

mars 2013

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

# Cahier d'acteur n°33

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



## Comité régional CGT Languedoc-Roussillon



### » Introduction

Le débat public sur le projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle est officiellement ouvert, la CGT construit son cahier d'acteur autour de plusieurs thématiques comme nous l'avons fait lors des dossiers précédemment soumis à débat public (ligne nouvelle Montpellier / Perpignan, déplacement de l'A9 et AQUADOMITIA).

Pour construire ce cahier d'acteur la CGT s'est appuyée sur ses organisations territoriales ainsi que ses syndicats d'entreprises pour les secteurs concernés par ce projet. Sur le plan régional la CGT a structuré son activité autour de l'Union interfédérale des transports (UIT CGT) pour s'assurer de la cohérence et de la complémentarité de ce secteur.

Les écrits et les pistes de réflexion vont avoir comme fil conducteur le développement de l'emploi dans le cadre d'une décision nationale de la CGT de reconquête de l'industrie dans le pays.

Le développement économique de notre région doit se réaliser en cohérence avec l'activité économique, le respect et la préservation de l'environnement. Notre démarche s'inscrit dans cette double attente que nous pouvons résumer par le terme « développement durable ».

La CGT salue l'initiative du Conseil régional Languedoc Roussillon de mener ce débat autour d'un projet global, qui s'il avait été scindé en plusieurs phases, aurait échappé au seuil financier imposant un débat public.

### CONTACT >

Comité Régional CGT Languedoc-Roussillon  
Union Interfédérale des Transports  
Maison des Syndicats – 474 allée Henri II de  
Montmorency - 34000 MONTPELLIER  
**Tél : 04.67.15.91.74.**  
**Fax 04.67.22.54.88.**  
**Mail : languedoc-roussillon@cgt.fr**



# Le réseau des ports régionaux ; quelle complémentarité ?

Depuis maintenant plusieurs années la Région Languedoc-Roussillon mène une politique globale sur les ports de la région, elle intègre les ports maritimes de Sète, Port-La Nouvelle et Port-Vendres ainsi que le port fluvial de Laudun/L'Ardoise.

Sur le plan géographique la région ouvre l'ensemble de son territoire sur la façade méditerranéenne qui englobe les pays du Maghreb, l'Afrique et l'Asie.

Le port fluvial régional de l'Ardoise a la vocation de relier l'ensemble de notre territoire et le port de Sète à l'axe fluvial du Rhône par l'intermédiaire du canal du Rhône à Sète sur lequel de lourds investissements ont été réalisés (recalibrage du gabarit).

Les différents ports de la région jouent un rôle important sur le désenclavement des régions et départements voisins, le port de Port-La Nouvelle joue ce rôle pour la région Midi-Pyrénées qui ne bénéficie pas d'ouverture maritime.

La force d'un réseau est d'appréhender sa complémentarité avec les autres modes de transports et sa complémentarité de production en termes de denrées et de produits transportés. Cette organisation rend nécessaire une politique globale d'implantation d'entreprises et de gestion des flux de transports suivant les plateformes portuaires. Il est impératif que les investissements publics n'exacerbent pas la concurrence intra mode mais au contraire encourage la complémentarité.

## Le développement industriel de la région Languedoc-Roussillon.

L'industrie de notre région représente 11% de l'activité économique, selon les experts nous sommes peu industrialisés, orientés sur les activités du commerce et des services. Il faut rappeler que le secteur industriel de la région représente 300 000 emplois directs et induits, ces éléments pèsent dans le débat actuel sur un territoire qui compte plus de 14% de chômage.

L'activité économique des ports de la région, les zones d'activités sont créatrices d'emplois à forte valeur ajoutée, comme les emplois industriels, le coefficient est de 3 à 4 emplois induits. Dans une période de crise comme celle que nous vivons aujourd'hui, il est nécessaire d'investir dans ce secteur plus que dans un autre, même si le propos n'est pas de classer les investissements.

Le développement de l'emploi est largement développé dans le dossier soumis à débat public (voir le tableau ci-dessous). La CGT aura une attention particulière à la qualité de cet emploi, à la formation professionnelle des salariés dans la phase de travaux et lors de la mise en production des installations portuaires par les entreprises.

### 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)
<b>Directs</b>	333	281	423	100 à 350	520 à 770
<b>Indirects</b>	892	786	1416	200 à 750	1615 à 2165
<b>Induits</b>	400	349	601	100 à 300	700 à 900
<b>TOTAL</b>	1625	1416	2440	400 à 1400	2835 à 3835



# La complémentarité des modes de transports.

Le Languedoc-Roussillon se situe sur plusieurs axes de déplacement qui sont en cohérence avec le corridor multimodal européen reliant :

- Le sud de l'Europe aux pays scandinaves,
- Les pays de l'arc méditerranéen,
- L'ouverture sur les pays du Maghreb et de l'Afrique.

Le port de Port-La Nouvelle bénéficie d'infrastructures multimodales de transport que le projet de développement doit rendre compatibles avec les orientations inscrites dans le Grenelle de l'environnement. Ce territoire bénéficie de l'autoroute A9 et du réseau ferré pour desservir la plateforme portuaire.

La modernisation de l'embranchement ferroviaire programmé par RFF doit faciliter la desserte de l'ensemble du port. La CGT regrette que l'ensemble des travaux concernant le ferroviaire ne soit pas détaillé dans le projet. Nous comprenons qu'ils ne sont pas directement impactés par le dossier du débat public mais, pour la bonne compréhension du public ils auraient du être annexés dans le dossier.

A ce stade du cahier d'acteur, la CGT insiste sur la gestion publique des trafics ferroviaires par l'opérateur historique la SNCF dans le cadre de ses missions de service public. La complexité du transport ferroviaire sur une aire de déplacement internationale avec des normes de sécurité de haut niveau nécessite une gestion publique à long terme.

## Le développement durable

Le dossier du maître d'ouvrage aborde cette notion de plusieurs manières :

La gestion des espaces naturels actuels confrontés au développement économique de notre région. En la matière les aménagements proposés sont un cas d'école qui semble-t-il a été volontairement réfléchi de cette façon. La juxtaposition de la réserve naturelle de Sainte Lucie, dont la Région a participé au financement de l'achat du foncier s'étend sur 825 hectares avec le port. Ceci appelle à une vigilance de tous les instants sur la gestion des deux structures. Le développement durable trouve ici tout son sens pour conjuguer deux enjeux majeurs pour notre région.

La complémentarité des modes de transports va également préserver l'environnement, la présence de tous les modes de transports générera un report modal de la route sur le rail. Les critères du Grenelle de l'environnement devront être respectés, pour cela le pilotage politique du port devra être suivi par la Région, les orientations devront être évaluées régulièrement et rendues publiques.



# Conclusion

## L'avis du Comité régional de la CGT

La CGT profite de ce débat public pour présenter les enjeux qu'elle juge importants dans une période de crise, car ce dossier se construit dans une région où le taux de chômage atteint les 14%, l'emploi des jeunes est sinistré.

Dans ce contexte nous voulons réaffirmer notre mobilisation autour de l'industrie et du développement de l'emploi. La structuration de l'économie régionale autour des ports peut faire émerger plusieurs filières dont celle autour de la maintenance, l'entretien et la déconstruction de bateaux de plaisance, de pêche. Cette filière pouvant renforcer les ambitions de la Région dans le développement durable.

L'ensemble des parcs d'activités qui sont connectés aux ports de la Région dont celui de Port-La Nouvelle doivent se développer avec l'implantation d'entreprises qui génèrent de la valeur ajoutée. Cette orientation génère le plus d'emplois et structure l'économie régionale sur le long terme.

Notre région est en pointe dans la recherche développement avec son réseau d'universités régionales. L'intégration de ce secteur dans la zone d'activité doit se faire en cohérence avec les entreprises.

Le niveau de qualification des salariés est dans la moyenne basse en comparaison du niveau national, cette situation s'explique par la nature des emplois proposés en Languedoc-Roussillon. La structuration de ces zones d'activités autour des ports doit être accompagnée en terme de formation professionnelle afin d'anticiper les besoins à venir. Un travail important avec le CCREFP est à construire dans les prochaines années.

Le développement de l'activité économique a besoin également du service public, la suppression du service des douanes sur le port est un signe négatif. Les enjeux de ces investissements sont de créer de la production avec une valeur ajoutée et d'expédier ces produits à l'exportation. Les importations de produits seront également une part importante de l'activité. Le besoin du service des douanes sur le port est incontournable dans les perspectives qui sont présentées dans le dossier du maître d'ouvrage.

Nous réaffirmons également notre attachement au développement de la complémentarité des transports dans le cadre d'un pôle public des transports. L'aménagement du territoire est de la responsabilité de l'Etat permettant ainsi de connecter le port au territoire national. Ce rôle d'assembleur de l'Etat permet d'éviter la concurrence entre les territoires qui déstructure le quotidien des habitants.

La CGT est favorable à l'agrandissement du port dans le respect de ses demandes contenues dans ce cahier d'acteur, nous ne pouvons choisir entre les projets 3A et 3C. L'orientation proposée par la CGT est de lancer l'investissement permettant la plus grande évolutivité du port afin de répondre aux besoins et aux enjeux économiques et politiques.