



GROUPE LOCAL DU NARBONNAIS

Avis sur l'enquête publique ayant trait au projet Hyd'Occ à Port la Nouvelle

Présentation d'EELV

Europe Écologie les Verts est un mouvement politique écologiste. Le terme «écologie» a été créé en 1866 par le biologiste Ernst Haeckel pour décrire la science des interrelations entre les organismes et leur milieu, leurs adaptations et leurs associations. L'émergence de l'écologie politique accompagne le développement industriel dès le début du XIXème. Depuis, les différentes crises que nous traversons : sociales, environnementales, énergétiques, climatiques, de santé publique... démontrent la nécessité de changer de modèle socio-économique. La justesse de nos propositions est reconnue et elles reçoivent de plus en plus d'écho dans la société, ici, en France comme ailleurs dans le monde.

Le mouvement est structuré au niveau local, régional et national.

La présente contribution à cette enquête publique émane du groupe local du Narbonnais. Nous avons pris connaissance du dossier consultable sur le site internet de la préfecture de l'Aude.

Introduction, généralités sur l'hydrogène

Si la molécule est connue depuis longtemps, ses usages comme source d'énergie pour l'éclairage remontent à la fin du XIXème siècle avec le gaz d'éclairage¹.

Depuis de nombreuses années, il est largement utilisé dans l'industrie chimique. Plus récemment, il a attiré l'attention des chercheurs et ingénieurs comme vecteur d'énergie décarbonée, En effet l'électricité produite à partir d'énergie renouvelable peut électrolyser de l'eau pour produire de l'hydrogène. On qualifie l'hydrogène ainsi obtenu de « vert ».

Les articles de presse (et par extension, les media) sont très nombreux à lui promettre un grand avenir pour remplacer les carburants fossiles, que ce soit par combustion ou par la force électrique, à travers des piles à combustible. L'idéologie solutioniste en fait une panacée, voyant déjà voler des avions à hydrogène, rouler des trains à hydrogène, naviguer des cargos à hydrogène, transporter des marchandises par des camions à hydrogène, etc.

Nous reconnaissons bien des intérêts pour l'hydrogène, nous ne pouvons nous ranger à cet enthousiasme absolu. Un article paru dans une revue scientifique² titrait : *L'hydrogène en France, une filière prometteuse... dans 30 ans*. A la lecture du dossier qui nous est soumis, nous constatons que la production de 7 000 t d'hydrogène, nécessite une puissance installée de

1 <https://www.france-hydrogene.org/technical-sheet/1-3-production-et-consommation-dhydrogene/>

2 Marie Degremont, in La Recherche avril 2021

46,5 MW. La consommation annuelle d'électricité en pleine charge serait plus que conséquente. Pour se rendre compte de ce que cela représente, il faut savoir que la consommation d'hydrogène en France est de l'ordre de 900 000 t/an. Il s'agit d'hydrogène « gris » produit à partir de vaporéformage de gaz naturel ou de charbon, en quasi totalité utilisé dans l'industrie (chimique et autre).

Pour participer à la décarbonation de ces industries, en se basant sur le ratio ci-dessus (46,5 %MW pour 7 000 t), nous devrions avoir 129 unités de production semblables au projet Hyd'Occ. Le tout mobilisant la production de 6 000 à 8 700 éoliennes offshore de 10 MW. Un développement rapide et massif du nucléaire (sans compter les questions qu'il pose par ailleurs) n'est pas plus pertinent puisque cela mobiliserait la production de 5 à 8 réacteurs type EPR. Et à la clé, les conflits d'usage de l'électricité...

Il apparaît donc que l'hydrogène vert, ne peut peser de manière décisive dans les défis énergétiques présents et à venir. Les discours l'entourant relèvent trop souvent du : continuer comme avant. Par contre, nous pensons que l'hydrogène vert présente un intérêt dans certains domaines tels que le stockage d'énergie.

En ce qui concerne la mobilité, la prudence doit être de mise. Récemment, le land de Bade Wurtemberg a commandité une analyse comparative (électrification, batteries, hydrogène) pour l'usage d'énergie³ sur deux lignes ferroviaires régionales. Dans les deux cas, l'hydrogène était particulièrement défavorable. Il y a quelques mois, la métropole de Montpellier annonçait abandonner⁴ son projet de bus hydrogène, trop compliqué à mettre en œuvre.

Il y a environ 6 ans, quand il a été question d'une production d'hydrogène à Port la Nouvelle, elle était présentée comme stockage d'électricité. En l'occurrence, la production d'hydrogène devait correspondre à des pics de production électrique (éolien flottant) non consommée. Pour nous, cela faisait sens. La loi de 2017, à la suite d'un amendement gouvernemental a confié le monopole du raccordement des éoliennes en mer au réseau haute tension géré par RTE, filiale d'EDF. Dès lors, la production d'hydrogène s'insérait dans un tout autre contexte. Cela a été conforté par les premiers éléments publiés à propos du projet qui nous intéresse. Une usine vouée à tourner 24 h/24 est là, pour produire et toujours plus, si possible.

Le projet HYD'OCC est indissociable de la politique portuaire de la SEMOP. Sur ce sujet, le dossier d'enquête est peu disert. Cette usine de production devrait être complétée à l'horizon des années 2030 par des importations massives pouvant atteindre 300 000 t/an. C'est ce qui ressort de différents dossiers comme les annexes au contrat SEMOP/Région ou ce que confirme le récent dossier d'enquête publique pour la deuxième phase des aménagements portuaires. Ce dernier projet est porté par un autre actionnaire de la SEMOP que Qair : DEME. Cela a une signification particulière pour le développement de la production d'hydrogène à Port la Nouvelle. Elle est limitée par la puissance électrique disponible et par les volumes d'eau potable⁵. En outre, elle souffrira de la concurrence des importations, en provenance en particulier d'Oman où DEME réalise⁶ d'importants investissements. Les coûts annoncés étant largement inférieurs à ceux de la production locale, Quant à savoir si le site portuaire de Port la Nouvelle sera, un jour, relié au projet Barmar⁷, nous n'avons pas de réponse à ce jour. Nous remarquons simplement que les documents émanant du lobby de

3 <https://www.railwaygazette.com/traction-and-rolling-stock/baden-wuerttemberg-rules-out-hydrogen-traction/62856.article>

4 <https://www.h2-mobile.fr/actus/pourquoi-montpellier-abandonne-bus-hydrogene/>

5 Voir infra

6 Communiqué de presse de DEME du 4 mars 2020 et article sur <https://atalayar.com/fr/content/oman-prevoit-de-produire-un-million-de-tonnes-dhydrogene-vert-par-dici-2030>

7 <https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/pyrenees-orientales/perpignan/apres-l-abandon-du-midcat-jusqu-a-7-ans-de-travaux-pour-le-futur-pipeline-sous-marin-entre-l-espagne-et-la-france-2640788.html>

l'hydrogène⁸ mentionnent Marseille comme point d'importation et ignorent notre port. Ils ont même été relayés par la SEMOP dans le cadre de l'enquête publique⁹ sur la phase 2 de l'extension portuaire.

Sortant du cadre de la présente enquête publique, nous ne nous étendrons pas plus sur les problèmes spécifiques aux importations d'hydrogène : raccordement au réseau européen, stockage, adaptation portuaire, etc. De même nous n'aborderons pas les multiples critiques dont l'hydrogène fait l'objet : débauche énergétique ; emploi massif de métaux rares (extractivisme) ; défauts d'infrastructures de distribution ; tentation de reproduire les modèles consuméristes ; etc. Notre avis portera donc sur la compatibilité de ce projet d'usine avec son environnement physique et humain. Les aspects environnementaux au sens naturaliste ne sont pas abordés par manque d'expertise indépendante mobilisable sur le temps de l'enquête. Les domaines examinés sont :

- Problématique de l'énergie
- Problématique de l'eau
- Empreinte carbone, émissions de gaz à effet de serre
- Problématique de la sécurité et choix du site
- Desserte du site
- Conclusion, avis

Contact : Albert CORMARY : af.cormary@wanadoo.fr tél 04 58 48 27 53 06 76 05 00 10

Problématique de l'énergie

L'hydrogène étant présenté comme relevant du domaine de l'énergie, c'est en premier lieu à cette problématique que nous nous intéressons.

Pour ce qui est de l'approvisionnement en énergie électrique, nous avons quelques interrogations. L'usine aura besoin d'une puissance de 60 MW. Elle va fonctionner pour partie sur l'autoconsommation à partir des parcs photovoltaïques à installer sur la zone portuaire. La puissance espérée¹⁰ est de l'ordre de 20 MW lorsque tout sera construit (à quel horizon ?). Le reste sera fourni par le réseau et nous apprenons que la puissance disponible au poste source de Port la Nouvelle n'est que de 25 MW. Dans ces conditions, peut-on espérer qu'un jour elle fonctionnera en pleine capacité ?

Pour garantir que la totalité de l'électricité consommée soit « verte », c'est à dire d'origine renouvelable, le maître d'ouvrage a l'intention de passer des contrats avec des fournisseurs extérieurs. Nous sommes bien là dans le domaine de la production d'énergie, au sens physique. Pourtant, dans la suite du dossier, le maître d'ouvrage insiste sur les achats reventes de volumes de production, de vente de certificats d'origine (verte)... Le lecteur peut se reporter au dossier d'enquête publique¹¹ pour en connaître les détails. En résumé, cette usine qui dispose théoriquement de la puissance électrique nécessaire mais qui ne peut l'utiliser intégralement, la revend sur les marchés. Nous constatons qu'alors le projet entre dans le domaine de la spéculation financière sur le marché de l'énergie.

Les ménages et entreprises, qu'ils soient français ou européens, savent depuis quelques mois ce que cette pratique signifie pour leurs comptes. Dès lors, doit-on regarder ce projet

8 France Hydrogène, voir : Eléments socio économiques *in* dossier d'enquête publique phase 2 extension portuaire, octobre 2022.

9 *Idem*, dossier, volume 3 page 28 A ce jour, nous ne connaissons pas les conclusions du commissaire enquêteur.

10 Annexe 25 au contrat de concessions Région Occitanie/SEMOP.

11 Pièce n°3 page 203

comme étant fournisseur d'énergie ou comme une opération financière ? Cette deuxième option ne correspond pas au monde auquel nous aspirons.

Parmi ces contrats, Qair espère voir la construction¹² « *d'une centrale photovoltaïque au sol sur la commune de Port-La Nouvelle, à moins de 3 km de l'enceinte portuaire, sur une ancienne zone industrielle polluée par des hydrocarbures. Ce projet d'une puissance d'environ 10 MWc pourrait fournir environ 15 GWh/an, et serait raccordé en direct à Hyd'Occ.* » Nous supposons qu'il s'agit de l'ancien et historique site Dyneff près de la gare SNCF. Nous saluons la volonté de reconquête de cette friche aux sols pollués et peu susceptible de recevoir des aménagements impliquant des activités humaines permanentes. Plus loin, nous lisons que cette construction s'articule avec « *Un contrat d'achat d'électricité à long terme (PPA – Power Purchase Agreement) serait établi avec QAIR France.* » Quel est le sens de cette opération de jeux d'écritures entre filiales d'une même entreprise ?

Plus loin, nous relevons : « *Projets de valorisation de fonciers en discussion avec des communes situées à proximité pour installer plusieurs centrales photovoltaïques au sol, d'une puissance de 10 à 25 MWc, soit 15 à 37,5 GWh/an* », Cela nous pose problème. L'installation de fermes photovoltaïques au sol contrevient à la nécessité d'arrêter l'artificialisation des terres agricoles et la destruction des espaces naturels. L'installation sur des toitures, parkings et autres espaces déjà artificialisés doit être la priorité. Ainsi à Port la Nouvelle et ses environs sont présents quelques hectares pouvant supporter des ombrières : Super U, Aldi, Carrefour, Intermarché, Lidl, Weldom... et pourquoi pas les quais de la gare SNCF pour le plus grand bien des usagers.

Nous sommes bien conscients que les bâtiments industriels construits ces dernières années sont souvent dépourvus de structures suffisantes pour supporter les installations photovoltaïques en toiture. Cela ne doit pas être un prétexte pour choisir la facilité en les installant au sol. Récemment, après quelques années de recherches au sein de l'INRAE, est apparu le concept d'agrivoltaïsme. Séduisant à première vue, des installations sur vignes ou maraîchage par exemple ont pu laisser croire à une avancée en termes de transition énergétique et sauvegarde d'une agriculture paysanne qui y trouvait des compléments de revenus. Bien vite cependant, des écueils sont apparus. La production agricole reste figée pour longtemps ce qui réduit les possibilités de diversification et perte de la maîtrise foncière pour les agriculteurs, spéculation foncière... Résultat, dans l'Aveyron, on a vu la Chambre d'Agriculture s'insurger face à ce phénomène. De même des syndicats agricoles¹³ demandent un moratoire.

En conséquence, nous rejoignons la demande de la MRAE¹⁴ : « *Si certains des parcs photovoltaïques projetés comme source d'alimentation électrique sont réalisés dans le seul but de produire de l'énergie pour Hyd'Occ, alors, il convient de revoir le périmètre de l'étude d'impact afin d'intégrer ces projets et permettre une analyse globale de la séquence Eviter-Réduire-Compenser* »

Nous venons d'apprendre que le projet Hyd'Occ était inscrit à l'ordre du jour du conseil communautaire (Agglomération du Grand Narbonne) du 1^{er} décembre. Parmi les arguments figure la possibilité de construire (en cogénération ?), un réseau de chaleur basse température destiné à alimenter « *des bâtiments nouvellois tels que le collège, les écoles, la crèche, le centre hospitalier, la piscine communale, les HLM et autres bâtiments municipaux* » Ce projet connexe n'est pas évoqué dans le dossier d'enquête. Cependant, nous en profitons pour donner notre avis provisoire en attendant les études de faisabilité.

La fourniture de chaleur par un réseau de distribution fait partie des opérations d'efficacité énergétique appelées de nos vœux. Toutefois, ce genre d'installation s'inscrit dans

12 idem

13 <https://www.reussir.fr/ja-et-la-confederation-paysanne-disent-non-au-developpement-de-lagrivoltaisme>

14 Pièce n°1, observation 3

des contextes d'utilisation spatialement denses. Ainsi chauffer les locaux de la SEMOP et autres activités présentes sur le site portuaire nous semble pertinent. Par contre, créer un réseau de plusieurs kilomètres (dizaine ?) pour desservir les équipements mentionnés dispersés sur le territoire urbain de la commune semble peu opérationnel. Cette bonne idée ne serait-elle pas utilisée pour « vendre » le projet ?

Remarque particulière : le schéma de la page 206 de la pièce n° 3 utilise un jargon angliciste incompréhensible du commun des mortels alors que la compréhension du dossier doit être aussi large que possible.

Problématique de l'eau

Electrolyser de l'eau nécessite de l'eau. Cette lapalissade trouve ici un écho particulier. Dans son avis¹⁵, la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale (MRAE) souligne les interrogations que cela engendre : « *Le procédé de production d'hydrogène retenu est l'électrolyse de l'eau, (...). La technologie choisie génère des besoins en eau et en électricité important. Des précisions sont attendues sur la caractérisation des impacts sur la ressource en eau et les mesures de réduction des prélèvements* ». Plus loin, la MRAE recommande de : « *préciser l'impact potentiel des prélèvements sur la ressource en eau, en particulier de la Basse vallée de l'Aude qui présente un déséquilibre quantitatif, de définir dès à présent les actions et mesures prévues pour réduire la consommation d'eau en fonctionnement habituel comme en période de sécheresse, de recueillir l'avis de la CLE du SAGE de la Basse vallée de l'Aude sur le projet.* »

La réponse du maître d'ouvrage¹⁶ ne porte pas sur le fond mais sur la forme et encore, pas de manière très certaine : « *Il semble que le SAGE Basse Vallée de l'Aude au regard du courrier transmis le 26 janvier 2022, (...) démontre que le projet Hyd'Occ est conforme aux dispositions inscrites dans le PAGD (Plan d'Aménagement et de Gestion Durable) approuvé par arrêté inter-prefectoral (...)* » La question de la gestion en période de restriction est renvoyée à plus tard. C'est pourtant un sujet prégnant dans le contexte du climat qui est le notre, présent et plus encore futur.

Nous avons été surpris de lire l'affirmation¹⁷ : « *les besoins en eau pour le projet n'impacteront pas le déficit du bassin versant de l'Aude, puisque l'eau potable consommée proviendra du bassin versant de l'Orb voisin* ». Si cela est partiellement vrai (des interconnexions existent), on ne peut oublier que le bassin versant de l'Orb alimente la région biterroise avec une forte pression démographique sur la ressource. Affirmer que le projet n'aura qu'un effet très faible sur le déséquilibre quantitatif pré existant est pour le moins inconséquent.

En fait, le dossier souffre d'une grave lacune en ne présentant aucune alternative à l'utilisation de l'eau potable alors que nous sommes en bord de mer. La promesse de se tourner éventuellement vers les eaux résiduaires de la station d'épuration n'est pas plus pertinente que la volonté d'utiliser (nous pourrions dire détourner) l'eau potable dans un process industriel. En effet, il y a conflit d'usage avec leur recyclage potentiel dans l'irrigation ou même dans les usages domestiques. La faisabilité de cette proposition n'est pas acquise et en cas d'impossibilité ?

Nous avons noté que les eaux rejetées par le système de filtration (100 000 m³/an) devraient être dirigées vers la station d'épuration communale. Le maître d'ouvrage se targue de la production d'un courrier d'accord de principe de la part de Veolia, gestionnaire du réseau

15 Cet avis est disponible sur les site de la MRAE et fait l'objet de la pièce n°1 du dossier

16 Pièce n° 2, page 8

17 Pièce n°3 page 254

pour le compte de l'agglomération du grand Narbonne. La lecture de celle-ci¹⁸ est loin de démontrer la faisabilité de cette idée. Dans sa réponse à la MRAE, le maître d'ouvrage dit que ce sont des eaux non chargées en matières organiques « *facteur limitant des stations d'épuration* ». Certes mais ce n'est pas le seul. Il y a également la charge hydraulique¹⁹. Chaque station d'épuration a une charge nominale en organique et en hydraulique et en cas de dépassement, c'est l'ensemble de son fonctionnement qui est déséquilibré.

Des remarques précédentes, nous concluons que l'ensemble du traitement de la problématique eau est à revoir et ne peut-être acceptée en l'état.

Empreinte carbone, émissions de gaz à effet de serre

Face au battage fait autour de l'hydrogène vert, et de ses vertus en matière de décarbonation de l'énergie, il est important de pouvoir évaluer l'empreinte carbone de sa production. Hélas, comme le souligne la MRAE dans son avis, rien de tel ne nous est proposé. Dès lors que valent tous les discours sur ce sujet ?

Certes le maître d'ouvrage a reproduit une analyse émanant de l'ADEME, mais comme l'a souligné la MRAE, ce sont des données générales. En réponse, le maître d'ouvrage se contente de renvoyer²⁰ à plus tard. Sera réalisé « *un bilan carbone à la mise en service, dont une des finalités sera de mettre en place des indicateurs de suivi (...)* »

Pourtant, il est en possession des éléments permettant une prospective sur le cycle de vie²¹ de l'ensemble du processus :

- Empreinte carbone de l'infrastructure industrielle : construction, aménagement des locaux et démantèlement des installations. A défaut de bilan direct, il existe des ratios très proches de la réalité.

- Empreinte carbone de l'électricité et autres fluides utilisés. Les différents modes de production renouvelable n'ont pas la même empreinte. Dans le dossier, le photovoltaïque est largement évoqué et son empreinte est différente²² suivant les filières. Quoiqu'il en soit, ce n'est pas celui qui présente le meilleur bilan carbone.

- Empreinte carbone de la mise à disposition des clients finaux. Le maître d'ouvrage nous dit avoir repéré²³ les sites potentiellement intéressés par la production d'hydrogène vert à Port la Nouvelle. Dès lors, le maître d'ouvrage peut calculer ce poste.

Sommes-nous en présence de mauvaise volonté ou de paresse intellectuelle ? En tous cas, nous sommes obligés de rattacher cette attitude à celle de la SEMOP et de la Région Occitanie qui jusqu'à ce jour ont refusé de présenter un bilan carbone des travaux d'extension portuaire. Dans les deux cas évoqués, cette attitude est inconséquente.

Problématique de la sécurité et choix du site

En préambule, nous avons souligné la réputation de dangerosité de l'hydrogène, réputation consolidée par le fait que notre usine est classée SEVESO, c'est à dire dangereuse. Notre port accueille déjà plusieurs (dépôts pétroliers, stockage et embouteillage de gaz, manutention de carburants, alcool), concentrées au milieu de la zone « historique ». A ces

18 Annexée au dossier d'enquête publique

19 Définition sur <http://cap-action-solidarite.over-blog.com/article-vocabulaire-station-d-epuration-106625880.html>

20 Réponse du maître d'ouvrage à l'avis de l'AE page 6

21 Conformément à la norme ISO 14064

22 Les panneaux solaires bas-carbone en France

www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_53_panneaux_solaires_octobre2021_3.pdf

23 Pièce n°3, page 186

sites, il faut ajouter des Installations Classées pour l'Environnement (ICPE) : silos à grain, stockage d'engrais azotés, transit de matières minérales. A l'inventaire qu'en fait le dossier²⁴, il manque les ICPE dont bénéficie EUROPORTS-CLTM : stockage de pneus broyés, charbon, déchets industriels banaux (plastiques valorisables dans des installations thermiques). Nous recommandons au lecteur, la consultation d'un article de Face au Risque n° 574²⁵ qui recense les accidents du à l'hydrogène, dans le monde en 2019.

A la suite d'une étude succincte portant sur 4 sites potentiels sur la zone portuaire, les parties prenantes (SEMOP et Qair) ont décidé d'insérer cette future usine dans les périmètres²⁶ de dangers existants. Avant que ne soit réalisée quelque étude de danger que ce soit, le parti de s'insérer dans les PPRT²⁷ existant était là. Rappelons que la zone urbaine se trouve à seulement quelques centaines de mètres et que « l'effet domino » et toujours à craindre.

D'ailleurs, nous relevons²⁸ dans l'étude d'impact : « *La concentration d'activités industrielles dans l'enceinte portuaire de Port la Nouvelle, dont certains classés SEVESO, engendre un risque industriel fort à l'échelle de la zone d'implantation potentielle. Les règles détaillées dans les périmètres de protection définis devront être respectées lors de la définition du projet ; Le risque lié au transport de matières dangereuses est également fort en raison de la proximité de la ligne ferroviaire de transport de fret et des sites de dépôt d'hydrocarbure. L'enjeu lié aux risques technologiques est fort.* » L'avis rendu par la MRAE le 2 mai 2022²⁹ allait dans le même sens. En particulier « (...) ré-évaluer l'analyse des effets cumulés avec les installations et projets voisins et à proposer des mesures adaptées en conséquence. »

Les études de danger ont été réalisées sur les risques liés à l'usine elle-même et non sur l'environnement industriel. elles ont conclu qu'il n'y avait aucun événement qui puisse affecter l'extérieur du périmètre de l'usine . L'étude d'impact, pages 378 et suivantes est censée étudier les impacts cumulés sous forme d'un tableau, une colonne pour les incidences environnementales des sites existants et une pour celles de Hyd'Occ. Nous lisons en particulier page 386 : « *En cas de défaillance d'un site voisin, les potentiels dangers externes à l'installation (notamment liés aux établissements faisant l'objet du PPRT en vigueur) pourraient initier des phénomènes dangereux externes sur site d'ores et déjà identifiés et étudiés en raison des risques industriels intrinsèques à l'installation. Aucun phénomène dangereux externe n'est donc ajouté à l'analyse des risques (...)* »

Circulez, il n'y a rien à voir ! Dans le dossier, notons que seuls sont pris en compte les établissements classés (SEVESO et ICPE). Le dépôt mitoyen de CAMIDI est ignoré. Pourtant, une nuit de juillet 2010, un camion de GPL a pris feu et explosé³⁰, faisant 13 blessés.

Au fil du dossier, nous comprenons que cette volonté d'insertion dans les sites SEVESO existant est liée à la crainte que cette nouvelle usine n'ait une incidence négative sur le foncier à commercialiser sur la zone logistique. Citation³¹ : « *ne pas venir ajouter de nouvelles contraintes aux zones alentour pour ne pas pénaliser le déploiement de futures activités industrielles sur le port de Port la Nouvelle* »

Bref, des considérations financières priment sur la vie des populations. N'est-ce pas

24 Pièces n°3, pages 173 et 174

25 Cet article est consultable via le kiosque de la revue : <https://www.faceaurisque.com/mensuel-numerique-et-achat-au-numero/>

26 Ces périmètres sont définis par les Plans de Prévention de Risque Technologiques (PPRT)

27 Plan de Prévention des Risques Technologiques

28 Pièce n°3 page 173

29 Observation 2 et réponse du maître d'ouvrage dans la pièce n° 2

30 La Dépêche <https://www.ladepeche.fr/article/2010/07/28/880545-port-nouvelle-13-blesses-explosion-camion-chez-camidi.html> Nous ne connaissons pas l'origine du sinistre

31 Pièce n°2, page 16

Emmanuel Macron qui avait déclaré³² : « *Nos vies valent plus que leurs profits* » ?

Desserte du site

Nous avons noté que Qair n'envisage pas d'autres modes de transport que la route, Pourtant, le rail et le fluvial sont des modes bien moins énergivores que la route, donc moins émetteurs de GES et autres polluants : particules fines de combustion, d'usure des pneus, des freins, etc.

A la remarque similaire de la MRAE, le maître d'ouvrage « botte en touche » renvoyant le problème³³ au gestionnaire du port (la SEMOP) « *en charge de l'exploitation de la plateforme logistique du port de Port-La Nouvelle,* » dont le plan de transport et des infrastructures multimodales « *est en cours de définition* ». C'est ignorer que la voie de desserte ferroviaire des dépôts pétroliers, gaziers et d'alcool passe au droit du site envisagé. Elle est raccordée à la ligne Narbonne Port Bou et à partir de Narbonne, vers le reste de l'Occitanie et au-delà, à la Nouvelle Aquitaine.

Dès lors, l'embranchement particulier à l'usine est possible techniquement. Si le maître d'ouvrage ne peut le réaliser dans l'immédiat, il peut éventuellement en réserver l'emplacement dans ses installations. Ce n'est pas le cas et cela obère toute possibilité de réalisation ultérieure.

Conclusion, avis

L'examen des points ci-dessus nous incite à penser que le projet est insuffisamment abouti pour qu'il fasse l'objet d'un arrêté d'autorisation. Nous constatons que la résolution de points cruciaux comme les émissions de GES, le transport ferroviaire, les fournitures d'eau et d'électricité est renvoyée à des études ultérieures. Nous insistons en particulier sur les deux problèmes posés par l'eau et la sécurité, à notre sens sont rédhibitoires en l'état actuel.

Le 10 octobre dernier, lors d'une table ronde sur le changement climatique, Nadia Pellefigue, vice présidente de la Région Occitanie a évoqué courageusement³⁴, la nécessité pour les décideurs, « *d'être en capacité d'abandonner ou du moins de réviser des projets qui ne répondent plus, ou mal aux exigences actuelles* ». Nous sommes dans ce cas de figure concernant la ressource en eau et les conditions de sécurité à Port la Nouvelle. En conséquence,

EELV Groupe Local du Narbonnais donne un avis défavorable au projet d'usine d'hydrogène (Hyd'Occ) à Port la Nouvelle tel qu'il est envisagé.

32 Déclaration du 2 avril 2022

33 Pièce non cotée : Réponse à l'avis de l'autorité environnementale, page 7

34 Cité par la contribution n° 147 à l'enquête publique sur la deuxième phase de l'extension portuaire