Direction de la Mer

Le présent document s'attache à reprendre l'analyse critique du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle point par point et à y apporter des réponses.

Préalable :

L'analyse critique s'appuie principalement sur « une partie des documents d'information publiée par la Région à l'occasion de l'enquête publique » à savoir sur des extraits des volumes 2.1 (1ére partie de l'étude d'impact) et sur le volume 3 (rapport d'évaluation socio-économique du projet). Il ignore le volume 7 du dossier présenté à enquête publique qui comporte les mémoires en réponse de la Région à divers avis sur lesquels la contribution s'appuie (le volume 7 répond aux remarques de la MRAE (mission régionale d'autorité environnementale), de la CLE (commission locale de l'eau) du SAGE, de l'AFB (agence française de la biodiversité) et du CNPN (conseil national de protection de la nature). Il ignore également le volume 2.3 où est faite l'analyse des impacts du projet et aussi tous les documents d'études qui étaient mis à disposition du public dans le volume 8 dont notamment les études liées aux processus hydro-sédimentaires. Par ailleurs certaines des réponses apportées par la Région aux contributions faites lors de l'enquête publique, concernent les observations de l'opérateur pétrolier, celles de FNE (France Nature Environnement) ou du SDIS ainsi que l'avis d''IFREMER.

Les réponses apportées par la Région ont conduit la commission d'enquête publique à prononcer un avis favorable au projet en prononçant son caractère d'intérêt général.

Cet avis favorable a ensuite permis au préfet de l'Aude de prendre l'arrêté d'autorisation au titre du code de l'environnement du projet le 24 octobre 2018. Cet arrêté n'a fait l'objet d'aucun recours, ce qui a conduit la Région à engager les travaux.

Il est utile de préciser que le processus de concertation autour de ce projet régional a été continu. D'abord avec la tenue d'un débat public au début de l'année 2013, il s'est poursuivi à l'issue du débat en associant les partenaires institutionnels et les opérateurs du port pendant les phases d'études. Lors de l'enquête publique, deux réunions d'échanges ont été organisées et ont permis de répondre à l'ensemble des questions reprises dans cette analyse critique.

Le tableau ci-dessous regroupe les arguments de l'analyse critique et les réponses apportées par la Région.

Arguments développés dans l'analyse critique jointe à la lettre ouverte.	**Réponses apportées par la Région à ces critiques**
Avant-Propos : p3 Développer un port dans le golfe du lion est un non sens : - Le port sera comblé par les	Il s'agit avant tout de l'agrandissement d'un port existant et pas de la création d'un nouveau port. L'impact des nouveaux ouvrages a été évalué sur le volet échanges

sédiments issus de la lagune - Corridor écologique dont on va accroître l'artificialisation et les perturbations	entre la mer et l'étang. L'étude hydro-sédimentaire qui répond sur le point du comblement du port (non étudiée dans le cadre de la lettre ouverte), précise que les dépôts de sédiments qui proviennent de l'étang se font dans le chenal actuel portuaire sans atteindre la sortie de ce dernier. Les nouveaux ouvrages ne vont pas changer ce fait et l'étude montre que les dragages dans le futur port seront sensiblement identiques à ceux d'aujourd'hui. Par ailleurs, il faut rapeller que le dragage qui est réalisé aujourd'hui dans le grau portuaire est vital à la survie de l'étang. S'il n'était pas réalisé, le port se comblerait avec plus de risques pour l'étang. Les études ont donc montré que l'allongement des ouvrages avait peu d'impact sur les échanges mer-étang et donc sur le corridor écologique. A noter que l'ouverture du nouveau bassin sur la mer sera plus large que la sortie actuelle du Grau.
Le projet ne dispose d'aucun financement national, européen ou privé.	Bien que la région Occitanie soit traversée par l'un des corridors du réseau trans-européen de transport (RTE-T), le corridor Méditerranée (autoroutier et ferroviaire) les ports d'Occitanie ne sont pas identifiés au titre de ce réseau et donc pas éligibles aux financements européens. L'Union européenne a néanmoins apporté son soutien au projet en reconnaissant que la Région Occitanie ne fausse pas la concurrence en réalisant en direct la phase de travaux en cours. A noter que la banque européenne d'investissement étudie actuellement la possibilité de financer la Région pour les travaux en cours. L'Etat français quant à lui a transféré la propriété des ports de Sète et de Port La Nouvelle en 2008 à la Région ; l'Etat poursuit bien entendu le versement des compensations financières fixées au moment du transfert pour l'entretien des 2 ports mais n'a pas vocation à en financer les infrastructures. Par contre, l'Etat approuve le projet de la Région qui a été inscrit dans le Plan Littoral 21 cosigné par la Présidente de Région et le 1er Ministre le 10 mars 2016. La Région n'a pas fait appel à des financements privés pour l'étape de travaux en cours du fait du calendrier trsè contraint des fermes pilotes d'éoliennes en mer ; pour ce qui est des phases suivantes de travaux

	du port, notamment les travaux prévus dans le dossier d'enquête publique, la Région vient de lancer une SEMOp (Société d'Economie Mixte à Opération Unique) afin de s'associer à un partenaire privé.
I. Analyse du trafic et projections à 2030	
1.1 trafic entrant d'hydrocarbures Le projet de la Région prévoit une augmentation des entrées d'hydrocarbures à 1.8 Mt en 2030. L'opérateur actuel souligne que la structure actuelle d'exploitation est parfaitement satisfaisante et que le mode d'exploitation du site ne permet pas l'accueil du navire projet.	L'étude socio-économique parle de 1,8 Mt d'hydrocarbures **et autres vracs liquides.** De manière détaillée elle prévoit 1,4 Mt d'hydrocarbures et 0,4 Mt d'autres vracs liquides. Parmi les 1,4 Mt d'hydrocarbures est envisagé des biocarburants et des approvisionnements maritimes en gaz qui ne peut aujourd'hui pas arriver à PLN par voie maritime du fait du manque de capacité du bassin. L'opérateur gazier présent sur le site du port est aujourd'hui approvisionné par train. Les autres vracs liquides peuvent être par exemple des liquides alimentaires, des alcools, du jus de fruit,… Le but n'est pas de développer l'activité d'hydrocarbure mais de la maintenir dans des conditions de sécurité meilleure qu'aujourd'hui. Un sea-line en mer présente en effet des risques importants (en termes de pollution notamment) qui sont moindres pour un poste à l'abri dans un port. D'ailleurs aujourd'hui la société BP à Frontignan supprime son sea-line pour créer un poste à l'intérieur du port de Sète-Frontignan. A préciser également que le navire projet qui a permis le dimensionnement du port n'était pas a pas été choisi comme étant un navire pétrolier mais un navire de vrac liquide ou solide polyvalent. A noter qu'en 2018, le dépôt pétrolier a augmenté ses trafics pour atteindre 1.1 Mt.
1.2 trafic céréalier sortant les estimations futures de trafic estimées par la Région à 1,1 Mt en 2030 sont irréalistes du fait de la baisse des cours su blé dur, de la concurrence du Canada ou de la Russie et donc de la baisse de la production française.	L'étude socioéconomique démontre que le port a traité en moyenne près de 600 000 t de céréales entre 2007 et 2015 avec un pic à plus de 820 000 t en 2011 essentiellement du blé dur. Les opérateurs actuels ne peuvent pas répondre à certains marchés de l'Afrique du Nord qui demandent des livraisons par des navires de plus grande capacité que ceux qui peuvent charger à PLN. Les opérateurs sont obligés de se tourner vers des ports comme La Rochelle. Les projections de la Région pour 2030 à hauteur de 1,1 Mt tiennent compte de l'offre concurrentielle que pourra apporter le port. Pour mémoire le port de La Rochelle est le 1er port d'exportation de céréales français avec 3,75 Mt pour la campagne 2018/19.

	Parmi ces tonnages on peut noter par exemple 500 000 t d'exportation vers l'Algérie ou 225 000 t vers le Maroc ; un trafic en développement vers l'Italie.. autant de trafics qui pourront, en s'installant à PLN, avoir un bien meilleur bilan carbone. Par ailleurs, les projections sont faites en tenant compte de l'arrivée potentielle d'un nouvel opérateur qui pourrait exporter d'autres céréales que le blé dur.
1.3 autres trafics Le document de la Région prévoit une augmentation de ces « petits » trafics qui atteindraient en 2030 un total de 2,23M t	Le chiffre de 2,23 Mt est erroné. Les autres trafics sont estimés en 2030 à 1,08 Mt soit 0,95 Mt de vracs solides et 0,13 Mt de marchandises conventionnelles. Il est donc considéré une augmentation de ces trafics par 3 ce qui est raisonnable compte tenu des nouveaux espaces portuaires qui seront disponibles. Actuellement les opérateurs présents sur le port refusent des trafics faute d'espace de stockage sur le port. L'atout du port sera sa plateforme logistique.
1.4 Synthèse Au plan de l'activité portuaire, rien, absolument rien ne justifie le lancement du projet d'extension du port	L'analyse des chiffres de trafic réalisée par les rédacteurs de la lettre ouverte est erronée (cf réponse apportée ci-dessus). Par ailleurs, la Région souhaite que Port-La Nouvelle devienne le port de la transition énergétique en Occitanie. Ainsi des espaces sont créés pour permettre la construction et l'assemblage d'éoliennes flottantes. cf. également note à venir sur les retombées de l'éolien sur le port.
II. Impacts écologiques	
2.1 impacts sur les échanges Mer/Lagune L'étude de l'FREMER de mai 2017 fait le constat scientifique que la Lagune apparaît comme un milieu lagunaire parmi les plus confinés. l'allongement du chenal portuaire est susceptible d'amplifier encore ce rôle de frontière hydrodynamique et d'augmenter le caractère confiné de la lagune de Bages/Sigean.	L'étude de l'IFREMER citée, est un avis demandé par les services de l'Etat dans le cadre de l'instruction de l'étude d'impact fourni par la Région. L'extrait fourni dans l'analyse critique est une part du préambule de l'avis faisant état d'un constat scientifique sans encore avoir analysé les études menées par la Région. Compte-tenu du risque connu, la Région a effectué des études hydro-sédimentaires poussées sur la base d'un modèle hydrodynamique très large incluant l'étang et une bande maritime côtière très importante. Ces études, réalisées sous le contrôle de la DREAL et du CEREMA ont montré que l'impact des nouveaux ouvrages sur les échanges entre la mer et l'étang sont faibles. Voir ci-dessous : Même si l'IFREMER a émis des recommandations pour améliorer et développer le modèle hydrodynamique, ce dernier n'a pas été remis en question.

2.2 Impacts de la construction des digues 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 des matériaux.	Le choix de la provenance des matériaux est dépendant des entreprises qui réalisent les travaux après appels d'offre et il était donc impossible au stade de l'étude d'impact de faire une telle évaluation. Toutefois, le volume 2.1 de l'étude d'impact (sur lequel se base l'analyse critique) précise en p26 de la pièce B1 que « *Une étude de ressource en matériaux a été réalisée, dans le cadre de la phase préliminaire du projet, qui a fait un inventaire des sites de production d'enrochements au voisinage du site de Port-La Nouvelle. Cette étude montre que les quantités de matériaux recensées auprès des carrières situées dans un rayon de 100 kms autour du site sont compatibles avec le besoin annuel global du projet (pour un approvisionnement sur 36 mois), hormis pour les blocs d'enrochements de taille supérieure à 2 ou 3 tonnes, qui devront au moins en partie être acheminés depuis des carrières situées à une distance plus importante.* *Ainsi, il est envisagé, sur le site de construction, une zone de stockage de ces matériaux d'enrochement qui permettra d'éviter de travailler en flux tendu entre les carrières d'approvisionnement et la zone de chantier, lors de la construction des digues. Ceci est d'autant plus vrai qu'une partie de ces matériaux pourrait être acheminée par voie maritime (depuis des carrières situées en PACA ou en Espagne) pour compléter les approvisionnements des carrières locales qui, elles, achemineront plutôt les matériaux par voie routière.* »
Impact de la construction des digues sur les plages et le trait de côte L'étude hydro-sédimentaire détaillée aurait dû être soumise au débat public	Le débat public est une étape de la concertation qui vise à juger de l'opportunité d'un projet. A ce stade les impacts du projet ne sont pas évalués avec précision. C'est le rôle de l'étude d'impact qui est présentée dans une autre étape de concertation à savoir l'enquête publique. L'étude hyrosédimentaire citée était jointe au dossier d'enquête dans le volume 8.
Impact de la construction des digues sur les plages et le trait de côte Il y aura bien une érosion du trait de côte au nord et au sud du port et le nouveau projet augmentera cette érosion significativement notamment au nord du port. Pourquoi ne pas agir pour essayer de réduire cette érosion.	Il est important de rappeler que les nouveaux ouvrages consistent pour la digue sud à prolonger un ouvrage existant et pour la digue nord à remplacer un ouvrage existant. Les études hydro-sédimentaires ont évalué l'érosion du trait de côte sans et avec le projet. Elles ont conclu que l'impact du projet est nul au sud où l'érosion prévue sera due au

	seul fait du réchauffement climatique. Au Nord, ces études ont en effet montré qu'il pouvait y avoir une érosion accrue mais de manière localisée au droit de l'enracinement de la future digue Nord. Il est utile de rappeler que ce phénomène s'observe déjà au droit de la digue Nord actuelle. La Région a précisé dans le cadre de l'enquête publique qu'une surveillance du littoral sera réalisée et que si cela s'avère nécessaire des rechargements pourront être réalisés en accord avec le conservatoire du littoral à qui le domaine public de la plage de la Vieille Nouvelle appartient.
Impact de la construction des digues sur les plages et le trait de côte Les mesures des bilans sédimentaires depuis 1895 sont plus négatives que celles données par le modèle. Le modèle n'a pas utilisé le scénario de la tempête de 1997 mais celle mesurée en 2013. Les forts courants vont ensabler la sortie du port et une partie des argiles pourraient être plaquées au littoral et même rentrer dans le grau de la Vieille Nouvelle.	Le modèle a été calé à l'aide de toutes les données disponibles sous le contrôle des services de la DREAL et du CEREMA. Il a été calé notamment à l'aide des données de la tempête de 2013 qui a été captée par la campagne de mesures réalisées pendant 6 mois pour les besoins du projet. Le fait d'avoir capté cette tempête qualifiée de décennale est pour la DREAL et le CEREMA un gage de qualité du modèle qui a ensuite été forcé avec d'autres paramètres de manière à ce qu'il colle au mieux à la réalité. Il n'y avait pas de données mesurées en 1997 pouvant être exploitées. Le modèle hydro-sédimentaire a également évalué les processus de dépôts des sables et vases dans le chenal portuaire et au niveau de la future passe d'entrée. Cette étude a montré que les dépôts venant de la mer ne se feraient que de manière limités et simplement au droit de la future passe d'entrée sans entrer dans le Grau. A noter que la passe d'entrée future sera dans des fonds de 10 à 12 mètres et qu'à partir de ces profondeurs, les fonds marins n'évoluent que très peu. Les dépôts se faisant dans le grau étant ceux qui proviennent de l'étang comme à l'heure actuelle.
2.3 impact des travaux de dragage lors du chantier, puis en exploitation courante Le chantier entrainera des niveaux considérables de turbidité et de pollution des eaux. Il mettra en danger la pêche côtière. En exploitation courante, les travaux de dragage continueront pour évacuer les sédiments qui s'accumuleront dans le « sas » de l'enceinte portuaire.	La phase travaux sera éphémère et des mesures de réduction sont imposées aux entreprises de chantier pour limiter tout risque lié à la turbidité. Un suivi précis de la turbidité a déjà été mis en place par la Région dans le grau. Les mesures de réduction pourront aller jusqu'à un arrêt de chantier selon certaines conditions détaillées dans l'étude d'impact.

	Il est faux de dire qu'en phase d'exploitation du port, il faudra essentiellement évacuer les dépôts qui viendront de la mer. Comme dit ci-dessus, les études ont montré que les dépôts venant de la mer seront limités du fait d'une passe d'entrée située dans des fonds où les mouvements de sables sont moindres. Cependant il faudra bien continuer à draguer le grau actuel qui continuera à recevoir les sédiments qui proviennent de l'étang et qui, s'ils n'étaient pas dragués, pourraient conduire à une fermeture de l'étang avec un impact bien plus important sur le Grau.
Quelques rappels concernant les dragages Aucun sable ne devrait être réutilisé en remblai.	Le creusement du nouveau bassin induit le dragage d'environ 10 millions de m3 de sable. Des besoins de remblais existent pour créer la plateforme logistique du port. L'utilisation d'une partie des sédiments de dragage pour faire ce remblai est une solution beaucoup plus économe et à empreinte carbone plus basse que d'amener ces matériaux depuis des carrières.
Quelques rappels concernant les dragages Le sable restant (8Mm3) pourrait servir pour des rechargements et il est faut de dire que ce serait une solution à moyen terme car l'université de Perpignan estime les besoins à plusieurs dizaines de millions de m3.	Une étude menée dans le cadre du contrat de plan Etat Région a en effet estimé les besoins en rechargement de plage à plusieurs millions de m3 sur le littoral languedocien mais l'étude sur le devenir des sédiments de dragage joint au dossier d'enquête (et non examiné dans le cadre de cet analyse critique) a montré que les sables qui seront extraits à PLN ne pourront pas être utilisés partout du fait de leur granulométrie. Ils ne pourront être utilisés que pour les besoins des plages du littoral nord languedocien pour lesquelles les besoins ont été estimés à environ 4 Mm3 à moyen terme et le stock constitué de 7 à 8 Mm3 pourra donc couvrir ces besoins à plus long terme.
Quelques rappels concernant les dragages Contrairement à ce qui est dit, il est extrêmement couteux de séparer les sables des argiles. Le risque est que cette séparation ne soit jamais faite et que la totalité du sédiment brut soit clapé au large et jamais réutilisé.	Il convient de se référer à l'étude pour la gestion durable des sédiments de dragage jointe au volume 8 du dossier d'enquête publique pour apprendre que le volume de sable qui sera dragué comprenant des argiles (ou vases) est faible. Par ailleurs, les sables contenant des argiles (ou vases) sont essentiellement situés à l'extrémité du grau et dans son prolongement. L'étude précise que deux zones de clapage seront créées : une pour les sables qui ne pourront être utilisés pour des rechargements du fait de leurs caractéristiques (c'est-à-dire ceux contenant

	un taux de vase trop important) et une autre zone pour les sables pouvant être réutilisés pour des rechargements. L'étude d'impact reprend les conclusions de cette étude en précisant la destination des sables en fonction de leur zone d'extraction. Ainsi les sables qui seront mis sur le stock qui sera créé pour les rechargements auront bien les caractéristiques adaptées.
Au sujet de l'impact des dragages sur les échanges mer/lagune. L'IFREMER pointe dans son rapport des lacunes des études préalables : - vis-à-vis de l'eutrophisation - vis-à-vis de la contamination chimique - sur le risque de toxicité pour l'environnement marin - sur l'analyse d'impact sur les échanges mer/lagune - la conclusion du rapport de l'IFREMER est 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 »*	Le rapport établi par l'IFREMER est une analyse demandée par les services de l'Etat dans le cadre de l'instruction de l'étude d'impact. L'avis formulé par l'IFREMER le 16 mai 2017 a été basé sur la première version de l'étude d'impact déposé par la Région en février 2017. Les services de la DREAL ont formulé lors de cette première phase d'instruction une demande de compléments à la Région reprenant les observations de l'IFREMER. La Région a alors provoqué une réunion d'échanges avec son prestataire ayant réalisé la modélisation hydro-sédimentaire, la DREAL et l'IFREMER. A l'issu de cette réunion qui s'est tenue en août 2017, la qualité du modèle hydrodynamique n'a pas été remise en cause par l'IFREMER. Cependant plusieurs recommandations ont été émises et ont notamment conduit à mettre à jour certaines données de l'étude d'impact et proposer certaines mesures environnementales d'évitement (notamment un écran anti turbidité ou des interdictions de dragage en fonction des conditions climatiques), de réduction concernant les dragages ou des mesures d'accompagnement pour fiabiliser le modèle et l'améliorer pour des utilisations ultérieures. L'ensemble de ces mesures ont ainsi été intégrées dans une nouvelle version de l'étude d'impact qui a ensuite été déclarée recevable par les services de l'Etat et présentée à l'enquête publique. Il faut donc bien comprendre que l'avis de l'IFREMER est un avis sur une version de l'étude d'impact antérieure à celle présentée en enquête publique qui comporte des adaptations liées à cet avis.
Contradiction avec le schéma d'aménagement du SAGE piloté par l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée.	Il convient de préciser que l'agence de l'eau Rhône Méditerranée pilote le SDAGE (schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux) et que ce sont les CLE qui

	décline les SAGE en compatibilité avec le SDAGE. L'étude d'impact dans son volume 2.3 (non cité dans les documents analysés pour réaliser cette analyse critique) comporte dans sa pièce B2 une analyse de la compatibilité du projet à la fois avec le SDAGE et le SAGE. Cette analyse conclut à une compatibilité avec le SDAGE 2016-2021 à l'absence de contradiction du projet avec le SAGE.
Nécessité d'avis d'experts complémentaires L'IFREMER pointe la nécessité de demander des avis d'experts qui ne sont pas dans son domaine de compétence concernant l'ichtyofaune ou la dynamique sédimentaire côtière.	Comme précisé ci-dessus, l'IFREMER est un avis parmi d'autres demandés par la DREAL. Avec l'ensemble des avis qu'elle a pu recueillir, la DREAL a déclaré le dossier recevable compte tenu notamment des mesures environnementales prévues concernant les suivis en phase travaux sur l'ichtyofaune ou sur les processus sédimentaires.
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 maitrise 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.	Comme précisé en préambule, l'analyse critique n'a pas pris en compte le volume 7 du dossier présenté à l'enquête publique qui présente les mémoires en réponse de la Région aux avis de la MRAE, de la CLE, de l'AFB et du CNPN. La Région a donc bel et bien analysé ces avis, a apporté des réponses aux questions soulevées dans ces derniers et a pris certains engagements pour la suite du projet. Les réponses formulées étaient à la disposition du public et ont permis à la commission d'enquête publique de formuler un avis favorable au projet. Concernant le rapport d'IFREMER, les réponses apportées ci-dessus sont de nature à montrer que la Région a pris en compte cet avis donné dans le cadre de l'instruction du projet pour le faire évoluer et proposer des mesures environnementales appropriées.
2.4 Synthèse et Conclusion 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.	Si ces directives et préconisations peuvent bien s'appliquer à des activités industrielles n'ayant pas besoin d'un port, le sont-elles pour des activités intrinsèques à un port ? Peut-on développer un port loin des côtes ? Est-ce que la conclusion de cette analyse est de dire qu'il faut démonter les digues existantes conduisant ainsi à rayer de la carte les activités économiques du port de Port-La Nouvelle ?

III. Impacts financiers	
3.1 impacts et incertitudes financières induits par le chantier dès la phase 1 Le dossier de la Région proposait, sans aucune concertation avec EPPLN que ce dernier prenne à sa charge le démontage et la construction d'un nouveau sea-line. La Région a évalué cet investissement provisoire entre 5 et 8M€. les premières études menées par EPPLN montrent que cet investissement provisoire s'élèvera à 27 M€.	Il est utile de rappeler qu'EPPLN occupe le domaine public portuaire sur la base d'une convention d'occupation temporaire. La COT initiale de EPPLN se terminaient en décembre 2017 et prévoyaient un démantèlement des installations à la charge de l'opérateur comme il se doit dans toute COT similaire. EPPLN et la Région ont poursuivi après l'enquête publique et une solution d'approvisionnement provisoire des dépôts à été trouvée entre le temps où le sea-line sera coupé par la construction de la digue et la création du 1er poste de vrac liquide. Ces concertations ont conduit à prolonger la COT d'EPPLN jusque fin 2021. Le cout de 27 M€ annoncés par EPPLN lors de l'enquête publique est global et comprend des ouvrages futurs qui resteront à la charge de l'opérateur.
3.1 impacts et incertitudes financières induits par le chantier dès la phase 1 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. 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	Les estimations présentées dans le dossier d'enquête publiques étaient des estimations au stade de l'avant-projet établi en 2015. Les dispositions constructives demandées aux entreprises pour les digues imposent la création d'un tronçon de la digue nord (le tronçon terminal de 600 m) en premier par voie maritime pour permettre une protection suffisante du quai éolien au moment où celui-ci doit être opérationnel. Ces dispositions constructives sont plus onéreuses qu'une construction par voie terrestre initialement chiffrée. Par ailleurs l'évolution des prix du BTP a été importante entre 2015 et 2018 (environ 15%). Ce sont essentiellement ces deux points qui expliquent l'écart de coût entre les éléments décrits au dossier d'enquête et la réalité des marchés. Le dossier d'enquête publique précisait dans son volume 2.1, pièce B1 que la durée prévisionnelle des travaux s'étend sur 3ans et 6 mois soit **42** mois et non 36 mois. La durée de 60 mois prévue dans le marché de l'entreprise attributaire du lot 1 comprend les périodes de préparation de travaux et l'année de parfait achèvement comme dans tout marché de travaux. La durée d'exécution des travaux est, quant à elle, prévue à **46** mois donc très proche de

	la durée annoncée au dossier d'enquête. Elle a été allongée compte tenu de la construction par voie maritime d'une partie de la digue nord. Par ailleurs, les montants annoncés dans le dossier d'enquête sont les coûts sommaires de réalisation des ouvrages. Le budget mis en place par la Région ne peut à ce stade prendre en compte des aléas imprévisibles.
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. 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.	L'analyse citée par EPPLN a été faite dans le contexte de l'enquête publique où EPPLN avait peu de vision sur l'avenir de l'approvisionnement de ses dépôts et donc de ce fait un regard critique sur le projet d'extension. En cours d'enquête la Région a pris des engagements sur la réalisation du poste vracs liquides par le biais de la constitution d'une SEMOp. EPPLN est maintenant moins critique sur le projet et s'est associé au communiqué de presse réalisé à l'issue du conseil portuaire du 15 octobre pour affirmer son soutien à l'agrandissement du port. la Région vient de lancer un appel à concession visant à créer une SEMOp (Société d'Economie Mixte à Opération Unique). Cette SEMOP vise à intégrer du financement privé pour les futures étapes d'extension du port. Le sourcing réalisé préalablement au lancement de la SEMOp a montré l'intérêt de plusieurs opérateurs privés. La phase de consultation actuelle ne permet cependant pas de donner des éléments sur le sujet.
IV. 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	Il ne faut pas confondre les emplois qui seront créés sur le port lorsque celui-ci sera en activité et les emplois liés à la construction du port. Le chiffre de 3000 emplois correspond aux emplois à la fois directs, indirects et induits que pourront générer les activités qui viendront s'implanter sur le port lorsque celui sera créé. L'étude socio-économique (volume 3 du dossier d'enquête) stipulait qu'en phase chantier « le projet devait générer (ou préserver) entre 1700 et 1800 emplois en équivalent temps plein durant l'ensemble de la période de construction » c'est-à-dire pour les trois étapes de réalisation de la phase 1 d'aménagement du port en précisant compte

	tenu de la spécificité des travaux qu'ils s'agissait d'emplois dans des entreprises internationales, chez les majors du BTP Français avec l'appui d'entreprises locales. Aujourd'hui, pour la seule étape 1 de travaux, les entreprises annoncent sur chantier jusque 200 personnes pour certains mois d'activité sur le chantier et ce sans compter les emplois liés au transport des matériaux. S'il est vrai que les plus gros marchés sont passés avec des majors français du BTP, ces derniers ne feront pas moins appel à de nombreux sous-traitants locaux. Aujourd'hui trois lots sur 5 ont entièrement été attribués à des entreprises locales. Les digues et le quai ont été attribués à des majors nationaux mais parfois en cotraitance avec des entreprises locales. Sur les 17 entreprises attributaires en groupement des marchés, 10 sont des entreprises locales. Par ailleurs 5 entreprises locales ont déjà été déclarées en sous-traitance. Enfin, l'étude d'impact en son volume 2.3 (pièces E1 et E2) qui analyse les impacts du projet a étudié le volet lié aux loisirs et donc au statut balnéaire de PLN. Il est conclu que l'impact résiduel sur les loisirs sera nul à faible une fois le port en exploitation car le port est bien séparé de la ville et qu'il n'est nullement porté atteinte à la Réserve de Ste Lucie attenante qui par ailleurs bénéficie largement des mesures compensatoires du port. Il est précisé que les désagréments seront essentiellement en phase chantier. Il convient toutefois de noter que certains travaux (notamment les dragages) ne seront pas réalisés en période estivale pour limiter les impacts potentiels sur les plages. Par ailleurs, le fait que le port servent de port d'assemblage pour les éoliennes flottantes peut développer un tourisme industriel ce qui a été relevé par les professionnels du tourisme lors de l'enquête publique.
V. Les problématiques de sécurité portuaire	
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.	Le projet prévoit en effet le remplacement du sea-line au profit d'un poste à quai pour les hydrocarbures à l'intérieur du nouveau bassin portuaire. Ce futur poste reste cependant loin des cercles de danger du PPRT. Par ailleurs les risques liés à un

	poste de déchargement en mer comparé à un poste à l'intérieur d'une enceinte portuaire sont moindres tant en termes sécuritaire qu'environnemental.
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).	L'étude socio-économique si elle prévoit bien une augmentation de l'import d'engrais (mis en doute par ailleurs dans cette analyse mais qui en conforme la possibilité ici…) ne prévoyait qu'une augmentation limité du trafic de nitrate qui n'existe de toute façon plus du tout aujourd'hui du fait de la fermeture de l'usine de fabrication de Pau. Par ailleurs tout transport de matière dangereuse à l'intérieur d'un port doit respecter le règlement pour le transport et la manutention des marchandises dangereuses dans les ports maritimes et ne nécessite pas une réglementation spécifique.
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. Ici encore, sur un point aussi important, la maitrise d'ouvrage ne tient aucun compte de l'avis des professionnels compétents et noie le poisson dans une réponse d'évitement totalement inconséquente. 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 maitrise 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 !	Une réponse à l'observation du SDIS a été apportée de manière précise dans le mémoire en réponse apporté à la commission d'enquête. Cette réponse précise la manière dont est organisé le PIP, (plan d'intervention portuaire) sous l'égide de l'autorité portuaire. Cette réponse proposait des actions particulières en lien avec le trafic de nitrate qui comme expliqué ci-dessus a aujourd'hui disparu. Quoiqu'il en soit le PIP sera revu avec le nouveau port en lien entre le commandant du port, le futur exploitant, le SDIS et la Région autorité portuaire. Ce plan pourra proposer des moyens adaptés en fonction des trafics qui seront effectifs dans le nouveau bassin.
VI. Conclusion provisoire relative au projet d'extension portuaire	
En conclusion tous ces axes d'analyse cumulés démontrent que le nouveau projet portuaire est voué à un échec certain	Des réponses ont été apportées ci-dessus aux arguments avancés dans l'analyse. L'analyse ne s'est pas basée sur tous les documents qui ont été mis à disposition du public pendant l'enquête publique et fait état de certains avis qui ont été émis en cours d'instruction du dossier qui ont fait l'objet de réponses ou ont entrainé des modifications

	au projet finalement porté à enquête publique. L'étude socio-économique présentée au débat public sur la base de trafics futurs estimés raisonnables (il est prévu un doublement du trafic portuaire existant au début des années 2010 à l'horizon 2030 alors que le linéaire de quais disponibles aura lui aussi doublé). Cette étude socio-économique conclut a une rentabilité économique du projet entre 11 et 18% selon divers scénarios de montée en puissance du port, nettement au-dessus du taux d'actualisation retenu de 4,5% pour les grands projets d'infrastructures en France.
VII. Le projet éolien flottant	
7.1 description et enjeux du projet pilote d'éolien flottant	Ce paragraphe fait état de remarques sur les projets de fermes pilotes d'éoliennes flottantes et ne demande pas de réponse particulière de la Région
7.2 Quel est le rapport entre le projet éolien et le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle ? 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 est pertinent pour ce qui concerne la proximité du site d'assemblage par rapport aux futures zones d'exploitation. 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. 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.	La position du port du port PLN a en effet tout de suite été identifiée par les opérateurs éoliens comme étant très pertinente en face des sites propices pour la mise en place de l'éolien flottant. La Région a donc travaillé dès le départ avec les opérateurs pour déterminer quels étaient leurs besoins tant pour les fermes pilotes que pour les fermes commerciales. La Région a pris en compte ces besoins dans le projet d'extension du port car elle croit dès aujourd'hui au développement de cette filière y compris pour le volet commercial (cf actions engagées par la Région pour obtenir le lancement d'un appel à projet pour une ferme commerciale en 2022). L'éolien flottant tient en effet un rôle important dans le scénario REPOS de la région visant à devenir la première région à énergie positive. Ainsi outre des espaces de stockage à terre et d'assemblage, des besoins de stockage en mer et à l'abri sont nécessaires pour les opérateurs pour stocker des flotteurs dans un abri maritime.
7.2 Quel est le rapport entre le projet éolien et le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle ? Remarques d'EPPLN concernant l'amalgame entre le « grand port » et le projet éolien : « *le dossier n'explique pas en*	Des réponses concernant le dimensionnement du port ont été apportées dans le cadre de l'enquête publique et dans le mémoire en réponse établi par la Région suite aux remarques de la commission d'enquête notamment dans une fiche

quoi il serait indispensable de construire la grande digue Nord pour réaliser le colis lourd pour les éoliennes » Remarque de FNE : « *l'activité éolienne nécessite un quai lourd et des modifications moins importantes du port actuel permettraient d'y intégrer l'activité éolienne à un coût moindre. Le développement de l'éolien flottant ne justifie pas le projet de grand port. »* En conclusion, 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.	spécifique concernant la conception technique et les dragages. En préambule Il convient d'indiquer que les flotteurs déployés par les opérateurs éoliens vont de 53 à 80 mètres de large et ont un tirant d'eau de 8 à 11 mètres. Il suffit de rappeler que la largeur de la passe d'entrée actuelle du port présentant un tirant d'eau de 8 m est actuellement de 26 mètres pour se rendre compte aisément qu'un flotteur ne peut pas rentrer dans le port actuel et que par conséquent il est impossible d'aménager le port actuel pour accueillir dans son enceinte des installations permettant la construction des fermes pilotes. Ainsi il est obligatoire de démonter la digue Nord existante sur une grande partie, ce qui oblige à créer une autre digue pour protéger le port historique et les installations créées pour l'éolien dans la continuité de ce dernier. Par ailleurs les opérateurs éoliens ont fait part de la nécessité pour eux de disposer de zone de stockage « à l'abri » pour entreposer leurs flotteurs en l'attente de l'installation des éléments d'éoliennes sur ces derniers. Ceci justifie la position des nouvelles digues créés qui ont par ailleurs été dimensionnées pour également permettre au port de développer d'autres activités en pouvant accueillir des navires plus importants. Aujourd'hui, les discussions avec les opérateurs éoliens en perspective des fermes commerciales font état d'un besoin encore plus important de zones de stockage à l'abri des digues pour entreposer les flotteurs et aussi de nouveaux quais et terre-pleins qu'il sera possible de construire dans le nouveau bassin créé. La perspective des fermes commerciales justifie encore plus la nécessité des digues prévues par la Région pour le long terme et en conformité avec son scénario REPOS.
VII. Les alternatives de développement économique	
8.1 le développement de la filière éolien et la filière hydrogène 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.	C'est bien la volonté de la Région que PLN devienne le port de la transition énergétique en Méditerranée en permettant le déploiement de l'éolien flottant au niveau commercial et également le développement de la filière hydrogène. La Région a d'ailleurs été lauréate dans le

	cadre de l'appel à projet national « territoires d'innovation » avec son projet « littoral + » comprenant le développement de cette filière à PLN.
8.2 les bateaux du futur 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.	Ces activités pourraient effectivement trouver leur place dans le port agrandi, ce qui est impossible dans le port actuel où la place manque cruellement.
8.3 Une nouvelle filière de réparation et de valorisation des bateaux de plaisance Ici encore, le besoin est réel, et le soutien régional pourrait participer à la création d'une filière très pertinente pour Port la Nouvelle	Ces activités pourraient effectivement trouver leur place dans le port agrandi, ce qui est impossible dans le port actuel où la place manque cruellement.
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.	Des actions sont déjà engagées en ce sens par la Région dans le cadre du Plan littoral 21
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.	L'agriculture biologique est aidée par l'Etat et le FEADER ; la Région est d'ailleurs mobilisée pour que l'Etat respecte ses engagements en matière d'accompagnement du bio. La région est la toute 1ere en France pour la production en agriculture biologique, c'est donc un fort investissement de l'Etat qui est ainsi reçu sur notre territoire.
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.	Dans le cadre de son scénario REPOS visant à devenir la première région à énergie positive, la Région a déjà mis en place l'éco-chèque logement pour financer les travaux des particuliers.