



Conseil économique, social et environnemental régional du Languedoc-Roussillon (CESER)



» Présentation de l'institution

2^{ème} assemblée régionale, le Conseil économique social et environnemental régional représente la société civile organisée régionale : il est constitué de représentants

d'entreprises, d'organisations syndicales et d'organismes et associations concourant à la vie de la région. Il apporte aux élus régionaux la vision du monde socioprofessionnel et environnemental sur les grands enjeux du Languedoc-Roussillon.

Il est composé de 94 membres désignés pour six ans par leurs organisations. Saisi obligatoirement pour les avis sur le budget et les schémas régionaux, il peut s'autosaisir sur des sujets importants pour la Région. 6 commissions thématiques élaborent des projets d'avis et des rapports d'études sur des questions relatives aux grands enjeux régionaux. Ces projets d'avis, discutés en Assemblée plénière, font l'objet d'un vote.

CONTACT >

Conseil économique, social et environnemental régional du Languedoc-Roussillon (CESER)

Hôtel de la région 201, avenue de la Pompignane

34064 Montpellier CEDEX 2

Organisation du débat

Si les conseillers saluent la démarche de concertation ouverte et la disponibilité du maître d'ouvrage et de la Commission particulière du débat public, ils regrettent néanmoins que le seuil fixé par l'article R121-2 du Code de l'environnement, qui implique une saisine automatique de la Commission nationale du débat public, ne soit pas plus élevé. En effet, les conseillers considèrent que le montant minimum de 150 M€ pourrait être revu à la hausse afin de ne pas engager une démarche de débat public qui engendre un coût supplémentaire relativement important par rapport aux coûts des projets mis en débat.

Avant propos :

La problématique du transport de marchandises est essentielle en Languedoc-Roussillon. En effet la région constitue un axe de passage européen et les transports routiers de marchandises constituent un flux important (jusqu'à 18 000 camions circulent chaque jour sur les autoroutes régionales¹).

Au travers d'un rapport adopté le 30 janvier 2013, les conseillers du CESER affirment leur volonté d'un renforcement des infrastructures portuaires régionales et notamment celles du port de Port-La Nouvelle.

Reconnu pour sa fiabilité et bénéficiant d'infrastructures de qualité, le port de Port-La Nouvelle est aujourd'hui à la limite de ses capacités, à la fois du côté maritime (chenal d'accès, passe d'entrée) et du côté terrestre (organisation des terre-pleins et zones de stockage). Cette situation ne lui permet pas d'accueillir tous les navires et trafics potentiels actuels et encore moins d'envisager une augmentation de son activité. Maillon essentiel de la stratégie régionale en matière de transport multimodal et de logistique, le port de Port-La Nouvelle doit évoluer pour s'adapter aux mutations de l'environnement maritime et contribuer au développement économique du Languedoc-Roussillon.

1. Le projet de Grand Port, une opportunité à saisir :

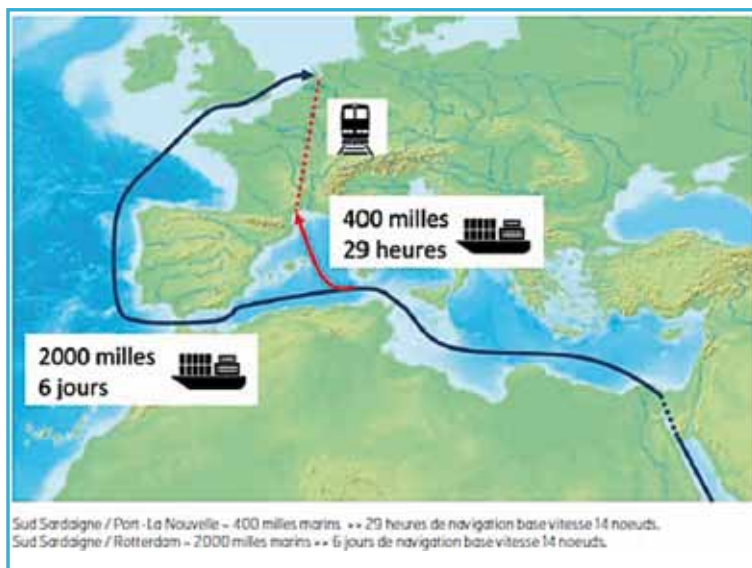
Les conseillers du CESER affirment leur attachement à ce projet nécessaire pour capter des flux supplémentaires de marchandises et développer l'économie régionale. A ce jour, le port est en mesure d'accueillir 40% de la flotte internationale des navires. Un port reconfiguré sera en mesure d'accueillir plus de 60% des navires.

Port-La Nouvelle est le 18^{ème} port de commerce français sur 40. Il traite 35% du total des marchandises qui transitent en Languedoc-Roussillon. Si les résultats de ces dernières années font ressortir une hausse du trafic annuel (+8,81% en 2010 et +3,55% en 2011), la massification des volumes et la recherche permanente de compétitivité amènent l'ensemble des ports mondiaux à accroître leurs capacités nautiques afin d'accepter des navires de plus en plus grands.

Un expert de l'économie portuaire² indique que « depuis toujours, ce sont les ports qui s'adaptent aux navires et non le contraire. Le sens de l'histoire, c'est l'augmentation de la taille des navires. [...] Un navire moderne plus grand réduit le prix du transport à la tonne et accroît, de fait, la compétitivité du port. Le port doit s'inscrire dans un système logistique global et, pour cela, il faut créer des opportunités pour accueillir des activités nouvelles ».

Plus généralement, les conseillers rappellent que la Méditerranée constitue un territoire d'avenir pour le développement économique de l'Europe et plus particulièrement de la France. Le développement des échanges au niveau du bassin méditerranéen, notamment depuis l'ouverture en 2010 d'une zone de libre échange entre l'Europe et les pays du Maghreb, permet d'envisager des perspectives positives en termes de trafics de marchandises et de création de valeur ajoutée. Par ailleurs, le port de Port-La Nouvelle et plus généralement les ports régionaux constituent une ouverture naturelle sur la Méditerranée pour le grand sud-ouest de la France et son extension permettra d'étendre l'hinterland vers ce territoire voisin en offrant une logistique de « proximité ».

Tel que cela est présenté par le maître d'ouvrage, Port-La Nouvelle pourrait se substituer à certaines logistiques transitant par les ports du nord de l'Europe. En accostant à Port-La Nouvelle, les navires pourraient en effet gagner 5 jours de navigation, et donc, de consommation de carburant. Cela constitue un argument écologique fort pour la rationalisation et l'optimisation des déplacements de marchandises en Europe.



¹ Source : Direction départementale des territoires et de la Mer (DDTM) de l'Hérault, pointes jusqu'à 18 000 véhicules par jour selon la période de l'année sur l'autoroute A9 entre St Jean de Védas et Montpellier Est

² Claude Torchon, Directeur d'études chez CATRAM Consultants, Assistant au maître d'ouvrage, Intervention lors de la réunion publique du 14 janvier 2013 à Port-La Nouvelle.



2. Un projet intégré dans une stratégie portuaire régionale :

Afin de proposer une alternative crédible aux grands ports de commerce en Méditerranée, les ports régionaux doivent se positionner sur des marchés de niche en affirmant, comme pour les aéroports régionaux, leur complémentarité et leur spécialisation :

- Sète : multi-trafics et conteneurs (feederings notamment), marchandises à rotation rapide,
- Port-La Nouvelle : vrac pétrolier et céréalier, marchandises à rotation lente,
- Port-Vendres : fruits et légumes,
- Laudun-L'Ardoise : matériaux de construction, conteneurs et activités liées au démantèlement, recyclage et stérilisation des métaux ou déchets.

3. Un maillon essentiel d'une stratégie régionale des transports ambitieuse :

Les conseillers rappellent l'importance du levier ferroviaire pour renforcer l'attractivité du site auprès des opérateurs susceptibles d'utiliser le fret ferroviaire et maximiser ainsi la performance globale du port réaménagé. A ce titre, ils insistent pour que l'ensemble des raccordements présentés dans le dossier du maître d'ouvrage, notamment le nouveau raccordement sur la ligne Paris-Port Bou, soient réalisés.

Les négociations actuelles entre le Conseil régional et Réseau ferré de France pour le transfert des lignes existantes et leur intégration dans un réseau plus étendu doivent garantir les meilleures conditions d'exploitation possibles (composition de trains complets, desserte des différents terminaux). Les conseillers rappellent que si la création d'un opérateur ferroviaire de proximité en lien avec le port de Sète est nécessaire pour massifier les trafics, il convient d'engager des discussions avec un opérateur national pour étudier les possibilités de fret ferroviaire vers/à partir du port.

Les conseillers insistent sur l'importance de l'intermodalité pour préserver l'environnement aux alentours du projet.

4. Des retombées socio-économiques importantes :

Les conseillers insistent sur l'importance de ce projet pour le maintien et la création d'emplois sur un territoire fortement touché par le chômage.

Les conseillers précisent que le projet d'agrandissement du port apparaît comme une nécessité pour renforcer la filière logistique sur un territoire peu industrialisé et « de transit » (plus de 10 000 poids-lourds par jour dans l'Aude en 2011³). L'agrandissement du port doit également permettre d'ouvrir des perspectives pour l'installation d'entreprises contribuant à créer des emplois non délocalisables sur le territoire.

L'importation de produits pétroliers étant amenée à se maintenir durablement⁴, le port de Port-La Nouvelle se doit de renforcer sa position en Méditerranée pour permettre de sécuriser l'approvisionnement sur le territoire.

2^{ème} port céréalier français en méditerranée, Port-La Nouvelle est une référence pour l'exportation de blé dur (1^{er} port français). Alimentées notamment par des productions locales (Lauragais), les exportations de blé dur vers des pays Méditerranéens (Italie, Algérie) sont vouées à se développer dans les prochaines années⁵. Une extension du port permettra d'accueillir des navires d'au moins 20 000 tonnes pour gagner en compétitivité (taux de fret), renforcer ainsi l'attractivité du port et conforter la filière céréalière locale.

Emplois liés au port de Port-La Nouvelle (hors chantier)					
	2011	2030 Situation inchangée	2030 Projet proposé	2030 emplois liés aux opportunités	2030 (y compris emplois liés aux opportunités)
Directs	333	261	423	100 à 350	520 à 770
Indirects	892	785	1 416	200 à 750	1 615 à 2 165
Induits	400	349	601	100 à 300	700 à 900
TOTAL	1 625	1 416	2 440	400 à 1 400	2 835 à 3 835

Source : Dossier du maître d'ouvrage, p.67

3 Source : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) du Languedoc-Roussillon, (http://www.languedoc-roussillon.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/traficPL_ASF_cle7dd77c.pdf).

4 Source : le Livre Blanc de l'Union Française des Industries Pétrolières, 2011, « le pétrole restera prépondérant dans les années à venir ».

5 source : coopérative Arterris, note à l'attention du Président du Conseil général de l'Aude, le 5/11/2012





Enfin, le projet de Grand Port permettra d'accueillir de nombreux chargeurs de vrac solides et marchandises diverses qui souhaiteraient actuellement utiliser Port-La Nouvelle mais qui, faute d'un tirant d'eau suffisant et de zones de stockage dédiées, se détournent vers d'autres ports en Méditerranée (490 000 tonnes n'ont pu être traitées en 2011⁶). La montée en puissance observée depuis 10 ans sur ces trafics représente une opportunité pour sécuriser les acquis et les développer.

5. Un projet intégré à son environnement naturel :

>> Une qualité environnementale exceptionnelle

Les conseillers sont unanimes pour souligner la qualité environnementale exceptionnelle du site. Après avoir consulté les premières études mises à disposition par le maître d'ouvrage de l'impact sur l'environnement, il apparaît que le projet aura un impact sur les habitats naturels, la flore et la faune, notamment pour la partie terrestre (plate-forme Nord et parc logistique portuaire). Les conseillers rappellent la nécessité de préserver la qualité des eaux et celle de l'environnement terrestre qui contribuent à l'attractivité touristique du site. Une attention particulière est également portée sur le risque d'érosion des côtes alentours.

Les conseillers se félicitent que le Conservatoire du littoral ait, lors de son acquisition de la réserve de Sainte Lucie en 2007 et de sa demande de classement en Réserve naturelle régionale le 7 novembre 2008, pris en compte le projet portuaire futur en lien avec le Conseil régional⁷. Ce dernier a contribué financièrement à cette acquisition. Cela souligne ainsi que la préservation des espaces naturels et l'agrandissement du port sont réalisables en complémentarité et en synergie avec l'impératif de développement économique durable des territoires littoraux.

>> Une nécessaire anticipation des mesures compensatoires

Les conseillers souhaitent attirer l'attention sur l'équilibre nécessaire entre la préservation du patrimoine naturel et le développement économique.

Ils rappellent que dans un contexte de concurrence entre les plates-formes portuaires méditerranéennes et mondiales, ce projet d'intérêt général ne peut se permettre d'être retardé au risque de « voir passer les bateaux ».

Aussi, afin de permettre une réalisation en temps et en heure du projet, les conseillers soutiennent l'engagement du Conseil régional dans sa démarche d'anticipation des mesures compensatoires liées au projet pour prendre en compte son impact sur les milieux naturels, notamment en matière de préservation des espèces et des habitats (zones humides et steppes salées qui sont des anciens terrains industriels). Ils insistent également sur l'opportunité représentée par ce projet pour faire émerger des solutions collectives équitables permettant le développement d'un site industriel à proximité d'une Réserve naturelle, principe du développement durable.

6 Source : Dossier du maître d'ouvrage, « dossiers non traités faute de capacité en 2011 », p.57.

7 Délibération n°CR-09/15.396 du 25 septembre 2009 du Conseil régional, « Classement de la Réserve naturelle régional de Sainte Lucie » : « Ce projet est de plus mené en synergie avec celui du développement portuaire de Port-La Nouvelle.[...] La réserve offre par ailleurs un champ favorable à la mise en œuvre d'éventuelles mesures compensatoires qui pourraient, le cas échéant, être exigées pour des aménagements nécessaires au développement portuaire », p.6.