

janvier 2013

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Port-La Nouvelle 2015

# Cahier d'acteur n°18

[www.debatpublic-pln2015.org](http://www.debatpublic-pln2015.org)



## Association Ensemble pour PLN

### » Le contexte

L'annonce d'un développement portuaire dans notre commune est sans conteste une opportunité extraordinaire que tout(e) Nouvellois attend. Le débat public offre à chacune et à chacun l'opportunité d'enrichir ses connaissances de confronter ses points de vue, d'écoute réciproque, de respect mutuel et d'enrichissement de la démocratie. **Le débat ne se réduit pas entre les pros et antis développement portuaire, mais pose la question : de quel port avons-nous besoin pour affronter le présent et regarder le futur ? C'est dans cet état d'esprit que nous proposons notre cahier d'acteur.**

### CONTACT >

**Lydie Passemar : [lydie.passemar@wanadoo.fr](mailto:lydie.passemar@wanadoo.fr)**

**Alain Viard : [alain.viard49@free.fr](mailto:alain.viard49@free.fr)**

**[www.ensemblepourportlanouvelle.com/](http://www.ensemblepourportlanouvelle.com/)**



## Pour un port modèle de croissance bleue

Port-La-Nouvelle, commune de 5800 habitants, doit avoir l'ambition de porter le projet d'agrandissement portuaire pour des emplois diversifiés pérennes mais aussi à fortes valeurs ajoutées. Au plan local, il suscite espoir pour une population fortement touchée par le chômage et la précarité. Les statistiques Insee de 2009 donnent : « Taux de chômage des 15 à 64 ans 22,4%, foyers fiscaux imposables en % de l'ensemble des foyers fiscaux 41,1%, pour un revenu moyen par foyer fiscal en 2009 de 16 495€ ». La préoccupation commune doit être, également, la réussite d'un projet porteur d'une vraie vision d'avenir, mettant au coeur de sa réflexion la sécurité des salariés portuaires et des Nouvellois. C'est donc, ensemble et non les uns contre les autres que nous devons, à l'issue de débats fructueux porter un projet novateur.

## L'existant et ses contraintes

Si les problématiques portuaires sont complexes, elles le sont plus encore avec un port dans la ville et l'existence de sites classés SEVESO seuil haut. C'est le cas du port de PLN et c'est le fil conducteur de toute notre réflexion. (A ce niveau, nous ne pouvons que regretter l'implantation récente d'un bâtiment pour les prestataires de services au coeur du PPRT).

Dans ce contexte, deux trafics maritimes sont clairement identifiés SEVESO : les hydrocarbures avec le dépôt EPPLN (Etablissement Pétrolier de PLN, regroupement de Total et Dyneff) et France-Agrimer. Les deux autres, Antargaz et Frangaz, pour le gaz utilisent exclusivement le transport ferroviaire pour les entrées.

Mais l'activité portuaire ne peut se limiter à sa partie commerciale. PLN est aussi un port de pêche au chalut et de petits métiers. La première frappée de plein fouet voit son activité chuté sous le poids conjugué de la baisse des stocks et des coûts des carburants, remettant en cause l'équilibre économique global de cette filière et la pertinence des récents investissements. Nous n'échapperons pas pour cette activité à une réflexion sur l'évolution pour une pêche durable en Méditerranée. Il faut aussi s'inquiéter de l'impact des aménagements portuaires sur la régénération des eaux de l'étang (Bages-Sigean) et donc de leur qualité et des conséquences sur l'activité traditionnelle de pêche pratiquée.

Enfin, l'activité plaisance. Cette filière présente indéniablement un potentiel de croissance. La CCI vient d'y répondre, en 2012, par une augmentation de la capacité d'accueil de 100 anneaux supplémentaires.

Ainsi, par une redéfinition des espaces, dédiés à ces trois activités, la cohabitation s'est nettement améliorée.

## Le passé récent

Nous partageons tout à fait le constat qu'« en effet, les installations se dégradant à PLN en l'absence d'investissements et de volonté de développer le port... » (p 118, dossier MO, § Marchandise conventionnelle). Si la valeur patrimoniale du port est sans conteste, il est plus utile de regarder son histoire récente et son parcours chaotique. En effet, si le port a toujours bénéficié de l'implication des municipalités qui se sont succédées, malgré le peu d'autonomie administrative dont elles disposaient, 1983 et son changement de gouvernance municipale marque une rupture de cette implication. Ainsi, jusqu'en 1995 et la séparation des comptabilités par secteur géographique d'activité, peu d'investissements ont eu lieu au profit du développement de Croix Sud à Narbonne. 1998 marque le début du changement sous l'impulsion du Préfet de l'Aude de l'époque. Et, si certains aménagements ont été pertinents, d'autres l'ont moins été : des grues ont coûté fort cher et n'ont pas amené la souplesse nécessaire, un quai passager avec Nador n'a jamais fonctionné, un aménagement du quai Est porte soucis aujourd'hui. On peut néanmoins se féliciter de la nouvelle grue mobile.

L'arrêt brutal, en 1983, d'une vision économique de PLN a été guidé par la mise en oeuvre d'un changement sociologique de PLN. Même s'il n'est pas la seule composante dans le constat d'un vieillissement de la population et d'une précarisation croissante d'une large part de nos concitoyens, il y contribue pour son poids.

**Oui, la Région a pris en charge un port en sous-investissement chronique et nous pouvons que comprendre sa légitime préoccupation de rattraper les retards accumulés.** Mais, fort de la richesse de l'existant, l'ambition est aussi de proposer une nouvelle offre d'activités, de métiers répondant aux attentes de la main d'oeuvre locale et régionale.

## Volet social

La réforme de la MO portuaire de 1992 a fait disparaître progressivement l'emploi docker laissant place à un désert social, qui se traduit aujourd'hui par une grande précarisation parmi les personnels de manutention. Dans les années 1990 on comptait pas moins de 100 dockers professionnels et occasionnels (45 avaient la carte G). Aujourd'hui, il ne reste 6 dockers en contrat CDI dans les entreprises de manutention (dont 1 seul carte G). Le reste, soit 15 salariés, représente une main d'oeuvre précaire qui travaille actuellement entre 30 et 60h par mois et complète ses modestes revenus avec des indemnités de chômage ou sont en demande de RSA.

A noter qu'il perdure dans l'inconscient nouvellois la situation d'une main d'oeuvre importante sur le port. Et même si la productivité a aussi touché cette profession, il n'en demeure pas moins qu'il y a une forte attente pour des emplois de manutention.

## Partir de l'existant pour aller plus loin

Actuellement, deux trafics forment le socle du commerce maritime du port de PLN : les hydrocarbures et les céréales. En optimisant ces deux trafics sur leur meilleure année (2005 pour les hydrocarbures raffinés et 2011 pour les céréales) ils représentent un trafic annuel de 2,2 M T (page 54 dossier MO). Or, toutes les littératures du trafic maritime en Europe indiquent une baisse tangentielle, aussi bien sur les hydrocarbures lourds que raffinés. Concernant les céréales, un récent article de presse du journal l'Indépendant du 22/01/2013 indique pour 2012 : Céréales 523 1258 T et un tonnage total annuel de 1 938 140 T. Sans triturer les chiffres, le port de PLN, même s'il est moins affecté que d'autres ports français, subit une baisse de 9,8% de son trafic. Cette baisse est essentiellement dûe, à n'en pas douter, à la mauvaise conjoncture économique. Pour autant, il faut préparer l'avenir.



Ainsi, nous regrettons l'absence d'analyses approfondies de l'efficacité des chaînes de logistique existantes avec mentions d'éventuelles mesures correctives. De même, il manque des analyses pertinentes sur les possibilités de positionner le port de PLN sur des marchés intra-européens et intra-méditerranéens, bases indispensables à une bonne vision globale pour développer l'activité dans le Transport Maritime à Courtes Distances (TMCD). Il ne fait aucun doute que les conclusions d'une telle analyse conditionnent le choix du projet quant à sa capacité d'accueil en tirant d'eau. Pourtant des structures comme le BP2S (Bureau de Promotion du Transport Maritime de Courte Distance « Shortsea Shipping ») auraient pu amener sa précieuse expertise. Cette association loi 1901, regroupe 7 organisations professionnelles représentant des ports, armateurs, manutentionnaires, agents maritimes, organisateurs des transports, transports routiers, utilisateurs de transport de fret, qui constituent ensemble les maillons essentiels de la chaîne de transport intermodal.



^ Le Havre, Vue Port 2000 en cours de construction, extrait rapport n°4, Cours des Comptes Européenne, 2012

Enfin, dans le cadre de l'interconnexion des différents modes de transports, il manque le volet fluvial via le canal de Robine et le Canal du Midi vers le Sud-ouest/Lauragais. Il y a là matière à relancer un mode de transport doux qui réponde aux objectifs de diminuer les émissions de CO<sub>2</sub>.

Le constat que nous faisons concernant le choix d'agrandissement du port en « grand port » ou « très grand port » repose donc essentiellement sur la taille des bateaux et donc de leur tirant d'eau, sur le développement des hydrocarbures raffinés et des céréales. S'ajoute une vision calquée sur le port espagnol de Tarragone : « Comme Tarragone, vis-à-vis de Barcelone, Port-La Nouvelle pourrait être le pendant industriel du port de Sète (page 13, dossier MO). Et enfin, Barcelone est présenté comme un concurrent potentiel « tout particulièrement pour le développement de la filière vrac liquides (hydrocarbures, GNL, huiles et produits chimiques page 12, dossier MO) ». **Devons nous, pour autant, nous positionner en concurrent face à un port au trafic annuel de 43 millions de tonnes avec du trafic conteneurisé, ou rechercher des coopérations ?**

Les choix d'agrandissement portuaire seraient en partie justifiés sur une hypothétique augmentation des hydrocarbures raffinés et de l'accueil à quai des pétroliers, aujourd'hui essentiellement déchargés par sea-line. Cette vision présente un inconvénient majeur car il étend le PPRT. Or, pour nous, même si le risque zéro n'existe pas, il est impératif de limiter les dangers. La recherche de trafics différents s'impose.

## Un choix portuaire en toute sécurité

Partant de ces constats, d'une diversification des trafics, d'une amélioration de la compétitivité par une meilleure logistique, des temps d'attente diminués, le scénario type 2 (p 32 dossier MO), qui mérite d'être mieux défini, nous paraît plus adapté pour répondre à l'ensemble des problématiques présentes et futures. Il est prévu un brise lame que rien n'interdit d'imaginer en digue quai sea-line. Non seulement le risque s'éloigne, mais cette solution doit permettre d'améliorer considérablement le travail de l'ensemble de la communauté maritime. Si cette solution est retenue comme pertinente, rien n'interdit d'avoir aussi un sea-line gaz (exemple du port d'Ajaccio). Ainsi le gaz pourrait être acheminé par bateau enlevant tous risques terrestres liés au transport ferroviaire. Enfin, les digues qui constituent l'agrandissement deviennent des digues quai permettant non seulement le roulage d'une grue mobile, mais aussi la création d'une ligne ferroviaire pour un déchargement bord à quai. L'accès à la plateforme nord se fait par la mer et ouvre de fait l'accès à la zone logistique de 80Ha. Notre conviction sur ce choix est renforcé par le Plan Bleu sur le trafic en Méditerranée, qui estime que la capacité des bateaux hors transit est de 15 109 tonnes. A ce stade, il faut s'attarder sur l'analyse du Président de BRS qui dit notamment : « *La reprise inespérée des marchés maritimes en 2010 après la crise de 2009, était partiellement liée à la baisse du prix des soutes, il n'en est plus de même, la demande est en berne et les soutes sont chères et le seront de plus en plus. Les armateurs découvrent, avec beaucoup de retard par rapport à l'industrie automobile ou aéronautique les mérites de navires du futur, économes et performants, alors que les progrès s'étaient jusqu'alors focalisés sur la taille et le volume, à la recherche d'économies d'échelle sans fin.* » (Transport maritime et construction navale, revue annuelle 2012, BRS, Barry, Rogliano, Salles). Le Plan Bleu pointe aussi les risques liés à l'extension des ports : « *La dynamique de l'offre portuaire dans la zone méditerranée est deux fois supérieur à la dynamique de la demande... risquant de faire apparaître une forte surcapacité à l'échelle régionale... avec un risque de dumping* ». Ceci est corroboré par la Cour des Comptes Européenne (rapport N° 4, 2012, synthèse page 7) : « *Les résultats et l'impact des infrastructures n'ont fait l'objet d'aucun suivi et l'existence de ports vides ou d'infrastructures inutilisées a été constatée* ». Une constante existe dans les transports et plus particulièrement dans le maritime : la cargaison fait le navire et non l'inverse. Le choix d'une solution type 2 est certes plus modeste, mais renforce l'économie globale du projet (Port et zones).

Fort de la richesse de l'existant et d'un développement raisonné, l'ambition est de se tourner vers l'avenir et de proposer une nouvelle offre d'activités, de métiers locaux et régionaux.

**En s'inscrivant dans de nouvelles perspectives, le port de PLN fait le choix d'un port qui se démarque par sa nouveauté en se donnant des perspectives pérennes.**

# Un choix portuaire tourné vers l'avenir : La croissance bleue

Dans une communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité Economique et Social et au Comité des Régions (COM2012, 494 final du 19/09/2012), la commission définit la croissance bleue : « *Les différents secteurs de l'économie bleue sont interdépendants. Ils s'appuient sur des aptitudes communes et des infrastructures partagées telles que les ports et les réseaux de distribution d'électricité. Ils sont tributaires de l'utilisation durable de la mer par les autres acteurs* ». Sont définis les domaines prioritaires de la croissance bleue : énergie bleue, aquaculture, tourisme maritime, tourisme côtier et tourisme de croisière, ressources minières marines, biotechnologie bleue.

**Faire coexister un port, une Réserve Naturelle, dans un Parc Régional et récemment un Parc Marin est un défi audacieux qu'il nous faut relever et réussir.**

Cette exigence de réussite s'inscrit dans la recherche, sciences et pôle de compétitivité sur les quatre axes stratégiques (page 51, dossier MO). Elle ne fera qu'amplifier cette dynamique en s'appuyant sur trois axes : Energie bleue, Aquaculture et Biotechnologie Bleue. Ainsi, les activités traditionnelles pourront se développer et resteront des employeurs importants, tandis que les secteurs émergents offriront de nouveaux emplois et propulsera PLN, le Grand Narbonne et la Région Languedoc Roussillon dans l'innovation, la recherche universitaire, la création de nouvelles filières scolaires pour les jeunes (Bac Professionnel, BTS, IUT, Ingénieurs...).

Dans les énergies bleues, si l'éolien marin n'a plus à démontrer la pertinence de ses perspectives de croissance, le développement des algocarburants, secteur en devenir, méritent une attention toute particulière. Dans ce domaine, différentes expériences menées sont riches d'enseignements. Si celle de Gruissan mérite toutes les attentions et doit être approfondie, d'autres voies sont possibles. Notamment celle d'une production d'algocarburants qui allie photosynthèse accélérée et prolifération des algues par ajout de CO<sub>2</sub>. Port-La Nouvelle rassemble tous les éléments qui permettent, au moins dans un premier temps, le développement d'un pilote en coopération industrielle. En effet, nous avons le soleil, le CO<sub>2</sub> produit par le process de la cimenterie Lafarge et l'espace du parc logistique. Cette technique a l'avantage d'une exploitation verticale moins dévoreuse d'espace. Outre le fait que les micro-algues utilisées ont d'immenses qualités, elles contiennent des oligoéléments, des acides gras poly-saturés, des antioxydants, des enzymes... et présentent une forte valeur ajoutée. Cette production à l'avantage, contrairement aux agro-carburants, de ne pas utiliser les précieuses terres agricoles. Dégagées de cette logique, les terres agricoles retrouvent leur utilité première : nourrir les hommes. Elles peuvent être réorientées vers une culture biologique diversifiée, respectueuse de l'environnement, dont la demande ne cesse de croître, et générer de nombreux emplois.

La filière de l'aquaculture connaît une croissance annuelle mondiale de 6,6%/an. Elle répond aux besoins du milieu de la pêche fort inquiet pour son avenir.

Ainsi, sur la plateforme de 80 Ha pourront cohabiter un secteur logistique dynamique et des filières d'avenir dans un environnement où les risques seront minimisés. Tout un programme !

## Urbain

Il ne fait aucun doute que le projet portuaire aura des retombées positives sur l'aménagement urbain. Dans un premier temps, le déplacement, tant attendu, du dépôt Dyneff N°1 situé à proximité de la gare, vers les installations renforcées de la nouvelle société EPPLN, va non seulement améliorer la sécurité des Nouvellois, mais va permettre aussi une réappropriation d'un espace urbain conséquent. Celui-ci méritera la plus grande attention pour son futur aménagement après une dépollution des sols.

Enfin, l'axe majeur, historique et structurant de PLN, le Quai du Port et dans son prolongement l'Avenue de la Mer, voit s'ouvrir aussi une perspective d'aménagement. La structuration de cette voie, qui a la particularité d'être départementale, doit allier déplacements doux, aménagements paysagers et circulation routière. Si l'implication de la Région Languedoc Roussillon, du Conseil Général de l'Aude, du Grand Narbonne et de la Commune, est indispensable à la réussite de cet aménagement, ce projet doit permettre de développer une autre vision de la gouvernance locale tournée vers plus de démocratie en associant en amont les Nouvellois.

## Conclusion

Le projet que nous portons se tourne résolument vers l'avenir tout en confortant l'existant et un développement du trafic qui conjugue maîtrise des risques, diversification, efficacité des chaînes logistiques et équilibre financier du projet. Il ouvre des perspectives nouvelles dans un domaine novateur qu'est la croissance bleue, non seulement dans la recherche fondamentale mais aussi appliquée à de nouveaux emplois, de nouvelles filières universitaires et scolaires.

Ne laissons pas passer cette opportunité. Le département de l'Aude est reconnu pour être un territoire vert et pour sa qualité de vie. Ensemble, conjugons pour ce territoire le vert et le bleu !