

Analyse critique du projet d'extension du port de Port la Nouvelle

Plus personne ne pourra dire qu'il ne savait pas.

Ce document

Présente une Analyse critique détaillée du projet.

Met en exergue les lacunes des études préalables économiques et écologiques qui ont été réalisées avant acceptation du projet,

Formule des questions précises aux élus qui l'ont voté et demande des réponses précises à ces questions,

Propose des alternatives crédibles au scénario disproportionné et inadapté voté par le Conseil régional d'Occitanie, le Grand Narbonne et le département de l'Aude

Demande à chacun de nos élus impliqués, au vu de ces nouveaux éléments et de l'urgence écologique de jour en jour plus aigüe, **de décider un moratoire** dans la mise en œuvre de ce projet,

Leur demande de compléter les études préalables et d'envisager les alternatives pertinentes face aux enjeux économiques et écologiques de notre siècle.

Ce document a été rédigé par Bertrand Claverie, ingénieur civil des mines en collaboration avec Marie-Laure Arripe, maître de conférences en économie, conseillère municipale Peyriac de Mer, Albert Cormary, urbaniste et Pascal Pavie, vigneron Confédération Paysanne.

De nombreux autres contributeurs ont participé à la rédaction de ce document. Il parle donc au nom de tous les citoyens réunis en Collectif qui s'opposent à ce projet et demandent que l'argent public qu'il va monopoliser soit réorienté vers des projets de développement économique et de transition écologique dignes des enjeux de ce début de 21^{ème} siècle.

Ce projet engage 380 Millions € en estimation initiale.
Et les dérives budgétaires ont déjà commencé

A combien se chiffrera-t-il au final : 500 M€, 600M€, ou plus ?

Inutile et ruineux, écologiquement dangereux, il doit être arrêté et réorienté

Ce document sera diffusé :

- à l'ensemble des élus impliqués dans le circuit de décision,
- aux médias qui pourront y trouver une analyse lisible, synthétique et approfondie du projet et qui pourront, sur cette base, approfondir leurs investigations le concernant.
- à tous les responsables politiques, économiques, scientifiques, universitaires... souhaitant approfondir le sujet et apporter leur concours pour que nous bâtissions une solution alternative digne des enjeux de ce siècle.
- à tous les citoyens qui refuseront que des montants considérables d'argent public soient dépensés à fonds perdus pour un projet obsolète, économiquement absurde, structurellement déficitaire et écologiquement dangereux.

Cette diffusion sera organisée au niveau local, au niveau régional et au niveau national, car il ne s'agit pas ici d'un « petit projet » économique concernant quelques « petites villes et villages » du Languedoc. Il s'agit d'un des plus importants projets d'investissement économique de la région Occitanie (380 M€ pour ses 3 phases, dont 210 M€ - estimation initiale- pour la première).

Un projet, malheureusement totalement emblématique des errements politiques, économiques et écologiques qui ne sont plus acceptables en ce début de 21^{ème} siècle.

C'est en ce sens que ce projet concerne pratiquement l'ensemble des citoyens de notre région et, au-delà, l'ensemble des citoyens de notre pays.

Ce document s'appuie principalement sur les documents suivants :

- Une partie des documents d'information publiée par la région Occitanie à l'occasion de l'enquête publique concernant le projet :
 - le volume 3 : rapport d'évaluation socio-économique du projet
 - extraits du volume 2.1 : étude d'impact partie 1
- Les observations sur le dossier d'enquête publique émises par l'opérateur pétrolier du port : EPPLN (Entrepôt pétrolier de port la Nouvelle SAS)
- Les observations de FNE (France Nature Environnement) remises dans le cadre de l'enquête publique
- La contribution de la MRAE (autorité environnementale) à l'enquête publique
- L'avis de l'IFREMER du 16 mai 2017
- L'avis de la CLE : Commission Locale de l'Eau, pilotée par le Grand Narbonne
- L'avis de l'AFB : Agence Française de la Biodiversité
- L'avis du CNPN : Conseil National pour la Protection de la Nature
- La contribution du SDIS (Service Départemental d'Incendie et de Secours) à l'enquête publique
- La lettre ouverte à Carole Delga Présidente de la région Occitanie et sa liste de signataires

Avant-propos : Un peu de recul, un peu de « bon sens »...

Il est indispensable, avant d'envisager un projet d'agrandissement portuaire de cette nature et de cette ampleur de se confronter à la réalité géographique dans lequel il s'inscrit et aux contraintes qui en découlent.

France Nature Environnement, dans sa contribution à l'enquête publique, dit avec beaucoup de bon sens :

« L'idée même de développer un « grand port » dans le Golfe du Lion, sur une côte sableuse en pente douce, constitue un risque et un gouffre financier en matière de dragage, sans compter l'impact environnemental à long terme de telles pratiques. C'est un non-sens que la Région Occitanie n'a pas l'air de réaliser.

L'agencement du port à l'échelle locale est également un non-sens puisque le scénario choisi impose le déversement du Grau de l'étang de Bages Sigean dans le grand bassin du port. Ceci constitue un double défaut de conception :

*- sur le plan technique puisque le port sera constamment comblé par les sédiments issus de la lagune, en particulier de manière massive et rapide lors de forts épisodes pluvieux.
- sur le plan environnemental alors qu'il s'agit d'un corridor écologique hautement prioritaire, extrêmement sensible, dont on va accroître l'artificialisation et les perturbations.»*

Ce point est un préalable fondamental, il n'est pas besoin d'être polytechnicien ou expert en sédimentologie pour comprendre qu'enserrer le grau de communication entre les étangs et la mer dans le futur espace portuaire quasiment « fermé » est une aberration qui va contraindre les futurs exploitants du port à pomper comme des Shadocks, à perpétuité, pour extraire les sédiments qui envaseront l'espace portuaire.

Cette activité de dragage Shaddock lestera de manière considérable l'équilibre économique du port futur. Ce déficit structurel devra être assumé soit par les clients du port, soit par la puissance publique.

Un deuxième préalable majeur doit être regardé en face. A ce jour ce projet, très mobilisateur de fonds publics, ne dispose d'aucun cofinancement national, européen ou privé.

C'est un dramatique « péché originel » car la totalité des risques financiers et opérationnels (et nous verrons qu'ils sont importants et nombreux) seront portés par nos collectivités locales régionales.

Le manque d'intérêt de l'Etat et de l'Europe concernant ce projet laisse présager qu'ils n'apporteront pas leur soutien proactif aux projets industriels éventuels qui pourraient soutenir ce projet. Ce manque d'intérêt s'explique probablement par le caractère archaïque du projet qui va à l'encontre des orientations stratégiques actuelles au plan environnemental.

Et tout aussi grave le rapport d'enquête publique et l'opérateur pétrolier du port (EPPLN p 25) pointent le fait qu'aucun investisseur privé n'a accepté de participer au projet d'extension portuaire.

Nous sommes donc face à un projet dont le financement est strictement régional.

Ce projet n'intéresse ni l'Etat, ni l'Europe, ni le moindre investisseur privé.

Alors, il ne faut pas être grand clerc pour comprendre que, compte tenu de l'équation économique dans lequel il s'inscrit, il n'a, dans sa forme actuelle que très peu de chances d'arriver à son terme.

Les chapitres qui suivent ne vont faire qu'analyser, confirmer et étayer dans le détail ce constat qu'un élémentaire bon sens aurait pu imposer.

Plus tôt nous nous dégagerons de ce projet et mieux ce sera.

En effet, dans l'attente de ce désengagement, ce projet plombera inutilement le budget d'investissement régional privé de moyens financiers des projets beaucoup plus pertinents et porteurs d'avenir pour notre région.

1 / Analyse du trafic présent du port et projections à 2030

Le trafic du port de Port la Nouvelle est passé d'un total de 2 MT (millions de tonnes) en 2007 à 1,6 MT en 2015. Ses deux piliers principaux sont :

1.1 - Le trafic entrant d'hydrocarbures.

Le trafic entrant en hydrocarbures couvre les besoins de consommation régionale. Il est passé de 1,15 MT en 2007 à 0,98 MT en 2015, anticipant les évolutions futures de consommation régionale qui devraient suivre le mouvement national de réduction de la part du pétrole dans notre mix énergétique consommé. En effet la demande de pétrole en France (source : projet de loi de transition énergétique de 2015 citée dans le doc EPPLN) devrait baisser de 34 % à horizon 2030, ce qui, à périmètre égal, porterait les besoins de flux entrants sur Port la Nouvelle des 980.000 tonnes actuels à 647.000 tonnes en 2030.

Face à cette réalité têtue, le projet qui a été présenté par la région dans le cadre de l'enquête publique prévoit une augmentation des entrées d'hydrocarbures estimées à 1,8 MT en 2030.

Ce chiffre apparaît fantaisiste et totalement dé-corrélé de la réalité du marché d'une part et de la volonté affichée de la région d'atteindre la neutralité carbone à horizon 2050.

Ce trafic entrant utilise le port actuel pour des bateaux d'essence jusqu'à 14.000 T et un oléoduc de livraison offshore pour des bateaux de gazole de 40.000 tonnes. Les bateaux de gazole sont donc déchargés au large par utilisation de cet oléoduc offshore également appelé « sea-line ».

Cette activité a trouvé depuis 2015 un équilibre financier fragile dans un secteur fortement concurrentiel. La structure actuelle d'exploitation (sea-line pour le gazole et port pour les petits volumes) est, aux dires même de son opérateur industriel actuel (EPPLN), « parfaitement satisfaisante sur le plan technique et opérationnel » (source : contribution EPPLN à l'enquête publique page 2).

Par ailleurs, EPPLN pointe dans son rapport (page 15) «que le mode d'exploitation du site est aujourd'hui optimisé et que les capacités du dépôt ne permettent aucunement l'accueil de navires de la taille du navire projet (entre 50 et 70.000 tonnes) qui seraient, de ce fait surdimensionnés ».

1.2 / Le trafic céréalier sortant

A Port la Nouvelle un seul opérateur intervient en matière céréalière, il s'agit d'AXEREA dont la capacité de stockage est de 76.000 tonnes.

D'autres ports français interviennent sur le marché des céréales, au sud de la Loire : La Palice, Blaye et Sète.

Le trafic céréalier sortant de Port la Nouvelle exporte essentiellement vers le bassin méditerranéen, (Italie, Maghreb et Egypte) des céréales produites en Languedoc Roussillon et dans le Lauragais. Le Blé dur concerne 80% de ce trafic le reste étant principalement du blé tendre et de l'orge.

Dans la situation présente, un véritable marasme s'est abattu sur le blé dur. Il est d'ordre conjoncturel et structurel à la fois :

D'une part les subventions européennes (nombreuses et différentes selon les exploitations) ont considérablement baissé et on peut considérer qu'elles sont passées globalement de 400 € à l'hectare à environ 200 € à l'hectare aujourd'hui. Et il est prévu que ces subventions continuent de baisser au profit de cultures plus vertueuses écologiquement.

D'autre part, sur le marché international, les cours sont à la baisse et s'établissent actuellement à 220 € la tonne ce qui est insuffisamment attractif pour les agriculteurs français. Ainsi la France perd des parts de marché au Maghreb et plus récemment en Italie. En Algérie, les achats s'orientent désormais vers le blé dur russe moins cher, Le Canada, la Russie, l'Ukraine, l'Argentine sont des pays producteurs en expansion avec des coûts de production moindres qu'en France. Et des pays comme l'Algérie, principal acheteur de céréales françaises approche de l'autosuffisance en matière de blé dur.

Enfin, tant au niveau national, qu'au niveau régional, les incitations sont multiples pour sortir de la monoculture céréalière intensive et exportatrice au profit des protéagineux et de l'agriculture maraichère bio et locale.

Ces évolutions structurelles ont entraîné une chute considérable des surfaces semées qui ont baissé de plus d'un tiers dans les 5 dernières années entraînant dans leur chute, les exportations de céréales du port de Port la Nouvelle de 620.000 T en 2007 à 326.000 T en 2015.

Entre 2017 et 2019, la production totale de blé dur en France a chuté de 2,12MT à 1,5 MT et dans un même temps, la marge bénéficiaire du blé dur est passée d'une moyenne de 1200 € à l'hectare, à moins de 800 €.

Ce mouvement de décroissance va continuer et, ici encore, les estimations futures de trafic estimées par la région, soit 1,1 MT en 2030, sont comme nous venons de le montrer totalement irréalistes.

1.3 / Les autres trafics

Ces autres trafics, de tonnages beaucoup plus modestes, sont principalement en importation et s'éparpillent sur des matériaux très hétérogènes. Ils sont en provenance de pays méditerranéens et sont livrés à Port la Nouvelle par cabotage de « petits navires ».

Ils sont assez stables : 230.000 T en 2007, 290.000 T en 2015.

Le document de la région prévoit une augmentation de ces « petits » trafics qui atteindraient en 2030 un total de 2,23 MT. Ici encore la projection de cette augmentation de trafic est complètement farfelue. Aucune activité économique nouvelle clairement identifiée dans la région Occitanie ne justifie cette mirifique perspective de croissance.

1.4 / Synthèse.

Ainsi que nous venons de le montrer, l'étude des trafics futurs réalisée par la maîtrise d'ouvrage de la région est complètement fantaisiste. Et les faits sont têtus : les importations régionales pétrolières et les exportations céréalières continueront de décroître dans les années à venir.

Les autres trafics, représentant aujourd'hui moins de 20 % du trafic pourraient augmenter en cas de développement de nouvelles implantations industrielles régionales nécessitant import ou export de vracs liquides ou solides. Mais il est déraisonnable de croire que cette hypothétique croissance pourrait dépasser 50% du trafic actuel à horizon de 10 ou 20 ans.

Par ailleurs, comme l'ont montré les Pétroliers d'EPPLN, la structure technique actuelle du port est tout à fait adaptée à la réalité de son trafic présent et futur.

La conclusion est donc immédiate, au plan de l'activité portuaire présente et future, rien, absolument rien, ne justifie le lancement du projet pharaonique d'extension du port de Port la Nouvelle.

Question à nos élus :

Ayant pris connaissance de l'analyse des perspectives de trafics réalisée ci-dessus, confirmez vous votre position personnelle favorable à l'extension portuaire et votre approbation des chiffres de trafic sur lesquels vous avez appuyé cette décision ?

2 / Impacts écologiques

2.1 / Impacts sur les échanges Mer / Lagune

L'étude d'IFREMER réalisée pour la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'a ménagement et du logement) en mai 2017 synthétise très bien la caractérisation des échanges entre l'espace maritime et les lagunes de Bages Sigean et énonce simplement (p 7) l'impact du « nouveau port » sur ces échanges :

« Ainsi ces descripteurs permettent de conclure que (...) la lagune de Bages-Sigean apparaît comme un milieu lagunaire parmi les plus confinés. L'allongement du chenal portuaire, tel que prévu dans le projet d'extension du Port de Port la Nouvelle, est susceptible d'amplifier encore ce rôle de frontière hydrodynamique et d'augmenter le caractère confiné de la lagune de Bages-Sigean ».

Ce constat scientifique permet de formuler et d'évaluer ce que chacun d'entre nous peut comprendre avec un peu de bon sens : le nouvel espace portuaire de grande taille et quasi « fermé » dans lequel débouche le canal de communication entre lagunes et espace maritime va freiner et perturber les échanges naturels entre ces lagunes et l'espace maritime.

2.2 / Impacts de la construction des digues

Les principaux travaux en phase 1 seront la construction d'environ 3 km de digues. La digue Nord, la plus importante, perpendiculaire à la côte de 2,3 km de longueur et la digue Sud de 600 m de long en prolongation oblique de la jetée actuelle de notre emblématique « Phare Rouge ». La construction de ces jetées va exiger l'extraction et le transport de 4.110.000 tonnes de matériaux de carrière.

Et les études préalables ne précisent pas la provenance des matériaux de carrière, n'évaluent ni les km parcourus, ni la quantité de CO2 émise lors du cycle d'extraction, de transport et de mise en œuvre de ces matériaux.

Impact de la construction des digues sur les plages et le trait de côte.

Dans le débat public il était dit qu'avec les nouvelles jetées « les plages ne seront plus érodées ». Cette affirmation totalement erronée a été revue dans le dossier d'enquête publique avec une étude hydro-sédimentaire détaillée. Cette étude aurait dû logiquement être soumise au débat public car l'impact du port sur la dynamique sédimentaire sableuse sera très important, surtout au nord du port.

- Le nouveau discours est donc de dire qu'il y aura bien une érosion du trait de côte au nord et au sud du port, que le nouveau projet augmentera cette érosion significativement, que l'enjeu est fort, notamment au nord du port : -30 m de recul en configuration actuelle et -50 m en

2030 avec le nouveau projet. Au sud du port, le recul sera de -0,5m par an dans tous les cas. Quand on note ces valeurs alarmantes, on se demande pourquoi ne pas agir pour essayer de les réduire plutôt que de créer un ouvrage qui va les aggraver.

- Les mesures des bilans sédimentaires depuis 1895 sont beaucoup plus négatives que celles données par le modèle mis en avant par la maîtrise d'ouvrage. En conséquence, les impacts au nord du port pourraient être importants et non faibles comme annoncés par cette dernière. Idem pour la dispersion des argiles.

De plus, le modèle n'est pas utilisé sur le scénario de la tempête de 1997 mais celle mesurée en 2013 qui présente un mètre de moins de hauteur de houle. On note par ailleurs que les échanges avec l'étang seraient réduits par le nouvel aménagement et que les forts courants vont ensabler la sortie du port. Une partie des argiles pourraient être plaquées au littoral et même rentrer dans le grau de la Vieille Nouvelle.

2.3 / Impact des travaux de dragage lors du chantier, puis en exploitation courante

Le chantier déplacera environ 10 millions de m³ de sédiments il entrainera, des niveaux considérables de turbidité et de pollution des eaux. Il mettra en danger la pêche côtière ainsi que celle des étangs et détruira les centaines d'hectares de fonds marins sur lesquels seront déversés les sédiments dragués dans l'enceinte portuaire.

En exploitation courante, les travaux de dragage continueront pour évacuer les sédiments qui s'accumuleront dans le « sas » de l'enceinte portuaire, tout particulièrement lors des épisodes méditerranéens qui seront de plus en plus fréquents dans les années à venir.

Quelques rappels concernant les dragages :

- Aucun sable ne devrait être utilisé comme remblai, c'est une denrée trop précieuse surtout vu le contexte érosif et, à ce jour, il est prévu d'en utiliser 2,5 Mm³
- Le sable restant (8Mm³) pourrait servir à des rechargements pour tout le littoral régional comme indiqué. Mais il est faux de dire que ce serait une solution satisfaisante à moyen terme, l'étude réalisée dans le plan de gestion des sédiments du Languedoc-Roussillon réalisé par l'Université de Perpignan estime ces besoins à plusieurs dizaines de Mm³.
- Le sédiment dragué montre clairement un mélange entre des sables et des argiles et cela réduit d'autant ce qui pourra être utilisé pour des rechargements de plage. Contrairement à ce qui est dit dans le dossier, il est extrêmement difficile et coûteux de les séparer. Le risque est que cette séparation ne soit jamais faite et que la totalité du sédiment brut soit clapé au large et jamais réutilisé.

Au sujet de l'impact des dragages sur les échanges mer / lagune

L'IFREMER pointe du doigt dans son rapport (pages 2 et 3) les lacunes des études préalables réalisées durant les travaux préparatoires à l'enquête publique :

« Vis-à-vis de l'Eutrophisation :

(...) quels flux de nutriments, d'azote, de phosphore, de matière organique vont être apportés en plus, par rapport à l'état actuel, à (...) cette lagune pendant les différentes étapes de ce projet ? Ces informations sont absentes du présent dossier. (...) Il n'est donc pas possible, à l'heure actuelle, sur la base de ces travaux, d'indiquer que le projet n'aura pas d'impact ou même un impact faible sur (...) l'eutrophisation de la lagune de Bages-Sigean. »

« Vis-à-vis de la contamination chimique : »

L'IFREMER pointe tout d'abord que les données utilisées (de 2009) ne sont pas les plus récentes disponibles (celles de 2012 et de 2015) et conclut sur la pertinence des études qui lui ont été soumises :

« Rien ne prouve donc que cette contamination n'est pas de nature à « dégrader » le milieu côtier ou lagunaire, notamment compte tenu de la durée des travaux qui vont s'étaler sur plusieurs années, et compte tenu qu'aucune mesure d'évitement n'est envisagée pour limiter le risque de transferts vers la lagune de ces contaminants lors des travaux de dragage. »

Risque de toxicité pour l'environnement marin :

L'IFREMER pointe (page 5) qu'aucun test de toxicité globale de ces sédiments sur une espèce marine ou lagunaire pertinente n'a été effectué lors de ces études préalables et il conclut : *« De ce fait, le caractère toxique pour l'environnement marin de l'immersion de ces sédiments ne peut être écarté a priori ».*

Analyse d'impact sur les « échanges Mer / Lagune de Bages-Sigean »

L'IFREMER pointe (page 5) les insuffisances du modèle hydrosédimentaire utilisé par les études préalables :

« Un modèle hydrosédimentaire a été développé pour évaluer l'impact de l'extension du port de Port la Nouvelle sur i) : les échanges d'eau entre la lagune de Bages-Sigean et la mer et ii) : la dispersion des panaches turbides dans la lagune lors des dragages. A l'issue de la phase de calage du modèle, la capacité du modèle hydrodynamique à reproduire les échanges Mer/ Lagune n'est (...) pas démontrée.

En outre, les variables de sortie du modèle retenues pour quantifier les modifications induites par l'extension du port (...) sont insuffisantes et pas suffisamment décrites. »

Sa conclusion (page 9) sur la qualité des études menées par le maître d'ouvrage en phase d'étude préalable est donc sans appel :

« Les informations fournies dans l'étude d'impact ne sont pas suffisantes pour entériner les conclusions relatives à l'impact de l'aménagement sur i) : les échanges entre les lagunes de Bages-Sigean et la mer ; ii) : la qualité de l'eau.

En effet, le modèle hydrodynamique ne fournit pas une représentation acceptable de la réalité des échanges mer /lagune (...) il ne peut pas, en l'état, être considéré comme opérationnel pour réaliser une étude d'impact sur les échanges mer / lagune. »

De même en ce qui concerne la modélisation des « panaches turbides » pendant les travaux de dragage :

« les informations fournies dans l'étude d'impact ne sont pas suffisantes pour entériner les conclusions relatives à l'impact des travaux de dragage sur l'évolution des panaches turbides dans la lagune de Bages-Sigean »

Contradiction avec le schéma d'aménagement des eaux (SAGE)

De son côté, le schéma d'aménagement des eaux, piloté par l'Agence de l'eau Rhône, Méditerranée, Corse, spécifie clairement, dans son chapitre relatif à l'objectif :

« Renforcer les actions visant à la qualité des milieux aquatique » :

« des interventions ponctuelles, temporaires et toujours exceptionnelles pourront être autorisées, sous réserve de répondre à l'objectif de continuité écologique, hydraulique et sédimentaire entre les étangs et la mer. »

Qui oserait prétendre que déporter en mer, au moyen des digues de plusieurs centaines de mètres, l'entrée du grau de communication entre lagunes et espace maritime constitue une intervention ponctuelle et temporaire ?

Nécessité d'avis d'expert complémentaires :

L'IFREMER pointe enfin la nécessité de demander des avis d'experts qui ne sont pas dans son domaine de compétences mais qui lui semblent indispensables :

« - *Impact des dragages, immersion et exploitation du nouveau port sur le vivant et en particulier sur l'ichtiofaune (les poissons)*

- *la dynamique sédimentaire côtière (...) à proximité des graus naturels des lagunes de La palme et de l'Ayrolle, (...) et le devenir des sédiments de la zone de clapage provisoire.*

2.4 / Synthèse et conclusion.

Les réserves contenues dans la contribution de la MRAE (Autorité Environnementale) à l'enquête publique (voir docs de référence) sont nombreuses et n'ont pas été prises en compte par la maîtrise d'ouvrage régionale.

Il en va de même pour les réserves émises par de nombreuses autres instances consultatives citées dans les documents de référence : la CLE (Commission Locale de l'Eau), l'AFB (Agence Française de la Biodiversité), et le CNPN (Conseil National de Protection de la Nature),

Le rapport de l'IFREMER que nous avons synthétisé ci-dessus est absolument accablant.

Et nous devons rappeler que ce projet va à l'encontre des directives de la Stratégie Nationale de gestion du trait de côte qui préconisent de localiser vers l'arrière les installations industrielles dans le but d'assurer leur protection et qu'il va aussi à l'encontre de la Directive Cadre sur l'eau au niveau européen qui préconise la restauration des transits sédimentaires partout où c'est possible.

Comment nos élus régionaux ont-ils pu voter le lancement de ce projet, comment ont-ils pu mettre en risque un espace régional aussi précieux alors que leurs services connaissaient parfaitement l'inanité totale de son étude d'impact écologique ?

La transparence démocratique exige que lumière soit faite sur ce point.

Et les insuffisances mises à jour exigent que soit décidé d'urgence un moratoire sur les travaux tant que des études d'impact écologiques dignes de ce nom n'auront pas été réalisées.

Question à nos élus :

Etiez-vous informés, avant votre prise de décision, du rapport de l'IFREMER de mai 2017 ?

Quelle sera la provenance des matériaux de carrière nécessaire à la construction ?

Quels sont les moyens de transport prévus, les nombres de « rotation » de camions ?

Quel sera le bilan carbone consolidé induit par le chantier et en particulier par la construction des digues ?

3 / Impacts financiers

3.1 / Impacts et incertitudes financières induits par le chantier dès la phase 1

La construction de la digue Nord de 2,3 km exigera de démonter le sea-line de livraison actuel. Le dossier du projet soumis par la région à l'enquête publique proposait donc, sans

aucune concertation avec EPPLN que ce dernier prenne à sa charge le démontage du « sea-line » actuel et la construction d'un nouveau « sea-line » provisoire, au Nord de la digue en construction. La région a évalué cet investissement provisoire entre 5 et 8 M€.

Ici encore amateurisme et non concertation sont au rendez-vous. Les premières études menées sur le sujet par EPPLN montrent que cet investissement provisoire s'élèvera à 27 M€ pour la construction du « sea-line » provisoire et à 6 ou 8 M€ pour le démantèlement de l'ancien.

La construction des digues était chiffrée initialement à 144,3 M€ (chiffrage du dossier d'enquête publique) aujourd'hui les marchés ont été passés avec la société pour un montant de 199,8 M€ soit une augmentation de 55,5 M€.

Les délais de réalisation des digues sont, quant à eux passés de 36 mois à 60 mois.

Les dérives très importantes des coûts déjà constatées en quelques mois (voir ci-dessus), sans que les travaux n'aient débuté, montrent le peu de fiabilité des études préalables réalisées par les équipes de maîtrise d'ouvrage de la Région. Ces dérives laissent présager une gestion financière future du projet absolument catastrophique pour les finances publiques.

Ceci d'autant plus que, de manière tout à fait inhabituelle et déraisonnable pour ce type de chantier, aucune provision pour aléa n'a été prise en compte dans les budgets prévisionnels (voir sur ce point le rapport EPPLN p.28).

Question à nos élus :

Un accord a-t-il été trouvé avec EPPLN pour la prise en compte des 33 ou 35 M€ de mise en place d'un « sea-line » provisoire ? Ces coûts, « oubliés » par la maîtrise d'ouvrage régionale seront-ils assumés par EPPLN ou par les deniers publics ?

A quoi est due la dérive budgétaire de 55,5 M€ constatée dès aujourd'hui sur la construction des digues ?

A quoi est dû le passage de 36 à 60 mois du délai de construction des digues ?

Pourquoi aucune provision pour aléa n'a-t-elle été prise en compte dans les budgets prévisionnels ?

3.2 / Un port au fonctionnement structurellement et massivement déficitaire.

EPPLN a procédé (dans son doc pages 28 et 29) à une analyse très pertinente du déséquilibre financier futur du port en fonctionnement :

« Les coûts récurrents supplémentaires suivants sont estimés pour le port (hors coûts portés par les entreprises privées) :

- 1,9 M€/ an de provision pour entretien

- 1 M€/an de surcoût de dragage récurrent

- 1,6 M€/ an de surcoût d'exploitation supplémentaire via la concession portuaire

(chiffres issus de l'étude socio-économique de l'enquête publique vol.3, § 5.3)

Ces coûts sont partiellement compensés par des recettes portuaires supplémentaires amenées par la croissance des tonnages espérés progressant de 1M € en 2025 à 3M € en 2040.

EPPLN est en droit d'en inférer que l'exploitation future du port est structurellement déficitaire.

Ici se trouve sans doute la cause du peu d'appétit des investisseurs privés pour ce type de projet. »

Nous nous associons à cette analyse qui a été strictement basée sur les chiffres du document d'enquête publique de la région. Par contre, comme nous l'avons montré ci-dessus, les

augmentations de trafic, (évaluées par la maîtrise d'ouvrage, régionale) sont totalement fantaisistes, parce que, comme nous l'avons vu ci-dessus, le tonnage du port va décroître dans toutes les hypothèses.

En conséquence, le déficit structurel du port dans sa nouvelle géométrie s'élèvera donc, au minimum, à 4,5 M € par an.

Et ceci dans l'hypothèse où les surcoûts de dragage du nouveau port se limitent aux 1 M€ estimés, ce dont on peut raisonnablement douter.

4 / Impact sur l'emploi

4.1 / Impact sur l'emploi induit par le chantier en Phase 1.

Nos responsables régionaux se répandent dans la presse en annonçant des nombres mirifiques d'emplois créés par le projet : 3000 emplois au dire de Mr Codorniou.

Mais, si nous sommes concrets, en regardant les marchés passés au titre de la phase 1 tels qu'ils ont été rendus publics, la part des entreprises régionales s'élève à 2,4 % du total (dont 0,47 % pour les entreprises locales).

Par ailleurs, et cela n'a été étudié nulle part, l'impact économique du chantier sera dévastateur en matière de tourisme et d'activité balnéaire

Questions à nos élus :

Quel est le nombre et la durée des emplois régionaux générés par les marchés passés pour le développement de la phase 1 du projet ?

Avez-vous étudié l'impact négatif du projet en matière de tourisme et d'activité balnéaire ?

5 / Les problématiques de sécurité portuaire.

Le projet d'extension du port de Port la Nouvelle va entraîner la livraison des hydrocarbures à quai. La livraison au large, par l'intermédiaire du sea-line sera donc abandonnée.

En conséquences les lieux de livraison des produits pétrolier vont considérablement se rapprocher des installations classées Seveso à l'intérieur de la zone logistique portuaire et les risques de feu de navires dans l'enceinte du port vont augmenter de manière considérable.

Par ailleurs, sans réglementation adaptée, non prévue au dossier d'enquête publique, il est probable que le port de Port la Nouvelle importera de plus en plus d'engrais azotés (ammonitrate). D'une part parce que ces produits, pour des raisons de sécurité, ne seront plus produits en France et d'autre part parce que certains ports, également pour des raisons de sécurité n'accepteront plus de manipuler et de stocker ces produits dangereux

Face à cette augmentation très significative des risques, le Colonel Henri Benedittini, responsable du SDIS11 (Service Départemental d'Incendie et de secours de l'Aude) responsable de la sécurité incendie dans l'enceinte administrative pointe dans sa contribution à l'enquête publique la nécessité de renforcer la capacité d'intervention du SDIS en cas de feu de navire :

« *En cas de sinistre, il est évident qu'il faudra, en plus de moyens terrestres disposer de moyens nautiques équipés de lances et pompes de grand débit.* ».

Face à cette demande évidente de bon sens, le Maître d'ouvrage de la région esquivait toute réponse et ne répond pas à la demande du SDIS qui stipulait :

« *Il conviendrait que dans les prescriptions (du maître d'ouvrage) apparaisse une obligation de l'exploitant soit d'acquiescer un bateau pompe avec un positionnement dynamique(...) soit de*

passer une convention avec la société de remorquage pour la mise à disposition de ses embarcations(...) »

Ici encore, sur un point aussi important, la maîtrise d'ouvrage ne tient aucun compte de l'avis des professionnels compétents et noie le poisson dans une réponse d'évitement totalement inconséquente.

Pour appuyer sa demande le Colonel Benedittini relatait
« la catastrophe de Texas City où le navire français « Grandcamp » qui transportait des ammonitrates a pris feu puis explosé provoquant ainsi la mort de 581 personnes (dont tous les sapeurs pompiers de la ville sauf un) et en blessant plus de 8000 »

En tant que citoyens nous ne pouvons qu'être atterrés face à une telle irresponsabilité administrative et nous nous devons de rappeler à nos élus leur responsabilité en matière de sécurité publique :

- l'usine toulousaine d'AZF contenant 700 tonnes d'ammonitrates a explosé en 2001,
- Des incendies et explosions dus au maniement de produits explosifs dans le port de Tiandjin en Chine en 2015 au entrainé la mort de 173 personnes dont 99 pompiers
- le 28 septembre dernier un super tanker pétrolier a explosé dans un port de Corée,
(voir sur YouTube : <https://www.youtube.com/watch?v=BHik1LzIQeQ>)
- l'usine Seveso Lubrisol de Rouen a explosé il y a quelques jours...

Actuellement, les trafics d'exportation d'ammonitrates ont été suspendus suite à la fermeture de l'usine YARA de Pardies. Par contre, ils peuvent reprendre sous forme d'importations pour couvrir les besoins régionaux en engrais azotés (voir à ce sujet la contribution à l'enquête publique de M. Joël Castany président de VINADEIS).

En synthèse, nous constatons que port de Port la Nouvelle combinera et cumulera, sur une aire géographique très resserrée, trois types de risques majeurs : trois installations classées Seveso niveau 2, des manipulations et du stockage d'ammonitrates, des manipulations et des livraisons d'hydrocarbures dans l'enceinte portuaire... et la maîtrise d'ouvrage régionale ne daigne pas répondre à la demande des responsables incendie du port d'être équipés de moyens nautiques de lutte contre le feu !

Questions à nos élus :

- Aviez-vous connaissance du cumul des risques installations SEVESO / Manipulation et stockage d'ammonitrates / et livraison d'hydrocarbures dans l'enceinte du port de Port la Nouvelle ?
- Avez-vous été informés du refus de la maîtrise d'ouvrage régionale d'équiper les services de secours incendie des moyens nautiques qu'ils jugent indispensables pour faire face à des feux de bateau dans cette nouvelle configuration ?
- Souhaitez-vous doter ces services de secours de ces moyens nautiques indispensables ?
- Envisagez-vous, pour éviter le cumul des risques, d'interdire tout trafic entrant ou sortant d'ammonitrates dans le port de Port la Nouvelle. ?

6 / Conclusion provisoire relative au projet d'extension portuaire

Nous venons de démontrer ci-dessus que, dans sa dimension portuaire, l'extension du port de Port la Nouvelle ne présente aucune justification solide :

Ni son trafic présent, ni ses perspectives de trafics futurs, ni aucune contrainte technique en matière de taille de navires ne justifient le lancement de ce projet.

Le risque écologique encouru par les lagunes de Bages-Sigean est très important et n'a pas été sérieusement évalué, et la réutilisation des matériaux de dragages et leur rejet en mer est mal maîtrisé.

Enfin une érosion massive va être créée au nord du port. Avec à l'horizon 2100 un recul total du trait de côte de 70m. Comment protégerons-nous alors les installations pétrochimiques qui seront menacées par le nord ?

Nous venons également de montrer que les études préalables à l'enquête publique manquent de crédibilité et présentent des lacunes graves sur des sujets essentiels pour une approche consistante des problématiques :

- évaluation fantaisiste des perspectives de trafic futur,
- études d'impact écologique non pertinentes,
- évaluations financières des investissements tellement peu sérieuses qu'elles présentent déjà, (alors que le projet n'a pas débuté), des dérives de coûts de plusieurs dizaines de millions d'Euros
- évaluations financières des investissements qui a « oublié » une quelconque évaluation des aléas inhérents à ce type de projets.
- évaluations financières des coûts de fonctionnement qui présentent, lorsqu'on les lit avec attention, une activité portuaire en déficit structurel.
- non prise en compte en matière de sécurité incendie des adaptations nécessaires pour faire face au nouveau cumul des risques induit par l'extension du port.

En conclusion, tous ces axes d'analyse cumulés démontrent que le nouveau projet portuaire est voué à un échec certain.

L'investissement qu'il nécessite, déraisonnable et risqué va plomber les ressources de développement économique régional de plusieurs centaines de millions d'Euros durant de très nombreuses années.

Il est donc indispensable, pour éviter cette énorme gabegie d'argent public que ce projet d'extension portuaire soit abandonné au plus tôt.

Questions à nos élus :

- Aviez-vous conscience, lors de votre vote du projet, des nombreuses lacunes et du manque de crédibilité des études préalables économiques et écologiques du projet ?
- Ayant pris connaissance de ces dérives, souhaitez-vous rejoindre ces très nombreux élus, scientifiques, universitaires, ingénieurs et citoyens qui demandent son abandon immédiat et l'étude de nouvelles perspectives de développement régional.

7 / Le projet éolien flottant.

7.1 / Description et enjeux du projet pilote d'éolien flottant.

Suite à l'appel d'offres de l'ADEME en 2015 trois projets de fermes pilotes d'éoliennes flottantes en méditerranée ont été retenus, dont deux concernent notre région :

- le projet d'EOLMED d'une ferme pilote de 4 éoliennes flottantes au large de Gruissan
- le projet d'ENGIE d'une ferme pilote de 4 éoliennes flottantes au large de Leucate, Barcarès

Comme le terme de « fermes pilotes » l'indique bien, il s'agit ici de construire des mini parcs d'éoliennes expérimentales, visant à étudier, en conditions réelles la robustesse technique des solutions retenues, notamment en terme de flotteurs, et les capacités réelles de production électrique de ces installations. Cette étape de « pré-production » est indispensable d'une part pour valider la pertinence et la robustesse des solutions techniques choisies, d'autre part pour valider la rentabilité énergétique et financière du passage éventuel de ces technologies en mode industriel.

La validation du fonctionnement de ces fermes expérimentales nécessitera plusieurs années de retour d'expérience. Lors des enquêtes publiques les concernant, les porteurs de projet ont reconnu les nombreuses incertitudes techniques les concernant.

Ce n'est qu'à l'issue de cette phase expérimentale que pourront être lancés opérationnellement des parcs éoliens industriels de taille beaucoup plus importante.

Nous apportons notre soutien à la mise en œuvre de ce projet éolien flottant expérimental. Mais il est absolument indispensable, pour penser juste, de le sortir des confusions qui embrouillent les cartes, empêchent de poser correctement les questions centrales et de prendre les décisions dans le bon ordre.

L'éolien flottant doit être étudié de manière approfondie car il pourrait permettre de produire des ressources énergétiques considérables, plus productives que les éoliennes terrestres, sur des territoires marins extrêmement étendus.

Par contre, au plan écologique et énergétique, ce potentiel de production « gratuit » doit être mis en balance avec l'énergie et les ressources (elles non renouvelables) consommées d'une part pour la fabrication de ces éoliennes : flotteurs, mat, pales équipements de production électrique, connexion au réseau, d'autre part pour la maintenance pendant la durée de vie de ces équipements et enfin pour leur démantèlement et le recyclage de leurs éléments constitutifs.

Par ailleurs, ce potentiel de production gratuit, dépendant du vent, n'est pas régulier et pose un problème de régulation du réseau électrique qui a besoin d'une alimentation continue et stable. Ainsi il est évident que ces dispositifs éoliens développés en masse, devront être couplés avec des dispositifs de stockage d'énergie permettant d'utiliser réellement leur part production qui ne pourrait pas être utilisée dans le réseau « instantané ». La fabrication d'hydrogène, utilisé ensuite par des véhicules « zéro émission carbone », ou le stockage dans les batteries des véhicules électriques sont de bons exemples de dispositifs de « stockage énergétiques » permettant l'utilisation réelle de la totalité du potentiel de production des futurs parcs éoliens.

En synthèse, et pour sortir de la confusion, l'évaluation d'un projet éolien doit être réalisée d'une part sur le plan économique, d'autre part sur le plan écologique :

Sur le plan économique, il faut tenir compte :

- des coûts d'investissement complets : coûts de recherche / développement, coûts de construction et d'installation, coûts d'exploitation, coûts de démantèlement et de recyclage...)
- de la durée de vie de l'équipement en production
- du niveau de production
- de l'intermittence de cette production qui permettra de quantifier, en liaison avec les gestionnaires du réseau, l'utilisation de cette énergie, soit vers le réseau « instantané », soit vers des dispositifs de stockage (hydrogène, batteries...)

Sur le plan écologique le bilan carbone de cette activité devra tenir compte :

- des émissions carbone produites durant le processus de fabrication : extraction des matières premières, transports de matières et de composants semi finis, assemblage et mise en service.
- des émissions carbone produites par la maintenance des équipements.
- des émissions carbone produites lors du démantèlement des installations.
- des émissions carbone produites par la construction et l'exploitation des unités de stockage de la part d'énergie non injectée dans le réseau
- de la durée de vie de l'équipement en production
- du niveau de production

Ce n'est qu'à la fin de la phase expérimentale de ces fermes pilotes que ces deux bilans économiques et écologique pourront être effectués : Ces bilans permettront de calculer d'une part le « prix » du kWh produit, et d'autre part le coût CO2 consolidé des futures centrales éoliennes flottantes.

A ce jour, la situation est très incertaine, et nos connaissances insuffisantes : nul ne peut dire si ces bilans seront, dans deux ou trois ans, favorables ou défavorables pour cette filière face aux autres filières énergétiques actuelles ou futures.

7.2/ Quel est le rapport entre le projet éolien et le projet d'extension du port de Port la Nouvelle ?

Le projet éolien est un projet de pré-production industrielle qui nécessite des installations logistiques pour la construction et l'assemblage des éléments constitutifs des éoliennes.

Le choix de Port la Nouvelle pour l'assemblage des éléments constitutifs et la mise en eau des éoliennes avant remorquage sur les sites de production de Gruissan (pour les 4 éoliennes EOLMED) et de Leucate Barcares (pour les 4 éoliennes ENGIE) est pertinent pour ce qui concerne la proximité du site d'assemblage par rapport aux futures zones d'exploitation.

Il faut noter que les « flotteurs » des éoliennes ENGIE seront fabriqués à Fos sur Mer et remorqués jusqu'à Port la Nouvelle pour assemblage définitifs des éoliennes.

Ce choix permettra aussi de valider le dispositif d'assemblage des éoliennes expérimentales et donc de placer notre région en bonne position si, dans quelques années le développement industriel de l'éolien flottant est décidé.

La plateforme d'assemblage des éoliennes expérimentales exigera des zones logistiques terrestres et des zones logistiques protégées en milieu maritime ainsi qu'un quai de réception d'éléments de grande taille (mât, pales, flotteurs) conduits sur site par bateau ou par remorquage pour les flotteurs ENGIE.

Ces dispositifs logistiques spécifiques et dédiés au projet pourraient, être construits dans l'enceinte portuaire actuelle à des coûts et avec des niveaux de risque sans aucune mesure avec les coûts pharaoniques du « Grand Port » et ses risques induits considérables.

Le grand mensonge du projet de « grand port » est ici :

Les élus politiques favorables au projet de « grand port » veulent nous faire croire que ce projet est un préalable indispensable pour l'hébergement du projet éolien. Et cette assertion est complètement fausse.

Ce faisant ils ont créé un amalgame mensonger entre les deux projets et ont empêché que les études de ces deux projets soient effectuées de manière objective et dans un ordre cohérent.

Le dossier d'enquête publique mélange donc ces deux enjeux en esquivant complètement l'étude du seul scénario raisonnable qui consiste à étudier la mise en place de la plateforme d'assemblage éolien dans l'enceinte portuaire en se limitant strictement aux installations terrestres et maritimes que ce projet exige.

Mais, les ficelles sont grosses. Ce même dossier d'enquête publique (vol 2.1 étude d'impact partie 1) avoue que le phasage des travaux va permettre que le quai de construction éolien soit pleinement opérationnel bien avant que la digue nord ne soit complètement construite. Preuve supplémentaire que l'enceinte du « grand port » n'est en rien indispensable pour le dispositif d'assemblage des éoliennes.

Deux organismes au moins, représentant des pôles d'intérêt très différents ont clairement mis le doigt, dans leur contribution à l'enquête publique, sur cette incohérence, sur cet amalgame, sur ce mensonge, il s'agit d'une part d'EPPLN l'opérateur pétrolier du port, d'autre part de France Nature Environnement :

Remarques d'EPPLN concernant l'amalgame entre le « grand port » et le projet éolien :

« Le dossier n'explique pas en quoi il serait indispensable de construire la digue nord pour réaliser le quai « colis lourd » pour les éoliennes (...)

Par ailleurs, les plannings montrent que le quai pour les éoliennes sera livré bien avant la fin de la construction de la digue nord, et ceci dans les deux alternatives envisagées.

EPPLN en déduit que les éoliennes pilotes pourront se construire avant même la livraison de la digue Nord»

« EPPLN demande donc au maître d'ouvrage :

- de justifier la nécessité de la grande digue nord pour le seul besoin de construction des éoliennes pilotes,

- de proposer une étape 1 alternative, plus modeste, répondant au seul besoin des éoliennes pilotes et ne nécessitant pas la construction de la grande digue nord coupant le sea-line actuel. »

Remarques de FNE (France Nature environnement) concernant l'amalgame entre le « grand port » et le projet éolien :

« Nous ne remettons pas en cause le besoin de faire évoluer le port pour maintenir son activité. La construction et la mise à flot d'éoliennes flottantes pourrait à l'avenir faire partie de ces pistes de reconversion. Dans une optique de réduction du transport et de relocalisation des activités, nous y sommes favorables. Néanmoins, cet argument est utilisé de manière trompeuse par la Région qui présente le scénario « grand port » comme indispensable à cette activité, (...) Mais la construction du môle de 2 km n'a pas pour origine l'activité éolienne et ne lui est aucunement indispensable. L'activité éolienne nécessite un quai en lourd et des modifications moins importantes du port actuel permettraient d'y intégrer l'activité éolienne à un coût moindre. »

Et FNE conclut sur ce point :

« Le développement de l'éolien flottant ne justifie pas le projet de grand port. Le fait que l'éolien soit utilisé de manière aussi grossière comme caution environnementale ne fait que mettre encore plus en évidence les insuffisances et incohérences du projet. »

En conclusion :

Au final nos responsables politiques régionaux et leurs services de maîtrise d'ouvrage ont complètement ignoré, jusqu'à ce jour, la nécessité d'étudier sérieusement l'implantation de l'activité éolienne expérimentale par adaptation - a minima - de l'enceinte actuelle du port. Alors que cette hypothèse serait à l'évidence moins coûteuse en termes d'argent public.

C'est une impasse majeure inadmissible pour un traitement correct de ce type de dossier. Comment l'expliquer sans mettre à jour la manipulation politicienne grossière qu'elle tente de dissimuler ?

Ces décideurs doivent être conscients que le choix d'un autre site portuaire d'assemblage pour ce projet expérimental est tout à fait possible et, au plan de la localisation, n'entraîne pas des surcoûts considérables.

Ainsi que le remarque EPPLN dans sa contribution à l'enquête publique :

« le dossier ne démontre pas la nécessité de réaliser le grand port pour la construction de fermes éoliennes pilotes. Il indique au contraire que ces fermes éoliennes pourraient être construites dans le Port de Fos Marseille, avec un surcoût de « seulement » 3 M€ »

Cela n'a aucun sens d'engager, pour une phase de pré-production visant à construire 8 éoliennes expérimentales, un budget de l'ordre de 400 M€ non justifié, à ce stade, par d'autres perspectives solides.

Si certaines parties de cette phase expérimentale ne peuvent pas se réaliser à Port la Nouvelle dans des conditions économiques raisonnables, il faudra envisager qu'elles le soient ailleurs.

France Nature Environnement dans sa contribution à l'enquête publique abonde en ce sens :
« Ces éoliennes peu nombreuses pouvant être mises à flot à Fos, il n'y a donc pas d'urgence, du point de vue de l'éolien, à l'extension du port »

Sur ce sujet notre conclusion sera la suivante :

- le scénario d'adaptation - a minima - des infrastructures du port de Port la Nouvelle pour le projet d'éoliennes expérimentales doit être étudié et chiffré.**
- si cet investissement apparaît proportionné aux enjeux de cette phase expérimentale il est souhaitable qu'il soit assumé financièrement par nos collectivités locales régionales.**

En tout état de cause, les investissements pharaoniques et risqués du « grand port » sont totalement disproportionnés par rapport aux enjeux de cette phase de construction d'éoliennes expérimentales et ce scénario doit être abandonné.

Question à nos élus :

- aviez-vous conscience, avant lecture de ce rapport, de l'amalgame grossier ici décrit entre le projet du « grand port » et le projet éolien ?
- aviez-vous conscience que le projet d'insertion de la plateforme éolienne dans les infrastructures n'a jamais été sérieusement étudié et qu'il ne vous a donc pas été présenté comme solution alternative possible avant votre prise de décision ?

8 / Les alternatives de développement économique

L'abandon du projet de grand port permettra d'explorer de nombreuses pistes pour donner une impulsion nouvelle au site logistique de Port la Nouvelle et de manière plus générale aux investissements régionaux pour soutenir la transition écologique.

8.1 / Le développement éolien et la filière hydrogène.....

Comme nous l'avons vu, les énergies renouvelables, qu'il s'agisse de l'énergie éolienne ou de l'énergie photovoltaïque sont intermittentes.

L'utilisation optimisée de l'énergie qu'elles produisent exige de développer un lien optimisé avec le réseau électrique instantané, mais aussi de trouver des solutions de stockage de cette énergie pour ne pas perdre la part produite lors des pointes de production qui ne pourrait pas être utilisée dans le réseau électrique.

Ces technologies, comme la filière hydrogène par exemple ou le stockage dans les batteries de véhicules, vont exiger des centres de recherche et de production spécifiques.

Port la Nouvelle pourrait devenir, avec le soutien des opérateurs publics dans le cadre du programme régional HyDeO par exemple, un centre de développement majeur de cette filière en Occitanie.

8.2 / Les bateaux du futur...

Dans la foulée, en synergie avec les pôles scientifiques de Toulouse et de Montpellier, pourquoi ne pas financer la conception, puis la construction de bateaux du futur fonctionnant grâce aux énergies renouvelables ?

Port la Nouvelle pourrait devenir un site majeur dans ce domaine en Méditerranée, centre de conception et d'essais avec à la clef des emplois locaux, durables et qualifiés.

8.3 / Une nouvelle filière de réparation et de valorisation des bateaux de plaisance

Les petits bateaux de plaisance et de pêche inutilisés finissent actuellement comme épaves sans valorisation aucune, alors que, dans certains cas ils pourraient être réparables et recommercialisables. Certains de leurs éléments constitutifs pourraient être réutilisés dans de nouveaux processus de fabrication. En fin de processus, leurs matériaux pourraient entrer dans des filières de recyclage. Ici encore, le besoin est réel, et le soutien régional pourrait participer à la création d'une filière très pertinente pour Port la Nouvelle.

8.4 / Repenser le tourisme et l'utilisation de son foncier

Le rapport d'enquête publique évoque que 60 % de l'immobilier est en résidence secondaire et vide, sauf deux mois par an. Pourquoi ne pas réfléchir à la relance de cette activité locale en y associant les populations, comme cela se fait ailleurs, pour créer des activités artisanales, culturelles, vivantes toute l'année.

8.5 / Soutenir le développement de l'agriculture maraichère locale et bio.

L'abandon du projet de grand port pourra également permettre de renforcer le soutien régional au développement des filières maraichères et bio locales pour permettre des avancées décisives pour cette transition indispensable.

8.6 / Soutenir un grand plan d'isolation thermique des bâtiments.

Ce serait un fléchage des investissements régionaux beaucoup plus pertinent car son but serait de faire baisser notre consommation énergétique, plutôt que d'investir sur des projets industriels allant toujours vers le plus de consommation.

Ces exemples ne couvrent pas, bien sûr toutes les possibilités alternatives au développement inutile, coûteux et risqué du grand port projeté par la région.

Mais ils constituent des pistes alternatives sérieuses qui doivent être envisagées et étudiées.

9 / Que faire maintenant ?

Nous avons envoyé le 17 Octobre 2019 une lettre ouverte à Carole Delga, présidente de la région Occitanie lui demandant l'interruption immédiate des travaux d'extension du port de Port la Nouvelle et une décision de moratoire les concernant.

Ce moratoire devra permettre à nos collectivités locales (Région, Département et agglomération du Grand Narbonne), à la lumière des éléments de synthèse que nous présentons ici, de réviser totalement leur position concernant ce dossier.

Nous leur demandons donc, durant ce moratoire :

- de reconsidérer le projet de grand port et de voter son abandon définitif.

- d'engager immédiatement l'étude d'un scénario alternatif pour la construction des éoliennes flottantes expérimentales par modification - à minima - de l'enceinte terrestre et maritime du port actuel.

C'est maintenant que cette décision doit être prise, car les travaux ont à peine débuté et les risques de pertes financières consécutives à cet abandon peuvent encore être limités.

Et les risques sur les délais de mise en œuvre du projet éolien peuvent également être limités.

N'oublions pas que dans le cadre du projet actuel, il était prévu une étape transitoire durant laquelle le quai éolien aurait été pleinement opérationnel et la construction des éoliennes largement engagée alors que la digue nord n'aurait été que partiellement construite.

Il est possible que la solution pérenne de modification - à minima- de l'enceinte terrestre et maritime du port actuel pour accueillir la construction des éoliennes expérimentales s'inspire de cette étape transitoire. A coup sûr en tout cas en ce qui concerne la construction et l'équipement du quai lourd éolien.

L'adaptation de l'espace logistique maritime devra donc prévoir des dispositifs permettant un accès maritime au quai lourd satisfaisant et la protection des espaces maritimes d'assemblage et de stockage des éoliennes en cours de construction. Cette adaptation devra par ailleurs être écologiquement neutre, c'est-à-dire ne pas modifier significativement, sinon dans le bon sens, les échanges entre espace maritime et lagune.

Il faudra donc déterminer, au cours de l'étude si l'adaptation des dispositifs tels que prévus en phase transitoire peut constituer une base de travail pour ce nouveau scénario ou si des solutions alternatives pourraient s'avérer à la fois plus efficaces et plus économiques.

10 / Appel à nos élus.

Nous faisons un appel solennel à nos élus du Conseil régional, du Conseil départemental et du Grand Narbonne qui ont émis un vote favorable à ce projet.

Nous pensons que la plupart d'entre eux ont basé leur vote sur les analyses touffues, difficiles à appréhender, incomplètes et souvent tendancieuses qui leur ont été communiquées durant la très longue instruction de ce dossier.

C'est la raison pour laquelle nous avons rédigé à leur attention ce document de synthèse à la fois complet et concis. Ce document sort de la jungle des milliers de pages du dossier

d'enquête publique et s'appuie sur un nombre limité de documents de référence de très grande qualité.

Ce document de synthèse doit leur permettre d'acquérir une compréhension réellement objective de ce projet. Compréhension qu'ils n'ont pas eu les moyens d'atteindre sur la base des documents qui leur ont été communiqués jusqu'à ce jour.

Nous sommes à leur entière disposition pour répondre à leurs questions soit de manière individuelle, soit collectivement au sein des institutions qu'ils représentent.

Nous leur demandons solennellement, après prise de connaissance de ce dossier de synthèse, de remettre en cause publiquement leur soutien à ce projet et de nous rejoindre pour demander un moratoire immédiat comme nous le proposons ci-dessus.

Il va de l'honneur de ces élus de reconnaître dès aujourd'hui que ce dossier s'est fourvoyé.

Et nous comptons sur eux, et sur leur bon sens, pour le faire.

Cela nous permettra collectivement, d'éviter que des sommes déraisonnables d'argent public ne soient dépensées pour rien et que les lagunes de Bages-Sigean ne soient mises en danger pour rien.

Comme nous l'avons montré, il est encore temps de réorienter radicalement la destinée de ce dossier, de manière raisonnable et positive pour le développement de notre région.

Si nous ne le décidons pas maintenant, ce projet deviendra mois après mois financièrement, techniquement et écologiquement tellement catastrophique qu'il sera évidemment arrêté. Mais arrêté trop tard, beaucoup trop tard.

11 / Signataires de la lettre ouverte à Carole Delga

Nous listons ci-dessous un extrait de la liste des signataires de la lettre ouverte à Carole Delga. La liste exhaustive figure dans cette lettre citée en référence.

Cet échantillon a pour but de montrer que notre action a déjà le support de représentants éminents du monde politique, intellectuel, associatif et de très nombreux représentants du monde professionnel et universitaire.

Tous ces signataires ont pris le temps de prendre connaissance du dossier, ils nous aident à collecter de nouvelles signatures et créent avec nous un puissant mouvement de soutien qui s'amplifie chaque jour.

Nous allons continuer une campagne nationale et régionale d'opposition à ce projet

Extrait de la liste actuelle des signataires :

Personnalités du monde intellectuel et associatif

Pierre RABHI, essayiste, romancier, agriculteur et écologiste français, fondateur du mouvement Colibris

Susan GEORGE, politologue et présidente d'honneur d'ATTAC

Aurélie TROUVE, présidente d'ATTAC

Jean François JULLIARD, directeur général de Greenpeace France

Gilles LUNEAU, Journaliste et écrivain

José BOVE, ancien porte parole de la Confédération paysanne et ancien député européen
VERTS-ALE

Maxime de ROSTOLAN créateur de la Bascule et de Blue Bees

...

Elus au parlement européen :

Michèle RIVASI, députée européenne VERTS-ALE

Karima DELLI, députée européenne VERTS-ALE - Présidente de la Commission Transport au Parlement européen

Manuel BOMPARD député européen – France Insoumise

Caroline ROOSE - députée européenne VERTS/ALE

Pierre LARROUTUROU - député européen Alliance Progressiste des Socialistes et Démocrates

Pascal DURAND – député européen Renew Europe

Marie TOUSSAIN - députée européenne VERTS/ALE

Benoit BITEAU, député européen VERTS/ALE

Damien CAREME, député européen VERTS/ALE

Elus à l'assemblée Nationale :

Delphine BATHO, ancienne ministre, députée des deux Sèvres, présidente de Génération Ecologie

Michel LARRIVE, député de l'Ariège – France Insoumise

Loïc PRUDHOMME et Mathilde PANOT, députés - France Insoumise, membres de la commission développement durable et aménagement du territoire

Elus au conseil régional d'Occitanie :

Guilhem SERIEYS, conseiller régional Occitanie – France Insoumise

Myriam MARTIN, conseillère régionale Occitanie – France Insoumise

Jean Christophe SELLIN, conseiller régional Occitanie – France Insoumise

Professionnels économistes, urbanistes, hydrogéologues, ingénieurs, universitaires...

Mariette GERBER, chercheur honoraire INSERM, expert ANSES

Dominique BLANCHARD, membre du Comité National des Pêches

Marie-Laure ARRIPE, maître de conférence en économie, conseillère municipale Peyriac de Mer (11)

Claude MULERO, ancien maire de Bages (11) et ancien président du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise

Georges OLIOSO, ornithologue – écrivain naturaliste

Bertrand CLAVERIE, ingénieur civil des mines - Génération Ecologie

Henri ERRE, docteur hydrogéologue

Christine COMBARNOUS, géomorphologue-urbaniste et ancienne chargée de mission du Ministère de l'Environnement pour la création d'un espace protégé entre Port La Nouvelle, Narbonne et le Massif de La Clape

Leen SCHOEN, entomologue

Claude marie BENSON, orthophoniste, porte parole EELV pour l'Aude

René LOUAIL, paysan syndicaliste, ancien conseiller régional Bretagne

Baptiste LOGEAIS, biologiste marin

Frédéric BICHON, agriculteur élu à la chambre d'agriculture de l'Aude

Catherine ROY, Architecte-Urbaniste

Eugène RIGUIDEL, navigateur

Geneviève AZAM, maître de conférence en économie

Emmanuel SALADO ingénieur services informatiques

Albert CORMARY, urbaniste - EELV

Daniel BARTEMENT, géographe Université Paul Valéry Montpellier 2
Cora LONGO, architecte-urbaniste
Michel YVROUX, géologue
Hubert REYS, ancien directeur d'études à la Caisse des Dépôts et Consignations
Julian CARREY, Professeur des Universités : Toulouse Paul Sabatier
Françoise BRETON RENARD, Director Arctic Research Centre (CER-ARCTIC), Université autonome de Barcelone
Pasteur Jean-Sébastien INGRAND, chargé de mission pour la justice climatique
René LLIBOUTRY Chirurgien-Dentiste à Port la Nouvelle, retraité
Catherine TARRIEU, ingénieur météorologue
René TARRIEU, ingénieur aéronautique

.....

et de très nombreux autres élus, citoyens, professionnels, universitaires (voir liste exhaustive dans la lettre ouverte à Carole Delga) qui, ayant compris que ce projet est une impasse économique doublée d'une aberration écologique, souhaitent qu'il soit arrêté et que les fonds publics correspondants soient réaffectés sur des projets de développement économique et de transition écologique dignes des enjeux de ce début de 21^{ème} siècle.