jusqu'en 2018, la Région a amené 50 millions d'euros, sans quoi ça ne se serait jamais fait.

Donc, oui, le développement de nos ports n'est pas une identité, comme je l'ai déjà dit X fois, comme ça, une volonté ou de Bourquin ou de Navarro de mettre tant de millions d'euros sur Sète ou sur Port-La-Nouvelle. Non, nous avons une logique. Nous avons fait faire des études, il y a cela quelques années, du temps du président Frêche, pour savoir comment développer l'économie du Languedoc-Roussillon. On est très nombreux à penser que le développement du Languedoc-Roussillon ne viendra ni de Bruxelles –malheureusement, parce qu'on en est tous responsables par nos attermolements, par nos mauvaises décisions, par notre mauvaise volonté politique collective, parce qu'on n'est pas capables de nous unir sur l'essentiel, on est plus facilement enclins à se diviser qu'à se rassembler–, l'Europe sera durablement aux abonnés absents du développement économique de notre territoire. Ça, c'est une donnée qui vaut au moins pour les dix ans à venir –j'espère me tromper.

Au niveau de notre pays, là aussi, il faut arrêter de croire que la solution va venir d'un changement de gouvernement, quelle que soit sa coloration politique. Je suis parlementaire depuis de nombreuses années, je vois que le budget de l'Etat est au 25^{ème} dessous sur le fonctionnement d'une année, et pas qu'une fois, tous les ans, et encore pendant bon nombre d'années, quels que soient les efforts que nous ayons faits et qu'on sera encore obligés de faire. Donc, attendre la solution pour notre bien-être, demain, venant de l'Etat, je fais partie de ceux qui n'y croient pas. Tout ce qui viendra en plus, tant mieux, mais je n'y crois pas.

Que ce soit la droite ou gauche, on peut avoir des approches différentes. Je crois qu'on est dans une situation, maintenant, où il faudra bien qu'un jour toutes les bonnes énergies se rassemblent et travaillent à faire en sorte que les populations qui vivent sur ce territoire vivent le mieux possible. Là, j'invite tous ceux qui ont des idées et de l'énergie à nous rejoindre, à venir travailler avec nous. Ce débat public fait partie des données, je l'ai tout le temps dit, qui nous permettront d'améliorer le contenu du projet de Port-La Nouvelle 2012-2015. Toutes les bonnes suggestions seront donc entendues, seront notées. Nous ne sommes pas bloqués, ce n'est pas un projet à prendre ou à laisser. Notre stratégie est multiple, parce qu'au niveau du développement on est tous convaincus à la Région, au niveau de l'exécutif, et notamment notre Président, que c'est en développant toutes les portes d'entrée économiques et tous les moyens que l'on pourra faire venir bon nombre d'industriels chez nous, des matériaux, des personnes et de la richesse pour irriguer notre territoire.

Donc nous avons un plan d'ensemble concernant toutes les communications. D'où la volonté de jouer collectif au niveau des plateformes aéroportuaires. Les études que l'on a faites nous ont fait la démonstration que rassemblés, unis, avec nos cinq plateformes, on peut avoir des remontées économiques multipliées par deux ou trois en Languedoc-Roussillon. Pareil au niveau de nos ports. Certains nous disent : « pourquoi Port-La-Nouvelle alors que Sète n'est pas saturé ? ». On ne travaille pas à deux ou trois ans, on travaille à vingt ou trente ans. Sur des investissements aussi colossaux en volumes financiers, je pense que nous n'avons pas le droit de nous planter. On les harmonise, on les fait jouer en solidarité. L'objectif, c'est de faire en sorte que Port-La Nouvelle, Port-Vendres, L'Ardoise et Sète, dans cinq ou dix ans, au lieu de faire 6 à 7 millions de tonnes de trafic, arrivent à 15, 18 ou 20 millions de tonnes. Si on arrive à ça, en

termes de retombées économiques et financières, je crois que les investissements de la Région auront été de bons investissements. En plus des ports et des aéroports, nous voulons aussi développer le ferroviaire parce que oui, les moyens de déplacement relativement doux ou relativement écologiques nous intéressent. On a fait le contournement de Nîmes-Montpellier, la Région y a mis 400 millions d'euros. Si on ne les avait pas mis, le contournement ne se serait jamais fait. Mais pour nous, ce n'est pas une fin, on ne veut pas que Montpellier devienne le cul-de-sac de la ligne de TGV, non, on veut que le TGV aille jusqu'au fin fond de l'Espagne et qu'il soit mixte, qu'il soit fret et voyageurs. Pour cela, oui, nous avons aussi en projet de faire en sorte que la ligne Montpellier-Perpignan se réalise le plus vite possible. Ce sont des investissements qui ont une cohérence ; le fluvial, l'aéroportuaire, le ferroviaire et les ports sont des leviers du développement économique de cette région. Contrairement à ce que certains ont fait par le passé, on ne veut pas faire du saupoudrage pour ici ou là valoriser des micro-territoires. On veut essayer de doter cette région de grandes infrastructures pour que, durablement, ce territoire produise de la richesse et de l'emploi.

La finalité de mon action –et je pense que c'est celle du président Bourquin– c'est de faire en sorte que, par nos investissements, il y ait une grande majorité de nos concitoyens qui vivent bien dans cette région et qui puissent retrouver leur dignité de par l'emploi. Vous savez, on reçoit 30 000 personnes supplémentaires par an. Malgré ça, le chômage n'augmente pas en Languedoc-Roussillon, ça veut dire qu'il y a des créations d'emplois grâce à l'activité, modestement, de certaines collectivités, et grâce aussi à l'activité de bon nombre d'artisans, de commerçants et d'industriels qui se bougent dans cette région. Donc je crois que l'avenir de nos enfants, c'est à nous de le prendre en compte. Je souhaite que l'ensemble des collectivités arrête d'investir dans des investissements de confort et que, dans les cinq ou dix ans qui arrivent, on mette tout notre argent sur des investissements, certes, avec une part de risque, mais qui peuvent demain produire de la richesse. Voilà ce que je voulais vous dire en préalable. Merci beaucoup.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Y a-t-il maintenant des réactions ? Monsieur le Président, je vous en prie.

Bernard BALLESTER

Monsieur le Président, juste une petite intervention. Bernard Ballester, président de la Chambre de commerce de Narbonne.

Je crois, Monsieur le Vice-président, qu'il ne faut pas avoir peur de voir passer les camions tous les jours pendant la durée des travaux. Franchement, quand on est président d'une chambre de commerce et que, tous les jours, on reçoit des entreprises du BTP qui viennent se plaindre du manque d'activité, et quand on sait qu'un million d'euros représentent dix emplois, Monsieur le Président, franchement, je pense que tous ces gens-là seront bien contents, demain, avec 200 millions d'euros. Faites la multiplication.

Il faut bien voir passer des camions si on veut que tous ces travaux se réalisent. Voilà, c'est ce que je souhaitais dire. Quand j'entends ces propos, cela me fait un peu mal, Monsieur le Président.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

D'autres questions ou réactions ? On va parler du port de Sète tout à l'heure mais s'il y a des Sétois ou des Sétoises qui veulent prendre la parole, on est venus ici pour les écouter. Non ? Je n'ai pas de succès. Ah, il y a une personne qui veut bien se dévouer, mais que je ne vois pas parce qu'elle est derrière la caméra.

Marie-Thérèse MATTERA

Bonjour, bonsoir.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

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

Marie-Thérèse MATTERA

Je suis élue verte de la gauche plurielle d'opposition à Sète. J'ai bien entendu Monsieur Navarro parler de solidarité, en tous les cas de projet régional de solidarité entre le port de Port-La Nouvelle et le port de Sète. Pourrions-nous avoir quelques pistes à ce propos ?

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Très bien, c'est une question tout à fait claire. Y a-t-il d'autres personnes qui veulent reprendre la balle au bond ou parler d'autre chose ? Tout est clair ?

Bon, je vais demander à Monsieur Navarro de bien vouloir répondre.

Robert NAVARRO

C'est une très bonne question, Madame. Merci, Monsieur le Président. Vous savez, j'ai passé deux ou trois ans –et bon nombre d'acteurs sont présents dans la salle– à faire comprendre aux acteurs aéroportuaires, aux acteurs ferroviaires, aux acteurs portuaires, ainsi que les fluviaux, mais c'est, disons pour le moment, moins développé que les trois autres systèmes de transport, qu'il ne fallait pas jouer en compétition, ou les uns contre les autres, mais qu'il fallait jouer notre avenir en partenariat, en complémentarité. Vous savez, au départ, quand vous dites ça à des responsables de la SNCF, qui sont en concurrence directe, d'après eux, avec les avions, ça ne passe pas, ou ça ne passe pas très bien.

Or, il y a un espace, en Languedoc-Roussillon, pour tous les modes de transport, et une spécificité. On a, à tous les échelons au niveau de la région, intérêt à démultiplier la complémentarité de tous ces modes-là et démultiplier leur activité sur le territoire. Comment, au niveau des ports, faire la démonstration aux gens de Sète qu'il ne fallait pas –Marc Chevalier est présent dans la salle, je le salue– qu'ils aillent essayer de récupérer 3 ou 4 millions de tonnes de fruits et légumes à Port-Vendres. Ça ne sert à rien, ce n'est pas ça qui va développer Sète. Marc et les équipes de l'EPR ont compris, ils ne se sont jamais amusés à essayer de récupérer 2 ou 3 000 tonnes de fruits et légumes à Port-Vendres. On a estampillé tout ça « Sud de France » : Nos aéroports, les aéroports de Carcassonne, de Perpignan, de Montpellier, s'appelleront demain tous « Sud de France ». Pourquoi, parce qu'il faut qu'à un moment donné de l'extérieur il y ait un référent qui marque le territoire. Pareil au niveau des ports. Sète s'appelle « Sud de France », comme Port-La Nouvelle, comme demain l'Ardoise, comme demain, quand il sera propriété de la Région, l'aéroport de Port-Vendres. C'est notre volonté.

Pourquoi un même identifiant, pour que tout le monde s'habitue à une complémentarité et à jouer groupés. Je me suis « engueulé » l'autre jour à Capdeville, à la Région, avec des techniciens du port de Sète, qui sont de très bons techniciens en tant que commerciaux et qui nous expliquaient qu'ils avaient fait un DVD sur le port de Sète, très bien fait, au demeurant, valorisant les atouts du port de Sète. Mais je me suis mis en colère, parce que je lui ai dit : « C'est très bien mais vous n'avez rien compris à la logique et à la dynamique régionale ». La dynamique régionale, c'est la complémentarité, ce sont les économies d'échelle, c'est de jouer groupés. Je veux que les commerciaux dans les ports, dans les aéroports, vendent partout sur cette planète la destination « Sud de France », qu'elle soit ferroviaire, aéroportuaire, portuaire ou fluviale. Il faut que nos commerciaux, quand ils font des DVD, aient un DVD qui valorise Port-La Nouvelle, qui valorise Sète, qui valorise L'Ardoise, qui valorise Port-Vendres. Pareil pour tous les commerciaux que rémunère la Région au travers des moyens de locomotion, quels qu'ils soient.

C'est pour ça que la complémentarité, la solidarité, ça fait plusieurs années qu'on y travaille. Ça commence à bien passer. Ça passe chez les élus. Le Maire de Sète est solidaire du Maire de Port-

La Nouvelle. La réciprocité se fait. L'autre jour, à des gens qui m'interrogeaient –je crois que c'était à Port-Vendres– sur la spécificité de Port-La Nouvelle en me disant : « Il faudrait faire du voyageur ou du conteneur à Port-La Nouvelle », je leur ai dit non au nom de l'exécutif, Port-La- Nouvelle n'est pas fait pour faire du voyageur ni du conteneur. Ça se fait très bien à Sète, on ne va pas démultiplier les investissements alors qu'on a des investissements qui ne sont pas encore tout à fait finalisés dans d'autres ports. Il faut jouer la diversification, la complémentarité et la solidarité.

Tout cela, Mesdames et Messieurs, ça se fait d'abord par une pratique au quotidien dans les actes, par une volonté de jouer le territoire languedocien. Quand on fait des investissements dans l'Aude, il faut qu'ils rapportent à tout le Languedoc-Roussillon. Quand on fait des investissements dans l'Hérault, il faut qu'ils rapportent à tout le Languedoc-Roussillon. C'est la volonté de l'exécutif. Donc, oui, c'est une donnée, la complémentarité, la solidarité, que l'on va démultiplier au niveau de la Région, quels que soient les investissements que nous ferons.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Je vois que Monsieur Chapon demande la parole. Je le salue au passage, parce que c'est un grand Monsieur de la connaissance portuaire, et il est parmi nous ce soir.

Jean CHAPON

Oui. Permettez-moi de vous apporter mon expérience personnelle, puisque dans les années passées j'ai été directeur des ports maritimes de France, de toute la France. J'ai donc eu à connaître tous ces problèmes de concurrence entre les ports. Eh bien, la concurrence entre les ports, il faut l'encourager. C'est le moyen de permettre à chacun d'eux de faire des efforts de productivité, de telle manière que le trafic puisse passer aux meilleures conditions possibles pour l'économie nationale.

Ce qu'il faut éviter, ce qu'on n'a pas le droit de faire, c'est de faire des investissements inutiles là où on les fait ou qui rendront inutiles des investissements qui existent déjà et qui ne seront plus utilisés. Ça, on n'a pas le droit de le faire, parce que là, il y a une perte globale pour la collectivité. Par contre, qu'entre deux ports il y ait un peu de concurrence, croyez-moi, ça veut dire que les gens se fatigueront pour que le trafic passe par chez eux. Ça coûtera moins cher et ça fera du bien à l'économie nationale et à l'économie régionale. Si l'on regarde le projet d'extension de Port-La Nouvelle et les autres ports du secteur, le port de Port-La Nouvelle est un port de vrac. Il n'a pas de voyageur, il n'a pas de ligne régulière, il n'a pas de conteneur. Il a un trafic de vrac. Le trafic passe parce que les usagers, c'est-à-dire le chargeur, veut qu'il passe par là, et il passera par-là s'il y a intérêt, c'est-à-dire s'il y a intérêt, finalement, pour la collectivité nationale. Ce qu'il ne faut pas, je le répète, c'est que l'on fasse des investissements qui rendront inutiles d'autres investissements ailleurs. De vous à moi, quand vous regardez le projet tel qu'il est prévu, je ne vois pas en quoi cette extension de Port-La Nouvelle rendra inutiles d'autres équipements. La comparaison avec l'équipement actuel du port de Sète, que je n'avais pas vu depuis des années et des années et qui m'a littéralement subjugué tout à l'heure, montre que le port de Sète a toutes ses chances. En passagers, en conteneurs, en lignes régulières, il a toutes ses chances. Ce n'est pas ce petit travail-là qui va lui porter le moindre préjudice. Le tout est de faire des investissements qui répondent à des besoins. Il faut évidemment faire un peu de pari. On ne fait pas un port alors que tous les contrats sont signés. Les usagers n'attendraient pas, ils iraient ailleurs. Mais, croyez-moi, ne soyez pas effrayés par le fait qu'il y ait un peu de concurrence, c'est ce qui fait que le port de Sète, le port de Port-Vendres et le port de Port-La-Nouvelle, s'ils sont en concurrence, feront chacun des progrès de manière à garder leur place. La région et l'économie nationale en tireront le plus grand avantage.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup pour votre témoignage, Monsieur. Je vois un monsieur à la manche verte. Voilà, merci Monsieur.

Max HORDE

Je suis d'Europe Ecologie-Les Verts Sète.

Si vous voulez, la chose qu'on voit arriver, c'est une transformation du port de Sète en port tout tourisme. Evidemment, c'est caché et sans doute à longue échéance mais c'est ce que l'on peut voir. C'est ce que l'on peut craindre aussi.

On n'est pas contre le tourisme mais Sète, c'est un port qui est polyvalent, qui a toujours vécu sur sa polyvalence. Toute la ville vit aussi sur la polyvalence. Ce serait intéressant de garder ce caractère polyvalent pour cette ville, plutôt que de la transformer en un port –on va dire– aseptisé tourisme. Voilà.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Y a-t-il... Oui, devant la caméra. Devant la caméra, j'ai vu le Monsieur. Ensuite, il y aura derrière.

Pierre CASANOVA

Bonsoir, j'habite Poussan.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Vous êtes, Monsieur ?

Pierre CASANOVA

Pardon, excusez-moi, Pierre Casanova.

Lors de ses vœux à la population, le Maire de Poussan vous a dit, Monsieur Navarro, qu'il allait vous formuler une demande, celle de venir au village nous expliquer un peu, justement, les projets d'extension du port de Sète, et notamment le projet d'hinterland sur nos terres. Voilà, j'aimerais donc que vous fassiez une réponse à ce sujet. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Alors, la personne que je n'ai pas vue tout à l'heure, qui est derrière.

Marie-Thérèse MATTERA

De nouveau, puisqu'il me semble avoir entendu deux logiques qui semblent s'affronter, celle de Monsieur Navarro, qui encourage au rassemblement, à la solidarité et à la complémentarité pour la performance de la région, performance durable, vous avez dit, c'est-à-dire équilibre entre l'économique, le social et l'environnement, c'est décliné, après, au niveau de chaque commune avec le PADD, et la logique du responsable national des ports maritimes qui, lui, favoriserait la concurrence, mais une petite concurrence, juste une petite émulation, je dirais, des petites zones géographiques qui seraient Port-La Nouvelle et Sète.

Donc, dans une même assemblée, peut-être les participants au débat aimeraient quand même savoir quelle logique est la plus performante. « Performante », pour moi, ça veut dire performante pour les habitants de la Région. Du coup, Monsieur Navarro, j'ai bien entendu la réponse que vous m'avez faite mais qui pour moi parle de langage commun, en effet, comme la vente de la marque « Sud de France », non seulement dans la région mais également dans le monde entier, puisqu'on veut avoir une place dans le monde entier, une dynamique régionale qui

continue à s'exprimer par la complémentarité et les économies d'échelle, les ventes « Sud de France » par les commerciaux.

Je suis quand même intéressée par le fond, c'est-à-dire : est-ce que Port-La Nouvelle va être réservé au vrac, au pétrole et aux différentes autres activités ? Vous parliez des fruits, parce qu'en effet, dans la région, du côté de Port-Vendres, il y a des fruits. Par contre, du côté de Sète, en effet, comme Monsieur Horde l'a dit, ce serait plutôt les voyageurs et les conteneurs, puisque je sais que la Région a quand même déjà fait un investissement avec l'histoire du frigo et qu'Agrexco ayant abandonné, on est à la recherche de nouveaux partenaires pour ne pas laisser pourrir ce frigo, qui correspond quand même à un investissement important au niveau de la Région.

J'ai également bien entendu la diversification et la volonté de l'exécutif régional. En effet, sans volonté politique, on n'avance pas. J'ai bien entendu les objectifs, Monsieur Navarro, j'aimerais maintenant savoir quels moyens, en dehors peut-être des moyens logistiques, va mettre en place la Région. Des réunions de concertation entre les différents maires puisque, si vous voulez, la notion de partage ne tombe pas du ciel. C'est une vraie lutte au jour le jour –je l'ai bien entendu– quotidienne pour que ces notions-là soient vraiment partagées par tous les acteurs politiques du territoire, pour pouvoir les mettre en œuvre dans leur territoire.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Madame Mattera. Peut-être que, Monsieur Navarro, vous voulez répondre à toutes ces questions.

Robert NAVARRO

Merci, Monsieur le Président. Merci, Messieurs et Mesdames, de vos questions. Ça nous permet de faire un pas en information sur la logique du président Bourquin du développement de l'ensemble des moyens –je vous l'ai développé tout à l'heure– que nous avons en charge à la Région : tout ce qui est transports, tout ce qui est ports...

L'intervention du responsable national des ports n'est pas contradictoire avec notre vision des choses mais la concurrence, on l'a avec les autres. Je dis que « Sud de France », c'est un port avec quatre entrées sur la Méditerranée. Trois et demi, on va dire, vu que L'Ardoise, c'est fluvial. Voilà ce qu'est « Sud de France ». La concurrence, on l'a avec Barcelone, avec Gérone, avec Marseille, bien que, avec d'autres ports de la Méditerranée, c'est une évidence. Mais actuellement on ne compte pour rien, on n'intéresse personne. L'ensemble de nos ports, c'est 6 millions de tonnes. Marseille, c'est 80 à 85 millions de tonnes. L'objectif, quand on sera au maximum, que l'on veut d'atteindre d'ici 5 à 10 ans, c'est entre 15 et 20 millions de tonnes entre Port-La Nouvelle, Port-Vendres, L'Ardoise et Sète. Donc, même quand on sera au maximum, on aura changé de catégorie mais on sera dans les petits ports français, d'accord ? Malgré ça, tripler nos dimensions, ce sont des retombées économiques faramineuses pour le territoire. En termes d'emplois, rien que sur Sète, en passant de 2 à près de 4 millions de tonnes, on est passés de 500 à 600 emplois directs sur le port à près de 2 000. Donc, demain, passer de 4 millions à 8 ou 9 millions, comme c'est notre objectif, nous fait doubler aussi les emplois directs. Je prends. C'est tout ça que je voulais vous faire passer comme message.

Sur la question concernant Poussan, bien évidemment, on n'ira pas voir que Poussan. On ira voir toutes les communes, j'ai déjà rencontré tous les élus. Le Conseil municipal de Poussan, je l'ai vu à la quasi-unanimité, ils ont tous adhéré à notre projet. On fera tout, c'est la mission que m'a donnée le président Bourquin, en concertation. On ne fera rien passer en force mais la concertation ne veut pas dire l'unanimité. Sur quelque projet que ce soit, vous n'aurez jamais l'unanimité. Ce que je veux, c'est essayer de faire adhérer à nos projets un maximum de nos concitoyens. Le projet que nous vous présentons ce soir, dans l'hémicycle, grâce à mon équipe de techniciens et au travail qu'on fait avec le Président et l'exécutif, a fait l'unanimité. De l'extrême

gauche au Front national, tout le monde a voté ces investissements. L'ensemble des syndicats soutient ce projet. Le Conseil économique et social, dans sa grande majorité, soutient le projet. Sur le secteur, la Ville de Port-La-Nouvelle, quasiment à l'unanimité, soutient le projet. Le Département, la Chambre de commerce, la Ville de Narbonne, la Communauté d'agglomération de Narbonne, au niveau des institutionnels, je n'ai pas trouvé quelqu'un qui remette en cause le projet qu'on vous présente. Après, qu'il faille l'améliorer... comme vous l'a dit le Président, le débat public est fait pour ça.

Et je voudrais quand même le redire, le débat public, nous l'avons voulu. Si on avait voulu phaser le projet en deçà de 150 millions d'euros, on aurait très bien pu le faire et on n'aurait pas eu l'obligation de venir à votre contact. Il y a bon nombre de projets qu'on mène à la Région sans aller au contact. Notre démarche, c'est de faire participer un maximum de gens à nos projets.

J'ai aussi entendu, à un moment donné... On ira voir le Conseil municipal de Poussan et je verrai tous les conseils municipaux de tout le tour du bassin de Thau. Après, nous irons faire des réunions d'information, lorsque ce sera prêt, sur le contenu de notre projet. Cela ne se fera que quand tous les espaces que l'on aura sur Sète seront occupés. Ce n'est pas fait pour demain ou après-demain. Mais dans cinq ans, si notre feuille de route au niveau de la montée en charge est tenue, nous n'aurons plus d'espace disponible sur le port de Sète. Vous avez un chef d'entreprise, là, qui est Monsieur Cifaï, qui est le responsable de Centre Grains. Il est le témoin vivant comme quoi la Région ne joue pas que la plaisance et les passagers à Sète. Les 9 millions de tonnes, c'est-à-dire le triplement de ce qu'on fait actuellement, ce ne sont pas des passagers, ce sont des matières. C'est tout ce que l'on veut, ce sont des conteneurs, ce sont des voitures, c'est du grain, c'est tout ce que fait le port de Sète et qu'il fait très bien.

Mais il y a aussi une carte en termes de développement, ce n'est pas nous qui le disons, ce sont les études et les résultats qu'elles nous ont fait voir, Sète a une carte à jouer à fond sur le tourisme fluvial. Il faut que la ville s'imbrique beaucoup plus dans le port. Oui, au niveau de la plaisance, nous avons un grand projet de plaisance de haut niveau sur le port de Sète, qu'on ne pourra pas faire à Port-La Nouvelle mais ça, ça viendra dans un second temps. Ça va venir dans les années 2015-2020. Il y a une progression, une volonté de faire en sorte que les outils que nous avons en Languedoc-Roussillon pour notre développement économique et sociétal puissent progressivement se mettre tous en ordre. Le canal du Rhône à Sète va aussi nous faire venir des trafics que nous n'avons pas pour le moment. Il sera terminé en 2018-2020, nous pourrons faire venir des péniches de près de 3 000 tonnes. Nous pourrons faire venir des péniches avec deux rangs de conteneurs dessus. Donc, tout cela est quelque chose qui se met en route de façon progressive, avec une volonté de penser d'abord au développement économique, deuxièmement aux moyens les plus doux, jouer à fond la carte du ferroviaire, jouer à fond la carte du fluvial. Troisième élément, faire participer le maximum de nos concitoyens à l'ensemble des décisions que nous prenons à la Région Languedoc-Roussillon. Voilà ce que je voulais vous dire sur ces données-là.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. J'ai vu que Monsieur Codognes –j'espère que je n'écorche pas trop votre nom– voulait prendre la parole.

Jean CODOGNES

Merci Monsieur le Président. Jean Codognes, Europe Ecologie-Les Verts. Je voulais faire observer à Monsieur Navarro... d'abord, vous remercier, vous avez dit à plusieurs reprises que c'est grâce à votre insistance que ce débat public a lieu. C'est donc pour vous remercier de permettre à la fois à la population et aux différentes associations de s'exprimer.

Je veux vous dire aussi que l'unanimité, en politique, le vote de l'extrême gauche à l'extrême droite pour soutenir un projet, n'a jamais été gage de succès, de la réussite économique. Je vous

renvoie sur le site de Panier-en-Bourgogne pour vous rendre compte que, dans des conditions identiques, le fiasco économique a été au rendez-vous. Il me semble qu'il vaut mieux privilégier le débat, une approche économique de faisabilité sérieuse, plutôt qu'essayer par des propos qui nous font plaisir à entendre... le fait d'avoir pour objectif le plein emploi plutôt que, finalement, réussir ce plein emploi.

Nous avons, je crois, à Narbonne, ou en tout cas les Narbonnais, lundi prochain, une réunion beaucoup plus spécifique sur la faisabilité économique. Je voulais que vous prépariez une réponse à une question qui me paraît extrêmement importante. Nous savons tous que la loi portuaire prévoit que les moyens de manutention sont à la charge des manutentionnaires portuaires. Or, dans le projet que vous avez soumis au débat, aucun élément chiffré portant sur le volume d'investissements attendus de ceux-ci n'existe. Aucun élément sur le prix de manutention facturé et sur le coût de brouettage. La compétitivité portuaire est aussi un service, Monsieur Chapon l'indiquait, c'est un service qui est fourni aux armateurs. Un port neuf suppose des moyens de manutention portuaire nouveaux et, en conséquence, un coût d'investissement qui ne peut être amorti que par un trafic suffisant et certain.

Ma question est la suivante : existe-t-il un manutentionnaire prêt à s'engager massivement dans ces investissements lourds sur Port-La-Nouvelle ? Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Juste une petite précision, ce n'est pas lundi prochain que nous avons une réunion économique à la Chambre de commerce et d'industrie mais le 11 mars, qui est un lundi aussi. Il y a un décalage parce qu'il y a les vacances scolaires. Comme ce sont des débats publics, nous essayons de respecter les petits enfants, si je puis dire, bien qu'il n'y en ait pas beaucoup ce soir. Mais enfin, on ne sait jamais. S'il vous plaît, Monsieur, que j'ai interpellé tout à l'heure à cause de son cache-col.

Jacky GRAU

Bonjour *a toutis*. Mon cache-col n'est pas pour le sportif, mais *represento la crotz e la sculu occitana. Baci*.

Je voulais intervenir dans le sens de ce que j'avais fait à Montpellier, où j'étais en particulier intervenu par rapport au financement. Jacky Grau, Europe Ecologie-Les Verts. On s'intéresse beaucoup, vous le voyez, à ce sujet. Je voulais revenir sur le financement. J'avais abordé le fait que, dans ce financement, il n'y avait pas prévu d'aide de l'Etat. Peut-être que Madame la Sous-préfète va annoncer une bonne nouvelle, n'ayant pas lu le cahier d'acteur... Il me paraîtrait logique que l'Etat, puisque le président Bourquin a dit que c'était un port de nature nationale, qu'il y ait des financements nationaux.

Deuxième temps, j'aimerais aussi demander pourquoi, dans ce projet, il n'y a pas de financement européen. En effet, en ce qui concerne l'Europe, il y a des possibilités, je suis allé voir sur leur site, et en particulier, ils disent « Pour ce faire, les autorités de gestion doivent avoir une vision globale de leurs besoins à long terme et des exigences de développement, et les inscrire dans un plan de développement portuaire approprié. Ce plan devrait comprendre une estimation des volumes de fret à venir, une revue des voies d'accès vers l'intérieur du pays, ainsi que toute question environnementale, de même qu'une analyse des coûts et avantages potentiels ». Je pense que cela va tout à fait dans votre sens, puisque ça veut dire qu'il y a un intérêt, qu'il y a une étude, etc. Donc, puisque ça semble être éligible, pourquoi la Région, sur un investissement aussi important, sachant que nous sommes plutôt pour la montée en puissance dont vous parliez et non pas tout d'un coup partir sur un très grand port, pourquoi ces financements nationaux et européens ne sont-ils pas dans la corbeille, je dirais ? *Grandmercé*.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci. Je vois une main se lever tout au fond, là-bas. Ensuite, je demanderai à Monsieur Navarro et on passera aux cahiers d'acteur. Ceux qui seront frustrés parce qu'ils n'auront pas pris la parole pourront toujours, au cours des présentations, la reprendre. S'il vous plaît, Monsieur.

Hervé CIFAÏ

Bonsoir. Hervé Cifaï, opérateur sur les ports de Port-La-Nouvelle et Sète. C'est un témoignage par rapport aux investissements, simplement pour dire que, sur ces dix dernières années, nous avons investi environ 15 millions d'euros sur Port-La Nouvelle dans des outils de manutention, dans des stockages, et dernièrement 26 millions d'euros sur le port de Sète, la même chose, sur des stockages et des appareils de manutention.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci pour ces précisions. Monsieur Navarro ?

Robert NAVARRO

Je vais faire une première partie de réponse sur l'esprit. Il y a des éléments techniques que Monsieur Levassort donnera à Monsieur Codognes.

Je ne peux pas dire d'entrée de jeu que l'Etat, parce que je connais ses rentrées et ses sorties, pendant les cinq ou dix ans qui arrivent n'aura pas un sou, et croire qu'il va pouvoir nous amener de l'argent sur nos projets, fussent-ils des investissements. Donc je n'y compte pas. S'il y a quelque chose qui vient, ce sera un plus, ne vous inquiétez pas, on trouvera de quoi l'utiliser.

Au niveau de l'Europe, c'est pareil. Nous sommes tous collectivement responsables de l'état actuel de l'Europe, nous en sommes responsables de par le fait qu'on a bien ou mal voté – interprétez-le comme vous voulez. Le tout est que l'on a une Europe qui joue tout sauf la solidarité, qui joue tout sauf le bien des peuples. On pourrait en parler pendant des heures mais le résultat, X années après, c'est que le budget, au lieu de progresser, diminue. Savez-vous sur quoi ils font les coupures ? Sur les infrastructures, c'est-à-dire sur ce qui peut relier les hommes et les marchandises entre eux, sur ce qui peut diminuer les coûts ou sur ce qui peut indirectement faire en sorte que les différences sociales et fiscales s'harmonisent d'un Etat à un autre. Le budget dans les sept ans qui arrivent en Europe va donc être à la baisse. Ne croyez donc pas que l'on va récupérer de l'argent d'une caisse ou d'un tiroir en Europe, il n'y en a pas. Il n'y en a pas, et là aussi, durablement. Nous en sommes responsables. Les politiques qui sont menées, ce ne sont pas les autres qui les mènent, c'est nous tous, collectivement, les Français, les Allemands, les Anglais, c'est comme ça. C'est un niveau. On en est là mais on n'attend pas de rentrée financière de ces gens-là.

Malgré ça, comme on avait pris certaines décisions pertinentes, à la Région, en son temps –je l'ai dit– en 2004, et qu'on s'était mis quelques moyens devant nous, oui, on peut faire certaines choses. Je suis très fier d'avoir l'un des adjoints de Georges Frêche et d'avoir pris avec lui des décisions qui à l'époque avaient été contestées. Je me rappelle de certains commentaires de certains journalistes sur ma personne : « Irresponsable », « Il n'y connaît rien », etc. Je me battais à l'époque pour convaincre la majorité de gauche au Conseil régional, avec mon ami Bourquin, pour qu'à un moment donné on augmente les impôts. Parce que oui, avec le budget que nous avons, on ne pouvait rien faire. On avait un budget de 400 millions d'euros. Ce n'est pas si vieux que ça, c'était en 2004. On a augmenté la part régionale pour 25 % de ses habitants, en Languedoc-Roussillon, de 80 %, les 25 % les plus riches. Il y en a 75 % qui n'ont rien vu. Ils n'ont rien vu mais on a passé le budget de 450 millions d'euros à 1,2 milliard d'euros. Ça veut dire que, pendant un bon nombre d'années, on a eu plusieurs centaines de millions d'euros à disposition et qu'on a refait tous les lycées de la région, et qu'on a commencé à faire des investissements qui se voient. On a quelque argent, on a pu mettre 400 millions d'euros sur le TGV, on a pu mettre 200

ou 300 millions d'euros sur le port de Sète et on peut mettre, avec le Département de l'Aude et l'Agglomération de Narbonne, on peut mettre 200 millions d'euros sur le projet de Port-La Nouvelle. Mais tout ça, ça ne tombe pas du ciel, ça tombe d'une volonté politique chevillée au corps de dire qu'à un moment donné, il faut essayer de récupérer de l'argent là où l'on peut et le mettre sur des investissements qui vont ramener de l'argent au territoire. Ces choses-là, Mesdames et Messieurs, c'est la volonté de fond de la politique qu'on a menée avec Georges Frêche et qu'a reprise l'exécutif, derrière le président Bourquin.

Voilà notre volonté fondamentale. Je passe la parole à Monsieur Levassort qui va vous donner quelques explications techniques.

Fabrice LEVASSORT

En complément, ce que l'on peut dire, c'est que vous avez fait la bonne lecture des textes. On a lu les mêmes textes sur les règles d'éligibilité aux fonds européens. Ce qu'il faut savoir, c'est que ces textes européens se déclinent dans chaque région sous la forme d'un programme opérationnel.

Par le passé, en 2000-2006, Port-La Nouvelle avait tiré son épingle du jeu avec la Chambre de commerce et obtenu des fonds européens. Sur la période en vigueur 2007-2013, c'est Sète qui a tiré son épingle, puisque la Commission européenne en a décidé ainsi. La prochaine génération de contrats, ce sera 2014-2020, et effectivement il y a une discussion à ouvrir mais Robert Navarro a rappelé le cadre et les choix pris au niveau communautaire, ils vont rendre difficile la mobilisation d'une telle ressource. Néanmoins, on est effectivement sur un projet d'intérêt européen et d'intérêt national. Je vais vous dire que l'Europe nous aide, parce que si on n'a pas de l'argent sonnante et trébuchant, on a obtenu un prêt de la Banque européenne d'investissement, la BEI. La Région a obtenu mi-2012 un prêt pour les infrastructures de la BEI.

De la même manière, je ne pense pas que Madame le Préfet nous annonce une subvention de l'Etat sur le projet. Il faut être réaliste, il faut regarder les choses en face mais l'Etat est à nos côtés. L'Etat est à nos côtés puisque, de la même manière, la Région a obtenu un prêt de la Caisse des dépôts et consignations, et la Caisse des dépôts et consignations, c'est l'Etat quelque part. L'Etat, au travers de la Caisse, accompagnera ce projet régional, accompagnera le port de Sète, accompagnera l'action de la Région dans le domaine des infrastructures ferroviaires et fluviales. Toute la cohérence de la structuration logistique du territoire décrite par Robert Navarro trouve une ressource financière, une ingénierie financière, où l'Europe avec la BEI et l'Etat avec la Caisse des dépôts et consignations sont aux côtés du projet. Je pense que c'est important de le dire : les modalités de mobilisation de ces ressources-là ne seront plus les mêmes demain qu'elles étaient hier mais en tout cas on s'inscrit résolument dans une optimisation de l'ingénierie financière pour rendre possible le financement de ces infrastructures. L'Europe et l'Etat sont à nos côtés à ce titre.

Concernant la question de Monsieur Codognes sur l'existence d'un manutentionnaire connu et qui est prêt à investir, parce qu'il faut des volumes pour que tout ça soit jouable et puisse se concrétiser, je remercie l'intervention de Monsieur Cifaï, qui nous apporte le témoignage d'un opérateur privé.

J'en profite pour répondre aussi à la question de tout à l'heure sur la plaisance, « Vous êtes en train de faire évoluer Sète vers de la plaisance et que de la plaisance ». Il ne faut pas opposer les activités, il ne faut pas opposer les ports du Languedoc-Roussillon entre eux, pas plus qu'à l'intérieur de chaque port il ne faut opposer les activités. Donc, sur Sète, on n'oppose pas le commerce, la plaisance et la pêche, on essaie de les faire progresser positivement l'une et l'autre. Ce n'est pas facile, mais c'est quand même l'ambition du projet.

Monsieur Cifaï nous a donné son témoignage et l'investissement qu'il a fait sur le port de commerce de Sète. On pourrait aussi citer les 110 millions d'euros au global d'investissements privés intervenus sur le port de Sète avec le terminal frigo, avec les céréales, avec le terminal voitures –je ne vais pas être exhaustif parce que ce n'est pas l'objectif– pour vous dire que le

modèle de développement que l'on a retenu sur Sète est celui que l'on souhaite mettre en place sur Port-La Nouvelle.

A votre question « Est-ce qu'il y a un opérateur, un manutentionnaire qui, sur Port-La Nouvelle, est identifié et prêt à mettre de l'argent », je réponds « Il y en a quelques-uns qui sont sur place et qui sont prêts à mettre de l'argent ». Un témoignage a été apporté, d'autres sont aussi connus de la Région. Comme ça vous a été dit –mais vous posez la question à chaque fois, donc on vous répond à chaque fois– à Port-Vendres, il y a certains opérateurs qui ont dit « Il y a le secret des affaires, on ne va pas mettre sur la place publique le nom de telle et telle entreprise ». Certaines d'entre elles sont cotées en Bourse. Je ne vais pas dire au CAC 40, parce que vous allez monter au plafond mais certaines sont cotées en Bourse et on ne peut pas dire tout et n'importe quoi, il y a un secret des affaires qui prime. Mais le modèle sétois que j'ai décrit, qui a fait l'objet d'investissements privés sur Sète, c'est ce type de modèle que l'on souhaite redéployer sur Port-La Nouvelle, sur les parcs régionaux d'activités économiques. C'est comme ça qu'on souhaite booster nos plateformes logistiques et économiques en Languedoc-Roussillon.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. C'est tout à fait clair. Maintenant, nous allons passer aux cahiers d'acteurs, ce qui n'empêche pas de revenir sur des questions qui resteraient au fond de votre cœur. Je voulais savoir si c'est bien Monsieur Chevallier qui présente le cahier d'acteur numéro 11, qui s'intitule : « Etablissement public régional Port Sud de France » avec un sous-titre « Port de Sète ». Ensuite, on reprendra la discussion, n'ayez crainte.

Monsieur CHEVALLIER

Merci, Monsieur le Président. Bonsoir. « *Port Sud de France est un établissement public régional créé au 1^{er} janvier 2008 et qui a la charge des ports de commerce, de pêche et de plaisance de Sète dans le cadre d'une convention d'exploitation et de gestion courant jusqu'au 31 décembre 2020* ». Je précise bien : commerce, pêche et plaisance, comme l'a dit Fabrice Levassort. C'est très important de le savoir. Chaque activité a ses priorités, ses objectifs, mais il n'y a aucune concurrence entre ces activités.

« *Avec, en 2011, un effectif moyen de 80 personnes et un chiffre d'affaires de 15,9 millions d'euros, Port Sud de France a entrepris, avec le concours de la Région, pour ce qui concerne les infrastructures portuaires, un programme de revitalisation et de développement important du port de Sète qui s'inscrit dans la stratégie économique régionale* ». Je vais préciser : chaque fois, « *stratégie économique régionale* », parce que c'est pour nous fondamental. « *Au travers du présent cahier d'acteurs, Port Sud de France tient à exprimer son soutien au projet d'extension de Port-La-Nouvelle lequel, avec Port-Vendres et Laudun-L'Ardoise, fait partie du même réseau portuaire régional* », et nous parlons des Pyrénées jusqu'au Rhône, du Rhône jusqu'aux Pyrénées.

« *Avec l'extension du port narbonnais en complément du développement du port de Sète qui est d'ores et déjà engagé ainsi que des projets en cours à Port-Vendres et à L'Ardoise, la Région disposera d'une offre portuaire cohérente et globale sur une façade maritime directement connectée aux réseaux intermodaux de transport européens. Elle contribuera ainsi à la captation des flux de marchandises à destination des marchés sud-européens qui transitent aujourd'hui encore en trop grand nombre par les ports du range Nord et par la route* ».

« *La logistique, filière économique majeure pour le Languedoc-Roussillon* », je parle d'une logistique régionale.

« *La région Languedoc-Roussillon est peu industrialisée. Elle est géographiquement située sur une des grandes voies de passage entre les marchés du Nord et du Sud de l'Europe et est dotée d'infrastructures de transport terrestres modernes et multimodales. La filière logistique y est relativement peu exploitée et est aujourd'hui un des rares relais de croissance. Elle est par*

conséquent, pour nous, en Languedoc-Roussillon, vitale pour le développement de son économie et de ses emplois. La place des ports dans la filière logistique régionale est structurante et celle-ci ne pourra prospérer que si les ports augmentent leurs capacités de traitement et de transit ainsi que leur polyvalence et ce, sous la poussée de la massification croissante des flux. La politique volontariste dans laquelle la Région s'est engagée », Georges Frêche en a été le témoin en 2007, « est donc une impérieuse nécessité. A défaut, les ports régionaux pourraient périr et verront leurs activités se contracter à l'instar de ce qui a été observé tout au long des dernières années pour le port de Sète du fait du délaissement progressif des pouvoirs publics ». Je rappelle qu'aucun investissement n'a été fait depuis de longues années sur le port de Sète.

« Du fait de la dimension limitée des trois ports, des contraintes qui leur sont propres et de leurs atouts respectifs, ce projet doit être conduit dans chacun d'eux et c'est le développement de l'ensemble qui assurera le succès de chacun ». Je le répète chaque fois : c'est la politique régionale, des Pyrénées jusqu'au Rhône, qui doit faire la réussite de ce projet. « Les trois ports doivent être pensés comme un seul ensemble. C'est d'ailleurs le fondement de la politique actuelle engagée par la Région, déclinée localement et dans laquelle s'inscrit pleinement le projet d'extension de Port-La-Nouvelle. La concertation entre les commerciaux y est permanente. Elle le sera d'autant plus dans l'avenir. La mise en réseau des trois ports, la présence et la multiplication des parcs et plateformes logistiques en arrière-pays, la redynamisation du transport ferroviaire local et régional de fret induite par le transfert des voies portuaires ainsi que la mise au gabarit du canal du Rhône à Sète participent en effet de la même logique de renforcement de la logistique régionale en tirant le meilleur profit des potentialités de chacun des sites ». Monsieur Navarro parlait des péniches qui seront grand gabarit. Nous avons le projet de transporter, en 2018-2019, 1 million de tonnes de Sète sur le Rhône, en montant jusqu'à Mâcon et plus haut.

« Port-La-Nouvelle et Sète, deux offres complètement complémentaires.

Un des meilleurs exemples est fourni par le port de commerce de Sète qui s'étend sur environ 145 ha sans beaucoup de possibilités d'extension, compte tenu qu'il est à l'intérieur de la ville. Il est par ailleurs situé à proximité immédiate des villes de Sète et de Frontignan/La Peyrade. Ses capacités d'accueil de nouvelles activités ou trafics sont ainsi réduites et ces derniers doivent être limités à du transit rapide de marchandises sur la zone portuaire. De nouvelles activités de stockage de longue durée et de transformation ne peuvent être acceptées à Sète qu'en zone logistique arrière comme cela est d'ailleurs envisagé avec la zone de Poussan et avec la zone de la Foir'Fouille à côté de Frontignan mais il faut dans ce cas que le trafic en question soit en mesure de supporter le surcoût de la rupture de charge qui en résultera. Cela sera possible pour les marchandises diverses et notamment les marchandises conteneurisées qui constituent un des axes de développement majeurs du port de Sète pour lequel un nouveau quai H de près de 470 m de long sera mis en service à l'horizon 2015.

Les trafics qui nécessitent un stockage de longue durée à proximité des navires voire des activités industrielles en bord à quai, pourront par contre être accueillis à Port-La Nouvelle. C'est sur ces marchés pour lesquels existe une réelle demande comme le montre le Dossier du maître d'ouvrage que le projet trouvera sa pleine justification. Cela n'affectera pas pour autant les trafics actuels de vrac liquides et solides du port de Sète que ce dernier espère même voir prospérer dans la limite de ses possibilités qui ont été rappelées plus haut ». Je précise d'ailleurs que plus de la moitié des trafics sont en vrac, aujourd'hui, sur le port de Sète. Je n'aime pas entendre dire que l'on va les abandonner. « Par contre ses perspectives de développement les plus significatives en termes de valeur ajoutée sont clairement orientées vers les trafics de passagers (RO-RO), de fret roulant (y compris voitures neuves) et de conteneurs, filières sur lesquelles le port de Sète est le mieux positionné tel que défini dans le schéma de sectorisation des trafics défini au niveau régional.

Il est bon enfin de rappeler que le projet de Port-La Nouvelle, objet du débat public, produira son plein effet à l'horizon de 2030. La mondialisation de l'économie, la transformation par les pays

sources de leurs matières premières, les logistiques induites par les changements drastiques des politiques énergétiques vont profondément accroître et modifier dans les vingt prochaines années les mouvements de marchandises tels que nous les connaissons aujourd'hui. Il est donc impératif d'anticiper ces évolutions qui s'inscriront dans tous les cas de figure dans un contexte de fort développement des échanges internationaux, même si nous n'en connaissons pas aujourd'hui précisément la forme.

La région est démographiquement très dynamique et il s'agit avant tout d'un marché de consommation. Les importations sont donc structurellement nettement supérieures aux exportations. Une offre portuaire concertée et de qualité permettra de relocaliser des flux de produits destinés à l'hinterland régional et de fixer en région la valeur ajoutée générée par leur logistique. Les transports terrestres seront donc notablement réduits, ce qui constituera à la fois un avantage compétitif pour les entreprises et un atout en termes de développement durable ». Je voudrais préciser au passage qu'il passe 800 000 camions chaque année, remontant du Maroc et d'Espagne, devant notre région. Je pense que, si nous passions une partie du trafic par la voie maritime, sur le plan environnemental, ce serait un progrès considérable.

« La nécessité d'une offre portuaire diversifiée. Les ports du Sud Europe sont en déficit logistique par rapport aux ports du Nord », c'est un constat.

« La marge de progression des trafics est incontestable. Elle ne pourra cependant être exploitée que si l'offre portuaire de la façade est suffisamment diversifiée. En effet certains clients font le choix délibéré de ports d'une dimension plus restreinte pour y trouver un service sur mesure adapté au plus près de leurs besoins. Il est important aux côtés du grand port de Marseille/Fos, que puissent coexister des ports de la dimension de Sète, Port-La Nouvelle et Port-Vendres. A défaut les frets passeront dans les ports italiens ou espagnols quand ils ne seront pas tout simplement attirés par les ports du range nord-européen ou tout simplement par la route. C'est d'ailleurs un schéma rencontré dans les pays voisins tels que le port de Tarragone en Espagne qui prend du trafic sur celui de Barcelone ou celui de Vado en Italie aux côtés de Gênes. Toutefois pour être attractive l'offre portuaire régionale se doit d'être complète. C'est pourquoi, comme il a été dit précédemment, le projet de Port-La-Nouvelle prend toute sa place dans cette offre alternative aux grandes plateformes portuaires ».

Il faut pour cela un renforcement des moyens et des compétences régionales. « Sète, Port-La Nouvelle et Port-Vendres sont des ports d'importance régionale qui ne peuvent se développer que grâce à un réseau de professionnels suffisamment étoffé. Ceci est vrai pour les clients comme pour les prestataires, transitaires, transporteurs routiers, etc. La nouvelle dimension de Port-La Nouvelle et le développement conjoint du port de Sète permettront donc d'accroître et de renforcer le tissu des entreprises locales au bénéfice de chacun des ports. Cela rejoint le concept de globalisation du développement des ports régionaux qui est la seule voie de leur réussite face à la massification croissante des flux. »

Les synergies, à présent. « Les deux ports de Sète et Port-La Nouvelle présentent des trafics communs qui font l'objet de synergies particulières lesquels en raison de leur importance doivent être soulignés : le trafic de clinker pour le groupe Lafarge et celui de céréales pour la société Centre Grains dont a parlé Monsieur Cifaï. La construction d'une nouvelle usine de broyage de clinker en bord à quai sur le port de Sète mise en service début 2011 (investissement privé de l'ordre de 50 ME) en remplacement de l'usine existante sur la commune de Frontignan au bord de l'étang de Thau, qui a donc été fermée, s'est accompagnée d'une redéfinition de sa logistique d'approvisionnement ». C'est ainsi que, dès que le quai H nous sera livré, nous allons transporter le clinker de Port-La Nouvelle sur Sète en passant chaque année 250 000 tonnes, soit 10 000 camions, qui vont passer de la route sur l'eau. Sur le plan environnemental, ça me paraît quelque chose de très important.

« Par ailleurs, pour ce qui concerne les céréales, l'activité portuaire de Port-La Nouvelle, avec un acteur principal, les Silos du sud, a prévu d'y développer son activité dans le cadre du projet d'extension du port, mais n'a pas pour autant », et vous avez entendu Monsieur Cifaï le dire, « décidé de délaissier le port de Sète, puisqu'il a été investi 26 millions d'euros par les Silos de la Méditerranée à telle enseigne qu'il y a procédé en s'associant avec la société Saipol sous le nom de Centre Grains, à la construction d'un nouveau silo à céréales et d'un hangar à plat, le tout pour une capacité de 50 000 tonnes. Ces installations sont entrées en service en juillet 2011 et se sont accompagnées de la mise en place d'outillages privés de chargement et de déchargement sur le quai J qui a été prolongé pour ce faire par la Région. L'investissement total pour la société Centre Grains s'est élevé à 26 millions d'euros environ », Monsieur Cifaï l'a souligné.

« Là encore les atouts propres aux deux ports se sont conjugués pour renforcer l'attractivité de chacun qu'il s'agisse de la spécialisation de Port-La Nouvelle dans le blé dur adossé aux zones de production de l'Ouest de la région et du Midi Pyrénées ou de l'offre fluviale de Sète en direction de la vallée du Rhône », ce qui vient de l'ouest passe par Port-La Nouvelle, ce qui vient du centre ou de l'est passe par le Canal du Rhône et par Sète.

« Les complémentarités qui se sont créées sur le clinker et les produits agricoles seront dans le futur et, suivant les cas d'espèce, susceptibles d'être mises en œuvre pour d'autres trafics »

Je finirai par l'intermodalité. Le canal du Rhône à Sète, il en a été question, Monsieur Navarro l'a souligné à plusieurs reprises. *« Le mode fluvial reste une spécificité du port de Sète, le mode ferroviaire par contre est commun avec Port-La Nouvelle. Le développement très significatif qu'il connaîtra dans le port novoillais résultant de l'extension du port et des importantes surfaces de terre-pleins en arrière-quai qui y sont attachées, aura des conséquences positives pour le port de Sète sachant qu'à compter de 2014 ce dernier va maîtriser la gestion locale de ce mode de transport du fait du transfert des voies portuaires et des faisceaux ferroviaires adjacents de RFF à la Région. En termes de transport de marchandises local, le mode ferroviaire ne constituera en effet une véritable alternative au transport routier que s'il s'appuie sur des opérateurs de proximité qui ne pourront voir le jour qu'avec un volume d'activités suffisant. A cet égard l'apport des deux ports de Port-La Nouvelle et Sète sera déterminant comme l'ont montré toutes les études conduites jusqu'à présent sur ce sujet sur le Languedoc-Roussillon.*

En renforçant l'offre portuaire et logistique régionale, le projet d'extension de Port-La Nouvelle bénéficiera directement à l'ensemble du réseau des ports du Languedoc-Roussillon. C'est à ce prix que pourra véritablement se développer la logistique régionale, filière économique majeure pour le Languedoc-Roussillon qui sera ainsi à même de tirer pleinement profit de sa position géographique clé au carrefour des flux qui irriguent l'Europe du Sud ».

Pour terminer, un mot encore sur l'environnement. Il faut que vous sachiez qu'un conteneur qui est transporté par voie routière de Sète vers Grenoble consomme autant de CO₂ qu'un conteneur qui vient de Dakar à Sète et qui est embarqué sur un porte-conteneurs. Enfin, je finirai par vous dire que le transport maritime mondial représente 90 % des flux internationaux. Par conséquent, c'est le transport maritime qui est de très loin le plus économique. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Y a-t-il des réactions, des questions à cette déclaration et à ce survol général de l'activité maritime et du port de Sète en particulier ? Oui. Madame, s'il vous plaît.

Véronique CALUEBA, conseillère municipale de Sète

Bonsoir, Véronique Calueba, conseillère municipale d'opposition sur la ville de Sète. Vous avez largement développé l'impact économique des ports. Vous avez largement développé le renouveau et la redynamisation du port de Sète. Vous avez beaucoup parlé d'économie et donc de tout ce qu'il pouvait y avoir d'afférent en sous-traitance et en industrie proches du port. Comment vous allez lier cela à l'urbanisation effrénée de notre ville ?

On vient d'avoir connaissance du plan local urbain, et tous les terrains qui sont autour de l'entrée du port et à l'entrée de ville, qui étaient à l'origine à destination industrielle et portuaire, vont devenir des terrains destinés à une urbanisation fixe et pérenne. Comment allez-vous lier ces problèmes de territoire ? Vous avez parlé d'environnement. Si l'on doit avoir des zones industrielles en arrière-pays, cela veut dire des déplacements, des transports en camion, et là on n'est plus du tout du tout dans une démarche de développement durable. C'est une question très locale mais j'aimerais avoir votre idée là-dessus. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Y a-t-il d'autres questions ou réactions ? Monsieur.

Thierry VROMET, Europe Ecologie Les Verts

Bonsoir, Thierry Vromet d'Europe Ecologie Les Verts à Sète. Je voudrais mettre le point sur une nuisance importante qui est apparue depuis une dizaine ou une quinzaine d'années sur Sète, due au trafic passagers. La nature des bateaux a changé. Avant, dans le port, rentraient des bateaux de commerce avec des hélices à rotation lente qui ne posaient pas de problèmes.

Aujourd'hui on a des bateaux avec des hélices qui tournent très vite et qui provoquent des vibrations très importantes dans le port. Ces vibrations se transmettent. Comme le bas de la ville est construit sur une ancienne lagune où on a du sable et de l'eau, cela fait un mouvement de vibration, que l'on connaît pour vibrer le béton, et cela fait bouger les maisons d'une manière incroyable. Dans tout le quartier des Quatre-ponts, il suffit de se promener, de lever le nez, et de voir tout un tas de clés de linteau de fenêtre sur les maisons qui descendent petit à petit. Et les maisons se lézardent.

Je travaille dans le bâtiment, j'ai une entreprise, et j'interviens chez beaucoup de personnes du quartier qui ont des cloisons qui se fissurent, qui craquent. Et on est face à un problème très important qui est très lent, enfin relativement lent, et qui va s'aggraver année après année, du fait des bateaux qui rentrent sans remorqueur dans le port de Sète. Je voudrais savoir si vous êtes conscients de ce problème, si vous en avez entendu parler et quelle solution vous pensez pouvoir y apporter. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Pas d'autres questions ? Si. Je vois une main se lever.

Jean-Pascal MICHEL, militant écologique

Je me présente, Jean-Pascal Michel, je suis associatif et activiste écologique. J'attire votre attention sur les importations de soja OGM et je voulais savoir s'il y aura également un développement de cette activité sur le site de Port-la Nouvelle par exemple, pour bien nourrir nos animaux, et éventuellement approvisionner la viande de Monsieur Spanghero, on ne sait pas.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

C'est d'actualité mais pas tout à fait le sujet. Y a-t-il d'autres demandes ? Oui, Monsieur. Je ne vous ai pas passé la parole tout à l'heure, excusez-moi.

Marcel MARTINEZ, vice-président du Conseil général de l'Aude

Je suis vice-Président du Conseil général de l'Aude. J'ai pensé qu'il nous fallait réagir au dernier exposé. Je vois que l'on parle d'OGM, que l'on parle de viande et que l'on se paie de plaisanteries que l'on ne goûte pas. Quand on risque de perdre son travail dans le département de l'Aude, c'est le genre de plaisanterie que l'on goûte assez peu, même si depuis aujourd'hui les choses semblent s'être un petit peu arrangées.

Lors d'une précédente réunion, le président Viola est venu dans votre enceinte, il a eu l'occasion de dire combien nous étions partenaires et combien ce projet était historiquement extrêmement important pour le département de l'Aude. Je ne vais pas être long mais je vais simplement vous dire que le sénateur Navarro a parlé d'investissement et de la Région qui s'est donné les moyens d'investir. C'est comme cela que fonctionnent la démocratie, l'investissement et la fiscalité des

structures publiques territoriales. Je veux vous dire, Mesdames et Messieurs, que si nous pouvons faire le projet Grand Port à Port-La Nouvelle, c'est parce que la Région investit de façon massive. Sur les 200 millions qui sont investis, la Région prend 70 %, le Département de l'Aude 15 %, et la Communauté d'agglomération de Narbonne 15 %. Dans ces clefs de répartition au niveau de l'investissement, je veux souligner l'investissement de la Région, un investissement extrêmement important qui rend possible ce projet. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci Monsieur. Il y a une autre personne à qui je n'ai pas donné la parole et qui l'avait demandée. Monsieur Chapon, vous voulez reprendre la parole ? Oui.

Jean CHAPON

Excusez-moi de revenir en arrière. Je reviens sur le problème du manutentionnaire. Je vous rassure tout à fait. Le problème n'est pas de trouver le manutentionnaire mais qu'il y ait du trafic, c'est-à-dire qu'il y ait des marchandises qui rentrent et qui sortent de Port-la-Nouvelle.

Rassurez-vous, une fois que les marchandises y seront, les manutentionnaires se battront plutôt pour pouvoir trouver une place et rendre des services. Il n'y aura aucun problème. Je ne connais pas d'exemple dans les ports français ou étrangers, où un trafic n'a pas pu venir faute d'avoir trouvé un manutentionnaire. Croyez-moi, une fois que le trafic commencera à venir, les manutentionnaires vous les aurez sans aucun problème. Je vous rassure tout à fait pour le port de Port-La Nouvelle comme pour tous les ports du monde.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Monsieur Navarro ou peut-être aussi Monsieur le président Chevallier, si vous voulez reprendre la parole.

Robert NAVARRO

Sur des questions qui ont été posées et qui n'ont rien à voir avec le cahier d'acteurs, je vais répondre, et Monsieur Chevallier répondra sur le cahier d'acteurs, s'il le veut. Les questions qui ont été posées, je dois le dire, sont hors sujet, cela n'a rien à voir avec le débat public. Mais comme on a l'occasion de se voir, cela demande de la part de la Région certaines réponses. L'urbanisme à Sète, hors du port, c'est la Ville. Je suis désolé, le maire était là, ce n'est pas nous. Nous, on est propriétaire d'un espace portuaire conséquent. Jusqu'à preuve du contraire, il est dévolu aux activités de commerce, aux activités de plaisance et aux activités de voyageurs. On est en train de réhabiliter bon nombre d'espaces que l'on a. Oui, cet espace a une valeur foncière conséquente. Je peux vous dire, parce que le Président m'a dit de le dire, que tout l'argent que l'on récupérera par de la rétrocession, sera réinvesti sur le port, d'accord ? On ne tirera aucun bénéfice d'aucune opération que nous ferons sur Sète.

Par contre, oui, il y a bon nombre d'opérations que l'on va mener et que l'on aurait pu ne pas mener. Tout à l'heure, on a parlé de bateaux, et maintenant des hélices... Je veux bien que l'on soit, nous, responsables de tout, mais pas de n'importe quoi. Pendant quarante ans, aucun de tous les gouvernements qu'il y a eu dans ce pays n'a mis un seul euro d'investissement. A part sur quelques quais, quand il y avait une nécessité absolue parce qu'il y avait danger de mise en insécurité, on le faisait. Nous, chaque fois que l'on mène des opérations, il n'y a qu'à voir le quai de la Pointe Courte, on va voir les gens avant, on fait l'état de leur habitation dont on peut discuter, comment elle est. On met des témoins, on fait les travaux de consolidation des quais que l'on a à la Pointe Courte et puis on repasse après. S'il y a eu des dégâts après les travaux que l'on a faits, on indemnise les gens ou on répare. Et je vous signale que sur Sète, cela fait un moment que l'on refait des quais. Le prochain que l'on va faire sera le quai H. Monsieur Chevallier vous l'a dit, c'est 470 mètres de long sur 20 ou 25 mètres de large que l'on récupère sur la mer, mais c'est parce qu'il y a des hauts fonds et que l'on va pouvoir faire du cabotage maritime, et que l'on va pouvoir accueillir des bateaux de dimension conséquente. La Région, progressivement, aura quasiment refait tous les quais à Sète. Je veux bien que l'on entende tout et n'importe quoi.

Pour ce qui est des OGM, à Port-la-Nouvelle, à Sète ou n'importe où, tout ce qui est autorisé dans la réglementation française, nous le ferons. Au niveau du commerce, je n'ai pas de pays privilégiés, je ne suis pas là pour voir si la démocratie règne au Maghreb, en Chine, en Asie ou autre, cela ne m'intéresse pas. Partout où il y a des industriels qui voudront faire du commerce avec la région Languedoc-Roussillon pour que l'on récupère de la richesse, pour que nos concitoyens aient un emploi et vivent mieux, je suis preneur du moment que cela reste dans le cadre de la loi française et des normes sanitaires françaises. Tout le restant n'est pas de ma compétence, la Région ne va pas s'inventer des règles que le pays ou l'Europe ne se sont pas mises. Oui, on fera commerce de tout ce qui est dans le cadre de la loi, que ce soit du point de vue sanitaire ou des réglementations.

Je vais passer la parole maintenant à André Lubrano qui voudrait ajouter certaines choses.

André LUBRANO, conseiller régional

Bonsoir. Je voudrais m'adresser à mes amis ou mes anciens collègues écologistes de la Ville de Sète. Monsieur Vromet, à l'époque les bateaux montaient jusque dans l'étang, ils allaient jusqu'à Balaruc. Depuis des années, ils ne montent plus et ne passent plus les ponts. Et pourtant les quais s'effondrent. Et les bateaux tournaient avec des hélices au ralenti et il y avait des remorqueurs.

Robert Navarro l'a rappelé, nous avons fait le quai de la Pointe Courte. Ce ne sont pas les propulseurs d'étrave qui l'ont fait tomber. Nous avons refait le quai du Midi. Entre parenthèses, c'était une zone, allez voir aujourd'hui ! Qu'après la ville soit pragmatique... Et concernant le plan d'urbanisme, cela se discutera lors des municipales. Mais aujourd'hui, la Région embellit la ville, elle la rend propre, et Robert Navarro l'a dit. Vous savez très bien, lorsque nous étions à la mairie, que l'Etat n'a jamais mis un sou dans les quais de Sète. Il en a créé un ou deux à l'extérieur mais jamais à l'intérieur. C'est pour cela qu'aujourd'hui nous avons des quais qui s'effondrent, et si le quai d'Alger s'effondre, ce n'est pas parce que des bateaux arrivent mais parce que cela fait des années et des années qu'il n'y a pas eu d'entretien. Il ne faut quand même pas nous faire porter le chapeau sur tout.

Quant au Monsieur qui est intervenu tout à l'heure et qui disait que l'on ne voulait faire de Sète qu'un port de tourisme, non. Certes, comme je le disais, les bateaux de commerce ne passent plus les ponts. Il est normal que l'on exploite ce qui est pour créer de l'emploi, et il est normal qu'on investisse pour que la présence se développe, pour ne pas laisser des quais vides.

Pour ce qui est de la cohérence des projets, on ne peut pas dire que la Région veuille faire du port de Sète un port dédié simplement à la plaisance alors qu'elle a investi pour récupérer auprès de la SNCF les faisceaux ferrés qui rentrent dans le port pour faire du multimodal, que je ne me trompe pas. Véronique, je t'invite à venir visiter le port avec moi, je t'invite à venir, si tu es d'accord, avec tes collègues, voir où les limites du port s'arrêtent. Je suis à votre disposition, je suis un élu local du territoire et je suis sûr que mon collègue Navarro est d'accord, venez et on vous expliquera. On ne peut pas dire que nous n'allons faire que de la plaisance, ni nous reprocher de vouloir réserver une zone technique à Poussan pour traiter des conteneurs. Vous voyez ce que je veux dire ? Il faut être cohérent. Et croyez-moi, je n'ai pas envie de voir Sète s'abîmer.

Nous avons trois ou quatre piliers à Sète Economique. Il y a le tourisme à l'ouest, et il y a le port à l'est. Dans toutes les villes maintenant, dans tous les ports, cela se développe sur la mer, cela ne se développe plus en interne. Au mois de mars nous allons tomber le silo, qui est un danger, qui était une nuisance pour les riverains, puisque les riverains sont venus se plaindre qu'il y avait ce silo qui était un danger. Le silo maintenant est dans le port, complètement à l'est. Donc vous voyez qu'il y a une cohérence dans les investissements, dans le souhait de développer le port de Sète à tous les niveaux, plaisance et pêche. Je lis de temps en temps dans les journaux que l'on veut tuer la pêche. Non. Un de ces jours, le président de l'EPR vous dira combien cela coûte à l'EPR pour maintenir la pêche et la criée en vie aujourd'hui, avec la crise que traversent les

pêcheurs. Oui, nous voulons garder la pêche, le trafic maritime, la plaisance et le tourisme, et bien sûr nous travaillons dans ce sens. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup pour ces compléments. Est-ce que nous pouvons passer au cahier d'acteurs suivant ? Parce que je vois l'heure qui tourne. Je propose que Madame Bardèche, Madame le Préfet, veuille bien prendre la parole, et nous dire un mot sur les conditions pratiques de mise en ligne aussi de ce que vous allez nous dire puisque cela n'a pas encore été mis en ligne.

Marie-Paule BARDECHE, Sous-Préfète de l'Aude

Non. Monsieur le Président, Monsieur le Sénateur, Mesdames et Messieurs les élus, Monsieur le Président, Madame et Messieurs les membres de la commission, Mesdames et Messieurs, je voudrais tout d'abord vous demander de bien vouloir excuser Monsieur Freysselinard, le préfet de l'Aude, qui a été appelé à Paris par des obligations liées à l'entreprise Spanghero et bien sûr à l'emploi de ses personnels.

En préambule à mon intervention, je tiens d'abord à saluer tout particulièrement le travail de la Commission particulière du débat public et celui de la Région, maître d'ouvrage, qui permettent un large débat ouvert à tous, de larges échanges, ce qui contribue ainsi à l'enrichissement des réflexions.

La contribution des services de l'Etat, Monsieur le Président, va être mise en ligne prochainement sur le site du débat public. Je vais vous en présenter ici, de façon très synthétique, les principaux éléments. Il s'agit pour les services de l'Etat, d'indiquer les éléments qui leur paraissent essentiels pour la définition et pour la mise en œuvre de ce projet majeur qu'est l'extension du port, et d'indiquer les principaux enjeux ainsi que les points sur lesquels il conviendra d'être plus particulièrement attentif. Le port de Port-La Nouvelle est d'abord un outil économique et technique qui est au service d'un large territoire. Il permet actuellement de desservir le Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées et pour les céréales également une partie du centre de la France. Il est donc un véritable atout pour les entreprises qui sont concernées par les filières qu'il dessert, et il est générateur d'emplois directs et indirects.

Aussi, la pérennisation et le développement de cet outil apparaissent pour l'Etat comme un enjeu majeur. Comme cela a été indiqué par la Région dans le dossier soumis au débat, les équipements du port, bien que régulièrement remis à niveau, sont de moins en moins adaptés aux nouvelles demandes du transport maritime. Le tirant d'eau et les capacités d'accueil sont limités alors que la tendance est à l'augmentation moyenne des navires. Il est donc nécessaire de repenser la place du port dans le trafic maritime et son aménagement pour qu'il reste concurrentiel. L'accroissement des infrastructures du port et son schéma de développement sont à analyser au regard des potentiels d'augmentation des besoins sur les aires géographiques et sur les trafics pour lesquels il est le plus pertinent, et au regard des ressources de capacité disponible sur les autres ports.

Nous en avons déjà parlé ce soir, l'organisation de la bonne complémentarité avec le port de Sète sera bien évidemment importante, de manière à ce que la réponse aux opportunités d'accueil de trafics nouveaux soit optimisée entre les deux ports, par rapport aux investissements d'infrastructure et par rapport aux capacités de stockage et d'activité de chacun des ports. Les potentialités d'évolution des trafics de Port-La Nouvelle paraissent un peu différentes selon les produits. Le port de Port-La Nouvelle offre d'importantes capacités de stockage de produits liquides ou secs classés Seveso, et offre ainsi un haut niveau de compétence en matière de gestion du risque tant dans le stockage que dans la manutention, c'est un de ses atouts. Les hydrocarbures raffinés représentent actuellement environ la moitié des trafics du port. Au niveau national, les perspectives d'évolution de ce trafic sont actuellement orientées à la baisse, sauf pour les biocarburants. Toutefois, il se peut que dans le futur, une éventuelle évolution de

l'organisation mondiale des trafics de produits pétroliers raffinés conduise à une progression des importations.

L'autre trafic majeur actuel porte sur les céréales. C'est un marché captif du port qui exporte vers les pays méditerranéens les céréales produites dans le Languedoc-Roussillon, en Midi-Pyrénées et dans le Centre. Une forte progression de la demande de céréales des pays du sud de la Méditerranée serait de nature à étendre l'hinterland du port et le volume du trafic. Outre les céréales et les biocarburants, les opportunités de croissance sont principalement à rechercher dans les vracs liquides, hors hydrocarbures, industriels et alimentaires, et dans les vracs solides et les marchandises diverses. Le trafic de cabotage en provenance et à destination des grands ports de la Méditerranée (Marseille Fos, Barcelone et Tanger) est une source potentielle d'activités qui ne peut que se développer grâce à l'amélioration projetée des infrastructures. Un des atouts importants du port de Port-La Nouvelle pour se développer économiquement, est la présence d'un foncier disponible important à proximité immédiate de la mer, une centaine d'hectares, 20 hectares sur la plate-forme nord et 80 au nord-ouest. Comme il a été écrit dans le dossier du maître d'ouvrage et détaillé lors de la dernière réunion publique à Gruissan à laquelle étaient certains d'entre vous, c'est un foncier qui est soumis à des enjeux environnementaux marqués. Une large partie des surfaces disponibles sont des zones humides riches en biodiversité, le secteur du projet est concerné par plusieurs zones Natura 2000, riches en espèces, par la proximité immédiate de la réserve naturelle régionale, ainsi que par la proximité du canal de la Robine qui est inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco. Aussi les études d'impact environnementales auront à rechercher et à définir précisément les mesures permettant de prévenir et de réduire les impacts, et les mesures compensatoires à mettre en œuvre. Le bon niveau de protection paysagère à proximité du canal de la Robine sera également à étudier.

Côté mer, les enjeux écologiques marins seront eux aussi à appréhender avec beaucoup de vigilance, ceci a été indiqué par les chargés de projet lors de la dernière réunion publique. Il s'agira d'étudier de façon approfondie les impacts que l'avancée en mer des ouvrages portuaires aura sur un périmètre assez large et, dans le temps, sur l'environnement maritime et sur le linéaire côtier et le fonctionnement mer-étang. L'étude aura notamment à porter sur les sources de sédiments. Il sera aussi important d'examiner l'influence de l'environnement maritime, c'est-à-dire du courant, de la houle, du transport sédimentaire, sur le port et sur le chenal. Le projet étant construit pour plusieurs décennies, cela sera à apprécier sur la bonne échelle de temps. Les services de l'Etat accompagneront cette préparation du projet et ces études en apportant leur appui dans l'objectif d'une bonne préservation de l'environnement. Je le rappelle, le dossier technique du projet comprenant les études d'impact sera, vous le savez, conformément à la législation, soumis à l'avis de l'autorité environnementale, c'est-à-dire du préfet, Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement. L'objectif d'insertion et de protection environnementale rejoint celui de développement de l'inter-modalité, et en particulier d'une meilleure organisation du rail que prévoit le projet, et qui s'inscrit pleinement dans la politique nationale de transition écologique. Le projet prévoit également, vous le savez, un nouvel accès à la plage, avec un aménagement concerté d'espaces de stationnement, et une mise en place de modes de déplacement doux permettant une gestion et une fréquentation respectueuses de l'environnement.

Un port intégré dans son environnement, c'est un des enjeux forts, un port sûr également. La sécurité est effectivement un enjeu essentiel. Le plan de prévention des risques technologiques, ce que l'on appelle le PPRT, est en préparation. Son élaboration est pilotée par les services de l'Etat, elle est menée en concertation avec ce que l'on appelle les personnes et organismes associés, c'est-à-dire la Région qui est l'autorité portuaire, les autres collectivités, la CCI, les industriels exploitants, la représentante du Comité local d'information et de concertation qui est la présidente d'ECCLA. Cette préparation est à un stade avancé et l'objectif est d'approuver le PPRT à la fin de l'année après enquête publique à l'automne. Le projet d'extension du port aura

bien sûr à prendre en compte le PPRT mais le projet de PPRT n'est pas un obstacle à l'extension du port. Quelques précisions sur ce point parce que c'est un sujet qui a fait l'objet de plusieurs questions au cours des réunions publiques, ainsi que sur le site. Je préciserai tout d'abord que le périmètre d'exposition aux risques autour des établissements Seveso seuil haut du port de Port-La Nouvelle ne touche pas la zone résidentielle de Port-La Nouvelle. Il ne va pas au-delà du chenal. Ce périmètre qui est le périmètre d'aléas forts, impacte tout d'abord certaines des activités existantes sur la zone portuaire, et en ce qui concerne le projet d'extension, impacte 16 hectares sur 100, principalement les terrains correspondant à la bordure sud-est du futur parc logistique et dans une moindre mesure une partie du terrain de la plate-forme nord. Tout ne sera pas interdit sur ce périmètre, c'est la présence humaine qui sera limitée à ce qui est lié aux activités portuaires.

Un travail étroit est donc actuellement mené et il progresse. Pour la zone aménagée sur existant, c'est un travail sur l'organisation des diverses activités dans ce périmètre et sur la protection des bâtiments pour intégrer au mieux les risques technologiques conformément à la réglementation.

Pour la partie du périmètre du PPRT qui touche la zone d'aménagement future, le travail mené conduira à structurer fortement la nature des activités acceptables sur la partie de la zone qui connaît des aléas forts, et à définir des prescriptions ou des recommandations dans les zones d'aléas plus faibles, ainsi qu'à rechercher la meilleure solution de positionnement de la nouvelle infrastructure routière. Un apport du projet d'extension du port en matière de sécurité sera par ailleurs la sécurisation de l'accès au port, au moment de l'aménagement du parc logistique et avec l'aménagement du nouvel accès à la plage.

Dans les domaines de la sécurité et de la sûreté maritimes, et le représentant du préfet maritime est avec nous ce soir, l'augmentation et la diversification des trafics maritimes imposeront, dès la préparation de l'avant-projet technique, une réflexion à laquelle les services de l'Etat apporteront leur appui technique en matière de sécurité nautique, de capacité de mouillage, d'accueil de navires en difficulté, d'intégration de la démarche de sûreté portuaire dès la conception des projets de terminaux. Plus globalement, la bonne organisation de la complémentarité des activités portuaires de commerce, d'industrie, de pêche, de plaisance, la bonne organisation des services portuaires et au-delà l'inscription du développement du port dans une perspective plus globale de développement du territoire, passeront nécessairement par un travail commun de toutes les parties concernées, la Région, autorité portuaire, la CCI, gestionnaire du port, les autres collectivités, les professionnels, les usagers, et les services de l'Etat qui s'y associeront étroitement. L'objectif de développement économique et de l'emploi est notre objectif à tous. Les services de l'Etat accompagneront la Région, maître d'ouvrage, dans la préparation et la mise en œuvre de ce projet majeur d'extension et de réaménagement du port, afin de faciliter les études de projet et les études d'impact et les différentes procédures, pour concilier au mieux développement économique, prévention des risques et préservation de l'environnement.

Je me suis efforcée, Monsieur le Président, d'être assez synthétique. Je suis bien sûr à la disposition de chacun pour répondre à d'éventuelles questions.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Madame. Comme vient de généreusement l'offrir Madame le Préfet, y a-t-il des questions qui viendront compléter sa déclaration ? Pas de question ? Si.

Alain RICHOU, Europe Ecologie Les Verts

Bonjour à tous. Je suis Alain Richou, cadre supérieur, Europe Ecologie Les Verts, et pour être plus précis, je travaille pour les Commissions nationales Economie Finance et aussi pour la Commission Energie.

Ce n'est pas directement en relation avec l'exposé, je rebondis un peu sur ce qu'a dit Monsieur Chapon. Avec sa grande expérience, il nous a dit que s'il y a les trafics, vous pouvez y aller, on va trouver des solutions. Justement, je vais regarder précisément le problème des trafics

et sur un point précis : Les hydrocarbures ou plus précisément les produits pétroliers puisque l'on n'a pas de raffinerie. Ce sont essentiellement des carburants, du fioul domestique et peut-être du fioul lourd. J'ai regardé le dossier, vu les trafics, etc., lu beaucoup de choses., et dans le dossier, au niveau de la rédaction, quand on le lit (vous pouvez le lire, je ne vais pas vous donner des extraits, on va faire vite) globalement les trafics sont en baisse, même si l'on a un peu moins de brut et un peu plus de raffiné, mais globalement c'est en baisse. Et il est écrit que l'on n'a pas trop à espérer de ce côté. Très bien.

On regarde les chiffres. On est à peu près à 1 million de tonnes. Dans les années 90, on était à un peu plus sur Port-La Nouvelle mais on est à 1 million de tonnes depuis quelques années. 2012 l'a confirmé, on est à 1 070 000 tonnes. Et dans le dossier, on voit 1 810 000 ou 1 815 000 tonnes. Si on est en baisse, cela monte. Comme il n'y avait pas de chiffres qui pouvaient montrer que ma foi c'était bon, j'ai regardé de plus près. C'est possible. Je ne vais pas rentrer dans les détails mais il suffit d'aller chercher sur des sites ouverts à tous. C'est le service d'observation et de statistique du ministère de l'Environnement, et c'est l'INSEE, l'Institut national de la statistique et des études économiques, et vous prenez les séries longues. Quand on regarde cela, ce n'est pas très compliqué. Au service d'observation des statistiques, vous avez les consommations régionales depuis 2008 : On a 2008, 2009 et 2010. Donc par région et par département, vous avez les consommations de carburant, de fioul et d'essence avion. Pour l'essence avion, on l'a au niveau national et on a le nombre de passagers par aéroport. On fait une règle de trois et on y arrive. Donc, on a les consommations 2010. Ensuite, vous avez les engagements de la France au niveau de l'Europe, et même ses propres engagements, ce que l'on appelle le facteur 4. Donc, on a une trajectoire où en 2030 on doit obtenir des réductions de consommation pour des problèmes de CO₂ essentiellement.

Pour les transports, cela veut dire quoi ? Cela veut dire que l'on gagne à peu près un demi-litre d'essence tous les cinq ans en consommation moyenne. Donc, sur 20 ans, de 2010 à 2030, cela fait à peu près 2 litres. 2 litres pour une consommation moyenne de 7 ou 7,5 litres, cela fait environ 27 à 28 %. Ensuite, on pense, ce qu'il se passe déjà, que l'on a une diminution de la circulation et des kilomètres. On estime qu'il y en a 10 % à peu près pour des changements de comportement. On arrive à peu près entre 35 et 40 %, disons 40 % de diminution. Et c'est une obligation de résultat, il faut y arriver pour nos enfants. Quand on fait cela, on a une consommation à l'horizon 2030, la France s'est engagée à y arriver. On dira : « *Oui, dans le sud, vous avez plus de population. Il y a les migrations internes à la France.* » C'est vrai. C'est pour cela que l'on prend les projections d'habitants de l'INSEE qui a fait des projections régionales à 2030. On s'aperçoit que le Languedoc-Roussillon augmente de 22 %, (c'est énorme) que Midi-Pyrénées augmente de 14 %. Et avec cela, vous faites une règle de trois et vous avez une consommation plus forte. Je ne vous donne pas les chiffres, ce sont des règles de trois. On arrive (je prends mon papier pour ne pas dire de bêtises) en 2010 sur les deux régions, pour les carburants routiers, le fioul domestique, le carburant avion (je ne vous donne pas le chiffre mais le carburant avion c'est anecdotique, je crois qu'il y a 100 000 tonnes aujourd'hui et sans doute moins à l'horizon 2030) aujourd'hui, on a 4 250 000 tonnes pour les deux régions. Si l'on fait notre règle de trois pour 2030, et si j'arrondis, on arrive à 3, nous avons 3 millions de tonnes. On regarde Port-La Nouvelle : 1 810 000 tonnes. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que l'on suppose que Port-La Nouvelle fournira 62 % de la consommation totale des deux régions, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon. Actuellement, c'est 25 %.

Maintenant, à vous de réfléchir. Moi, j'ai réfléchi. Cela me paraît assez extraordinaire. C'est tout ce que j'avais à dire.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci pour cette démonstration chiffrée. Deux personnes demandent la parole. Oui, Monsieur Codognès.

Jean CODOGNES

Je suis Jean Codognès, Europe Ecologie Les Verts. Madame le Préfet, nous avons écouté avec beaucoup d'attention, et je dois dire que nous sommes tout à fait ravis des préconisations que vous indiquez, et visiblement du souci de l'Etat de préserver à la fois la faisabilité du projet mais surtout l'environnement, et l'impact que cette structure extrêmement importante aura sur l'ensemble des rivages et des territoires en amont.

Comme vous l'avez souligné, le dossier montre bien l'insertion du projet dans les zones sensibles Natura 2000. On peut s'interroger cependant, au regard de la directive Plans et programmes transcrite dans le code de l'environnement, sur le fait que le projet de zone logistique et industrielle et le dossier portuaire fassent l'objet d'études d'impact séparées, d'autant que le dossier, page 41, précise que le programme global d'aménagement de Port-La Nouvelle comporte plusieurs opérations, même si elles sont qualifiées d'indépendantes les unes des autres.

Ne pensez-vous pas qu'au regard de la loi applicable, il serait nécessaire de prescrire une étude d'impact globale, zone Natura 2000, sur l'ensemble des territoires ?

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Monsieur Chapon, vous aviez demandé la parole.

Jean CHAPON

Je voudrais répondre concernant le pétrole. J'ai été pétrolier, j'ai été ingénieur des Ponts avant, fonctionnaire, et j'ai passé quelques années de ma vie comme président d'Elf France, c'est-à-dire la compagnie de raffinage d'Elf. Je précise tout de suite que c'était avant les affaires d'Elf, je n'y étais pas pendant les affaires, c'était avant. A ce titre, j'étais usager du port de Port-La Nouvelle puisque nous faisons rentrer nos hydrocarbures par le port de Port-La Nouvelle. Je l'ai connu comme directeur des ports, j'ai inauguré le port actuel en 1975 quand j'étais directeur, et j'ai été usager du port comme pétrolier et président des chargeurs avec une vue générale un peu de tous les trafics. Suite à ce qui a été dit tout à l'heure sur les prévisions concernant le pétrole, je tiens à dire que le million, il faudra croiser les doigts, mettre de gros cierges, et je ne suis pas sûr que l'on y arrivera de sitôt. Je crois que c'est une prévision optimiste mais je dirais que ce n'est pas l'essentiel du problème. Il ne faut pas oublier deux choses d'abord. Le fait de recevoir maintenant les navires pétroliers à quai au lieu de les recevoir sur sea-line va augmenter considérablement la compétitivité de la place de Port-La Nouvelle. Le fait de recevoir des bateaux sur sea-line comporte toujours un peu de risques. Le fait de les recevoir à des postes à quai, à mon avis, va renforcer la compétitivité de Port-La Nouvelle.

Par ailleurs, les prévisions en matière de consommation de pétrole et d'essence, alors là... Quand j'étais pétrolier en 1981, c'était une prévision de chute absolue. Et puis, elle ne s'est pas produite. Je crois que du pétrole et des produits pétroliers, on en aura toujours besoin. Le million de tonnes, à mon avis, je le juge optimiste, très optimiste mais il ne faut pas oublier que ce port n'est pas fait uniquement pour recevoir du pétrole. Je m'interrogerais bigrement sur la nécessité d'engager autant d'argent s'il n'y avait que le pétrole à recevoir, même avec le million de tonnes. Mais il faut penser que Port-La Nouvelle a la chance d'être un port de vracs, c'est-à-dire un port qui (je le répète) est très peu concurrent d'un port comme Sète. Ce n'est pas le même genre de trafic qui y vient. Et les autres produits qui viennent là-bas, que ce soient les céréales, que ce soient les vracs pondéreux solides ou liquides qui y viennent, le site est tout à fait remarquable et justifie une extension, une extension qu'il faut peut-être faire dans un premier temps un peu plus petite que le projet actuel mais qui pourra être prolongée ensuite dans le sens du projet actuel. Et cela, on le verra en fonction des demandes du trafic.

Mais je suis convaincu que pour les trafics de marchandises pondéreuses solides et liquides, la demande c'est du solide, c'est du sérieux. C'est du solide et du sérieux cette demande. Il est certain que si l'on ne fait pas l'extension, le trafic actuel va diminuer terriblement. L'augmentation de la taille des navires n'est pas un problème particulier à Port-La Nouvelle, c'est vrai dans le

monde entier. L'augmentation, notamment pour les vracs, des tailles des bateaux est un phénomène général et les ports qui ne feront pas les infrastructures pour accueillir ces grands navires verront leur trafic diminuer. Ce n'est pas parce qu'ils feront les infrastructures que le trafic viendra mais il est certain que s'ils ne les font pas, il ne viendra pas. Il y a là une certitude.

Par contre, quand vous regardez le site et les perspectives de millions de tonnes prévues, c'est quelque chose de raisonnable, et je pense qu'en faisant un port qui s'agrandira progressivement, on arrivera à avoir quelque chose de rentable. Je vous dis cela mais je n'y ai aucun intérêt. Je suis plus près de la sortie que de l'entrée à 85 ans mais je crois que c'est quelque chose de raisonnable. Si l'on ne fait rien, on est sûr que cela va périlcliter. Si l'on fait quelque chose de raisonnable, on a toutes les chances de gagner. Et le programme que disait Madame le Préfet tout à l'heure me paraît quelque chose de tout à fait... vous permettrez au vieux fonctionnaire que je suis, ancien directeur d'administration centrale, de trouver que ce programme me paraît tout à fait remarquable, à la fois pour ce qui concerne le côté économique et le côté écologique. Toutes les études qui ont été préconisées, il faut les faire si l'on veut que le port soit respectueux de ce site merveilleux du bord des étangs et de la plage de Port-La Nouvelle. En tout cas, en ce qui concerne l'effet du port sur l'environnement, je peux vous dire que vous n'avez pas trop à vous en faire car ses deux digues sont dirigées dans le sens des houles dominantes. Un port qui est dans la direction des houles dominantes, cela ne change pas grand-chose ni à droite ni à gauche sur le littoral d'à-côté. Là où cela changerait, c'est si vous aviez des houles obliques, vous risqueriez d'avoir quelque chose de, tel qu'il est dessiné... J'en parle d'autant plus décontracté que je n'ai pas pris part au projet. J'ai vu le projet, je n'ai aucun avantage à vous dire qu'il est bien ou qu'il est mal, ce n'est pas moi qui l'ai fait. Mais avec un port dirigé vers les houles dominantes, il n'y aura pas un grand changement sensible sur la plage ou peut-être un petit peu plus de plage. Qui s'en plaindrait ?

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Madame le Préfet, Madame Bardèche, est-ce que vous souhaitez apporter des compléments ?

Marie-Paule BARDECHE

Sur les trafics, je vous ai fait part de mon analyse et je laisserai le maître d'ouvrage apporter des compléments.

Les études d'impact sur terre, sur la partie terrestre, ont été lancées effectivement pour la globalité. Les études d'impact en mer ne pourront être que décalées. La semaine dernière, à la réunion publique à Gruissan, le cabinet Océanide a présenté des pré-études, un début d'études, qu'il a commencé à réaliser, et je sais que le travail est entrepris en lien avec la DREAL. Mais c'est bien sûr lorsque le projet technique aura été plus précisément défini que les études d'impact pourront judicieusement être faites pour travailler sur les impacts, les écarter autant que possible, les réduire et bien sûr envisager les compensations. Il ne peut y avoir qu'un décalage dans le temps et un phasage différent entre la partie terrestre et la partie maritime. La partie maritime touche bien sûr le linéaire côtier, les interactions et le linéaire côtier. Et je fais confiance aux services de l'Etat, aux services de la DREAL, pour examiner ces points et mettre l'ensemble bien sûr en cohérence.

Petite remarque sur le sea-line. Je n'en ai pas parlé dans mon exposé parce que je me suis efforcée d'être synthétique mais vous avez tout à fait raison, Monsieur, de souligner que la suppression du sea-line qui est prévue dans le projet offre des conditions d'accueil bien sûr et de sécurité en mer qui sont différentes pour les bateaux pétroliers.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup, Madame le Préfet. Je vois l'heure qui tourne. Il a été question durant l'allocution de Madame Bardèche de l'accès à la plage, et il y a sur cette question un cahier d'acteurs, qui est le numéro 5 je crois, du collectif Plage de la Vieille Nouvelle. C'est Madame Rouch, je crois, qui

devrait le présenter. Merci de nous faire connaître le contenu de ce cahier et les préoccupations qu'il recèle.

Elisabeth ROUCH, collectif « Plage de la Vieille Nouvelle »

Bonsoir. Je suis Elisabeth Rouch du collectif « Plage de la Vieille Nouvelle » qui réunit aussi les associations Envol, PLN windsurf et Plage vivante. Nous sommes soutenus à ce jour par plus de 5 600 signatures avec des commentaires qui sont parfois très pertinents. Et nous avons également les signatures de Marie-Hélène Fabre, députée de l'Aude, et de Roland Courteau, notre sénateur.

Nous sommes donc les porte-parole de ces personnes, des locaux en majorité, et autres, qui à leur façon participent et argumentent d'une façon, comme je le disais, très pertinente. Est-ce que je peux avoir la photo numéro 1 s'il vous plaît ? Ne nous y trompons pas. Nous ne sommes pas ici pour défendre la circulation au bord d'une plage de 25 ou 50 mètres comme la plage de Sète ou de Nice, qu'il est normal de protéger. Mais la singularité de notre plage qui s'étend sur 4,5 kilomètres de long et sur 450 à 600 mètres de large par endroits, réside justement dans sa difficulté d'accès puisqu'aucun chemin ne la longe. C'est certainement en France l'une des seules plages dans ce cas, ce qui rend indispensable une véritable réflexion sur sa particularité. Ne grossissons pas le problème. Même si les pics de fréquentation que nous avons relevés sont importants, ils se situent surtout sur les week-ends en juillet et août, de 11 heures à 18 heures. Ensuite, la plage se vide à l'exception de quelques rares *aficionados*. En dehors de la période estivale, le nombre des usagers est tout à fait gérable et dépendant des coups de mer qui rendent la piste impraticable, ou du Cers qui soulève le sable très fin ici et les fait fuir, laissant ainsi la place aux surfeurs qui recherchent au contraire la force du vent pour pratiquer un sport somme toute écologique. Contrairement aux *a priori* de ceux qui ne pratiquent de toute évidence pas vraiment ce lieu, même aux heures de pointe, l'étendue de la plage est telle qu'il n'y a rien de comparable avec l'entassement des plagistes sur les plages sud de La Nouvelle, et c'est entre autres pour cette raison et pour sa propreté qu'elle est la plage préférée de nombreux Audois et touristes à la recherche d'autre chose. N'exagérons pas non plus les effets de pollution, le plus souvent dus au rejet des déchets par grosse mer. Depuis des générations, la plage de la Vieille Nouvelle et l'étang de l'Ayrolle ont fait les meilleurs souvenirs de vacances des Nouvellois et des Audois. Traçant dès que la mer se retire une piste en fond de plage jusqu'au grau de l'Ayrolle, pêcheurs, baigneurs, sportifs, amoureux d'espaces sauvages, seuls ou en famille, ont fait de la Vieille Nouvelle un lieu de vie très typique et préservé.

Bon nombre de récits, d'histoires locales et de légendes en sont imprégnés. Et c'est ce coin de paradis, principal atout de la commune dont on voudrait les priver ? En effet, la proposition d'un ou deux parkings de 100 à 200 places à l'entrée de la plage, à 700 mètres du bord de mer, à 4,5 kilomètres du grau, reviendrait à une confiscation arbitraire. Et quant à nous renvoyer à nos baskets ou à nos vélos (cahier numéro 16), c'est une moquerie pour certains. Certes, nous sommes de plus en plus nombreux sur cette Terre et nous devons en tenir compte pour préserver ce qu'il nous reste de nature sauvage mais notre conviction est que nous n'y parviendrons pas en sanctuarisant ces espaces et en les interdisant.

Je lis un commentaire d'un Audois sur la pétition du web « *Seule la responsabilité des gens peut pérenniser la sauvegarde du littoral. Non au partage idiot.* » L'esprit de ce lieu est incompatible avec les contraintes horaires, les parcs, probablement payants à plus ou moins long terme, les petits trains et autres aménagements coûteux et dégradants pour l'environnement, car c'est un lieu de liberté, préservé de tout commerce. Si la réserve naturelle peut cohabiter avec une zone industrielle dangereuse en voie de grande extension, la dégradation annoncée des fonds marins et un immense salin à l'agonie, ne peut-elle pas tolérer, principalement en période estivale, la présence des hommes et des femmes qui vivent ici et entendent pour le plus grand nombre disposer respectueusement de leur patrimoine ?

Photo 2, s'il vous plaît. A ce jour, les propositions que l'on nous fait sont incompatibles avec la praticabilité de cette plage. Un ou deux parkings de 100 à 200 places seront très insuffisants en

été, et inondables à tous les coups aux équinoxes : trop loin, vols assurés dans les véhicules, trop proches d'une zone dangereuse. Rappelez-vous l'explosion en 2011 et une autre un peu antérieure, et l'évacuation carrément de la population en 1956. De plus, les usagers courageux qui auront déjà parcouru dans le sable brûlant les 700 mètres qui les séparent du rivage, avec glacière, parasol, canne à pêche, planche à voile, mamé et petits enfants, risquent fort de se concentrer dans le périmètre jouxtant la zone Seveso. On peut en imaginer les risques.

Il y a une question d'importance à mon avis. Comment gérer le reflux des usagers, très nombreux en été qui, par faute de place de stationnement ou parce qu'ils trouvent le rivage trop éloigné, vont affluer sur les plages sud déjà très saturées (pléonasme) ? Notre crainte est que la plage de la Vieille Nouvelle ne devienne une plage à deux vitesses, accessible surtout aux bateaux de plaisance, aux sportifs en vacances et aux touristes guidés ou en petit train, ce qui au fond tendrait à une discrimination insupportable des citoyens. En seraient exclus ceux nombreux dont c'est la seule destination de vacances : familles en général surchargées par les pique-niques, jeunes enfants, personnes âgées, handicapées, travailleurs qui font juste une pause pour se rafraîchir avant la reprise du travail, véliplanchistes, pêcheurs, etc.

Nos propositions : Dans l'hypothèse d'une circulation raisonnée permettant aux usagers de se disperser sur toute la longueur de la plage, n'est-il pas moins préjudiciable pour l'environnement d'établir une circulation et un stationnement réglementés sur le sable, au fond de la plage, pour le plus grand bénéfice de ces usagers qui disposeraient enfin de 400 mètres de plage sans véhicule ? Exemple : la plage de Mateille à Gruissan qui est balisée et les gens le respectent. Plutôt que de circuler plus haut, c'est-à-dire bien au-delà du lido, dans une zone sensible ? Comme on peut d'ailleurs le voir sur le plan, le premier parking prévu et envisagé se trouve en plein dans une zone sensible. Contrairement à la réalisation d'aires de parking sur l'arrière-plage, beaucoup moins coûteuses, elle n'implique aucune modification du lieu et de son écosystème. Le bon sens, quoi ! N'en faisons pas qu'une question de principe d'autant qu'une dérogation à l'article L.321 du code de l'environnement existe dans un cas d'exception. Le Préfet, avec l'accord du Maire, peut autoriser la circulation des véhicules sur la plage.

Je vais terminer en vous citant l'un des derniers commentaires que nous avons recueillis sur le web, d'une Narbonnaise. « *Impossible à concevoir de ne plus accéder à la plage de mon enfance ! L'Etat grignote peu à peu notre liberté qui se réduit comme peau de chagrin pour tendre vers plus d'interventionnisme. Les personnes adeptes de la Vieille Nouvelle ont fait l'âme de cette plage et la respectent plus que quiconque. Face à nos politiques et à leurs légiférations multiples, la population se positionne en être responsable. Cet espace doit rester accessible majoritairement au peuple audois. Que va-t-il rester à ceux qui ne peuvent partir en vacances ou à ceux à la recherche d'une certaine tranquillité ou art de vivre en harmonie avec cette nature sauvage ? Des plages payantes, privées, bondées ? Juste des impôts à payer ? Non merci ! La résistance est en marche. Ne touchez pas à la Vieille Nouvelle. »*

Je ne crois pas avoir dépassé mon temps de parole, j'ajouterai donc une petite réflexion pour répondre au cahier n°7. Oui, oui, ayons un peu plus d'imagination, inventons la pensée durable. Ne privez pas 90 % de citoyens respectueux de l'environnement pour des écarts de 5 à 10 %. Les mentalités ne changent pas en un jour. Apprendre à vivre avec les animaux et les plantes, c'est bien, avec les hommes aussi. Faites-leur confiance. Merci. (*Applaudissements*)

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Madame. Après ces déclarations, y a-t-il des commentaires, des suggestions, des questions sur ce cahier n°5 ? Le cahier n°7 va venir tout à l'heure. Je ne vois pas pour le moment beaucoup de questions. S'il y a des questions ultérieures, elles viendront sur ce sujet. Je vais me permettre de demander à Madame Arditi de venir donner son opinion à partir du cahier n°7 qui s'intitule du nom de l'association ECCLA, Ecologie du Carcassonnais, des Corbières et du littoral audois. Madame, vous avez la parole.

Maryse ARDITI

Merci. Je vais éviter de lire le cahier puisqu'il y est, je vais surtout en sortir quelques extraits importants. Je vais d'abord vous dire comment nous avons abordé ce dossier. Il se trouve que nous avons été invités par la Commission, un peu avant que l'enquête démarre, à donner notre avis, à dire comment on voyait les choses, etc. Elle nous a demandé ce que l'on en pensait, on lui a dit que l'on n'avait pas vu le dossier et que donc, on n'en pensait rien. On a dit qu'on n'était ni pour ni contre, que l'on pensait que c'était bien d'essayer de développer le port, puis que l'on attendait de voir le dossier. D'ailleurs, cela s'est traduit dans les faits puisque quelque temps après, Monsieur Ténrière-Buchot a pris la parole devant les journalistes et il a dit que cela allait être probablement un débat tranquille puisqu'il n'y avait pas d'opposants. Oui, je crois qu'y compris ceux qui ont aujourd'hui des réticences n'étaient pas des opposants au point de départ, ils attendaient de voir le dossier. Notre dossier s'appelle « un dossier peu convaincant » parce que c'est exactement ce qui s'est produit finalement. Quand on a commencé à regarder le dossier, on s'est d'abord rendu compte que tout était basé sur la taille d'un bateau. Il fallait qu'un bateau de telle taille rentre. Pourquoi telle taille ? La première question que je me suis posée bêtement a été la suivante : en Méditerranée, quelle est la taille des bateaux ? Là, il n'y avait rien dans le dossier. Rien ! Comme tout le monde, j'ai commencé à pianoter et à chercher sur internet. J'ai fini par trouver un document du Plan bleu qui me paraissait assez intéressant parce qu'il donnait à la fois l'état des lieux, les perspectives à 20 ans, etc. J'ai appris quelques trucs. *Grosso modo*, en Méditerranée, les trois quarts des bateaux traversent, arrivent d'un côté et passent de l'autre et un quart fait du trafic intra-méditerranéen. Bêtement, je me disais qu'à Port-La Nouvelle, vu la taille du port, le trafic devrait plutôt être intra-méditerranéen. On exporte des céréales de chez nous vers l'Afrique du Nord. J'ai continué à lire le texte et je me suis aperçu que la taille moyenne des bateaux intra-méditerranéens est un tiers de la taille moyenne des bateaux qui traversent. La taille moyenne des bateaux qui traversent est de 50 000 tonnes en lourd et la taille de ceux qui font du trafic intra-méditerranéen est de 15 000 tonnes en lourd. Les bateaux de 15 000 tonnes en lourd passent aujourd'hui à Port-La Nouvelle. J'ai commencé à me poser un peu des questions.

On avait demandé que d'autres documents arrivent. Un autre document est donc arrivé et j'ai commencé à comprendre pourquoi des choses n'allaient pas très bien. Il était écrit dans ce document : « Début 2011, le bateau projet était à 145 mètres ». Un an et demi après, le bateau projet est passé à 225 mètres. Diable, c'est une sacrée augmentation d'un coup ! Qu'est-ce qui le justifie ? Il se trouve qu'un industriel qui fait des liquides est venu, a dit que son bateau était celui-là et a demandé si on ne pouvait pas l'étudier. D'accord ! Vous voyez que par rapport à ce que l'on étudiait depuis dix ou quinze ans, c'est un truc qui a basculé un peu vite quand même. Aujourd'hui, cet industriel n'est plus là. Il va peut-être revenir mais il n'est plus là. On se dit quand même qu'il y a un truc qui ne va pas dans cette taille de bateau, dans la manière dont tout cela s'est fait. C'est peut-être pour cela que dans le reste du document, il y a des choses qui ne vont pas très bien. On a tout calé sur une taille de bateau et cette taille de bateau a été décidée de manière un peu rapide et sur des bases un peu *just*. C'était la première chose.

Après, on a regardé une deuxième chose, on a regardé ce qu'ils nous proposent. Ils nous proposent de faire un grand port. Qu'est-ce qui va augmenter ? Quelqu'un a déjà évoqué tout à l'heure le pétrole. Le pétrole va doubler. Il est quand même écrit dans le texte que les besoins de l'*hinterland*, du territoire n'augmenteront pas. Il va doubler parce qu'on sera meilleur et qu'on va piquer le pétrole des autres ! Je veux bien mais je ne suis pas très sûre de ce pari. Le deuxième pari concerne les céréales, on va exporter 40 % de plus. C'est bien, on exporte mais il faut les produire. Il faut demander au Lauragais ou au Centre de la France s'ils sentent cette augmentation de 40 %, s'ils vont y arriver avec l'évolution de la PAC, etc. Un troisième élément augmente de manière superbe, est multiplié par 25, ce sont les stockages de liquides qui aujourd'hui servent relativement peu et qui passent de 25 000 ou 40 000 à un million. En gros, les trois augmentations sont là.

On a eu beau regarder, ces trois augmentations ne nous ont pas convaincus. On a regardé ce qui pouvait conduire à ces augmentations. Or rien n'est très convaincant pour dire que l'on va y arriver. On s'est alors demandé comment on faisait de la rentabilité. J'ai posé une question tout à l'heure sur la rentabilité, on ira voir de plus près mais il faut déjà arriver à faire tout cela et comme on n'en est pas tout à fait sûr, on vous dit qu'il y a plein d'autres projets qui vont arriver (les éoliennes en mer, l'agrocarburant). Je vous le dis tout de suite, l'agrocarburant est en baisse. On devait passer à 10 %, l'Europe a dit qu'on allait faire 5 %, notre Président a dit qu'on allait faire 7 %. On sait aujourd'hui que les agrocarburants sont une arnaque. Ils servent à remplir les poches d'un certain nombre de personnes au niveau agricole, de gros producteurs, mais ils sont totalement inutiles pour l'environnement. On a refait les calculs, maintenant il faut arrêter ! Tout cela fait que l'on n'est absolument pas sûr du tout de tous ces projets.

On a donc demandé à la Commission particulière du débat public, qui l'a elle-même demandé à la Commission nationale, de faire une étude complémentaire. On a plutôt obtenu une analyse d'experts. Des gens qui ne sont ni pour ni contre le projet mais qui sont des experts en ports, vont essayer de nous aider à y voir plus clair. Notre propre suggestion, qui est dans le cahier, est d'essayer de voir si on ne peut pas démarrer avec une augmentation plus raisonnable, moins importante et voir comment cela répond. Améliorer déjà les équipements du port, améliorer un certain nombre d'espaces, améliorer les espaces de stockage. Améliorer un certain nombre de choses et voir progressivement comment cela répond. Si cela répond vraiment bien, on peut se dire que dans cinq, six ou sept ans, on peut envisager un plus gros projet. On aura un peu testé la chose. Là, j'ai l'impression que l'on décide de mettre 200 millions. On entend des gens qui disent que même si le résultat n'est pas là, on aura eu les emplois pour 200 millions d'investissements et que c'est toujours ça. Je rappelle quand même que ce mode de calcul est un peu léger. Notre demande était donc celle-là et nous avons obtenu quelque chose qui va permettre peut-être d'aller un peu plus loin et de se faire aider par des spécialistes pour essayer d'avoir une analyse plus complète.

Il me reste deux minutes et demie, ce qui est le temps nécessaire pour que je vous parle, parce que nous sommes une association d'environnement, des impacts environnementaux. Je ne vais pas en parler beaucoup parce qu'il y a derrière nous le Conservatoire des espaces naturels qui, je pense, va en parler de manière encore plus complète. Nous, les associations d'environnement, en avons absolument marre que l'on fasse des lois sur l'environnement et qu'on ne les applique jamais. C'est une constante absolue des règles de l'environnement. On les produit, on est content mais finalement il y a énormément de lois qui ne sont jamais appliquées. On n'a pas le droit par exemple de mettre des voitures sur des plages. Cette loi a plus de 20 ans, elle n'est pas appliquée. On n'a pas le droit de mettre des 4x4 dans les espaces naturels, etc. Cette loi date de 1992, le décret n'a jamais été pris et cette loi n'est pas appliquée. C'est une caractéristique absolue des lois de l'environnement, elles ne sont jamais appliquées.

Dans le meilleur des cas, les gens qui m'ont précédée étaient des gens de bonne foi, ils disent qu'ils veulent bien essayer de demander une dérogation et qu'ils ne veulent pas le faire en force. A Gruissan c'était intéressant parce que quelqu'un du tourisme a montré une photo de plage superbe, il n'y a personne sur la plage. Seulement, si vous prenez la même photo de plage au mois d'août, elle est noire de voitures et je ne sais pas si c'est ce dont nous avons envie. On est très clair. A un moment donné, soit on arrête de faire des lois sur l'environnement. Madame la Préfète est là ; je dis parfois et elle le sait « J'ai un *deal* avec vous, pendant cinq ans, on ne fait plus une seule loi sur l'environnement mais on applique les lois sur l'environnement ». Cela me suffirait. La loi Littoral est aujourd'hui une loi en très grand danger, un nombre de gens absolument impressionnant veut la remettre en cause. Chaque dérogation est une manière de la saper un peu plus.

Je pense qu'il faut se mettre autour de la table pour trouver des solutions. J'ai bien compris. Pourquoi pas un bateau qui ferait cela et qui laisserait, tous les kilomètres, des gens arriver sur la plage elle-même ? Je ne sais pas, mais je pense que l'on doit trouver des solutions. En tout cas, la

bande de roulement –je vous le dis tout net et j'en suis désolée– vous nous trouverez en face. Non ! Il faut commencer à apprendre à ne plus faire rouler les grosses bagnoles sur les plages. Merci. (*Applaudissements*)

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Avant que Madame Arditi quitte son pupitre, y a-t-il des questions car je pense qu'elle est prête à y répondre éventuellement ? Monsieur ?

Laurent BADY, président de l'association Port-la-Nouvelle Windsurf

Vous vous doutez bien que je vais revenir sur la plage et sur son accès. J'ai bien lu le cahier d'acteurs d'ECCLA. Avant de reprendre un par un vos arguments concernant la plage, je voudrais d'abord dire que nous n'avons, nous, pas attendu ce débat pour réfléchir aux solutions possibles pour aménager l'accès du site. Nous avons créé le collectif Vieille Nouvelle, il y a deux ans et demi, dans ce but et Port-La Nouvelle Windsurf il y a maintenant huit ans car déjà à cette époque, nous étions conscients des problèmes à venir.

Nous caricaturer comme vous le faites, et d'autres avec vous, comme les grands méchants qui veulent absolument rouler sur la plage avec leurs voitures ne trouve d'écho que chez ceux qui ne connaissent pas la plage. C'est un slogan purement dogmatique qui ne tient à aucun moment compte de la réalité. Je passe personnellement une centaine de jours sur cette plage, je pense bien la connaître, certainement mieux que tous les gens qui sont dans cette assemblée. Nous avons réfléchi à bon nombre de possibilités, rencontré le maximum de protagonistes et notre proposition est l'aboutissement de toute cette réflexion, notre objectif étant de continuer à permettre à tous les usagers de fréquenter leur plage. Nous ne voulons pas laisser notre plage uniquement à quelques touristes bobos qui se promèneront sac en bandoulière en s'émerveillant devant le superbe paysage qui aura été sanctuarisé et soustrait à la majorité de la population.

J'avoue avoir du mal à comprendre votre position concernant le port. Vous êtes prêts à laisser bétonner toute la première partie de la plage, ce qui représente quand même 800 mètres de long sur 200 mètres de large, soit une partie de la plateforme nord et les terre-pleins 1 et 2 parce qu'en contrepartie, on propose des compensations écologiques. Mais quelles compensations offre-t-on aux usagers ? Un petit quota seulement pourrait accéder à la plage en saison haute. La plage, ça se mérite ! Si tu veux une place, tu viens à 8 heures ! Si c'est votre discours et votre seule proposition, il faudra le dire franchement aux habitants du canton et arrêter de faire croire qu'une concertation existe.

Je reviens maintenant à vos arguments proprement dits. Une seule aire de stationnement d'environ 100 places. Outre le fait que la capacité soit ridicule, cela va engendrer, comme l'a dit tout à l'heure Elisabeth, de nombreux problèmes de sécurité sur le parking. Je pense en premier lieu aux vols, on a vu ce qui s'est passé sur le parking de la Franqui lors de la fermeture de la plage des Coussoules par exemple. Surtout, en concentrant les usagers et les pratiques, on va augmenter de façon exponentielle les risques d'accidents.

Vous avez tout à l'heure parlé de la loi mais la dérogation fait partie de la loi. Si cette dérogation a été mise en place, c'est aussi la loi. Vous parlez ensuite, dans votre cahier d'acteurs, d'une sorte de jurisprudence qui ouvrirait la porte à une généralisation du droit de rouler sur les plages, si la dérogation que nous demandons était acceptée. Or une dérogation sert justement à une étude au cas par cas. Nous ne demandons pas une modification de la loi qui permettrait des jurisprudences et donc une interprétation possible de la loi, nous demandons juste à ce que la singularité de notre plage soit reconnue et que sa fréquentation ne soit pas restreinte à peau de chagrin.

Vous faites également un parallèle avec ce qui se passe sur la côte atlantique. Or de nombreux windsurfers de cette région viennent régulièrement naviguer à Port-La Nouvelle. Donc nous connaissons ces problématiques. Les marées ne sont pas présentes chez nous et à marée haute, les plages sont plus que rétrécies. Les vents dominants, là-bas, sont *on-shore*, donc marins, beaucoup moins forts que chez nous. On y pratique surtout la planche de vagues et les *spots* sont

beaucoup moins fréquentés que les nôtres. La comparaison n'est donc pas raisonnable. Il existe là-bas également de véritables zones de navigation réservées uniquement à la planche à voile et les sports nautiques font réellement partie de la culture locale et sont reconnus comme tels, ce qui est encore loin d'être le cas chez nous.

Venons-en maintenant, malheureusement, à votre argument le plus démagogique. Vous parlez du nez des enfants dans les pots d'échappement. Il faut ne jamais être venu sur notre plage pour avancer un tel argument. Notre plage fait, je le répète, 4,5 kilomètres sur 450 mètres de large et la bande de roulement que nous proposons est environ à 400 mètres du bord de l'eau. Je me suis amusé à comparer notre proposition à la plage de Nice qui fait, comme la nôtre, 4,5 kilomètres de long, mais seulement 20 mètres de large. Si je suis votre raisonnement, il faudrait, à Nice, faire reculer les véhicules jusqu'au centre-ville pour se retrouver dans la même configuration que ce que nous proposons à Port-La Nouvelle. Toujours dans le même ordre d'idée, si je prends la plage surveillée de Port-La Nouvelle, la plage sud de Port-La Nouvelle, il faudrait également reculer tous les stationnements actuels de 200 mètres. Vous nous avez habitués à des arguments beaucoup plus pertinents. Excusez-moi mais, là, cela ne tient pas la route.

Oui, il y a du monde durant deux mois sur la plage de Vieille Nouvelle mais la plage reste propre alors qu'il n'y a aucun aménagement. Pas de poubelle, pas de container à l'entrée. La grande majorité des déchets est amenée par la mer lors des coups marins d'hiver. Il suffit de revenir sur la plage fin septembre pour s'apercevoir qu'il ne reste plus de trace de la fréquentation estivale, la nature ayant repris ses droits. Quant à vos solutions, celles que vous avez proposées tout à l'heure, elles sont totalement utopiques. Des voitures électriques, avec le sable fin qui vole chez nous ? Qui va les entretenir et venir les désensabler sans arrêt ? Cela va faire la fortune des garagistes ! Combien y aura-t-il ? Pendant combien de temps ? Comment seront-elles rechargeables ? Pour quel coût ? Vous parlez également de navettes maritimes. Avez-vous déjà pris un bateau avec 40 nœuds de vent de face ? Combien de navettes ? Comment transporter du matériel fragile ? Pour quel coût ?

En conclusion, nous vous invitons très chaleureusement à venir visiter notre plage afin de prendre réellement en compte le problème, grandeur nature. De nombreux écologistes usagers de la plage, conscients des difficultés, se sont déjà rapprochés de notre proposition. C'est la solution la plus adaptée et la moins mauvaise pour continuer de permettre à tous d'accéder à la plage durant toute l'année. Merci. (*Applaudissements*)

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Les dialogues sont toujours mauvais dans les débats mais il est utile d'écouter les opinions des uns et des autres. Il est clair qu'il y a des cahiers d'acteurs qui ont des opinions relativement diverses. Y a-t-il d'autres interventions ? S'il n'y en a pas, je remercie Madame Arditi. Monsieur Cormary ?

Albert CORMARY, EELV Narbonne

Par rapport à la loi Littoral, je crois qu'il y a une chose que certains acteurs, comme le Conservatoire du littoral, oublient totalement, à savoir que la loi Littoral pose comme principe l'accès libre pour tout le monde au rivage. Or nous sommes dans une configuration où l'accès libre au rivage n'est pas possible. Il ne sera possible qu'à un point particulier qui est celui de la jonction de la réserve naturelle et de la zone portuaire. En plus, comme l'a souligné le Conservatoire du littoral, il y a un problème puisque dans les documents qui ont été fournis, l'accès se fait par la réserve naturelle et non pas sur la zone portuaire. Je suppose que cela pourra se régler facilement.

Personnellement, je suis usager de la plage depuis 65 ans. Mes parents, tout gosse, m'emmenaient à la Vieille Nouvelle, je la connais. Franchement, j'ai envie de pouvoir continuer à pratiquer cette plage, dans des conditions normales. Je n'ai pas envie de voir les bagnoles qui viennent au milieu des baigneurs, c'est une chose que l'on a déjà vue et que l'on ne doit plus voir. Pour moi, on doit

avoir une régulation de l'accès à la plage et non pas une interdiction totale. Merci.
(Applaudissements)

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Vous voulez ajouter quelque chose, je vous en prie.

Maryse ARDITI

Vous voyez que l'on n'arrive à ne pas être tout à fait d'accord entre écolos. Juste un mot. Le droit d'accès au rivage est partout effectivement, c'est une règle absolue mais c'est le droit à pied et non pas le droit en voiture. Il a été interdit à des gens qui avaient de grandes propriétés de fermer leurs propriétés pour interdire le passage devant chez eux. Certes, il s'agit d'un droit d'accès mais non pas en voiture.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci. Pour compléter, il est maintenant prévu une présentation du cahier d'acteurs n°16 du Conservatoire du littoral. Monsieur Armand va nous présenter ce cahier.

Jean-Claude ARMAND, délégué régional du Conservatoire du littoral

Je vais faire une présentation en quelques points, d'abord dire un mot du Conservatoire du littoral, dire ce que fait le Conservatoire en Languedoc-Roussillon, dans la Narbonnaise, à Sainte-Lucie, pourquoi nous sommes à Sainte-Lucie, préciser ensuite comment le Conservatoire du littoral voit les enjeux de l'extension du port de Port-La Nouvelle, dire également comment le Conservatoire s'inscrit dans ce projet et ce qu'il attend lui aussi du maître d'ouvrage. Pour illustrer mon propos, j'ai prévu huit diapositives qui seront projetées au fur et à mesure.

La première diapositive rappelle que le Conservatoire du littoral est un établissement public de l'Etat, placé sous la tutelle du ministère de l'Ecologie et du Développement durable. Il est financé par quelque chose qui est très particulier, qui est une taxe sur une seule catégorie d'utilisateurs : Ce ne sont pas tous les contribuables qui financent le Conservatoire du littoral mais uniquement les propriétaires de navires de plaisance. C'est donc un point extrêmement particulier. Le Conservatoire du littoral a comme rôle d'être opérateur foncier pour le compte de l'Etat, de devenir propriétaire de terrains. Aujourd'hui, au niveau national, le Conservatoire du littoral est propriétaire de 152 000 hectares sur l'ensemble des littoraux, y compris en Outre-mer, ce qui représente environ 12 % du linéaire côtier qui est protégé par le Conservatoire du littoral. Dans le Languedoc-Roussillon, le Conservatoire du littoral est propriétaire de 12 000 hectares, ce qui représente 25 % du linéaire côtier et lagunaire puisque l'une des caractéristiques du Languedoc-Roussillon est d'avoir des lagunes en bord de mer. Le Conservatoire du littoral a un partenariat extrêmement important avec les collectivités puisqu'étant propriétaire, il ne gère pas lui-même ses propres terrains mais confie la gestion de ces terrains aux collectivités. Ainsi, dans le Languedoc-Roussillon, nous avons 28 gestionnaires de sites qui sont un département, des collectivités, des communes, des établissements publics de coopération intercommunale. Je vous donne quelques chiffres sur le Languedoc-Roussillon. Sur les 12 000 hectares, 3 200 sont occupés par des agriculteurs. Les terrains servent à de l'activité économique. De manière un peu anecdotique, plus de 8 000 hectares sont chassés.

La deuxième diapositive concerne le Parc naturel de la Narbonnaise. Cette diapositive est absolument illisible de loin, mais vous verrez les différentes couleurs.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Elle est dans le cahier d'acteurs.

Jean-Claude ARMAND

Elle est dans le cahier d'acteurs. Elle se lit de la manière suivante. Pour ceux qui reconnaissent le secteur, c'est le secteur de l'étang de Bages-Sigean. Tout autour, vous avez en bleu clair les surfaces sur lesquelles le Conservatoire du littoral est autorisé à intervenir. Pour ce faire, il a des délibérations favorables des collectivités, de son conseil de rivage et de son conseil

d'administration. Ce que vous voyez en bleu foncé hachuré, ce sont les propriétés qui sont déjà acquises par le Conservatoire du littoral. Si vous vous projetez dans 30 ou 50 ans, vous pouvez imaginer que tout ce qui est en bleu clair sera propriété du Conservatoire du littoral et l'ensemble du pourtour de l'étang de Bages-Sigean sera propriété du Conservatoire du littoral ou protégé par la Conservatoire du littoral.

La diapositive suivante concerne Sainte-Lucie. Pour le Conservatoire du littoral, Sainte-Lucie est un peu une histoire ancienne puisque la première acquisition a été faite en 1983 où le Conservatoire a acquis les 230 hectares de l'île de Sainte-Lucie qui était une propriété privée et qui brusquement, acquise par le Conservatoire du littoral, a été ouverte au public, au grand bonheur des habitants de Port-La Nouvelle et des villages alentours qui jusqu'à présent n'avaient pas accès à cet espace important. Puis, en 2007, le Conservatoire du littoral a acheté une partie des anciens salins, dans un acte très particulier où nous avons acheté l'ensemble des exploitations salinières qui n'étaient plus en activité. Nous avons acheté en un seul acte 1 240 hectares dont les 360 hectares des salins de Sainte-Lucie qui n'étaient plus en activité. Au moment où nous avons fait cette acquisition, nous connaissions déjà les projets d'extension du port de Port-La Nouvelle et nous avons bien sûr fait extrêmement attention à ne pas acheter des terrains qui allaient être utilisés par la Région pour étendre le port de Port-La Nouvelle.

Je précise que cette acquisition de 1 240 hectares en 2007, a été financée par la Région Languedoc-Roussillon et par l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse et que la Région Languedoc-Roussillon, en échange de son aide financière qui était importante, puisqu'elle nous a apporté 2 millions d'euros sur les 12 millions d'euros de l'opération, nous a demandé de faire quelque chose d'exemplaire sur ce secteur et notamment de demander le classement de l'ensemble de nos terrains en réserve naturelle régionale, ce qui a été fait en 2009. En 2009, la Région a donc accepté, à la demande du Conservatoire du littoral, de classer l'ensemble des terrains en réserve naturelle régionale, après avoir mis en place un comité consultatif. La délibération de la Région porte donc une réglementation sur l'ensemble du périmètre.

Puis, nous avons demandé à l'Etat, en toute logique, de nous attribuer la plage de Port-La Nouvelle. Cette partie du domaine public maritime n'est pas aujourd'hui une plage lambda, c'est une plage attribuée au Conservatoire du littoral qui en assure la responsabilité. Je précise aussi que cette plage fait partie de la réserve naturelle régionale. La réglementation qui s'applique de manière très générale sur l'espace naturel sensible où il est interdit de circuler avec des véhicules à moteur s'applique particulièrement sur cette plage parce qu'elle est du domaine public maritime, s'applique particulièrement sur cette plage parce qu'elle est une propriété du Conservatoire du littoral et s'applique particulièrement sur cette plage également parce qu'elle est incluse dans la réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie.

Sur la diapositive suivante, on va voir le merveilleux ensemble de la réserve naturelle qui comprend une partie qui va de la mer à l'espace boisé de Sainte-Lucie, avec un gradient de milieux extrêmement riches avec des parties très salées, comme on le voit sur cette vue prise de la mer. Sur la diapositive suivante, on va voir, au contraire, une partie beaucoup plus douce. Ici, on est le long du canal de la Robine. La Robine c'est essentiellement de l'eau douce, au moins à l'amont de l'écluse. Sur ce secteur, on a donc des milieux qui sont extrêmement différents.

J'en viens maintenant à la manière dont le Conservatoire du littoral perçoit les enjeux, en tant que voisin de l'extension du port. Evidemment, le premier enjeu est la circulation des véhicules à moteur sur cette plage. Aujourd'hui, les usagers de la plage circulent sur la plage en passant par l'enceinte portuaire. Le projet va modifier cet accès. Il faut que l'on y réfléchisse avec le maître d'ouvrage pour continuer à donner un accès aux usagers de la plage, sûrement pas un accès pour rouler sur la plage puisque c'est complètement interdit par la réglementation et par le Conservatoire du littoral. Il faut trouver un moyen pour que cette accessibilité à la plage soit garantie mais non pas en voiture.

Le deuxième enjeu que nous voyons dans ce projet concerne la difficulté qu'il va falloir résoudre dans la transition paysagère entre la partie de réserve naturelle et la partie de la plateforme portuaire. Pour le moment, le dossier du maître d'ouvrage est un peu court sur ce sujet. Il y a une volonté de bien faire mais on ne sait pas encore très bien comment cela va se passer, on est un peu inquiet, il faudra que l'on en rediscute, sur l'impact d'une plateforme surélevée par rapport à cette réserve naturelle régionale.

Le troisième enjeu qu'il y a pour le Conservatoire du littoral est l'accès ferroviaire. On a bien compris que pour que le port fonctionne de manière optimale, il faut également que la desserte ferroviaire soit modifiée. Je ne suis pas un spécialiste du domaine ferroviaire mais j'ai compris qu'il fallait qu'il y ait une bretelle qui permette de revenir assez facilement, sans passer par la gare de Port-La Nouvelle. On a bien compris que cette bretelle ne pourra être implantée que sur des terrains qui appartiennent au Conservatoire du littoral mais qui ne sont pas classés dans la réserve naturelle régionale. Il y aura donc un arrangement à trouver entre le Conservatoire du littoral et le maître d'ouvrage sur l'utilisation de ces terrains pour supporter une infrastructure ferroviaire.

Je voudrais maintenant terminer sur l'échange, le partenariat étroit et nécessaire entre le maître d'ouvrage du projet et le Conservatoire du littoral sur ce secteur, redire d'abord que l'action foncière du Conservatoire du littoral, en 2007, a intégré les projets d'extension du port. Je voudrais dire aussi que probablement, dans le cadre des enquêtes et des instructions administratives qui seront faites, s'il y a des comblements de zones humides, il y aura des mesures compensatoires à prévoir, que l'autorité environnementale en décidera. Il est évident que la réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie pourra être le support de certaines mesures compensatoires. Le Conservatoire y sera évidemment extrêmement favorable.

Voilà ce que le Conservatoire du littoral peut apporter au projet. Il faut d'une part trouver un accord sur l'utilisation de ces terrains pour la desserte ferroviaire. Il pourra être éventuellement le bénéficiaire de mesures compensatoires que l'Etat demandera au maître d'ouvrage. Je veux reformuler les trois attentes du Conservatoire du littoral : travailler à une accessibilité de la plage mais non pas en roulant en voiture sur la plage, travailler sur la transition paysagère entre la partie naturelle et la partie portuaire. Voilà, Monsieur le Président, la présentation du cahier du Conservatoire du littoral. *(Applaudissements)*

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur Armand. C'est très clair. Y a-t-il des réactions avant que vous quittiez le pupitre ? Monsieur Cormary ?

Albert CORMARY

J'avais une question à poser, Monsieur Armand, au sujet des anciens salins. Quand vous les avez acquis en 2007, d'après les informations que l'on m'a données dans les services de la réserve, je crois que vous avez mis dans l'acte un paragraphe qui interdit toute exploitation salinière sur le site pendant 25 ans. Or le site est fortement dégradé depuis qu'il n'y a plus de pompage d'eau, depuis qu'il n'y a plus d'alimentation. Le processus était déjà en route quand les Salins du Midi étaient là. En installant cinq ou dix sauniers artisanaux, on pourrait résoudre une partie du problème mais cela est absolument impossible. On aurait une activité respectueuse de l'environnement, une activité complètement compatible avec le statut de réserve naturelle et une activité qui serait aussi porteuse de richesses pour des nouvelles lois et non pas hypothétiques comme les 90 emplois que l'on créerait si les tonnages étaient là. Pourriez-vous me répondre sur ce point ? Je vous remercie.

Jean-Claude ARMAND

Oui, bien sûr. D'abord je confirme que l'acte notarié de l'acquisition des 1 240 hectares en Languedoc-Roussillon porte une clause de *non salinendi*, c'est comme cela que cela s'appelle. Cette clause a été imposée au Conservatoire du littoral et a fait partie de la négociation, elle a fait partie du prix. Vous comprenez bien qu'un industriel qui produit du sel et qui vend un terrain sur

lequel il produisait du sel n'a pas envie d'avoir un concurrent qui va produire du sel sur le terrain qu'il laisse. La Compagnie des salins, qui a vendu à l'amiable au Conservatoire du littoral, a demandé que l'acte notarié porte cette clause. Nous l'avons acceptée parce que cela a permis de baisser le prix. Effectivement, il y a donc une clause de *non salinendi*.

Maintenant, il y a d'autres secteurs, notamment sur la Palme, où il y a un projet de reprendre une activité de production de sel. Il y a un peu de sel qui est produit encore sur le secteur de Gruissan. Il est certain qu'il peut y avoir des petites productions de sel, des niches extrêmement précises, mais imaginer une activité industrielle de production de sel de déneigement ou de sel alimentaire comme le faisaient les Salins du midi, avec la rentabilité qui n'était pas bonne puisqu'ils ont dû abandonner des quantités de salins pour se concentrer sur leur seul salin d'Aigues-Mortes en Languedoc-Roussillon, est à mon avis une aventure industrielle extrêmement fragile et illusoire.

Vous le savez aussi bien que moi, quand nous l'avons acheté, le salin ne fonctionnait presque plus depuis plusieurs années et il n'avait fait l'objet d'aucun investissement en matière d'entretien. Les pompes sont dans un état absolument épouvantable, l'alimentation électrique est extrêmement dangereuse. Aujourd'hui, nous sommes devant des choix à faire et les choix sont loin d'être simples. Un comité consultatif de la réserve se réunit régulièrement et travaille sur le devenir de cet ensemble. En ce qui concerne les salins, les hypothèses caricaturales, je vais les présenter comme cela, sont de remettre en état tout le système de pompage, de dépenser de l'argent pour pomper régulièrement et de remettre de l'eau dans le salin. Le salin aurait apparemment le même aspect que celui qu'il avait quand il y avait une production de sel. C'est une hypothèse. Une autre hypothèse consiste à arrêter complètement le pompage. Vous savez que ce salin est plus haut que la mer, pour mettre de l'eau de mer dans le salin, il faut donc pomper. Les sols sont sableux, vous savez très bien ce qui se passe. Nous sommes dans une région où il y a énormément de vent et de soleil, donc une évaporation extrêmement importante. On risque d'avoir un système extrêmement Shadock où on pompe de l'eau de mer en permanence uniquement pour avoir un miroir sur 360 hectares. Vous imaginez les coûts que cela peut représenter. Il y a des solutions qui peuvent être intermédiaires qui seraient de ne mettre en eau qu'une partie du salin pour faire place à des objectifs de développement de l'avifaune et en particulier des laro-limicoles dont on dit que le salin présente un très fort potentiel et laisser l'autre partie seulement à des inondations soit par coups de mer soit par *impluviums*.

Tous ces choix sont en train d'être étudiés mais tous ces choix représentent des coûts en investissement et des coûts en fonctionnement. Il est certain qu'il y a des enjeux différents sur ce salin. Il y a d'abord une attente très normale de la population de continuer à voir un salin en eau, il y a une attente très normale des chasseurs d'avoir une partie en eau de façon à pouvoir continuer à chasser, il y a une partie qui souhaite que l'on fasse des économies et que l'on ne dépense pas des mille et des cents pour continuer à mettre de l'eau dans un système qui en perd en permanence. Il y a un tas de choix à faire qui vont arriver à échéance au cours de l'année 2013. Ces choix vont être présentés au comité consultatif de la réserve, il y aura des décisions politiques à prendre qui seront essentiellement des décisions écologiques et des décisions économiques. Il n'y a pas qu'un seul enjeu sur ce salin. On ne peut pas dire qu'il faut absolument mettre de l'eau pour maintenir un potentiel de laro-limicoles, quand on sait aujourd'hui que la principale richesse de ce salin, ce ne sont pas les oiseaux mais la flore qui est située sur les *partainements* qui ne sont pas inondés.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci. D'autres questions, s'il vous plaît ? Madame Rouche et ensuite Monsieur Bady.

Elisabeth ROUCHE

J'ai une question à propos de la tour Vauban, la tour qui se trouve à l'entrée du grau de la Vieille Nouvelle. A mon sens, elle représente le témoignage de toute l'histoire de la Vieille Nouvelle et de la Nouvelle, elle est pratiquement à l'abandon et pratiquement irrécupérable. Est-ce que vous avez

un projet sur cette tour ? Dans « Conservatoire », il y a « conserver ». Est-ce que vous faites quelque chose par rapport à cette tour qui est aussi très importante pour le paysage ?

Jean-Claude ARMAND

Première information : ce n'est pas une tour Vauban, c'est une tour du XVIII^{ème} siècle qui a été bâtie, comme toutes les autres tours du Languedoc-Roussillon, pour surveiller les bateaux de nos amis anglais qui faisaient des *razzias* sur les côtes. Ce sont des tours-signal qui fonctionnaient comme des tours à feu. Il y en a plusieurs sur les terrains du Conservatoire du littoral, à la Grande-Motte, à Agde, etc. En ce qui concerne la tour de la Vieille Nouvelle, malheureusement, comme toutes les autres tours, elle a été construite avec les matériaux sur place. Quand on est à Agde, on a du basalte ; quand on est à la Grande-Motte, on amène du basalte de très loin. Ici, malheureusement, elle a été construite avec des pierres tendres, comme vous le voyez vous-mêmes. Elle est donc extrêmement abîmée par les éléments naturels. Le choix qui est fait n'est pas de la reconstruire parce qu'on aurait un bâtiment tout neuf au milieu d'un paysage extrêmement plat. On va chercher, en termes un peu techniques, à la cristalliser, c'est-à-dire à faire en sorte qu'elle ne se dégrade plus, qu'elle reste comme un marqueur dans le paysage mais qu'on la garde dans l'état de conservation où elle est aujourd'hui, sans la remettre à neuf, comme cela a été fait avec la Redoute de Ballestras à Palavas. A nos yeux, c'est un peu une hérésie d'avoir refait à neuf un bâtiment du XVIII^{ème} siècle au milieu d'un marais où il n'avait pas sa place. Voilà pour répondre précisément à votre question concernant la tour de la Vieille Nouvelle.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Monsieur Bady m'avait demandé la parole et une personne devant l'aura ensuite.

Laurent BADY

Je vais rentrer directement dans le vif du sujet en m'adressant à la fois au Conservatoire du littoral et au maître d'ouvrage. Je vais encore redire que nous sommes, nous, pour une circulation réglementée, nous ne voulons plus non plus des photos telles que vous les avez montrées tout à l'heure. Pour nous, c'est inadmissible, on n'en veut pas, on est pour une circulation réglementée. Vous parlez, dans votre cahier d'acteurs, ainsi que dans le document du maître d'ouvrage, d'une circulation douce. Je veux juste vous demander si vous avez déjà roulé à vélo sur du sable fin. A part les équilibristes du cirque Pinder, je ne sais pas qui peut le faire. Blague à part, que comptez-vous également faire pour l'accessibilité de la plage aux handicapés et aux secours ? J'en avais parlé lors de la présentation de notre cahier d'acteurs. Les minutes sont comptées en cas d'accident. Nous naviguons par des vents de terre. Donc, si nos voitures sont à un kilomètre du bord, *quid* de la sécurité des gens qui naviguent ?

Si vous refusez le principe de la dérogation, pourquoi ne proposez-vous pas trois ou quatre aires de stationnement le long de la digue existante vers le grau de l'Ayrolle, en réservant par exemple le dernier aux pratiquants des sports de glisse, afin de permettre à tous, toute l'année, d'accéder à la plage et d'éviter la concentration des usagers qui nuit à la sécurité et à la propreté du site ? La proposition d'aires de stationnement, telle qu'elle apparaît sur le document du maître d'ouvrage, c'est-à-dire juste devant la digue existante, se trouve sur la plage. J'en déduis donc que l'on peut réaliser une aire de stationnement sur la plage. On la voit sur votre document là-bas, elle est devant la digue, en plus dans des parties humides. Elle se situe en plus à un endroit qui se trouve submergé au premier coup de mer. J'en déduis donc également que soit vous n'avez pas bien étudié la topographie du terrain et la façon dont l'eau s'accumule sur la plage, soit vous l'avez sciemment positionnée à cet endroit en vous disant qu'après deux ou trois coups de mer, elle sera de fait inaccessible. Le chemin d'accès à la plage existant, qui longe les salins, se trouve dans le périmètre du port. Il va donc vous falloir refaire, à côté de ce chemin que vous ne pourrez pas utiliser parce que dans le périmètre du port, un nouveau chemin pour accéder à la plage en remblayant sur les salins, afin de permettre aux voitures de se croiser. Je parle du chemin d'accès qui va nous amener à cette fameuse aire de stationnement. On voit bien, à travers tous ces détails, que l'aménagement de l'accès à la plage est pour l'instant bricolé, improvisé. J'en prendrai pour

preuve supplémentaire les parkings qui ont été rajoutés sur le plan général que vous nous présentez depuis deux réunions en vidéo-projection et qui ne sont pas présents sur le document d'origine, page 45.

Lors de nos premières rencontres avec le Conservatoire du littoral, la fréquentation de la plage était quasi niée. Aujourd'hui, les choses évoluent sous la pression populaire et d'associations telles que la nôtre mais cela nous paraît encore insuffisant. Nous souhaiterions que le Conservatoire du littoral joue cartes sur table, au lieu de faire croire qu'il joue la concertation, ses positions n'ayant pas évolué depuis le début de nos rencontres. Nous voudrions qu'il dise clairement que son objectif est de sanctuariser la plage de la Vieille Nouvelle et de l'interdire au plus grand nombre, comme cela a été fait pour les salins. Je ne reviens pas sur l'état des salins. Plus d'eau, plus d'oiseaux, des salins désertiques. Economiquement, remettre ces salins en eau est hors de prix. Moi, j'attends vraiment de voir la solution qui va être mise en place pour les salins. Cela nous inquiète énormément, cela fait maintenant une verrue sur cette plage. Le *deal* passé entre la Région et les industriels d'une part et le Conservatoire du littoral et les écologistes d'autre part fait des usagers de la plage la variable d'ajustement. Et je le répète, nous n'avons rien contre l'agrandissement du port, au contraire. La population du canton et tous les usagers ont le droit de savoir que l'objectif recherché est de laisser uniquement un tout petit quota accéder à la plage. Je pense qu'il faut qu'il soit dit clairement que l'on ne veut pas que tous les gens qui y accédaient jusqu'à présent continuent à accéder à la plage. Avec vos propositions, ce n'est plus possible. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci. Une dernière intervention, un rang plus proche de moi. Merci.

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

Je voudrais rappeler que la CNBA est la chambre des métiers de la batellerie, des transporteurs fluviaux, des artisans. Nous défendons ce que l'on appelle la petite cale, c'est-à-dire l'opposé des bateaux fluviaux de 3 000 ou 4 000 tonnes, des bateaux de 200 ou 300 tonnes, ce qui n'est pas du tout en opposition avec les gros bateaux bien entendu. J'ai entendu ce soir une sorte de débat entre l'écologie et le développement du port. Je pense que les gens qui veulent développer l'industrie ne sont pas du tout anti-écologistes, contrairement à ce que l'on pourrait croire. Cela s'inscrit d'ailleurs dans la loi. Tous les gouvernements, toutes tendances confondues, ont inscrit dans la loi la réduction des gaz à effet de serre, etc. Je voulais intervenir quand Madame la représentante de l'Etat était là par rapport à cela.

J'interviens ici au sujet de Port-La Nouvelle parce que sur la dernière diapositive, on a vu le canal de la Robine. Enfin, il a été nommé ! Il s'agit du canal de la Robine qui alimente le port de Port-La Nouvelle, qui rejoint le Canal du Midi, qui rejoint donc Bordeaux et qui rejoint donc Sète. Il serait d'ailleurs peut-être intéressant d'investir dans la remise en route de la pente d'eau de Fonsérannes qui pourrait permettre d'une part de passer des gros bateaux et d'autre part d'alléger la charge sur les écluses de Fonsérannes. C'est aussi une proposition qui pourrait être étudiée. Je voulais rappeler aussi que la DREAL fait actuellement une enquête pour l'établissement d'un projet de développement du Canal des deux mers à laquelle nous avons participé à Castets-en-Dorthe qui est l'autre bout du canal, à Toulouse et à Béziers. A chaque fois, nous avons parlé de transport fluvial. Je trouve dommage encore une fois, c'est la question que j'ai posée encore ce soir, que dans tous ces investissements qui représentent des millions d'euros, on parle d'études et de réflexions et je ne comprends pas pourquoi il n'y a pas un euro dépensé sur l'étude de faisabilité du retour du transport fluvial sur le Canal des deux mers. Pourtant c'est quelque chose qui est dans l'air du temps, on en parle, il y a des propositions, il y a des chargeurs qui s'y intéressent, il y a des devis qui sont faits. C'est ce que je regrette le plus et c'est ce qui me fait réagir. C'est l'absence totale de réflexion sur cette idée. J'ai personnellement des contacts avec les gens de Port-La Nouvelle, avec Monsieur Ballester, avec Monsieur Mouillie, j'ai de très bons rapports avec eux et nous étudions ensemble la possibilité de certains chargements qui puissent éventuellement

arriver sur les quais de Port-La Nouvelle. J'aimerais que l'on aille un peu plus loin et que l'on ait une réelle réflexion sur ce sujet.

En revenant sur l'écologie, environ 4 000 tonnes de céréales descendent du Lauragais et de Haute-Garonne, au-delà de Toulouse et tout cela suit le corridor qui est emprunté par le Canal du midi, le Canal des deux mers. C'est un endroit où on pourrait éviter de faire transiter toutes ces céréales par camion, il faut savoir que pratiquement toutes ces céréales arrivent par camion. D'ici que l'on ait fait les aménagements sur le rail, encore quelques millions de litres de fuel se seront évaporés sur nos autoroutes. Je pense qu'avec très peu d'investissements, avec simplement une volonté convergente de toutes les forces en présence, nous pourrions faire revenir le transport sur le Canal des deux mers, pour le bienfait de tous, y compris pour celui de Port-La Nouvelle. C'est une question que je pose, qui est récurrente et qui n'a jamais de réponse. J'aimerais que cela change. Je pense que c'est un peu la même chose au niveau national. En ce moment, il y a la réforme du SNIT, du Schéma national des infrastructures de transport, et la partie fluviale représente à peu près deux lignes par rapport au chemin de fer et au reste. C'est un peu dommage. Je suis désolé d'insister mais j'aimerais que l'on en tienne un peu plus compte. Merci. *(Applaudissements)*

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup pour ce plaidoyer. Monsieur Armand, est-ce que vous avez conclu ?

Jean-Marc ARMAND

Il n'y a plus rien à ajouter pour le moment. J'ai bien entendu.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup, merci à vous. Messieurs de la maîtrise d'ouvrage, est-ce que vous souhaitez ajouter quelque chose ?

Robert NAVARRO

Quelques mots, Monsieur le Président, en conclusion. Déjà, le débat de ce soir a montré qu'il était très compliqué de faire une unanimité, même quand on a des atomes crochus au niveau des activités. Je veux dire que nous respecterons la loi, toute la loi et rien que la loi. Pour nos amis du *kitesurf*, je voudrais dire que l'utilisation de la Vieille Nouvelle, avec les photos que l'on a vues, se fait en toute illégalité. Dans ce pays, on voit qu'en termes de respect de la loi, il y a encore beaucoup d'efforts à faire. L'enseignement que j'en tire, c'est que si le projet du port se fait, il est hors de question qu'il y ait quelques véhicules, avec des particuliers, qui traversent les installations du port. Comme vous l'avez dit, il y a des sites classés Seveso. Donc, tout sera fermé. Si la desserte de la plage doit se faire dans le cadre de la loi, nous ne sommes opposés à rien. Si j'ai bien compris, c'est nous qui devons financer les accès et ils se feront en conformité avec la loi.

Pour ce qui est du transport fluvial, je suis comme vous, Monsieur, je le regrette énormément mais comme vous le savez et comme je vous l'ai dit, au niveau de l'Europe, les infrastructures ont fait les frais de la baisse du budget. Il en est de même au niveau de l'Etat. L'ancien gouvernement avait planifié je ne sais combien de milliards d'euros de travaux tous azimuts, sans avoir le premier euro dans les caisses. Vous reposez toujours la même problématique. Oui, il y a des priorités mais avec quel argent ? Quand on a voulu le canal du Rhône à Sète, on a interpellé Voies navigables de France qui nous a dit que cela allait nous coûter 50 millions d'euros sur 100. On a amené 50 % du financement. On ne pourra pas faire la même chose ni sur la Robine, ni sur le Canal du midi. Avant toute discussion, on nous dit que sur le Canal du midi, il y a d'abord 5 millions d'euros de platanes à changer. Je vous passe toutes les autres ardoises. L'incurie, dans notre pays, a été que pendant bon nombre d'années, on a oublié les investissements d'entretien et d'accompagnement. C'est pareil pour les voies ferrées. On ne va pas jeter la pierre à qui que ce soit, on est tous collectivement responsables. C'est ce que je disais tout à l'heure. La Région est maître d'ouvrage sur ces opérations, elle gèrera ces opérations.

Pour ce qui est des voies navigables, c'est Voies navigables de France, c'est l'Etat qui doit assumer ses responsabilités. On peut accompagner mais on n'a pas les moyens de le prendre en compte. Je

suis d'accord avec vous, que ce soit sur la Robine ou sur le Canal du midi et dans beaucoup d'endroits, on devrait faire beaucoup plus d'efforts sur le fluvial que ce que l'on fait. Où trouver les moyens ? Je n'ai pas la réponse. Merci, Président.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Je vais demander à mon voisin, Etienne Ballan, de dire deux mots, comme il a pris l'habitude de le faire puisqu'il note les questions et les réponses et je crois qu'il a des louanges à exprimer ou quelque chose du genre.

Etienne BALLAN

Merci. Bonsoir à tous. Ce soir, je ferai une intervention très courte parce qu'il faut vraiment noter les efforts très importants du maître d'ouvrage pour répondre véritablement de façon précise à la plupart des questions. Des louanges, je ne sais pas, mais en tout cas des remerciements pour vos efforts. Dans tous les cas, pour faire des bonnes réponses, il faut avoir des bonnes questions. Les questions ont donc été posées de façon suffisamment précise pour qu'elles soient répondues de cette façon. Il restait jusqu'à tout à l'heure deux questions non répondues. Grâce à l'intervention de Monsieur qui a de nouveau insisté sur la question fluviale, vous venez d'avoir une réponse assez précise qui est que la Région ne prendra pas en charge des travaux sur ce sujet. Je pense que la réponse a été clairement donnée et vous a renvoyés vers les services de l'Etat en particulier.

Je crois qu'il reste une seule question qui a reçu une réponse un peu partielle. Il s'agit d'une question économique qui a été posée en tout début de réunion et qui porte sur le calcul de la rentabilité. Dans les annexes, il y a des éléments mais ils sont un peu éparés. La question précise était véritablement de lister les gains. Qu'est-ce qui est réellement pris en compte ? Quels sont les gains directs et indirects qui passent par l'emploi, par les dépenses liées à l'emploi ? Bref, la demande était d'avoir ce document. Ce sera donc une question qui vous sera transmise dans le système questions/réponses. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Juste avant de clore la réunion, je vous indique qu'il y aura une prochaine réunion thématique sur le dernier chapitre qui n'a pas encore été présenté par le maître d'ouvrage, le chapitre 3, qui est le chapitre économique. Elle aura lieu à Narbonne, à la Chambre de commerce, le 11 mars. Vous connaissez le calendrier mais je le rappelle : Il y aura ensuite une réunion le 22 mars à Castelnaudary qui sera un peu du même genre que cette réunion aujourd'hui, ce sera une réunion d'expression. Elle sera complétée, le jeudi 28 mars –ce n'est pas dans le calendrier qui est sur le site, c'est ajouté– par une réunion sur les cahiers d'acteurs, cinq ou six à chaque fois, qui n'auront pas pu être présentés d'ici là. Quelques cahiers d'acteurs en relation avec les aspects économiques seront présentés aussi à Narbonne, à la Chambre de commerce, de façon à ce qu'il y ait une certaine complémentarité dans les présentations, ce qui ne veut pas dire, comme cela a été le cas tout à l'heure, des opinions qui soient toutes exactement les mêmes mais qui tournent toutes autour du même sujet. Je vous invite donc, d'ici le 11 mars, à regarder le site, de façon à obtenir des précisions, notamment pour le 28 mars. Nous sommes en train de réfléchir à plusieurs solutions dont PLN mais il y en a d'autres, pour savoir à quel endroit cette réunion complémentaire serait effectuée.

Il y a également eu une demande qui a été suivie d'effets d'une consultation d'experts qui permettra d'approfondir un aspect qui est important, qui recoupe d'ailleurs tous les autres et qui est le phasage, c'est-à-dire la variable temps dans la réalisation des divers projets. Ce phasage donnera lieu à une réunion technique sur le site mais on en reparlera, sans doute le lundi 25 mars dans l'après-midi, avec une audience qui sera plus réduite mais qui sera publique et à laquelle on pourra participer, entre les divers techniciens qui s'intéressent aux conditions pratiques de mise dans le temps de la réalisation des diverses variantes qui sont présentées dans le dossier du maître d'ouvrage. Cela aura lieu à Montpellier mais je ne sais pas encore à quel endroit. J'attire votre

attention pour que vous soyez attentifs, ceci étant bien sûr précisé le 11 mars, c'est-à-dire respectivement avant le 25 et le 28. Voilà ce que je souhaitais ajouter. Il y a de quoi boire le verre de l'amitié ensemble en continuant à discuter. Merci beaucoup pour votre présence.

La séance est levée à 22 heures 25.

Document rédigé par la société Ubiquis