A Carole Delga
Présidente de la région Occitanie
Hôtel de Région
22, Boulevard du Mal Juin
31406 TOLOUSE Cdex 9

Le 10 janvier 2020

Madame la présidente

Nous vous remercions d'avoir répondu à la lettre ouverte initiée par notre collectif Balance ton port (la Nouvelle). Nous avons pris connaissance avec intérêt tant de la lettre elle-même que de ses annexes et avons constatés qu'ils apportaient des éclairages sur quelques points que nous avions soulignés…

De manière liminaire, vous rappelez les débats publics, les enquêtes publiques… Certes, mais nous gardons l'impression tenace que toutes ces discutions ont essentiellement servi à remplir les cases du respect des procédures. Au final, combien d'arguments contradictoires justifiés émis par les très nombreuses parties prenantes du dossier ont été pris en compte ? Quasiment rien ! Cette démarche est à l'œuvre depuis bien avant votre mandature et se poursuit sous la votre. Devons-nous rejoindre, nos concitoyens découragés de participer à la vie publique qui, de plus en plus nombreux et fatalistes, nous disent « de toute façon, ils feront comme ils voudront » et invoquent des forces occultes ?

D'un bout à l'autre votre réponse détaillée à nos arguments continue de s'appuyer sur l'amalgame que vous faites entre l'activité strictement portuaire de Port la Nouvelle et les nouvelles perspectives de développement que la transition énergétique et écologique peut lui ouvrir.

Autant nous rejoignons votre analyse sur le fait qu'il est possible de faire de Port la Nouvelle un « spot » d'excellence en matière de transition écologique et énergétique : développement de l'éolien flottant, de la production d'hydrogène, des bateaux du futur, du recyclage des bateaux de plaisance…

Autant, nous comprenons mal l'acharnement de vos services à vouloir justifier la croissance des importations d'hydrocarbures, d'agrocarburants, et des exportations de blé dur…

Le schéma de développement portuaire de votre projet reste, pour nous, vide de sens. Il s'appuie sur deux modèles économiques profondément périmés : d'une part l'agriculture intensive et exportatrice vers les pays du sud, d'autre part le « toujours plus » d'importation d'hydrocarbures et autres combustibles fossiles. Modèles économiquement tellement périmés qu'ils sont objectivement, dès aujourd'hui sur une pente de déclin rapide. De plus, au plan de la transition écologique, la promotion de ces deux modèles est totalement absurde et le plus élémentaire bon sens nous dicte d'en sortir au plus tôt.

Vous disposez vraiment de peu d'arguments pour étayer votre projet au plan portuaire. L'un d'entre eux vise à « piquer » quelques trafics assez marginaux au port de La Rochelle ou à quelques autres ports de l'hexagone. Est-ce là des objectifs à la hauteur d'un projet aussi pharaonique ?

Donc, nous continuons à penser qu'il faut purement et simplement abandonner la dimension portuaire de votre projet et prendre le temps de concevoir de manière réellement optimisée ce « spot » d'excellence de la transition énergétique et écologique que Port la Nouvelle pourrait devenir.

D'ailleurs, vos services ont l'air de tellement peu croire aux développements portuaires qu'ils défendent par ailleurs qu' au vu des plans transmis, la quasi intégralité des nouveaux bassins y seraient consacrés (tout au moins pendant les longues périodes d'assemblage) à la construction et au stockage des éoliennes.

Ainsi, il apparaît à l'évidence que votre annonce d'un « port de la transition énergétique » n'est qu'un « vernis» destiné à faire passer cet amalgame entre un projet portuaire toxique et désuet et un projet d'avenir qui, bien conçu, pourrait avoir du sens.

Nous vous rappelons que les trois piliers de la transition énergétique sont la sobriété, l'efficacité et le développement des énergies renouvelables.

Peut-on s'engager dans la construction d'une énorme infrastructure portuaire dédiée au troisième pilier en oubliant toute tentative dans le sens de la sobriété ?

Il n'est plus acceptable en 2020 que des collectivités locales, se prévalant d'ambitions écologiques de haut niveau, engagent des projets de plusieurs centaines de millions d'Euros sans se préoccuper de chiffrer, avant toute décision, le bilan de ces projets en matière d'émission de gaz à effet de serre. Vous nous dites dans votre réponse que vous ne pouviez pas faire ce bilan avant le lancement du projet et vous reportez cette responsabilité sur les entreprises qui vont mettre en œuvre le projet. C'est évidemment faux et très irresponsable. Les faits attestent que vous n'avez pas fait cet indispensable bilan carbone. Envisagez-vous de le faire maintenant, c'est-à-dire beaucoup trop tard, quand les travaux auront été lancés de manière irrémédiable ?

Ce bilan aurait du être fait avant toute décision de lancement du projet. Des technologies et un dimensionnent de digues moins consommateurs en matière de gaz à effet de serre (digues flottantes, digues à caissons…) auraient du être étudiées et comparées avec la solution que vous avez retenue : plus de trois kilomètres de digues fixes, 4.110.000 tonnes de matériaux de carrière dont vous ne savez nous donner avec précision ni la provenance, ni les moyens d'acheminement sur place…La production et la mise en œuvre de 530 000 t de béton, quel bilan carbone si le ciment employé et les granulats viennent de loin ?

Qu'en est-il par ailleurs du développement de l'éolien « off shore » sur notre territoire côtier ? Vous affirmez que l'état s'est engagé pour 3 GW d'éolien en mer (au niveau national) en 2022. L'engagement du Ministère de l'Ecologie, à travers la Programmation Pluriannuelle de l'Energie (PPE) est d'avoir installé 250 MW en Méditerranée cette année là.

Cependant, la réalité opérationnellement installée en 2022 sera tout autre :

- EFGL (Leucate – Barcarès): 3 turbines de 10 MW chacune soit 30 MW.
- EOLMED (Gruissan – PLN) : 4 turbines Senvion de 6,2 MW soit 24,8 MW
- Provence Grand Large (Fos) : 3 turbines de 8 MW soit 24 MW

Ces trois sites représenteront donc, au plus, un total installé de 78 MW et ceci sous réserve que la récente faillite de Senvion, fournisseur des turbines d'Eolmed n'ait pas d'impact sur le planning des travaux.

Un nouvel appel d'offre devrait être lancé en 2022 pour 250 MW répartis sur 2 sites en Méditerranée. Ils utiliseront des technologies qui ne sont pas qualifiées pour l'instant et qui auront besoin de trois à cinq ans de retour d'expérience relatif aux installations expérimentales qui seront mises en exploitation d'ici 2022. La réalisation de cette nouvelle tranche de 250 MW ne peut donc pas être envisageable avant l'horizon 2030-32.

Il ya donc loin de la coupe aux lèvres ! Dans les annexes à votre courrier, nous trouvons par ailleurs la confirmation de ce que nous avançons depuis le début, à savoir que la construction des éoliennes expérimentales ne nécessite pas la réalisation du grand port !

En effet votre projet prévoit que les éoliennes expérimentales seront assemblées alors que seule la partie foraine de 640 mètres de l'extrémité de la digue Nord sera construite. Dès lors, étant-donné la vacuité du projet portuaire que nous avons expliquée ci-dessus, pourquoi un tel empressement à vouloir tout de suite construire l'intégralité de la digue nord en rigidifiant définitivement la géométrie du futur port sans savoir s'il sera réellement, en 2030, adapté aux exigences de la construction des futurs parcs éoliens d'exploitation ? En effet, ces exigences ne pourront être réellement connues qu'à l'issue de quelques années d'exploitation des éoliennes expérimentales.

Notre demande de moratoire prend encore plus de sens !

Ce moratoire permettrait d'étudier et de choisir les solutions les plus flexibles et les plus économiques pour la construction des sept éoliennes expérimentales. Il permettrait de choisir les

solutions les plus sobres en matière d'émission de gaz à effet de serre et les technologies les plus adaptatives pour répondre de manière économe et souple aux contraintes des projets futurs qu'à ce stade nous ne pouvons pas anticiper.

Ceci rejoint la problématique financière très inquiétante de votre projet dans son état actuel et votre réponse, très insuffisante sur de nombreux points clefs. En effet, elle n'explicite pas le coût réel de la suppression du sea-line actuel et de la solution transitoire qui a été visiblement choisie. Nous ne savons pas qui va les assumer financièrement. Vous nous dites que le surcoût 55 Millions d'Euros constaté sur la construction des digues est du d'une part au glissement de 15% de l'indice de prix du BTP entre 2015 et 2018, et d'autre part sur la construction anticipée des 640 mètres du tronçon terminal de la digue nord par voie maritime. Nous nous étonnons que les « glissements d'indice » ne soient constatés que sur la construction des digues et pas sur les autres lots, et que ces « glissements d'indice » n'aient pas été renégociés lors de la passation des marchés définitifs. Et nous regrettons que les décisions prises par l'Assemblée Régionale en février 2018 se soient appuyées sur des estimations budgétaires de 2015 périmées depuis trois ans et non actualisées par rapport aux solutions techniques retenues. Par ailleurs, vous nous confirmez que vous n'avez réalisé aucune provision pour aléa. Tout ceci conforte nos craintes concernant votre absence de maitrise de cet énorme budget d'investissement.

Concernant l'équilibre économique de fonctionnement du port vous nous dites que l'étude socio-économique du projet prévoit une rentabilité du projet située entre 11% et 18%. Nous continuons de penser qu'elle est basée sur des hypothèses de trafic portuaire très irréalistes et que l'exploitation du port sera structurellement déficitaire. Cette inquiétude est renforcée par la perspective de création de la SemOp qui vise à intégrer du financement privé aux futures étapes de financement du port. Il apparaît que cette structure pourra faire l'objet, en cas de besoin, de subventions d'exploitation quasi sans limites. Ceci laisse à craindre que l'ensemble de la prise de risque et des déficits à venir seront assumés par les finances publiques régionales.

Dans le cadre d'un port de la transition énergétique, vous évoquez également votre soutien à la filière hydrogène « verte ». Cette perspective est certes intéressante mais n'a rien à voir, ni avec le projet de grand port, ni avec l'installation d'éoliennes en mer. En effet, ~~celles-ci~~ ces installations sont obligatoirement raccordées au réseau d'électricité RTE. En conséquence, la future usine s'approvisionnera, de fait, auprès de producteurs proches (comme les éoliennes méditerranéennes) ou plus lointains à travers des contrats de fournitures si ce n'est sur le marché des certificats d'électricité d'origine renouvelable. Qui plus est, cette fourniture sera modulée en fonction de la demande appelée par le réseau, sur injonction de l'autorité de régulation de l'énergie.

Pour nous rassurer sur les risques environnementaux induits par votre projet, vous faites référence aux comités de suivi. Pourtant, nos discussions avec les experts des comités de suivi scientifique et environnemental nous laissent penser que ce comité voit son champ d'action limité à l'analyse de la pertinence du travail des prestataires retenus, sans donner un quelconque avis sur la pertinence effective de ce suivi. De même, les travaux du comité de suivi environnemental ne paraissent pas pilotés au niveau des risques que la réalisation de ce projet à court, moyen et long termes pourraient générer.

Dans les annexes à votre lettre, nous trouvons la réitération de l'affirmation selon laquelle les échanges mer/étang ne seraient pas modifiés par le projet. C'est un point important parce que ce sont ces échanges qui assurent le renouvellement des eaux et jouent un rôle clef pour la bonne oxygénation et la régulation de la température des lagunes. Pourtant, dans les réponses à l'enquête publique, vos services écrivent que le taux de renouvellement des eaux, n'a pas été étudié. Dans ces conditions, comment voudriez-vous que nous soyons rassurés ? Sans engagement fort de votre part nous continuerons d'affirmer que ce projet constitue une catastrophe environnementale potentielle et que vos silences et dénis ne font qu'apporter du crédit à ces affirmations. Ces engagements pourraient

concerner l'amélioration des échanges mer-étang (en détruisant les anciens piliers du pont de chemin de fer par exemple), etc….

Enfin, c'est avec juste raison que vous soulignez le taux de chômage très élevé dans la commune et les environs. C'est d'ailleurs une constante dans toute la zone côtière dominée par le tourisme et les activités de service. L'emploi précaire y est la règle. Un chantier, aussi important que celui-ci ne change rien à la donne. Les emplois fixes qu'il génère ou conforte sont essentiellement dévolus à des entreprises étrangères à la région. Les emplois de sous-traitance attribués aux entreprises régionales que nous avons pu identifier relèvent de missions d'interim ou de gestion du *turn over* dans le personnel. Nous ne doutons pas que les éoliennes et l'usine d'hydrogène « vert » seront créatrices d'emplois pérennes et nous nous en félicitons. Cependant, ne nous leurrons pas, cette création sera de l'ordre de quelques dizaines d'emplois (cf dossier d'enquête publiques Eolmed et EFGL). Certainement pas de quoi bouleverser la situation. Les chiffres avancés de 3000 emplois tout confondus, répétés sous forme de réclame ne sont jamais explicités et sont, de fait, très fantaisistes. Ils visent un « effet d'annonce » que nous considérons mensonger sans constituer un espoir réel de ce niveau pour notre territoire.

Le traitement du volet impact sur l'activité tourisme (volume 2-3 de l'enquête publique) brille par sa vacuité. En particulier, il ne fait aucune analyse de ce qui constitue l'attractivité de la station, les modes de fréquentation et les changements éventuels que pourrait entraîner le projet. Quelle est la commune touristique qui accepterait de voir amputer son patrimoine littoral d'1 km de plage (20 % de la plage nord) ?

De nombreux nouvellois et estivants rencontrés ne comprennent pas que l'on puisse bouleverser l'identité du musoir de la jetée sud (phare rouge) en le prolongeant de manière aussi inesthétique. Dans le cadre de la révision du projet telle que nous la proposons il serait tout à fait possible d'étudier une solution où la protection de l'espace maritime dédié à la construction éolienne soit réalisée dans sa partie sud par une nouvelle portion de digue dissociée de la digue sud actuelle qui conserverait ainsi sa typicité.

Avec juste raison, le SCOT de la Narbonnaise a mis en avant les sports de glisse. Ils attirent une clientèle aisée, durant une bonne partie de l'année sans parler des pratiquants « locaux ». Les maires de Gruissan et Leucate l'ont bien compris puisqu'ils en font un atout pour leur commune. Le SCOT a fait l'inventaire des spots à préserver et le premier est celui de la plage de la Vieille Nouvelle, côté Port la Nouvelle. Les intéressés nous ont déclaré unanimement que la construction de la jetée nord allait rendre la pratique trop dangereuse et qu'ils abandonneraient ce spot.

Moralité : avant de prétendre créer des emplois, il faut veiller à ne pas en détruire !

Pour toutes ces raisons, nous persistons plus que jamais dans notre demande de moratoire sur les travaux et la remise à plat du projet.

Veuillez agréer, Madame, nos sentiments les plus sincères

Marie Laure ARRIPE , maître de conférence en économie, conseillère municipale de Peyriac de Mer
Bertrand CLAVERIE, ingénieur civil des mines
Baptiste LOGEAIS, biologiste marin, membre du collectif "Alternatiba Narbonne"
Albert CORMARY, urbaniste
Pascal PAVIE, vigneron Confédération Paysanne
Porte-paroles représentant le collectif d'opposition au projet d'extension du port de Port la Nouvelle