

Posté le : 25/09/2007

Par: R &amp; G. Claraco

Catégorie :

## Invité hier à découvrir les travaux d'extension sur la mer du port autonome, Dominique Bussereau s'est aussi excusé d'avoir milité pour l'installation d'un terminal méthanier



Il est suffisamment rare qu'un grand chantier public soit en avance sur son calendrier pour que le secrétaire d'État aux Transports ne boude pas son plaisir d'annoncer lui-même la nouvelle.

Invité hier à apprécier enfin l'avancement des travaux d'extension de la future anse Saint-Marc, Dominique Bussereau a confirmé que ces dix hectares de quais gagnés sur la mer seront opérationnels dès 2010.

### 1/ La bonne nouvelle

Un dossier dopé par le choix, la veille en conseil d'administration, du futur locataire des lieux et gros pourvoyeur d'activité pour le port.

« Le groupe Sica-Kuhn représentera un apport de 1,5 million de tonnes supplémentaires, soit 50 % de plus que l'objectif que nous nous étions fixé », se réjouit le président du port. Essentiellement des engrais agricoles, des produits de seconde vie et du charbon pour les cimenteries de l'arrière-pays pictocharentais.

« C'est d'autant plus une très bonne nouvelle que nous allons gagner dix-huit mois sur les délais, grâce aux 150 000 tonnes de remblais en provenance de l'île de Ré », assure Michel Gernot.

« Que les choses soient claires, l'État apportera dès 2008 une enveloppe de 900 000 euros », a promis en retour le secrétaire d'Etat.

Au total, la création de ce nouveau terminal devrait nécessiter l'investissement d'une trentaine de millions d'euros par les différents partenaires.

### 2/ La moins bonne nouvelle

Un temps souhaitée par le ministre, la création à La Rochelle d'un vaste port méthanier ne coûtera à l'inverse pas un centime à la collectivité, pour la simple et bonne raison que Dominique Bussereau a confirmé hier avoir enterré l'idée aussi vite qu'elle lui était venue.

Il s'agissait pourtant de la seule véritable alternative à l'implantation de ce terminal au Verdon, vis-à-vis disgracieux pour les riverains de Saint-Georges-de-Didonne, station balnéaire dont le secrétaire d'Etat reste l'adjoint au maire...

Mais au cœur de l'été, et à défaut de carte postale, l'initiative lui avait, il est vrai, valu un rude courrier de Maxime Bono, le député-maire de La Rochelle.

« Nous étions tous les deux en vacances, et je veux aujourd'hui couper les ailes d'un canard estival ! Dans un moment d'absence dû à la chaleur du mois d'août, je m'étais

*demandé pourquoi le port méthanier ne pourrait être installé à La Rochelle. D'une certaine manière, la réaction très vive de mon ami Maxime m'a aidé et conforté. Car si le maire d'une commune dotée d'un grand port industriel redoute les conséquences environnementales d'un tel projet, imaginez un peu ce que peut ressentir celui d'une petite cité touristique!»*

### **3/ La mauvaise nouvelle**

Prié d'expliquer comment il pouvait à la fois vanter les mérites du feroutage et laisser en parallèle la SNCF renoncer au fret des wagons isolés, Dominique Bussereau n'a pas en revanche mâché ses mots pour confirmer une mauvaise nouvelle pour les entreprises rochelaises.

*« Le fret ferroviaire progresse partout en Europe sauf en France. Il est urgentissime que la SNCF, si performante avec son TGV, arrête de perdre de l'argent dans ce secteur. Alors, ensuite, elle fait comme elle veut. Si elle considère que les wagons isolés plombent ses comptes, c'est son problème. Mais la SNCF doit faire attention : avec l'arrivée des opérateurs privés elle n'est plus toute seule sur le marché local. »*

Une ouverture à la concurrence qui devrait d'ailleurs, selon le ministre, permettre de compenser le retrait partiel de l'entreprise publique.

*« Je lance un appel aux responsables du port de La Rochelle pour qu'ils deviennent eux-mêmes opérateurs. Rien ne les empêche en effet d'acheter une ou deux locomotives d'occasion pour rassembler les wagons avant que la SNCF ne les achemine. Les Allemands peuvent déjà s'appuyer sur près de 300 opérateurs locaux. Ce n'est donc pas un hasard si le port d'Hambourg évacue 50 % de ses marchandises par le rail, contre seulement 13 % au Havre. Et, pourtant, il y a de l'argent à gagner dans le fret? »*

- Faute de disposer de terre-plein moderne, La Rochelle ne contenait plus la fuite des produits industriels en vrac vers d'autres ports de la façade atlantique. Cette anse nécessite 800 000 mètres cubes de remblais.

- À l'inverse des trains complets, le wagon isolé permet le transport épisodique de marchandises diverses pour les entreprises.