



# PORT-LA NOUVELLE

## PROJET D'EXTENSION DU PORT

### DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

#### VOLUME 1 – PREAMBULE ET CADRE REGLEMENTAIRE

N°8713239-ENQ-VOL1-SOM-V3, Port-La Nouvelle					
Dossier d'Enquête publique – Volume 1					
3	Version finale complétée	Artelia/Créocéan/Gaxieu	Artelia/Créocéan/Gaxieu	Artelia/Créocéan/Gaxieu	01/2018
2	Version finale	Artelia/Créocéan/Gaxieu	Artelia/Créocéan/Gaxieu	Artelia/Créocéan/Gaxieu	20/09/2017
0	Version initiale	Artélia/Créocéan/Gaxieu	Artélia/Créocéan/Gaxieu	Artélia/Créocéan/Gaxieu	20/02/2017
Version	Description	Rédaction	Vérifié	Approuvé	Date



## SOMMAIRE GENERAL DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

### **VOLUME 1**

- Présentation du demandeur (délibération de la Région)
- Préambule :
  - Contexte du projet
  - Le plan de situation
  - Le port de Port-La Nouvelle aujourd'hui
  - Les grands principes d'aménagement
  - Présentation succincte du projet, de ses caractéristiques principales et de son phasage
  - L'appréciation sommaire des dépenses
  - Un projet d'intérêt majeur
  - Un projet intégré dans son environnement
- Cadre réglementaire
- Le bilan de la concertation

### **VOLUME 2**

- Volume 2.1 : L'étude d'impact valant document d'incidences :
  - A : Résumé Non Technique
  - B1 : Description du Projet
  - B2 : Cahier de plans
- Volume 2.2 : L'étude d'impact valant document d'incidences :
  - D : Etat initial
    - D1 : Zones d'études
    - D2 : Compartiment physique
    - D3 : Zones de protection du patrimoine naturel
    - D4 : Compartiment biologique
    - D5 : Risques majeurs
    - D6 : Contexte économique et cadre de vie
    - D7 : Contexte réglementaire, documents de planification et servitudes
    - D8 : Synthèse des enjeux

- Volume 2.3 : L'étude d'impact valant document d'incidences :
  - E : Impacts bruts :
    - E1 : analyse des impacts bruts du projet
    - E2 : Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme
  - F : Mesures ERC et Impacts résiduels
  - G : Méthodes
  - H : Bibliographie
  - I : Glossaire
  - J : Annexes

### **VOLUME 3**

- Dossier d'étude socio-économique au titre du code des transports

### **VOLUME 4**

- Dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées

### **VOLUME 5**

- Dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune de Port-La Nouvelle

### **VOLUME 6**

- Dossier requis au titre de la procédure de transfert de gestion du domaine public maritime

### **VOLUME 7**

- Les avis émis sur le projet

### **VOLUME 8**

- Documents d'étude facilitant la compréhension du projet





## PORT-LA NOUVELLE

### PROJET D'EXTENSION DU PORT

#### DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

#### VOLUME 1 - PRESENTATION DU DEMANDEUR

N°8713239-ENQ-VOL1-DEM-V3, Port-La Nouvelle					
Dossier d'Enquête Publique – Volume 1 - Présentation du Demandeur					
3	Version finale complétée	Artélia/Créocéan/Gaxieu	Artélia/Créocéan/Gaxieu	Artélia/Créocéan/Gaxieu	01/2018
2	Version finale	Artélia/Créocéan/Gaxieu	Artélia/Créocéan/Gaxieu	Artélia/Créocéan/Gaxieu	21/09/2017
1	Version initiale	Artélia/Créocéan/Gaxieu	Artélia/Créocéan/Gaxieu	Artélia/Créocéan/Gaxieu	20/02/2017
Version	Description	Rédaction	Vérifié	Approuvé	Date

**SOMMAIRE**

**1. PRESENTATION DU DEMANDEUR**\_\_\_\_\_ **1**

**2. DELIBERATION DU 2 FEVRIER 2017** \_\_\_\_\_ **2**



## 1. PRESENTATION DU DEMANDEUR

Le projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle a été initié par la Région Languedoc Roussillon qui lors de son assemblée du 30 novembre 2011 autorisait déjà son Président à saisir les services ad hoc pour la conduite des autorisations nécessaires au projet. A l'issue du débat public mené de décembre 2012 à Avril 2013, l'assemblée régionale décidait alors le 19 juillet 2013 de poursuivre le projet d'extension et autorisait son Président à lancer toutes les procédures réglementaires.

La présente demande d'autorisation sur le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle est déposée par le Conseil Régional OCCITANIE / Pyrénées-Méditerranée, issue du regroupement des régions Languedoc Roussillon et Midi-Pyrénées. La délibération jointe du 2 juillet 2017 autorise la Présidente de la Région à saisir les services ad hoc pour la conduite de toutes les procédures en vue d'obtenir les autorisations administratives nécessaires à l'aménagement du projet.

Maître d'ouvrage :



**Région OCCITANIE / Pyrénées-Méditerranée,**  
représentée par sa Présidente, Carole DELGA

22, boulevard du Maréchal Juin  
31 406 Toulouse Cedex 9

[www.laregion.fr](http://www.laregion.fr)



## **2.DELIBERATION DU 2 FEVRIER 2017**



## Assemblée Plénière du 2 février 2017

### Délibération N°2017/AP-FEVR/07

#### Conseil Régional OCCITANIE

Assemblée Plénière du jeudi 2 février 2017

Le Conseil Régional, régulièrement convoqué, s'est réuni au Parc des Expositions - Pérols, le jeudi 2 février 2017 à 09 heures 30, sous la Présidence de Madame Carole DELGA, Présidente.

#### Présents :

Madame ADDA, Monsieur ALARY, Madame ANAHORY, Monsieur ARCANGELI,  
Monsieur ARDINAT, Monsieur ASSAF, Madame AZEMAR, Madame BAGUR,  
Madame BAKIRI, Monsieur BARTHÈS, Madame BARTHET, Monsieur BAUDRY,  
Monsieur BERARD, Monsieur BERGEON, Madame BLANC, Madame BONIS,  
Monsieur BOURGI, Madame BOURGUET, Monsieur BOUSSATON,  
Monsieur BRIANÇON, Monsieur BRIAND, Madame BULTELL-HERMENT,  
Monsieur CABROLIER, Monsieur CARETTE, Madame CARMONA,  
Madame CARSADE, Monsieur CAZAUBON, Monsieur CHIBLI,  
Monsieur CODORNIOL, Madame COLLARD, Monsieur COSSANGE, Madame COSTA-  
FESSEBECK, Monsieur COTELLE, Madame COURTOIS-PÉRISSÉ, Monsieur CRENNE,  
Monsieur CRESTA, Monsieur CROS, Madame DAHINE, Monsieur DAUBET,  
Monsieur DELAHAYE, Monsieur DENAT, Madame D'ETTORE, Monsieur DEVILLE,  
Madame DOMBES, Monsieur DONADA, Madame DOUNOT-SOBRAQUES,  
Monsieur DUPONT, Monsieur DUPRAZ, Monsieur ESCLOPÉ, Madame EYSSERIC,  
Madame FITA, Madame FLOUTTARD, Madame FRONTANAU, Madame GARDET,  
Monsieur GAREL, Madame GARONZI, Madame GARRIGUES, Monsieur GARRIGUES,  
Monsieur GAUBERT, Monsieur GAUTIER, Madame GAZEL, Madame GENOLHER,  
Monsieur GIBELIN, Monsieur GILBERT, Monsieur GILLET, Madame GIRAL,  
Monsieur GONDRAN, Monsieur GUILLHAUMON, Madame GUINLE, Monsieur HOANG-  
NGOC, Madame JAMET, Monsieur JAOL, Madame JARYCKI, Monsieur KELLER,  
Monsieur LABARTHE, Monsieur LAMOTTE, Madame LANGEVINE,  
Madame LASFARGUES, Monsieur LEONARDELLI, Monsieur LOPEZ,  
Monsieur LUBRANO, Madame LUCAZEAU, Madame LUMEAU-PRECEPTIS,  
Madame MADER, Madame MALLOLS, Madame MARTIN, Monsieur MAURIN,  
Monsieur MEIZONNET, Madame MERCIER, Madame MEUNIER-POLGE,  
Madame MINA, Madame MONESTIER-CHARRIE, Monsieur MONTEIL,  
Monsieur MONTHUBERT, Monsieur MORENO, Monsieur MORIO, Madame NEGRIER,  
Madame NOVARETTI, Monsieur ONESTA, Monsieur ORCIBAL, Monsieur PAGNOUX,  
Madame PAROLIN, Madame PELLEFIGUE, Madame PERALDI, Madame PHILIPPE,  
Monsieur PILOZ, Madame PINEL, Madame PINOL, Madame PIQUÉ, Monsieur PLA,  
Madame PLANE, Monsieur PLANO, Madame POUCHOLON, Monsieur PRATO,  
Madame PUJOL C, Madame PUJOL L, Monsieur PY, Monsieur REMISE,  
Madame RESSIGUIER, Monsieur RIVENQ, Madame ROQUÉ, Madame ROQUES,  
Monsieur ROSSIGNOL, Monsieur ROUX, Monsieur SAINT-PIERRE,  
Madame SALOMON, Monsieur SANCHEZ, Madame SATGÉ, Monsieur SELLIN,  
Monsieur SERIEYS, Monsieur SUAUD, Madame TEMPESTA, Monsieur TERRAIL-  
NOVES, Madame TEZENAS DU MONTCEL, Monsieur TOUZELLIER,  
Monsieur TRÉMÈGE, Monsieur VERDIER, Madame VESENTINI, Monsieur VIALLOU,  
Madame VINET, Madame WERSINGER, Monsieur YELMA

ABSENT(S) EXCUSE(S), ONT DONNÉ DÉLÉGATION DE VOTE :

Monsieur AUDRIN a donné délégation à Monsieur RIVENQ  
Madame BARDOU a donné délégation à Monsieur CABROLIER  
Monsieur BOLZAN a donné délégation à Madame DAHINE  
Madame BOURGADE a donné délégation à Madame D'ETTORE  
Madame BRUTUS a donné délégation à Madame NOVARETTI  
Monsieur CARAYON a donné délégation à Madame MONESTIER-CHARRIE  
Monsieur CASES a donné délégation à Madame PIQUÉ



## Assemblée Plénière du 2 février 2017

### Délibération N°2017/AP-FEVR/07

Monsieur DUBRAC a donné délégation à Madame POUCHOLON  
Monsieur FONS a donné délégation à Madame JAMET  
Monsieur FRANCIS a donné délégation à Madame GARONZI  
Monsieur GUARDIA-MAZZOLENI a donné délégation à Monsieur DAUBET  
Monsieur PALACIN a donné délégation à Madame BAKIRI  
Monsieur PRADIÉ a donné délégation à Madame PUJOL L  
Monsieur REGOURD a donné délégation à Monsieur GIBELIN  
Madame ROZIÈRE a donné délégation à Madame SALOMON

**ASSEMBLEE PLENIERE****MER ET PORTS****PORTS REGIONAUX - ENGAGEMENT DES PROCEDURES REGLEMENTAIRES -  
PLAN LITTORAL 21 - PLAN DE SOUTIEN AU BTP****DELIBERATION :**

## LE CONSEIL REGIONAL OCCITANIE

**Vu** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment sa quatrième partie relative à la Région,

**Vu** le Code de l'environnement et notamment ses articles L.123-1 à L.123-19 et R.123-1 à R.123-46,

**Vu** le règlement budgétaire et financier applicable,

**Vu** l'instruction budgétaire et comptable M71 applicable aux Régions,

**Vu** le vote du Budget Primitif pour l'exercice budgétaire 2017,

**Vu** le montant des crédits inscrits au budget de la Région pour 2017,

**Vu** la délibération n°CR-08/12.079 du Conseil Régional en date du 13 mai 2008,

**Vu** la délibération n°CR-13/04.562 du Conseil Régional en date du 20 novembre 2013,

**Vu** la délibération n°CR-14/04.692 du Conseil Régional en date du 19 décembre 2014,

**Vu** l'avis de la Commission n°19, Méditerranée,

**Vu** le rapport N°2017/AP-FEVR/07 présenté par Madame la Présidente,

**Considérant que**

Le présent rapport présente plusieurs opérations s'inscrivant dans le Plan Littoral 21. La Région Occitanie favorise ainsi l'émergence de projets structurants concernant le littoral, portés par les collectivités et les acteurs des territoires, notamment les acteurs économiques, pour appuyer la "croissance bleue" en Méditerranée.

Ce rapport présente également une opération inscrite dans le plan Marshall engagé en 2016 par la Région Occitanie pour l'emploi à destination des entreprises du bâtiment et des travaux publics.

La Région Occitanie poursuit le développement des ports de Sète-Frontignan et de Port-La Nouvelle. Trois projets structurants nécessitent l'engagement de procédures réglementaires :

**1 – Port de Port-La Nouvelle**

Les dimensions du port actuel limitent les possibilités de développement des trafics en contraignant la taille et le tirant d'eau des navires pouvant y être accueillis.

Des travaux d'aménagement maritimes consistant en la création d'un nouveau bassin au Nord de la passe d'entrée actuelle s'avèrent nécessaires au développement de l'activité du port.

Un débat public mené par une Commission Particulière du Débat Public a été organisé du 17 décembre 2012 au 16 avril 2013 sur ce projet.

Au vu du bilan et des conclusions du débat public, l'Assemblée régionale a décidé, le 19 juillet 2013, de poursuivre les études sur le projet d'extension de l'infrastructure portuaire en vue du lancement des procédures réglementaires nécessaires à l'obtention des autorisations de travaux.

Par ailleurs, en 2016, suite à l'appel à projets lancé par l'Etat, deux projets de fermes pilotes d'éoliennes flottantes ont été retenus sur chacun des sites propices au large du littoral de l'Occitanie, suite à la concertation conduite par le Parlement de la Mer : un au large de Gruissan (le projet EOLMED porté par le consortium Quadran/Ideol/Bouygues/SENVION) et un autre au large du Barcarès (le projet "Les éoliennes flottantes du golfe du Lion" (EFGL), porté par ENGIE, la Caisse des Dépôts et Consignations et le portugais EDP Renewables).

Les deux consortiums prévoient d'utiliser le port de Port-La Nouvelle pour la construction des fermes pilotes avec des process différents : EOLMED pour construire le flotteur, assembler les éoliennes sur le flotteur et assurer leur mise en place au large, EFGL pour assembler l'éolienne sur le flotteur et assurer leur mise en place au large.

Les infrastructures portuaires de Port-La Nouvelle n'étant pas adaptées pour accueillir ces activités, les besoins liés au développement des activités de l'éolien flottant ont été intégrés au projet plus global d'extension de l'infrastructure portuaire.

Le calendrier de déploiement des fermes pilotes prévoit une mise en service des fermes en 2021. Compte tenu des délais de construction et d'installation des flotteurs et des éoliennes, de premiers espaces doivent être disponibles au sein des nouvelles infrastructures portuaires dès le milieu de l'année 2019. Pour cela, et pour engager des travaux dès 2018, il est nécessaire d'obtenir les autorisations de travaux fin 2017, début 2018.

A cette fin, une enquête publique doit être menée dès le milieu de l'année 2017 au titre du Code de l'environnement (autorisation au titre de la loi eau et du CNPN), du Code de l'urbanisme (mise en compatibilité du PLU de Port-La Nouvelle) et du Code des transports. Il convient de saisir l'Etat pour l'organisation de cette enquête.

Cette enquête sera menée sur une première phase du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle. Cette première phase est estimée à 350 000 000 € HT et comporte la création des nouvelles digues de protection, d'un quai éolien, le dragage du nouveau bassin, un premier poste dédié aux vracs liquides et un quai de 430 m dédié aux vracs solides. La première étape d'aménagement consistant à réaliser les digues et les espaces dédiés à l'éolien est estimée entre 210 et 220 000 000 € HT. En comparaison, l'investissement privé lié à chaque ferme pilote est de 200 000 000 €.

À l'issue de cette enquête publique, la Région Occitanie sera amenée à se prononcer sur l'intérêt général de cette opération et sur le lancement des travaux.

## 2 – Port de Sète-Frontignan

### A – Terminal passagers

Avec 140 000 passagers en 2016, le trafic passagers constitue une activité importante et contributrice pour le port de Sète-Frontignan. Le positionnement du port pour les liaisons ferries avec le Maroc est historique, il date de 1975. Aujourd'hui encore, le port de Sète-Frontignan détient la seule liaison maritime passagers française avec le Maroc. Les villes de Tanger et de Nador sont ainsi desservies par les ferries de la compagnie italienne Grandi Navi Veloci (GNV), avec une à trois traversées par semaine suivant les saisons. L'exploitant portuaire réalise actuellement des prospections commerciales pour élargir les offres et développer ce trafic dont la dynamique se confirme.

Nonobstant, la gare maritime existante, construite en 1979, est vétuste et ne correspond plus aux normes d'accessibilité, de sûreté, de sécurité et d'exploitation pour les compagnies et les services.

Dans ce contexte et pour conforter le positionnement du port de Sète-Frontignan, la Région Occitanie a engagé un vaste programme pour la création d'un nouveau terminal passagers afin de proposer une structure moderne et d'offrir un équipement attractif et compétitif répondant aux attentes des compagnies.

Ce projet permettra ainsi :

- d'augmenter les capacités d'accueil, de traitement et leur qualité ;
- d'opérer à terme à trois navires simultanément ;
- d'assurer une relation ville-port ambitieuse et de qualité.

Ce projet sous maîtrise d'ouvrage régionale prévoit un programme d'aménagement terrestre comprenant la réorganisation complète des infrastructures d'accueil, notamment la construction d'une nouvelle gare maritime et d'un satellite à proximité du môle Masselin pouvant y accueillir des navires jusqu'à 220 mètres de longueur.

Il intègre également le réaménagement des espaces extérieurs sur 23 hectares pour l'attente et le contrôle des véhicules légers et des poids lourds embarquant ou débarquant.

De même, est prévue la création d'une nouvelle entrée dédiée, assurant un accès direct au nouveau terminal passagers ainsi qu'un accès secondaire au port de commerce désengorgeant ainsi l'accès du port par le centre ville. Les études de conception du projet sont en cours, elles ont été confiées au groupement Jacques Ferrier Architectures/SCP d'architecture Cusy Maraval/Agence TER Paysage/SNC Lavalin/ACV SA. La phase « Avant-Projet Sommaire » (APS) est achevée et doit se poursuivre en 2017 par la phase « Avant-Projet Détaillé » (APD).

Le démarrage des travaux est planifié fin 2019 pour une durée de 3 ans.

Le programme de travaux est évalué à ce stade des études à 40 millions d'euros HT.

### B – Digue d'enclôture en liaison avec le projet BP

La société BP utilise actuellement un sea line en mer pour effectuer ses opérations de déchargement. Ce poste est ancien et la canalisation qui le relie à son dépôt de Frontignan présente des pertes d'épaisseurs qui ne laissent envisager qu'une courte durée de vie résiduelle.

BP s'est rapproché de l'EPR « Port Sud de France » et de la Région Occitanie pour étudier la solution d'un poste de déchargement à l'intérieur des digues de protections dans la darse 2 du port de Sète-Frontignan. La Région a accueilli favorablement ce projet qui fiabilisera les opérations de déchargement réduisant ainsi tout risque de pollution du milieu marin, sous réserve de l'obtention par l'opérateur de toutes les autorisations nécessaires.

Pour permettre l'accessibilité nautique à ce poste intra-portuaire, un important volume de dragage (800 000 m3) doit être réalisé dans le port. Ces sables constituent une ressource importante et doivent être conservés pour un usage portuaire.

En réalisant une digue d'enclôture (casier), ces 800 000 m3 vont pouvoir être stockés et ainsi valorisés pour constituer une plateforme de 17 hectares, que l'EPR pourra viabiliser pour l'exploiter en terre-plein et ainsi accueillir de nouveaux trafics portuaires.

Cette digue représente un linéaire de 970 m, composé de 515 m dans des fonds à -5 m de profondeur, et 355 m dans des fonds allant de -5 m à -2,5 m de profondeur. Elle sera constituée d'un volume de 160 000 tonnes de matériaux de carrière, comprenant notamment des enrochements afin que cette digue résiste aux ressacs des péniches et navires utilisant le chenal.

Cette opération représente un coût de 4 000 000 €.

Pour réaliser cette opération en s'inscrivant dans un planning éventuellement compatible avec celui de la société BP, les études doivent être menées sur les tous premiers mois de l'année 2017, les services de l'Etat doivent être saisis pour organiser l'enquête publique préalable aux autorisations d'entreprendre les travaux début d'année 2018.

### C – Réhabilitation du môle Saint-Louis

Les ouvrages urbains du port de Sète-Frontignan sont les plus anciens et présentent des dégradations importantes.

Le môle Saint-Louis a permis la création du port de Sète en 1666, il assure aujourd'hui la protection du port de plaisance mais aussi de tout le Sud-Ouest de la Ville de Sète.

Sur cet ouvrage existe un partage de compétences entre la Ville et la Région au travers d'une convention : la Région conserve la maintenance de l'ouvrage de protection et la Ville, le revêtement en pierre circulé sur l'ouvrage ainsi que l'enracinement de la digue qui se trouve dans son domaine routier.

Une étude a montré plusieurs signes de faiblesse sur cet ouvrage majeur du port :

- une partie des blocs d'enrochement a été emportée par les assauts de la houle, (responsabilité de la Région) ;
- au droit de son enracinement, de nombreux blocs manquent, mettant en péril la tenue de la route menant à la Corniche (responsabilité de la Ville) ;
- sur le môle, la circulation a fortement dégradé le revêtement (responsabilité de la Ville).

Cette dualité de compétences sur un même ouvrage a conduit l'inscription dans le contrat de gestion intégrée du bassin de Thau de cette opération afin que chaque collectivité intervienne dans son domaine de compétence.

En 2017, la Région Occitanie et la Ville de Sète doivent intervenir conjointement sur les travaux de protection extérieurs, à hauteur de 2 000 000 € pour la Région et de 400 000 € pour la Ville.

Pour réaliser cette opération en coordination avec la Ville, les services de l'Etat doivent être saisis pour organiser les procédures préalables aux autorisations d'entreprendre les travaux.

Le cas échéant, la Région pourrait signer une convention avec la Ville pour organiser la répartition et le déroulement des travaux sur cet ouvrage.

**Après en avoir délibéré,**

**Décide :**

**ARTICLE UN :** d'autoriser la Présidente à saisir les services ad-hoc pour la conduite de toutes les procédures en vue d'obtenir les autorisations administratives nécessaires à l'aménagement de ces projets (enquête publique, CNPN, loi eau, intérêt général, mise en compatibilité des documents d'urbanisme, permis d'aménager, code de l'environnement...).

**ARTICLE DEUX :** d'autoriser la Présidente à lancer toutes les procédures réglementaires et les concertations nécessaires permettant l'avancement de ces opérations.

**ARTICLE TROIS :** d'autoriser la Présidente à signer tout acte ou document relatif à l'exécution de la présente délibération.

**ARTICLE QUATRE :** d'autoriser la Présidente à solliciter des financements européens.

La Présidente



Carole DELGA

**Acte Rendu Exécutoire :**

- Date de transmission à la Préfecture : 06 février 2017
- Date d'affichage légal : 06 février 2017

Pour extrait conforme,  
La Présidente,  
CAROLE DELGA



## PORT-LA NOUVELLE

### PROJET D'EXTENSION DU PORT

#### DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

#### VOLUME 1 - PREAMBULE

N°8713239-ENQ-PREA-V3, Port-La Nouvelle : Dossier d'Enquête Publique Volume 1 – Préambule					
3	Version finale complétée	Artélia/Créocéan/Gaxieu	Artélia/Créocéan/Gaxieu	Région	01/2018
2	Version complétée suite avis DREAL	Artélia/Créocéan/Gaxieu	Artélia/Créocéan/Gaxieu	Région	18/09/2017
1	Version initiale	Artélia/Créocéan/Gaxieu	Artélia/Créocéan/Gaxieu	Région	20/02/2017
Version	Description	Rédaction	Vérifié	Approuvé	Date



SOMMAIRE

1. CONTEXTE DU PROJET 3

2. PLAN DE SITUATION 5

3. LE PORT DE PORT-LA NOUVELLE AUJOURD’HUI 6

3.1. RAPPEL SUR LE PORT ET SES ACTIVITES 6

3.2. LES TRAFICS DU PORT DE COMMERCE – HISTORIQUE 7

4. LES GRANDS PRINCIPES D’AMENAGEMENT 8

5. PRESENTATION SUCCINCTE DU PROJET, DE SES  
CARACTERISTIQUES PRINCIPALES ET DE SON PHASAGE 9

5.1. LE PROJET PORTE A ENQUETE PUBLIQUE ET SES PRINCIPALES  
CARACTERISTIQUES 9

5.2. LES FUTURS DEVELOPPEMENTS POSSIBLES DU PROJET 12

5.3. LES ETAPES CLEFS DU PROJET 14

6. APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES 21

7. UN PROJET D’INTERET MAJEUR 22

7.1. CONTEXTE DE L’OPPORTUNITE DE DEVELOPPEMENT PORTUAIRE 22

7.1.1. UNE SITUATION GEOGRAPHIQUE PRIVILEGIEE 22

7.1.2. UN CONTEXTE INTERNATIONAL DE REDEPLOIEMENT DES TRAFICS 22

7.1.3. L’IMPERATIVE ADAPTATION AUX MUTATIONS DE L’ENVIRONNEMENT MARITIME ET  
PORTUAIRE 22

7.1.4. LES PORTS VECTEURS DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE, D’INVESTISSEMENTS ET  
D’EMPLOIS 22

7.1.5. LES ENJEUX DE L’INTERMODALITE 23

7.2. PORT-LA NOUVELLE OUTIL DE LA CROISSANCE BLEUE EN PHASE AVEC LE  
PLAN LITTORAL 21 ET L’EOLIEN FLOTTANT 23

7.3. CONCLUSIONS DU DEBAT PUBLIC 23

8. UN PROJET INTEGRE DANS SON ENVIRONNEMENT 24

8.1. LES MESURES COMPENSATOIRES DU PARC LOGISTIQUE PORTUAIRE 24

8.2. LA GESTION DU TRAIT DE COTE 24

8.3. L’ECO-CONCEPTION DES OUVRAGES MARITIMES 24

8.4. UN PROJET PERMETTANT LE DEVELOPPEMENT DE L’EOLIEN FLOTTANT  
AU LARGE DES COTES REGIONALES 24

8.5. PRESERVER LA ZONE URBAINE DES RISQUES ET AMELIORER LA SURETE  
PORTUAIRE 24

LES FIGURES

Figure 1. Plan de situation de Port-La Nouvelle.....5

Figure 2. Le port de commerce du début du XXème au début du XIXème (source Ville de PLN). ..... 6

Figure 3.Répartition des quais entre les activités portuaires de Port-La Nouvelle. .... 6

Figure 4. Répartition des espaces portuaires terrestres entre les activités de commerce de PLN. .... 7

Figure 5. Evolution des trafics du port de commerce de Port-La Nouvelle (source statistiques CCI Concessionnaire)..... 7

Figure 6. Les Zones du projet global..... 8

Figure 7. Les besoins en sable à l'échéance 2020 (Etude 2013) ..... 9

Figure 8. Plan d'extension du port de Port-La Nouvelle..... 10

Figure 9. Plan masse du projet (phase 1 portée à Enquête Publique). ..... 11

Figure 10. Possible évolution du projet en Phase 2 (hors périmètre de l'Enquête Publique). ..... 13

Figure 11. Phase 1 – Etape 1..... 15

Figure 12. Phase 1 – Etape 2..... 17

Figure 13. Phase 1 – Etape 3..... 19

Figure 14. Phase 1 – Etape 3 – Vues 3D du projet..... 20

## 1. CONTEXTE DU PROJET

La Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée est devenue propriétaire des ports de Sète et de Port-La Nouvelle en janvier 2007, suite à la loi « Libertés et responsabilités locales » du 13 août 2004. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017 et suite à la loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRe), elle est également propriétaire du port de pêche du Grau du Roi.

C'est autour des trois ports dont elle est propriétaire et des ports de Port-Vendres (propriété du Département des Pyrénées-Orientales) et de L'Ardoise sur le Rhône (propriété de Voies Navigables de France) que la Région poursuit sa stratégie régionale portuaire. Cette stratégie s'attache à assurer la compétitivité des ports de commerce dans une logique d'aménagement durable du territoire régional en appliquant une politique volontariste de développement des trafics et de recherche de nouveaux opérateurs économiques permettant l'accroissement des activités portuaires.

Dans son enceinte aménagée le long du Grau reliant l'étang de Bages-Sigean à la mer, le port actuel de Port-La Nouvelle reçoit des navires d'une longueur de 145 mètres, de 22 mètres de largeur avec un tirant d'eau de 8 mètres, au maximum. Des restrictions supplémentaires d'accès peuvent s'imposer, en particulier lorsque les conditions météorologiques sont défavorables. Un sea-line (conduite sous-marine) raccordé aux installations terrestres de stockage d'hydrocarbures permet par ailleurs à des pétroliers aux dimensions plus importantes (190 m de long maximum), accueillis au mouillage à l'aide de bouées spéciales, de décharger leur cargaison.

Depuis 2007, la Région a investi, dans le cadre de travaux qui ont été réalisés dans l'emprise actuelle du port, pour remettre en état certaines installations (remise à niveau des terre-pleins portuaires, de l'outillage, remise à niveau des ouvrages de protection de la passe d'entrée du port et réhabilitation des ouvrages de quai). Encore récemment, la Région a engagé la réhabilitation du quai principal du port (le quai Est II) qui présentait d'importants défauts structurels.

**Toutefois, si la plupart des ports européens ont augmenté leurs caractéristiques nautiques pour faire face à la massification des transports de marchandises et à l'augmentation de la taille des navires marchands, Port-La Nouvelle n'a pas fait évoluer les siennes.**

Ainsi, très vite, il s'est avéré que les seuls aménagements envisagés dans l'enceinte du port actuel ne permettraient pas au port de garder son rang parmi l'ensemble des ports français de commerce.

En effet, on constate une croissance continue de la taille des navires de commerce et le port actuel, aménagé le long du grau, ne pourra pas répondre aux besoins futurs des opérateurs portuaires.

A terme, par manque de possibilités d'accueil de navires plus importants, le port risque de voir son trafic péricliter et ne plus avoir les moyens de fonctionner.

Par ailleurs, le Plan de Prévention des Risques Technologiques, approuvé en novembre 2014, contraint encore plus les possibilités d'accueil d'activités supplémentaires dans les emprises actuelles du port.

Ainsi, après avoir occupé plusieurs années la 14<sup>ème</sup> place des ports français continentaux en termes de tonnage, le port de Port-La Nouvelle a reculé de 4 places en 2015 pour occuper la 18<sup>ème</sup> place. Après une stagnation des trafics autour de 2 millions de tonnes au début des années 2010, le trafic du port a ensuite progressivement diminué. En 2015, il tombait à 1,6 millions de tonnes, les chiffres de 2016 affichant une légère amélioration à 1.7 millions de tonnes. Le nombre d'escales est lui aussi en baisse, comme le montre le tableau suivant, où les chiffres sont exprimés en milliers de tonnes.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Hydrocarbures + vracs liquides	1 169	1 014	1 091	1 078	1 059	1 057
Céréales	650	825	523	646	421	326
Vracs solides et conventionnels	254	308	324	249	305	211
<b>TOTAL</b>	<b>2073</b>	<b>2 147</b>	<b>1 938</b>	<b>1 973</b>	<b>1 785</b>	<b>1 594</b>
<b>Nombre d'escales</b>		<b>360</b>	<b>337</b>	<b>318</b>	<b>277</b>	<b>240</b>

La diminution des trafics concerne essentiellement les céréales, qui souffrent du fait que de plus grands navires ne peuvent être accueillis à Port-La Nouvelle.

D'autre part, le potentiel que représente la desserte ferrée du port à partir de la voie ferrée Paris / Port-Bou est rapidement apparu sous exploité. La Région souhaite profiter de la présence de plusieurs modes de transport (mer, fer, route) pour développer au niveau du port une plate-forme logistique moderne répondant aux besoins du transport durable.

**La Région s'est donc engagée depuis 2010 dans un projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle qui consiste à répondre aux attentes des futurs opérateurs portuaires et à construire de nouvelles installations, à terre comme en mer, répondant aux standards des ports modernes, pour permettre à Port-La Nouvelle de garder sa place parmi les grands ports méditerranéens :**

- En développant l'offre foncière avec l'aménagement d'un parc logistique portuaire dont la vocation est d'accueillir des activités industrielles et logistiques en lien avec l'activité portuaire ;
- En améliorant les accès nautiques au port avec la création d'un nouveau bassin portuaire afin de pouvoir accueillir des navires aux dimensions plus importantes.

Le projet d'agrandissement du port a été présenté **au débat public, au premier semestre 2013.**

Ce débat public, mené par une Commission Particulière du Débat Public (CPDP) a mis en lumière un consensus très partagé sur le besoin de réaliser un projet d'agrandissement portuaire à Port-La Nouvelle. C'est sur l'ampleur de ce projet que diverses interrogations sont apparues. Suite aux conclusions et au bilan du débat public établis par la CPDP, la Région a décidé en juillet 2013 de poursuivre son projet d'aménagement sur la base de la construction d'un nouveau bassin portuaire mais en poursuivant les réflexions d'optimisation **sur le dimensionnement** de ce bassin, ainsi que sur son **phasage** dans le temps.

Les conclusions du débat public ont permis à la Région d'engager les procédures qui étaient propres à la réalisation du parc logistique portuaire et une enquête publique sur ce projet s'est déroulée du 16 avril au 15 mai 2015. Suite aux avis favorables de la commission d'enquête et du Conseil National de Protection de la Nature (CNPN), deux arrêtés préfectoraux (l'un autorisant le projet au titre du code de l'environnement et l'autre donnant dérogation à la destruction d'espèces de flore et de faune sauvage protégées) ont été pris par le préfet de l'Aude. **Ces arrêtés ont permis le démarrage, à terre, des travaux d'une première phase d'aménagement du parc logistique portuaire (à savoir la plate-forme Nord) en février 2016.**

La période qui s'est écoulée depuis la fin du débat public a été mise à profit pour rechercher les options possibles en vue d'optimiser le projet de nouveau bassin portuaire et son phasage. La première étape du projet doit cependant favoriser les usages déjà identifiés, tout en permettant ensuite au projet **d'évoluer et de s'adapter aux besoins des futurs utilisateurs du port, aux futurs clients.**

Ces réflexions ont par ailleurs pris en compte une nouvelle opportunité de trafic et de développement pour le port, qui est liée au développement de la **filière « éolien flottant »** au large des côtes de Gruissan et du Barcarès.

En effet, suite à l'appel à projet lancé par l'Etat en 2015 pour la construction de fermes pilotes d'éoliennes flottantes, de nombreux acteurs de la filière se sont rapprochés de la Région pour connaître les possibilités offertes par Port-La Nouvelle pour devenir un port de construction et d'assemblage d'éoliennes. Le port actuel ne permettant pas de développer cette activité, c'est tout naturellement au sein du projet de nouveau bassin portuaire que ces activités pourraient trouver leur place.

Deux projets de fermes éoliennes pilotes ont été retenus par l'Etat suite à cet appel à projet, une au large de Gruissan, l'autre au large du Barcarès, c'est-à-dire de part et d'autre du chenal d'entrée dans le port. Ces projets seraient les premiers utilisateurs de l'extension du port.

Au large de **Gruissan**, le **projet EOLMED** est porté par le consortium Quadran/Ideol/Bouygues/Senvion. Il prévoit la mise en place au large de 4 éoliennes de 6 Megawatt installées sur un flotteur en béton de 55 mètres de côté environ.

Au large du **Barcarès**, le projet "Les éoliennes flottantes du golfe du Lion" (**EFGL**), est porté par Engie, la Caisse des dépôts et consignations et le portugais EDP Renewables. Il prévoit la mise en place au large de 4 éoliennes de 6 Megawatt installées sur un flotteur acier de quelques 80 mètres de côté.

Les deux consortiums utilisent différemment le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle : EOLMED pour construire le flotteur, assembler les éoliennes sur le flotteur et assurer leur mise en place au large. EFGL pour assembler l'éolienne sur le flotteur et assurer leur mise en place au large.

La Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée a la conviction que son littoral lui donne une ouverture unique en termes d'espace économique, d'échanges, de développement d'activités traditionnelles (pêche, tourisme, transport maritime) mais aussi d'activités industrielles nouvelles et génératrices d'emplois, dans les domaines très innovants des énergies marines et de l'éolien en mer, par exemple.

Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle est l'un des éléments essentiel **du plan littoral 21** que la Région considère comme stratégique pour s'inscrire pleinement dans la nouvelle économie de la mer, la « croissance bleue » du XXI<sup>ème</sup> siècle.

La Région souhaite donc maintenant soumettre le projet de création du nouveau bassin portuaire de Port-La Nouvelle à Enquête Publique.



## 2. PLAN DE SITUATION

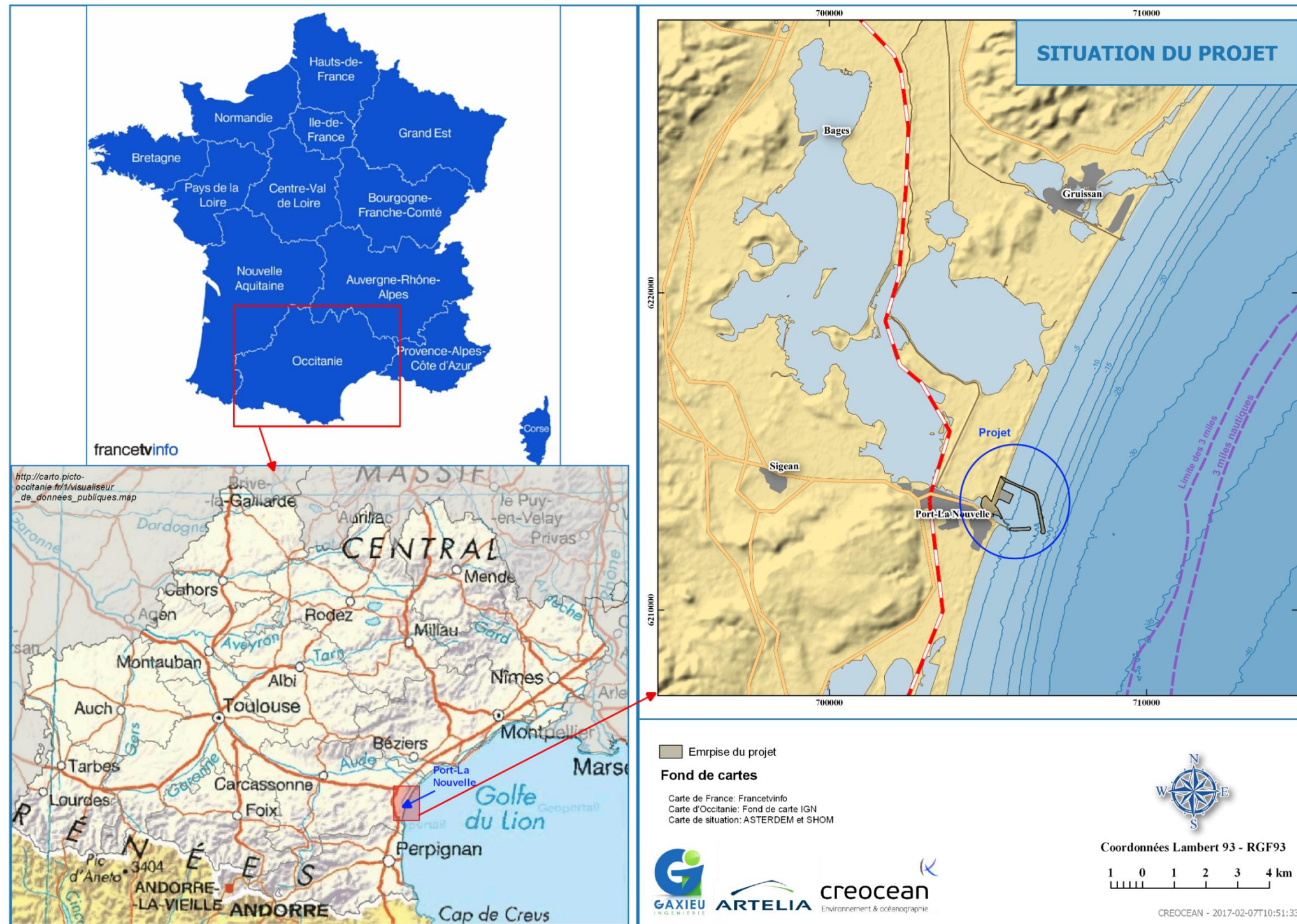


Figure 1. Plan de situation de Port-La Nouvelle.



### 3. LE PORT DE PORT-LA NOUVELLE AUJOURD'HUI

#### 3.1. RAPPEL SUR LE PORT ET SES ACTIVITES

Le site de Port-La Nouvelle est utilisé pour les activités maritimes comme le transport et la pêche depuis plus de trois siècles. En novembre 1704 débutèrent les travaux de construction d'un môle au grau de la Nouvelle, travaux qui se poursuivent de manière plus ou moins régulière pendant tout le XVIII<sup>e</sup> siècle. Le grau de Port-La Nouvelle sera agrandi et utilisé dès lors pour le commerce en Méditerranée.

Autrefois simple voie de passage pour la navigation jusqu'à Narbonne, le chenal de Port-La Nouvelle n'est devenu un port de commerce qu'au début du XIX<sup>e</sup> siècle, après que ses rives ont été bordées de quais en pierre de taille.

D'abord limitées aux 600 mètres de quais aménagés sur la rive droite du chenal côté ville, les installations portuaires se sont ensuite développées sur la rive gauche après le creusement de la darse de commerce à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle. L'aménagement de nouveaux quais puis le creusement d'une darse pétrolière en 1964 ont complètement modifié l'aspect de cette rive.

Dans les années 1960 s'implantèrent les grands équipements modernes du port de commerce que l'on retrouve aujourd'hui : silo à céréales, dépôts pétroliers, dépôts de stockage de gaz, dépôt de stockage d'alcools viticoles, dépôt d'acide phosphorique.



Figure 2. Le port de commerce du début du XX<sup>ème</sup> au début du XIX<sup>ème</sup> (source Ville de PLN).

Aujourd'hui, le site industrialo-portuaire de Port-La Nouvelle est le 3<sup>ème</sup> port français de la côte méditerranéenne (chiffres 2013), le 2<sup>ème</sup> pour l'importation des produits pétroliers raffinés et le 1<sup>er</sup> pour l'exportation des céréales.

Les opérations de chargement et déchargement sont traitées sur des postes et quais spécialisés :

- Un poste en mer, avec amarrage sur coffres, relié au dépôt EPPLN par un sealine et qui peut recevoir des pétroliers de 30 000 tonnes (longueur max. de 190 m et tirant d'eau de 11,60 m).
- Un poste mixte hydrocarbures et liquides (le poste D2), situé au sein de la darse pétrolière. Ce poste est accessible aux navires de maximum 145 m de long, 22 m de large et 8 m de tirant d'eau.
- Un poste mixte céréales / clinker (le poste D4), lui aussi situé au sein de la darse pétrolière (productivité 1 000 t/heure).
- Le quai Est, qui constitue le quai principal du port de commerce pour le traitement des trafics solides, vrac et conditionnés. D'une longueur de 400 mètres, il se décompose en 4 postes à quai :

- Un poste céréalier dédié (portique de 800 t/heure de productivité), situé à l'extrémité Est du Quai Est
- Trois postes à quai permettant de traiter vrac et conventionnel

La Région a engagé en 2001 la réfection des deux premiers tronçons (A et B) du quai Est et, en 2015, la réhabilitation des tronçons C et D, afin d'offrir une véritable mixité de ces postes pour des navires de 15 000 T.P.L.



Figure 3. Répartition des quais entre les activités portuaires de Port-La Nouvelle.

L'espace portuaire est constitué d'un certain nombre de terminaux spécialisés :

- Terminal céréalier (Silos du Sud) : ce terminal est approvisionné par route et rail et dispose de 75 600 tonnes de stockage dans les quatre silos céréaliers (un silo à plat et trois verticaux). Un portique de chargement des céréales à l'export dessert un linéaire de quai de 160 m, relié aux silos par un réseau de convoyeurs sur bandes transporteuses. Un deuxième portique sera installé en 2017 après la fin des travaux sur le quai Est II.
- Dépôt pétrolier EPPLN : ce terminal est alimenté à partir du poste en mer et du poste D2 situé dans la darse pétrolière et comprend 145 000 m<sup>3</sup> de stockage d'hydrocarbures. En 2012, Dyneff et Total se sont associés pour constituer EPPLN (Etablissement Pétrolier de Port-La Nouvelle) et traiter l'ensemble des flux d'hydrocarbures transitant par Port-La Nouvelle.
- Dépôt DPPLN : situé dans la ville de Port-La Nouvelle et d'une capacité de stockage de 130 000m<sup>3</sup>, ce terminal est destiné à importer et stocker additifs pétroliers et biocarburants.
- Dépôt de vrac liquide : le dépôt, anciennement FranceAgrimer, a été racheté par Foselev Logistique. Il traite et stocke (80 000 m<sup>3</sup> de capacité de stockage) actuellement des alcools vinyliques, mais l'opérateur cherche à diversifier son trafic vers d'autres vrac liquides.
- Dépôts gaz : le trafic gazier de Port-La Nouvelle ne porte que sur du GPL (Gaz de Pétrole Liquéfié). Il ne s'agit plus d'un trafic maritime depuis 2011, les opérateurs présents (Antargaz et Frangaz) n'utilisant pas l'infrastructure portuaire mise à leur disposition. Les produits arrivent par train et par camions.



- Terminal cimentier: le terminal est dédié à l'importation de ciment en vrac et comprend 2 silos de stockage de 3 500 tonnes. A noter que ce terminal est passé sous contrôle de Lafarge Ciments qui pour l'instant n'a pas relancé les importations.
- Entrepôts et terre-pleins : la concession dispose par ailleurs de 20 000 m<sup>2</sup> d'entrepôts (dont 2 hangars à murs porteurs pour les vrac) et de trois grues portuaires électriques sur rail de 10 à 40 tonnes de capacité desservant un linéaire de quai Est de 250 m, qui sont mis à la disposition des opérateurs.



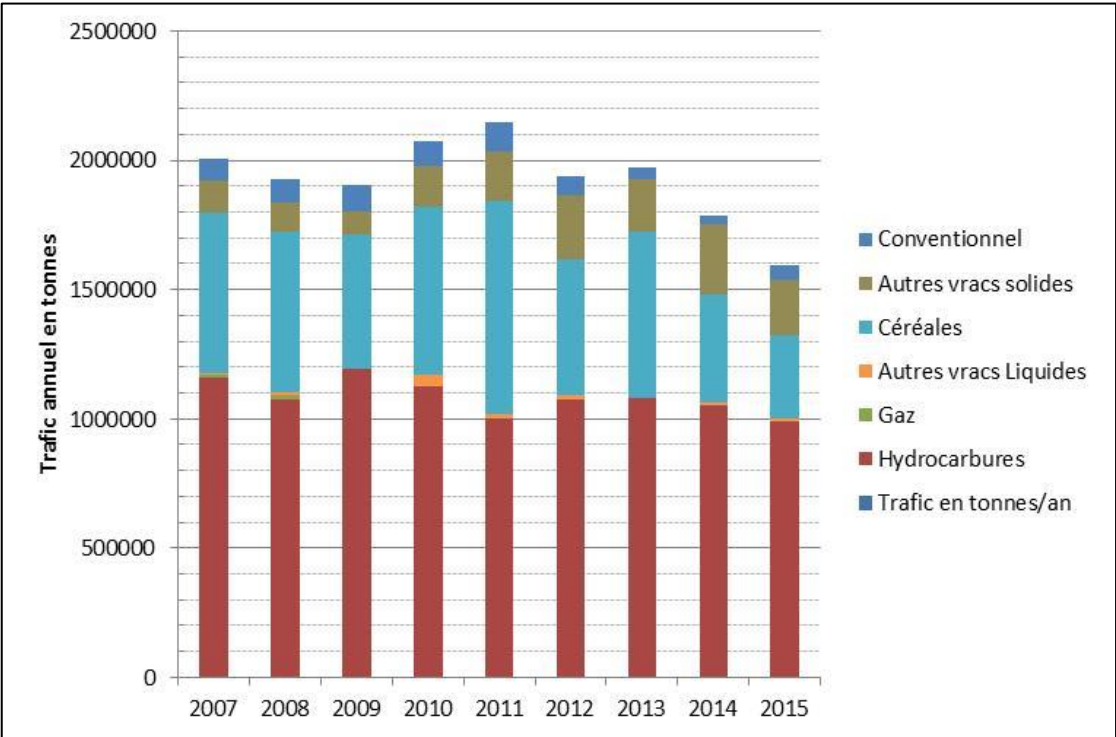
Figure 4. Répartition des espaces portuaires terrestres entre les activités de commerce de PLN.

3.2. LES TRAFICS DU PORT DE COMMERCE – HISTORIQUE

Le port de Port-La Nouvelle est historiquement tourné vers un hinterland régional avec des trafics très diversifiés. Le trafic est synthétisé dans le tableau ci-dessous.

Trafic en tonnes/an	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Hydrocarbures	1 155 448	1 074 685	1 188 844	1 122 210	998 479	1 071 960	1 078 086	1 051 806	985 562
Gaz	11 503	13 763	1 890	3 214	0	0	0	0	0
Autres vracs Liquides	6 078	13 316	2 212	44 069	15 394	19 528	0	7 477	12 010
Céréales	620 508	622 445	516 853	649 782	825 334	523 158	645 583	421 276	326 233
Autres vracs solides	126 089	110 746	91 963	158 948	191 811	247 559	203 444	266 887	210 335
Conventionnel	84 074	91 340	103 519	94 936	115 730	75 935	45 646	37 980	59 698
Total annuel	2 003 700	1 926 295	1 905 281	2 073 159	2 146 748	1 938 140	1 972 759	1 785 426	1 593 838
Nombre d'escales			345	389	360	341	318	277	240
Tonnage moyen d'escale			5 523	5 329	5 963	5 684	6 204	6 446	6 641

Figure 5. Evolution des trafics du port de commerce de Port-La Nouvelle (source statistiques CCI Concessionnaire).



On observe que le port a traité jusqu'en 2013 autour de 2 millions de tonnes par an alors qu'il est en recul net à 1,5 Mt en 2015 et 1,7 Mt en 2016, principalement du fait des exportations de céréales.

Le trafic du port de commerce repose sur les hydrocarbures (pratiquement 60%), les céréales (pour un tiers) et des petits trafics diversifiés d'origine ou à destination de l'hinterland régional proche (7%).

Les hydrocarbures proviennent à la fois des raffineries françaises de l'étang de Berre en cabotage national par petits navires et d'importations par grands navires de 30 000 tonnes.

Les céréales provenant de l'hinterland agricole du Languedoc-Roussillon et du Lauragais sont exportées principalement vers le bassin Méditerranéen, Italie et Maghreb.

Les autres produits sont principalement en importation en provenance de pays méditerranéens (cabotage par petits navires) et marginalement à l'exportation.



## 4. LES GRANDS PRINCIPES D'AMENAGEMENT

Situé au cœur de l'arc méditerranéen, à mi-chemin entre Marseille et Barcelone, la position géographique de Port-La Nouvelle place le port comme un débouché naturel sur la mer de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée.

Consciente des limites du port, la Région a engagé, en parallèle avec les travaux de remise en état des installations existantes, des études visant à accroître les capacités du port et à construire de nouvelles installations, à terre comme en mer, pour s'adapter aux nouveaux standards du transport maritime.

Les grands principes d'aménagement retenus sont les suivants :

- Développer l'offre foncière par l'aménagement d'un **parc logistique portuaire** dont la vocation est d'accueillir des activités industrielles et logistiques en lien avec l'activité portuaire. Ce parc logistique s'inscrit sur les terrains transférés par l'Etat à la Région et sur les terrains acquis dans la continuité de ces derniers en 2008 aux salins du Midi. L'objectif est que ce parc logistique soit relié directement à la voie ferrée Paris/Port-Bou voisine afin de devenir une plateforme multimodale performante (mer / fer / route). La création d'un bouclage ferroviaire de ce parc avec un faisceau de stockage permettant la constitution de trains longs est donc primordiale pour assurer les performances de ce parc. Ce projet de Parc Logistique Portuaire de Port-La Nouvelle s'inscrit dans la politique générale d'actions économiques de la Région, via la création d'un réseau de Parcs Régionaux d'Activités Economiques en relation avec la politique de développement portuaire.

**Le parc logistique portuaire a fait l'objet de procédures qui lui sont propres en 2015 et ce dernier est aujourd'hui autorisé par 2 arrêtés préfectoraux, l'un au titre de la loi sur l'eau et l'autre au titre de la dérogation à la destruction d'espèces protégées (arrêtés respectivement des 17 et 18 novembre 2015).**

- Améliorer les accès nautiques au port afin de pouvoir accueillir des navires aux dimensions plus importantes. Dans l'optique de permettre au port de conserver mais surtout de renforcer sa position sur le marché, les études ont été menées dès 2010 sur l'évolution des navires, les capacités d'accueil ainsi que les conditions d'accessibilité au port. Il s'agissait alors d'évaluer au mieux les besoins à long terme, les alternatives envisageables et les conditions de mise en œuvre d'un port qui saurait répondre aux attentes de nouveaux trafics susceptibles de dynamiser l'économie régionale et interrégionale. Ces études ont permis à la Région d'évaluer un certain nombre d'alternatives possibles de redimensionnement du port et ont abouti au projet de nouveau bassin portuaire tel qu'il est présenté par la suite.

**C'est ce projet de nouveau bassin portuaire, dont la composante est essentiellement maritime, même si il est associé à la réalisation de terre-pleins directement en lien avec l'exploitation des nouveaux quais, qui est porté à Enquête Publique.**

Avec la volonté régionale de respecter et protéger l'environnement naturel remarquable dans lequel s'inscrit le projet de développement du port, ces grands principes d'aménagement, et notamment le projet de parc logistique portuaire, sont menés de pair par la Région depuis 2009 avec la création de la Réserve Naturelle Régionale de Sainte-Lucie. Ainsi certaines mesures compensatoires du parc logistique portuaire sont déjà où seront mises en œuvre dans cette dernière et permettront, en partenariat avec le Conservatoire du Littoral (propriétaire du site), le Parc Naturel Régional de la Narbonnaise et la ville de Port-La Nouvelle (co-gestionnaires du site), une gestion optimale de ses milieux naturels.

L'aménagement du nouveau bassin portuaire, objet du présent dossier d'enquêtes, s'inscrit ainsi dans un programme d'aménagement global. Ce programme comprend plusieurs opérations spécifiques sur des emprises différentes, qui seront échelonnées dans leur réalisation. Dans le cadre d'une notion de cohérence globale du

programme d'aménagement, et sur la base des grandes orientations retenues, les deux opérations suivantes sont identifiées :

### 1 Aménagement du parc logistique portuaire (projet terrestre) :

- **1<sup>ère</sup> phase** : remblaiement et desserte par les réseaux de la « plateforme Nord » : cette plateforme de 20,6 ha située au Nord-Est du port est localisée en zone AUK du PLU de Port-La Nouvelle.

Cette plateforme sera desservie en voirie et réseaux depuis la RD 703 à l'Ouest du port. Suite à l'obtention des autorisations du parc logistique portuaire en 2015, cette plate-forme est aujourd'hui réalisée.

- **2<sup>ème</sup> phase** : aménagement (remblaiement et desserte par les réseaux) du reste du parc correspondant aux terrains des anciens salins sur une surface d'environ 80 ha. Il comprendra la réalisation d'un bouclage et d'un faisceau ferroviaire permettant la constitution de trains longs afin de répondre à l'objectif d'une plateforme multimodale (mer / fer / route) performante.

### 2 Aménagement du nouveau bassin portuaire (projet maritime) :

Ce projet consiste en l'aménagement d'un nouveau bassin portuaire situé au Nord de la passe d'entrée actuelle du port. Ce bassin sera délimité par de nouvelles digues en mer et la construction de nouveaux quais permettra la création d'environ 20 ha de terre-pleins supplémentaires jouxtant la plateforme Nord. Ce nouveau bassin permettra d'accueillir des navires jusqu'à 225 m de long et avec des tirant d'eau allant à terme jusqu'à 14.5 m. Des espaces permettront d'accueillir au sein de ce bassin les activités de construction et d'assemblage des éoliennes flottantes.



Figure 6. Les Zones du projet global.

## 5. PRESENTATION SUCCINCTE DU PROJET, DE SES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES ET DE SON PHASAGE

### 5.1. LE PROJET PORTE A ENQUETE PUBLIQUE ET SES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

La première phase d'aménagement du nouveau bassin portuaire portée à enquête publique prévoit :

- La création d'un **nouveau bassin** situé au Nord de la passe d'entrée actuelle. Ce bassin sera dragué à -15.9 m ZH (-18.1 m ZH dans la passe d'entrée), cote nominale de dragage (comptée à partir du zéro Hydrographique ou zéro des cartes marines) permettant de faire entrer les navires de projet ayant un tirant d'eau de 14.5 m. Le creusement de ce bassin engendrera un volume de sédiments dragués de 10,6 millions de m<sup>3</sup>.
- La construction d'une nouvelle digue de protection délimitant ce bassin au Nord (**digue Nord**) de 2 430 m de long (y compris le linéaire situé sur la plage, le long du futur terre-plein portuaire). Cette digue aura la typologie d'une digue à talus et sera composée d'enrochements ou de blocs artificiels en béton pour sa carapace.
- La construction du prolongement de l'actuelle **digue Sud** sur 600 m de long, elle aussi réalisée selon la même typologie de digue à talus.
- La réalisation d'environ **15 ha utiles de terre-plein portuaire**, ainsi que le remblaiement de quelques 10 ha (non viabilisés), le tout situé dans la **partie Nord** des aménagements. Ce terre-plein sera revêtu et sera desservi par les réseaux d'eau potable, d'assainissement, d'électricité, d'éclairage public et de télécommunications. Un système d'assainissement pluvial du terre-plein sera mis en œuvre avec des dispositifs de traitements des eaux de ruissellement.
- Un **poste « vracs liquides » (P1)**, situé le long de la future digue Nord (ce poste sera conçu de telle manière à ce que, dans une phase ultérieure du projet, d'autres postes « vracs liquides » P2 et P3 puissent être réalisés en continuité et dans le même alignement, lorsque le besoin s'en fera sentir). Pour réaliser ce poste, le projet prévoit la réalisation d'une jetée sur pieux indépendante, courant le long de la digue Nord et une plateforme permettant l'accostage des navires à l'aide de ducs d'albe d'accostage et d'amarrage. Ce poste pourra être équipé par les futurs opérateurs d'installations de déchargement et de conduites nécessaires au transport des fluides qui y arriveront.
- Un **poste polyvalent (P4-5)** permettant de traiter à la fois des « vracs secs » et des « vracs conventionnels », aux dimensions du navire projet. Il s'agit ici de créer un quai de 410 mètres de long couplé à un duc d'albe d'amarrage permettant d'avoir une longueur utile de poste de 445 mètres. La technique retenue pour la réalisation de ce quai au stade des études est une technique consistant à réaliser un rideau de soutènement principal ancré en palplanches et un deuxième rideau liaisonné au premier par des tirants (rideau mixte en palplanches).
- Une **zone dédiée au développement des projets éoliens**, constitué d'un **quai lourd de 200 m** de long et de la réalisation d'environ **7 ha de terre-plein**, le tout situé en partie Sud des aménagements prévus, le long du chenal actuel. Là encore le terre-plein sera revêtu et alimenté par les réseaux, un système de traitement des eaux pluviales de ce terre-plein sera mis en œuvre et le quai sera réalisé selon la technique de rideau mixte en palplanche.

Pour tenir compte de la nouvelle configuration d'entrée du port, la jetée Nord actuelle sera partiellement démolie sur une longueur d'environ 250 m.

Le sea-line, qui à ce jour permet le déchargement des navires d'hydrocarbures vers les dépôts pétroliers, devra être démonté pour permettre le dragage du bassin portuaire.

A ce stade, si la géométrie du nouveau bassin, avec la construction des nouvelles digues est figée, des réflexions se poursuivent, en particulier avec les opérateurs éoliens lauréats des fermes pilotes, pour optimiser le plan de masse interne dans le bassin et la disposition du quai et des terre-pleins qui accueilleront ces activités. Précisons toutefois que les impacts du projet sur l'environnement sont liés à la construction des digues et au dragage du nouveau bassin portuaire.

Comme indiqué ci avant, le creusement du nouveau bassin va engendrer un volume de sédiments dragués d'environ 10.6 millions de m<sup>3</sup>. Le projet s'accompagne d'une volonté de valorisation de ces sédiments.

Les solutions principales de valorisation envisagées sont les suivantes :

- La réutilisation des sédiments, pour les besoins du projet, dans le cadre des travaux de remblaiement des terre-pleins portuaires et pour les besoins de remblaiement du parc logistique portuaire.
- Le clapage en mer à titre provisoire, pour la constitution d'un stock de sable tampon (de l'ordre de 7 à 8 millions de m<sup>3</sup>), pour les éventuels besoins de rechargements de plages le long, notamment, des côtes de l'Aude et de l'Hérault.

Rappelons en effet que dans le cadre du volet études du Contrat de Plan Etat/Région 2007-2013, un plan de gestion des sédiments sur les côtes régionales a été établi. Il comprenait notamment une étude sur l'évolution du trait de côte. Cette étude a déterminé les volumes de sable nécessaires au rechargement des plages pour compenser les pertes que subit chaque cellule sédimentaire du littoral. Les estimations effectuées (en 2013) dans le cadre de ce plan de gestion fixent à quelques 6 millions de m<sup>3</sup> le volume de sable permettant, au niveau régional et à l'horizon 2020, de maintenir la position actuelle du trait de côte sur la base du budget sédimentaire constaté.

La carte présentée ci-dessous reprend le détail de ces besoins.

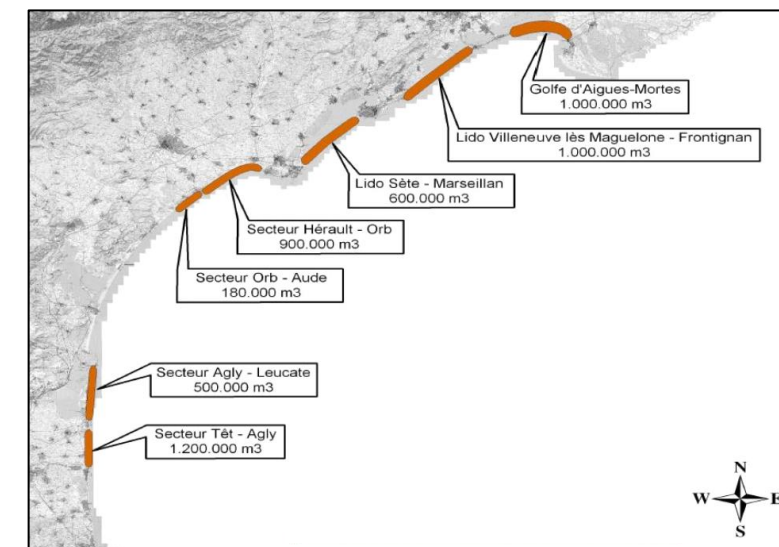


Figure 7. Les besoins en sable à l'échéance 2020 (Etude 2013)

Par ailleurs dans le cadre du même Contrat de Plan Etat/Région, l'étude ESPEXS (Enjeux du Secteur Potentiellement EXploitable en Sable au large du golfe du Lion) a étudié la faisabilité de l'exploitation d'une ressource potentielle de sable au large des côtes régionales pour ces besoins de rechargement. La zone



identifiée est située à plus de 40 km des côtes et dans des fonds de l'ordre de 100 m. L'étude a conclu sur une faisabilité complexe, tant sur le plan technique, financier que réglementaire.

Ainsi, le stock tampon de sable qui sera créé avec les sables de dragage du nouveau bassin portuaire pourra répondre à une partie des besoins en sable pour le rechargement des plages sur le moyen terme. A noter, cependant, que les caractéristiques de ce sable ne lui permettent pas forcément d'être utilisé sur toutes les plages (notion de granulométrie). **Ce stock de sable ainsi mis à disposition s'inscrira donc dans le cadre du plan de gestion du trait de côte et de la préservation du rivage qui est un des volets du Plan littoral 21.**

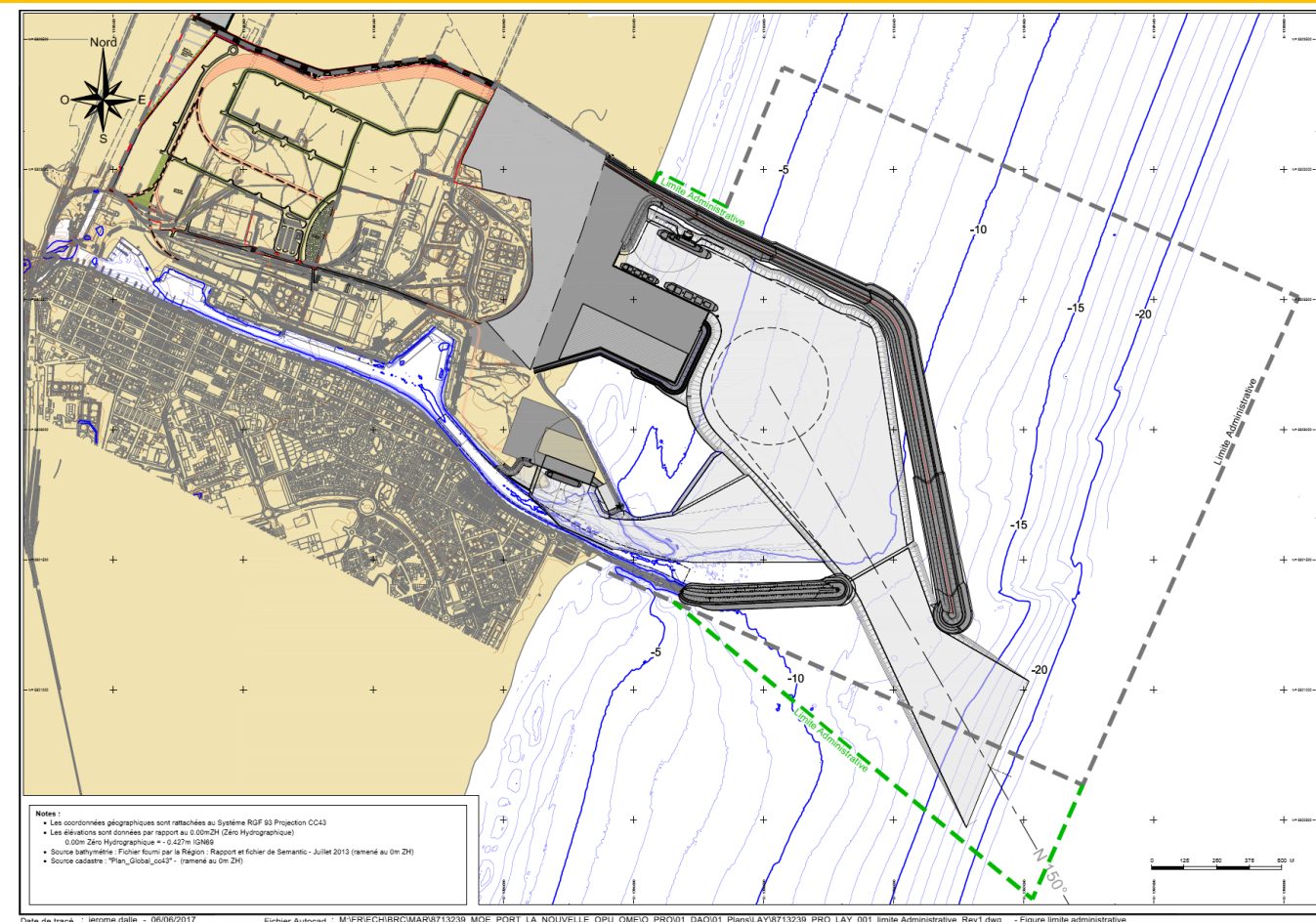
Dans ce cadre, une étude sera menée sous l'égide des services de l'Etat, visant à identifier à l'échelle du littoral de la région les besoins et les potentialités de rechargement des plages en fixant des priorités. Cette étude menée sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat serait réalisée parallèlement à la première étape de travaux du projet portuaire. Les premières conclusions seraient connues avant la deuxième étape qui comprend le creusement du bassin portuaire et permettraient d'identifier les priorités de rechargement pour lesquelles les maîtres d'ouvrage concernés pourraient s'organiser pour mener les procédures dans un délai compatible avec l'étape 2 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle. Ceci permettrait d'organiser de façon coordonnée les opérations de dragage et certaines opérations de rechargement, ce qui pourrait réduire encore les coûts pour le ou les maître(s) d'ouvrage en charge des rechargements de plage.

Pour plus de détail sur le contenu du projet, le lecteur pourra se reporter à la pièce B de l'étude d'impact.

**On se reportera au plan présenté en page suivante pour visualiser le projet, tel qu'il est prévu pour la Phase 1 d'aménagement.**

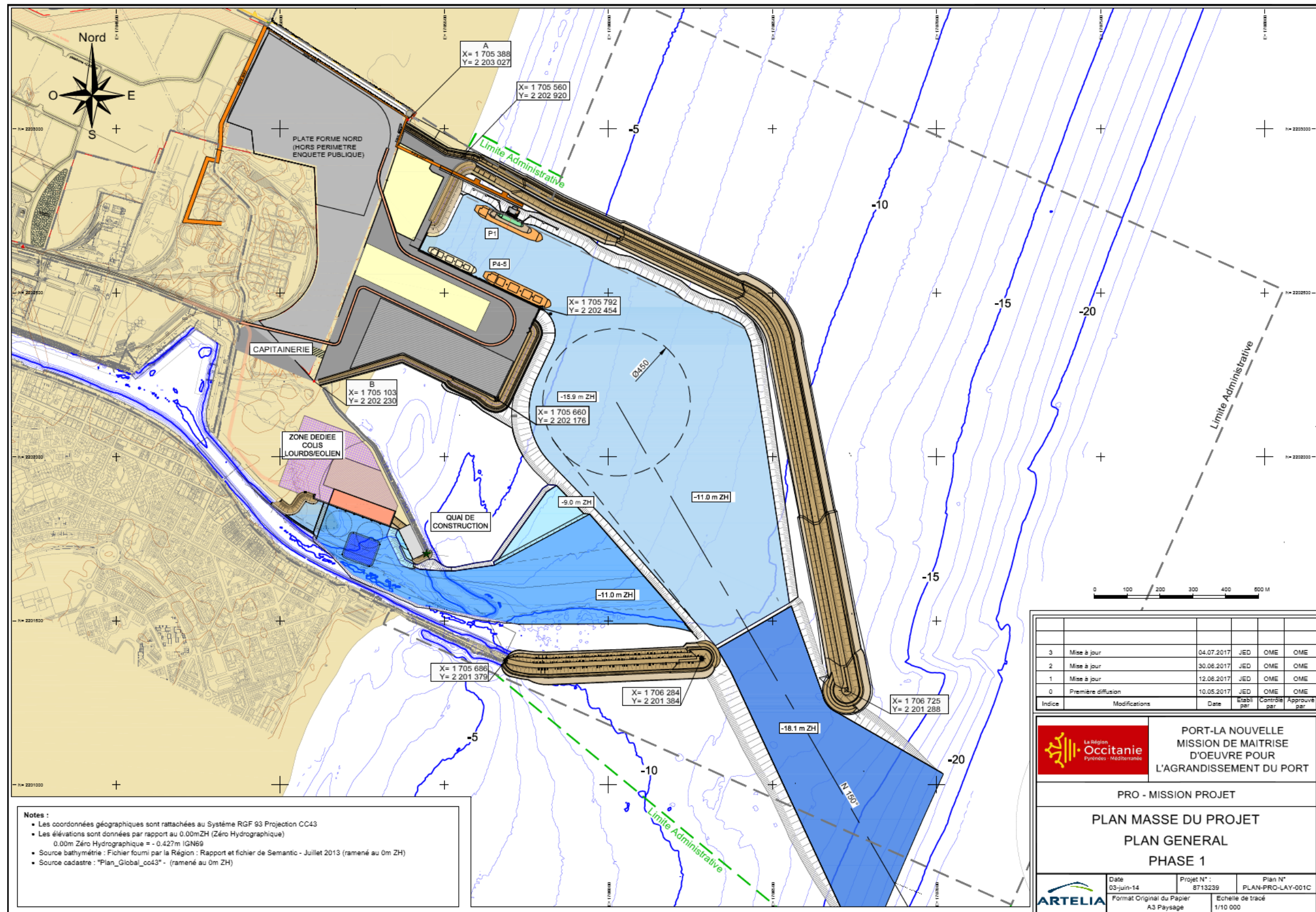
**C'est cette Phase 1 d'aménagement qui est portée par la Région à l'Enquête Publique.**

***Notes :** Sur ce plan sont indiquées les limites administratives actuelles du port en mer. Des modifications mineures du périmètre portuaire en mer sont requises (en vert sur ce plan), permettant d'intégrer le nouveau chenal d'entrée et une zone au Nord de l'enracinement de la digue Nord afin de permettre l'entretien de cette dernière par voie maritime.*



**Figure 8. Plan d'extension du port de Port-La Nouvelle.**

**REGION OCCITANIE / PYRÉNÉES-MEDITERRANÉE**  
**Projet d'extension du port de Port-La Nouvelle**  
 DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE VOLUME 1 - PREAMBULE



**Figure 9. Plan masse du projet (phase 1 portée à Enquête Publique).**



## 5.2. LES FUTURS DEVELOPPEMENTS POSSIBLES DU PROJET

Le dimensionnement du nouveau bassin en phase 1 d'aménagement a été arrêté de manière à assurer l'accueil et les manœuvres en toute sécurité d'un navire projet de 225 m de long. En effet il est nécessaire de prévoir à l'intérieur du bassin une distance d'arrêt et une zone d'évitage (zone où les navires peuvent manœuvrer) suffisante pour ce type de navire.

Si en première phase d'aménagement des premiers quais et postes sont réalisés à l'intérieur du bassin, les espaces protégés par les digues construites lors de cette première phase permettront des développements ultérieurs.

Ainsi, la Phase 1 du projet d'aménagement qui est portée à Enquête Publique permettra à court, moyen ou plus long terme une **deuxième phase d'aménagement (Phase 2)**, consistant à réaliser d'autres quais et terre-pleins, dont certains seront eux aussi destinés à recevoir le navire de projet.

Le nombre et les caractéristiques des postes à quai à réaliser en Phase 2 seront fonction des trafics d'opportunités que l'extension de l'infrastructure portuaire va générer.

**La figure ci-dessous illustre ce que pourrait être, à terme, cette phase 2 du projet. Il est évident que le projet pourra évoluer différemment de ce qui est anticipé à ce jour, même si les grands principes qui sont illustrés sur cette figure seront conservés.**

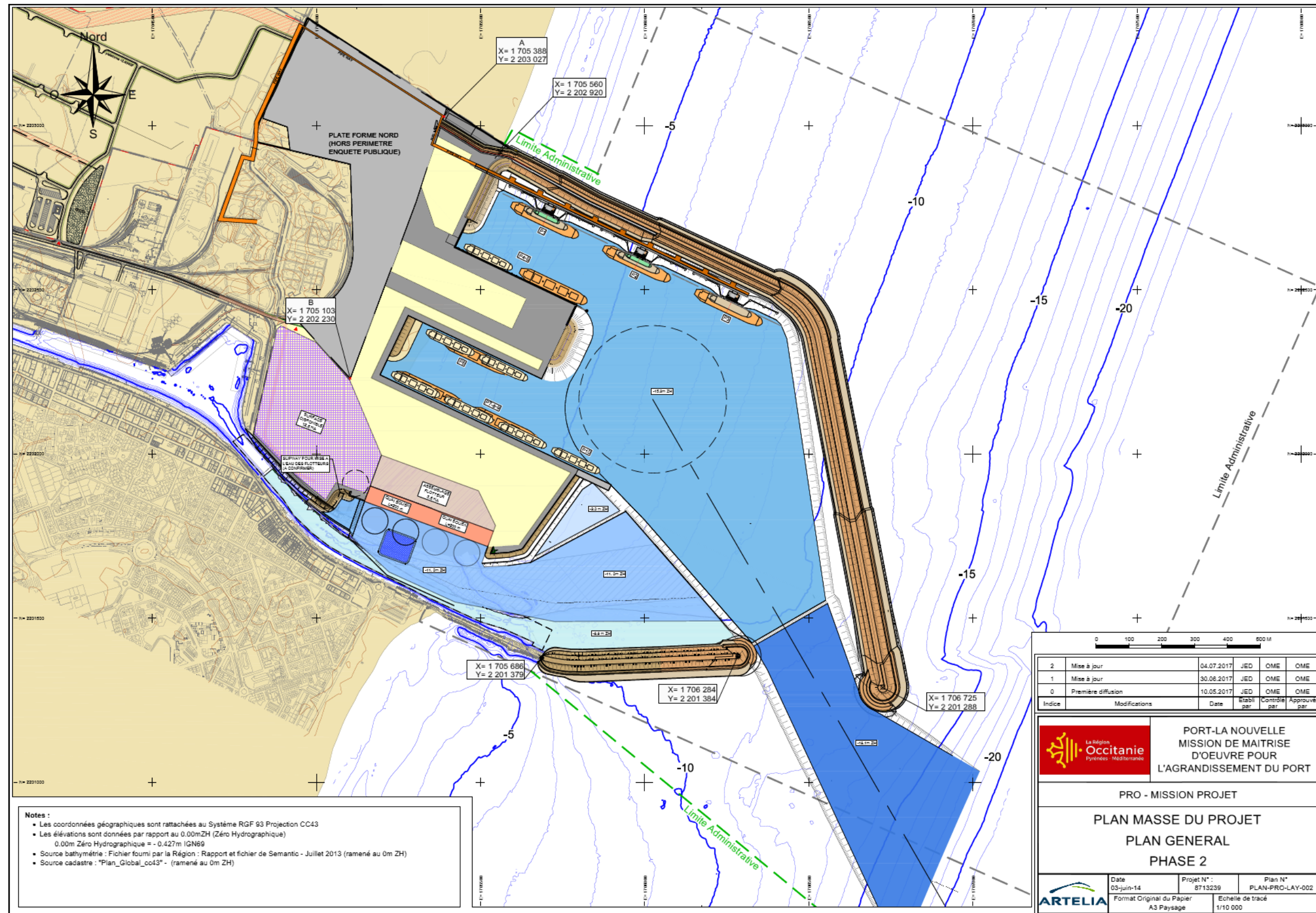
A ce jour, on prévoit, en ce qui concerne les **aménagements de Phase 2**, la possibilité de :

- La réalisation de postes « vracs liquides » supplémentaires le long de la digue Nord, dans le prolongement du poste P1 : futurs postes P2 et P3.
- La création d'un poste supplémentaire (poste P6), qui serait dimensionné pour accueillir un navire de projet (L= 225 m), au Sud du môle créé en Phase 1.
- Un quai (P7-8-9) présentant une longueur de quelques 600 m de long, permettant d'accueillir simultanément soit deux navires de projet (L = 225 m), soit trois navires plus petits (L ≈ 160 m). Si le besoin s'en fait sentir, ce quai pourra être prolongé pour créer un poste supplémentaire (P10) dans son prolongement, portant le linéaire total de quai à 750 m environ.
- La création d'un grand môle Sud, d'une largeur d'environ 350 m sur la figure présentée ci-après, permettant une organisation efficace des flux entre les opérations bord à quai et la zone de stockage en arrière du quai. La surface de terre-pleins ainsi disponibles pourra atteindre quelques 55 Ha au total (en plus des terre-pleins de la plateforme Nord et de la plateforme logistique).
- Dans la zone accueillant les projets éoliens, de nouveaux aménagements pourront être réalisés si les perspectives de voir le port se positionner comme base logistique pour le développement des fermes éoliennes (dans leur phase commerciale et industrielle et non plus alors pilote) se concrétisent. Le prolongement du quai lourd et la création de zones renforcées permettant le transfert de colis lourds pourraient ainsi être aménagés.

**On se reportera à la figure présentée en page suivante pour visualiser le projet, tel qu'il pourrait être envisagé pour la Phase 2 d'aménagement.**

**Cette Phase 2 d'aménagement est hors périmètre de l'Enquête Publique lancée à ce stade par la Région et fera l'objet, lorsque la Région sera amenée à engager ces travaux, de procédures spécifiques.**

**REGION OCCITANIE / PYRÉNÉES-MEDITERRANÉE**  
**Projet d'extension du port de Port-La Nouvelle**  
**DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE VOLUME 1 - PREAMBULE**



**Figure 10. Possible évolution du projet en Phase 2 (hors périmètre de l'Enquête Publique).**

### 5.3. LES ETAPES CLEFS DU PROJET

Même si c'est bien l'ensemble de la Phase 1 du projet que la Région porte à Enquête Publique, en cohérence avec les conclusions du débat public qui a eu lieu en 2013, la Région souhaite pouvoir engager les investissements relatifs à cette Phase 1 par étapes.

Les trois étapes clefs qui sont actuellement envisagées par la Région sont illustrées sur les figures qui suivent, sachant qu'un laps de temps plus ou moins long pourrait s'avérer nécessaire entre l'étape 1 et l'étape 2 d'une part, entre l'étape 2 et l'étape 3 d'autre part, ce en fonction du résultat des démarches commerciales en cours et à venir et en fonction des négociations avec de futurs industriels et investisseurs qui souhaitent s'implanter sur le nouveau port.

#### ETAPE 1

Cette étape démarrera immédiatement après l'obtention des autorisations de travaux et dans un délai très court, en lien avec le délai de réalisation des projets éoliens pilotes.

Cette étape consiste à réaliser les digues de protection et les infrastructures portuaires permettant l'accueil des activités liées à l'éolien.

Dans cette étape, seule une partie du bassin portuaire est draguée, pour permettre l'accès aux quais du port historique et au nouveau quai lourd créé.

#### Note :

*Les flotteurs des éoliennes qui vont être construits et assemblés sur Port-La Nouvelle sont des structures flottantes aux dimensions conséquentes. On étudie en effet des flotteurs béton de quelques 55 m de large (groupement Eolmed) et des flotteurs aciers de quelques 80m d'envergure (groupement EFGL). La passe d'entrée du port actuelle est donc trop étroite pour permettre le passage de ces flotteurs et devra être significativement agrandie. La réalisation, dès l'étape 1, des nouvelles digues de protection permettra de protéger le quai qui accueillera les activités liées à l'éolien ainsi que les quais du port historique de la houle du large, une fois la passe d'entrée actuelle agrandie.*

*La réalisation des digues de protection, dont les travaux nécessitent un temps relativement long, permettra de pouvoir démarrer l'étape n°2 et l'étape n°3 dès que des négociations commerciales auront abouties, ce qui peut être un élément clef de décision d'investissement pour un industriel désirant s'implanter sur le site.*

#### **Le poste en mer et le sealine qui alimente le dépôt d'hydrocarbures seront modifiés, lors de l'étape 1.**

La solution retenue, en concertation avec l'opérateur du dépôt d'hydrocarbures et du poste en mer (EPPLN) est de déplacer vers le Nord-Est le poste en mer et de mettre en place un nouveau sealine qui, partant de la nouvelle position du poste en mer, contournera la future digue Nord par le Nord.

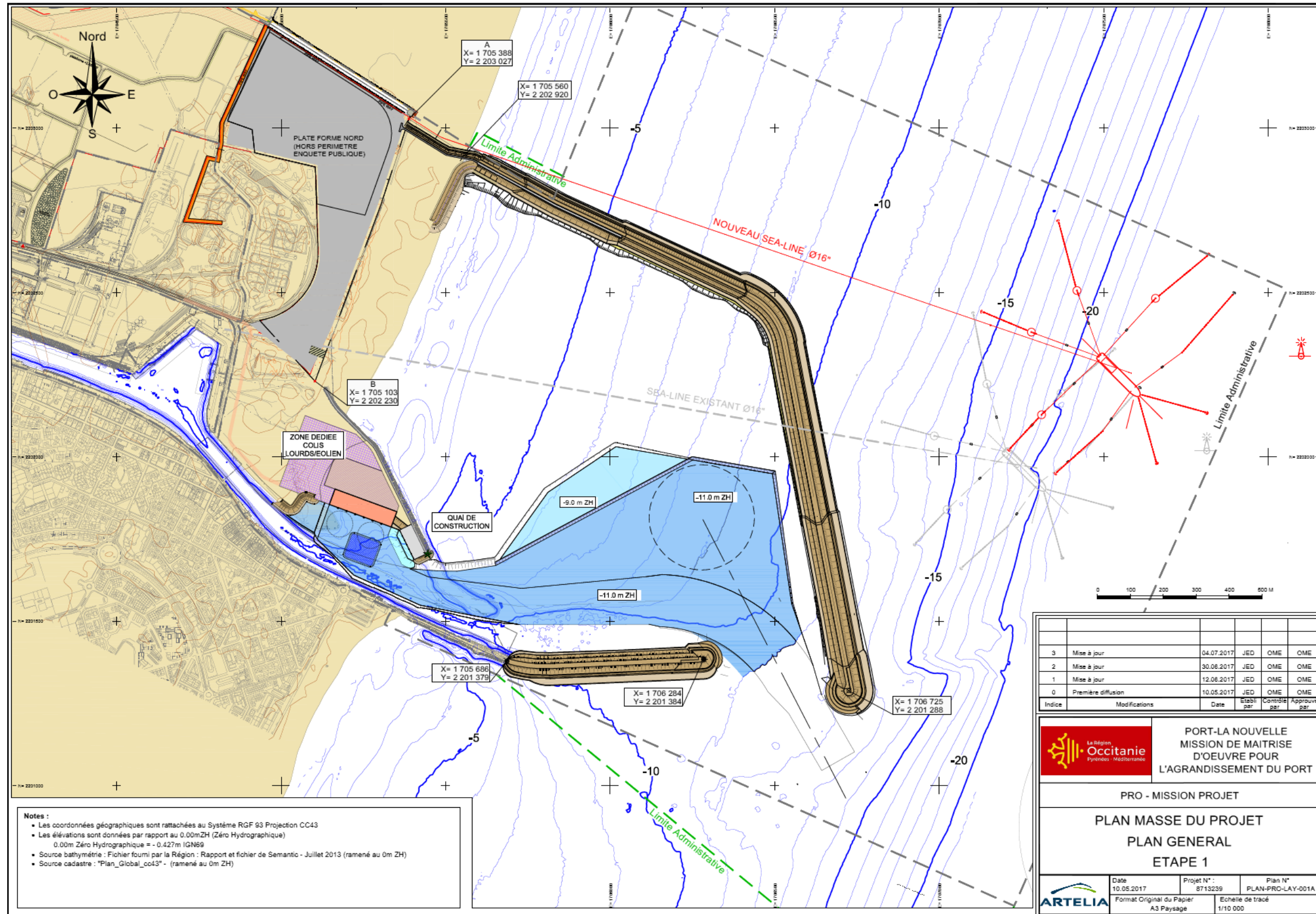
Ce nouveau sealine est temporaire et sera démantelé lors de la réalisation du poste vracs liquides P1.

Cette solution présente un double avantage. Elle réduit au minimum la période d'indisponibilité du poste en mer pendant la phase de réalisation des travaux du port et assure donc la continuité des approvisionnements du dépôt. Elle permet aussi une plus grande flexibilité dans la réalisation des étapes 2 et 3 du projet.

**L'opérateur du sealine et du poste en mer (EPPLN) porte, en tant que maître d'ouvrage, le projet de modification du sealine et du poste en mer actuels. Il est, à ce titre, responsable de la préparation des dossiers d'Autorisations relatifs à ces travaux.**



**REGION OCCITANIE / PYRÉNÉES-MEDITERRANÉE**  
**Projet d'extension du port de Port-La Nouvelle**  
 DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE VOLUME 1 - PREAMBULE



**Figure 11. Phase 1 – Etape 1**

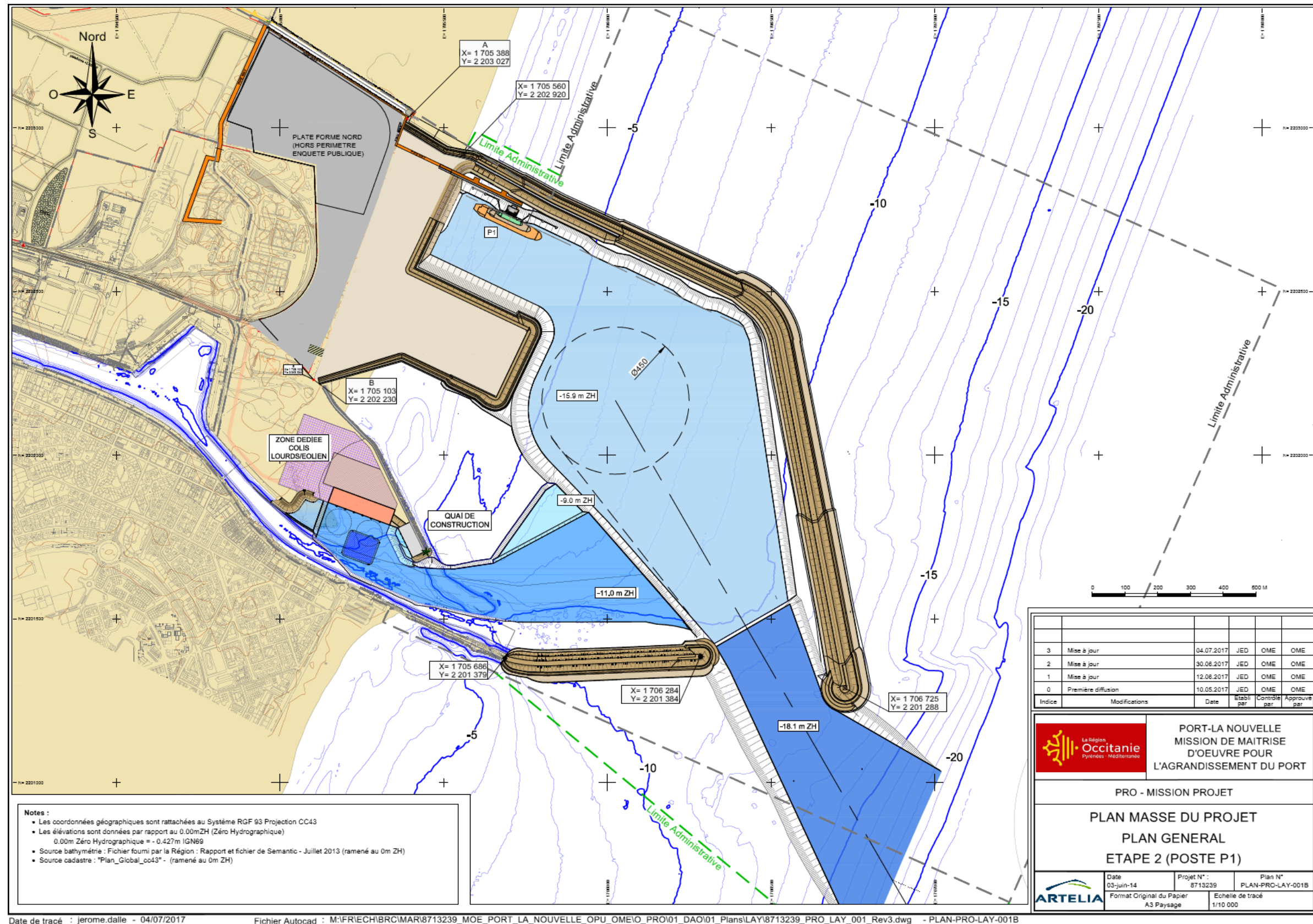
## **ETAPE 2**

Dans cette étape, le poste P1 est réalisé et le sea-line (ainsi que le poste en mer) qui alimente le dépôt pétrolier est démantelé.

Le bassin portuaire est dragué pour permettre l'accès des navires au poste P1. Ce dragage s'accompagne de la constitution d'un stock de sable en mer pouvant constituer une ressource en sable pour des besoins en rechargement de plages portés par d'autres maîtres d'ouvrage sur le territoire régional.



**REGION OCCITANIE / PYRÉNÉES-MEDITERRANÉE**  
**Projet d'extension du port de Port-La Nouvelle**  
 DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE VOLUME 1 - PREAMBULE



**Figure 12. Phase 1 – Etape 2**

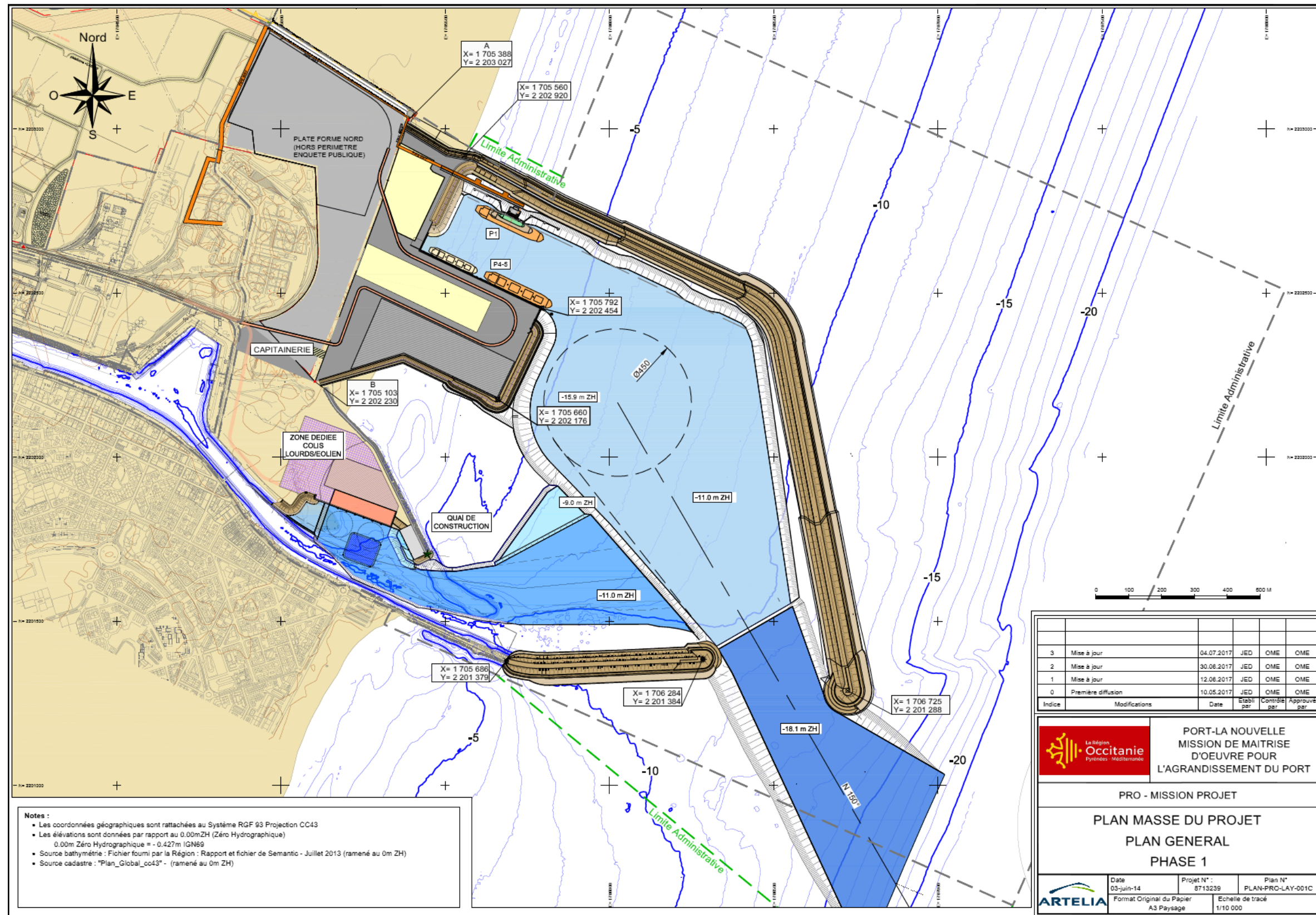
### **ETAPE 3**

Cette étape finalise la réalisation de la Phase 1 du projet, avec la création du quai polyvalent P4-5 et la viabilisation de 15 ha de terre-plein en zone Nord du projet.

**La réalisation des postes à quai des étapes 2 et 3 peut être inversée, le poste polyvalent P4-5 pouvant être construit en priorité, puis le poste vracs liquides P1, en fonction de la concrétisation des trafics correspondants.**



**REGION OCCITANIE / PYRÉNÉES-MEDITERRANÉE**  
**Projet d'extension du port de Port-La Nouvelle**  
 DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE VOLUME 1 - PREAMBULE



**Figure 13. Phase 1 – Etape 3**





Figure 14. Phase 1 – Etape 3 – Vues 3D du projet

6. APPRECIATION SOMMAIRE DES DEPENSES

Une estimation sommaire du coût de réalisation de la Phase 1 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle a été réalisée, à un stade d'Avant-Projet.

Cette estimation couvre les étapes 1, 2 et 3 de réalisation de la Phase 1 du projet, étapes qui ont été présentées dans la section précédente.

Cette estimation inclut le coût de réalisation des ouvrages (digues, quais, terre-pleins, dragages). Elle n'inclut pas les dépenses d'investissement relatives aux équipements de manutention, aux hangars et aux bâtiments nécessaires à l'exploitation du port, ni les dépenses de fonctionnement qui en découleront.

	PHASE 1 - ETAPE 1	ESTIMATION DU COUT DES TRAVAUX - INFRASTRUCTURES
	Designation	Total (Millions Euro H.T.)
10	DRAGAGE ET REMBLAIS	11 M Euros
20	DIGUE DE PROTECTION NORD	110 M Euros
30	DIGUE DE PROTECTION SUD	29 M Euros
40	TALUS EN ENROCHEMENTS	6 M Euros
50	MUR DE QUAI (EOLIEN)	21 M Euros
60	TERRE-PLEINS ET VRD (EOLIEN)	8 M Euros
70	OUVRAGES DIVERS ET AUTRES	8 M Euros
80	PRIX GENERAUX	19 M Euros
	TOTAL Euros H.T.	212 M Euros

	PHASE 1 - ETAPE 2	ESTIMATION DU COUT DES TRAVAUX - INFRASTRUCTURES
	Designation	Total (Millions Euro H.T.)
10	DRAGAGE ET REMBLAIS	49 M Euros
20	POSTE VRACS LIQUIDES - P1	17 M Euros
30	TERRE-PLEINS ET VRD (ZONE NORD)	15 M Euros
40	OUVRAGES DIVERS ET AUTRES	5 M Euros
50	PRIX GENERAUX	9 M Euros
	TOTAL Euros H.T.	95 M Euros

	PHASE 1 - ETAPE 3	ESTIMATION DU COUT DES TRAVAUX - INFRASTRUCTURES
	Designation	Total (Millions Euro H.T.)
10	DRAGAGE ET REMBLAIS	2 M Euros
20	QUAI POLYVALENT P4 / P5	25 M Euros
30	TERRE-PLEINS ET VRD (ZONE NORD)	34 M Euros
40	OUVRAGES DIVERS ET AUTRES	2 M Euros
50	PRIX GENERAUX	6 M Euros
	TOTAL Euros H.T.	69 M Euros

## 7. UN PROJET D'INTERET MAJEUR

### 7.1. CONTEXTE DE L'OPPORTUNITE DE DEVELOPPEMENT PORTUAIRE

#### 7.1.1. Une situation géographique privilégiée

**Située à la convergence des flux Nord-Sud et Sud-Europe Centrale, le littoral d'Occitanie constitue un axe de transit majeur européen.**

Cette situation, exacerbée par le phénomène de saturation des espaces d'échanges traditionnels de l'Arc méditerranéen autour du littoral (saturation routière, congestions portuaires de Barcelone et Marseille, saturation des infrastructures espagnoles et manque de foncier logistique multimodal) constitue une vraie opportunité d'ouverture transcontinentale de la Région Occitanie.

#### Port-La Nouvelle : un emplacement stratégique

Au cœur de l'arc méditerranéen, entre Marseille et Barcelone, le port de Port-La Nouvelle est un débouché naturel de la région Occitanie et du centre de la France. La desserte par l'autoroute A9 (Espagne/Italie) permet de rejoindre l'A61 vers Toulouse, l'A75 (Paris - Béziers) et l'A7 (Lyon - Marseille). Le port est embranché fer (voies en bord à quai) et les liaisons ferroviaires sont facilitées par la présence de plusieurs plateformes intermodales (Perpignan, Le Boulou,...).

#### 7.1.2. Un contexte international de redéploiement des trafics

Après une explosion du trafic maritime mondial durant la dernière décennie (dont les ports régionaux n'ont pas bénéficié), deux tendances se dessinent désormais :

- une stagnation voire une régression des trafics,
- l'accélération à la fois de la massification des flux et de la spécification des trafics par bassins de consommation qui s'accompagnera d'une tendance inverse de celle enregistrée ces dernières années pour certains biens avec notamment un redéploiement des lieux de production au plus près des bassins de consommation.

Ce contexte contraindra les ports souhaitant rester compétitifs, au redéploiement de leurs capacités pour répondre à des trafics sur mesure et faire face aux exigences de flexibilité des principaux chargeurs. Ainsi, les ports qui tireront « leur épingle du jeu » seront ceux qui seront en capacité :

- d'offrir des plates-formes structurantes d'échanges dans leur hinterland proche,
- d'éclater les marchandises en transfert rapide via une logistique multimodale, en réponse pertinente aux exigences de développement durable et de compétitivité de coûts de desserte terrestre.

#### 7.1.3. L'impérative adaptation aux mutations de l'environnement maritime et portuaire

Dès à présent en limite de capacités, à la fois du côté maritime et du côté terrestre, le port de Port-La Nouvelle ne peut pas accueillir tous les navires et trafics potentiels actuels et encore moins envisager une augmentation de son activité.

Tout l'enjeu d'un agrandissement réside donc dans la préservation de ses atouts et l'amélioration de son attractivité.

Dans le contexte actuel de mondialisation, la Région soutient le développement économique de ses territoires au travers, entre autres, de son implication sur les parcs régionaux d'activités ou sur les ports maritimes et fluviaux.

Aujourd'hui, l'augmentation de la taille des navires a une incidence sur les ports, dès lors obligés d'adapter leurs infrastructures pour accueillir des navires plus grands. L'histoire montre que ce sont systématiquement les ports qui se sont adaptés aux navires et non l'inverse (ex : Bordeaux avec plusieurs terminaux le long de l'estuaire de la Gironde jusqu'au Verdon, Gijón en Espagne qui s'étend en eaux profondes au nord du port actuel, Kenitra au Maroc qui après avoir réalisé des extensions au débouché de l'estuaire étudie en dehors de ce dernier un port en eaux profondes vu le déclin de ses trafics). La concurrence entre les ports est exacerbée et ceux qui ne font pas le choix de l'adaptation sont très vite dépassés avec le risque de ne plus être compétitifs et d'accuser des pertes importantes de trafics.

En conséquence, il devient impératif pour les autorités portuaires et opérateurs de terminaux d'adapter continuellement les infrastructures portuaires afin de conserver leur attractivité.

#### 7.1.4. Les ports vecteurs de développement économique, d'investissements et d'emplois

L'enjeu économique autour d'une stratégie de renforcement de la position des ports régionaux dans les réseaux d'activités dépasse largement le développement des trafics portuaires.

Il en va en effet du déploiement économique de la Région dans son ensemble.

Les sites portuaires jouent un rôle majeur dans le développement économique en générant des emplois et en animant des filières, des secteurs d'activités dans lesquelles ils s'inscrivent. Leur rôle pourrait être encore plus important pour profiter des trafics à exploiter autour de :

- toute la chaîne logistique du transport de marchandises notamment en lien étroit avec la filière agroalimentaire, le secteur agricole, la filière bois, les énergies marines renouvelables,
- la filière des loisirs et du tourisme,
- la filière des produits de la mer.

Les investissements privés sont générateurs d'emplois directement liés à la réalisation des infrastructures associées : 150 millions d'euros représentent l'équivalent de 1 500 emplois/an pour la durée des chantiers (1 emploi pour 100 000 euros d'investissement).

Mais au-delà, ce qu'il convient de souligner, c'est la dynamique économique qui se crée par l'implantation et la consolidation d'activités sur et autour de l'espace portuaire avec des effets importants d'entraînement sur la totalité du bassin d'emplois.

Pour les ports de commerce, on distingue quatre facteurs de contributions structurelles sur les emplois :

- directs : liés à l'activité même (activité portuaire même et certains services aux navires et marchandises),
- directs élargis : liés au trafic mais dont l'activité n'est pas uniquement centrée sur du trafic portuaire (services, transporteurs, sociétés d'avitaillement...),
- indirects : entreprises industrielles-portuaires situées sur zone dont l'activité est liée aux trafics portuaires (1er niveau) ou dans l'hinterland (2ème niveau),
- induits : liés aux revenus générés par les activités directes, directes élargies et indirectes.



Aujourd'hui le nombre d'emplois directs, indirects et induits générés par le port est de l'ordre de 1600. Les études économiques menées à l'occasion du débat public ont estimé que le projet portuaire pouvait à terme générer plus de 2000 emplois supplémentaires. (A titre d'exemple, chaque opérateur éolien estime le nombre d'emplois générés par les fermes pilotes à 250). Par ailleurs le chantier d'extension du port pourrait, lui, générer près de 2000 emplois par an pendant la durée du chantier.

**Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle offrira des possibilités nouvelles d'implantation pour des entreprises souhaitant disposer d'infrastructures portuaires efficaces. Il contribuera ainsi à générer des emplois supplémentaires dans une région fortement touchée par le chômage.**

#### **7.1.5. Les enjeux de l'intermodalité**

Les voies ferrées portuaires du Port de Port-La Nouvelle sont propriété de la Région depuis le 01 janvier 2016. A ce titre la région en assume l'exploitation, la maintenance et les opérations de développement afférentes.

Le lien direct au réseau ferré national (ligne Paris - Port Bou) connecte le port et ses équipements à l'ensemble du réseau européen. L'usage des voies ferroviaires est important à ce jour notamment pour les trafics de céréales. Grâce à cette connexion, l'extension de la partie maritime du port pourra bénéficier de capacités de pré et post acheminements ferroviaires performants. L'extension portuaire sera ainsi connectée à l'ensemble de la Région Occitanie et au-delà, élargissant par la même sa zone d'influence. Le mode ferroviaire permet ainsi d'inscrire le port de Port-La Nouvelle dans des chaînes logistiques durables au service des acteurs économiques. Le mode ferroviaire est en effet particulièrement bien adapté par son caractère massif aux trafics maritimes. Par ailleurs, son impact environnemental est plus faible que le transport routier (le facteur d'émission de CO2 évité par le fret ferroviaire par rapport au transport routier est de l'ordre de 36kg/tonne brute transportée).

### **7.2. PORT-LA NOUVELLE OUTIL DE LA CROISSANCE BLEUE EN PHASE AVEC LE PLAN LITTORAL 21 ET L'EOLIEN FLOTTANT**

La Région Occitanie s'engage dans une « croissance bleue » ; une croissance bâtie autour des énergies renouvelables, du tourisme maritime durable et du développement durable d'activités traditionnelles (aquaculture) et innovantes. Aujourd'hui, la région relève un défi majeur, celui de donner un nouvel élan à l'économie maritime et littorale, en façonnant le littoral du XXIème siècle. Pour y répondre, l'Etat et la Région Occitanie ont lancé le Plan littoral 21, mobilisant les forces vives du territoire par une approche renouvelée de l'action publique. Inscrit dans le long terme, ce plan a pour ambition d'une part de proposer une vision stratégique et prospective des différents usages de la mer, d'autre part de déployer les moyens nécessaires en mobilisant l'intervention financière de l'ensemble des partenaires. L'Etat et la Région entendent agir avec l'ensemble des acteurs du Plan littoral 21 en faveur de trois orientations stratégiques :

- pour une économie globale portée par l'innovation qui irrigue tout le territoire
- pour une vitrine française de la résilience écologique et de la valorisation patrimoniale
- pour un littoral symbole d'attractivité, d'accueil et de cohésion républicaine.

Vecteur d'innovation, les énergies marines renouvelables sont l'un des secteurs d'activités pour lequel la Région s'engage. Filière industrielle prometteuse en matière d'emplois locaux et non délocalisables, l'éolien offshore flottant est l'un des piliers du Plan littoral 21, en cohérence avec l'accompagnement mis en œuvre par la Région dès les prémices des projets des fermes pilotes sur son littoral. La Région entend ainsi structurer une filière régionale autour de l'éolien offshore dont le développement est un enjeu fort de la transition énergétique locale et nationale. Cette action menée par la Région contribuera également au rayonnement des compétences et des savoir-faire régionaux, l'objectif étant de faire émerger une vraie filière industrielle compétitive sur le plan international.

Suite à l'appel à projet national lancé par l'Ademe (Agence De l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie), deux projets de fermes pilotes comptant chacune quatre éoliennes vont en effet voir le jour, une au large de Gruissan et une large de Leucate/Barcarès. Le port de Port-La Nouvelle, idéalement situé à proximité immédiate

des deux sites y occupe une place privilégiée. Le projet d'extension du port permettra en effet d'accueillir l'ensemble de la chaîne logistique de construction, d'assemblage et d'installation et de maintenance des éoliennes flottantes et aura donc un rôle primordial dans l'émergence de cette nouvelle filière industrielle.

Cette nouvelle filière contribuera par ailleurs à faire de la Région Occitanie, la première région à énergie positive d'Europe, comme elle s'y est engagée avec le soutien de l'ADEME. Le but est de couvrir 100% des besoins en énergie du territoire régional par des énergies renouvelables à l'horizon 2050.

### **7.3. CONCLUSIONS DU DEBAT PUBLIC**

Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle a été présenté par la Région au débat public au premier trimestre 2013. La Région avait en effet saisi la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) compte tenu du montant d'investissement des ouvrages maritimes supérieurs à 150 millions d'euros. Suite au débat public, la commission particulière du débat public (CPDP) a établi le compte-rendu du débat. Ce dernier a été transmis à la Région le 14 juin 2013 conjointement au bilan du débat rendu par la CNDP (commission nationale).

Le bilan du débat public a été globalement positif. Il a mis en lumière un consensus très partagé sur le besoin de réaliser un projet d'agrandissement portuaire à Port-La Nouvelle.

Même si des questions ont été émises sur les dimensions des nouvelles infrastructures maritimes (digues de protection du nouveau bassin portuaire) envisagées par la Région, le débat public a cependant permis de souligner le fait que personne ne souhaitait un statut quo sur le projet et qu'un consensus s'était établi sur la nécessaire évolution du port.

C'est une conclusion très positive pour le port, pour la ville, pour la Région et pour tout l'arrière-pays du port et au-delà. En effet, en cas de statu quo et de non réalisation d'un agrandissement du port, il est plus que probable que l'outil économique qu'est le port pour le territoire périclite et entraîne avec lui les entreprises de l'arrière-pays qui en dépendent. L'absence d'adaptation des infrastructures portuaires à l'évolution de la demande en services portuaires générerait une baisse de l'attractivité du port pour ses clients, il s'en suivrait une diminution des tonnages traités au port, une baisse des revenus du port, une baisse des investissements en moyens humains et matériels, ce qui entrainerait le port dans un processus inexorable de déclin.

À l'inverse, la réalisation d'un projet d'agrandissement du port permettra non seulement de dynamiser l'activité présente, et celle de tous ceux qui en dépendent mais aussi et surtout d'attirer de nouveaux acteurs économiques. Il s'agit de répondre à des besoins actuels et à venir (la croissance démographique de la région est forte) mais aussi de créer de la richesse et de l'emploi en créant de l'activité avec pour outil le système portuaire de la Région dont le port de Port-La Nouvelle est un élément structurant.

Par ailleurs, le bilan du débat public édité par la CNDP a souligné que l'intermodalité de la chaîne logistique est une donnée fondamentale pour le projet portuaire tout comme la réserve foncière que représente le parc logistique est un atout remarqué du projet.

**Les conclusions du débat public s'accordent à dire que le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle avec ses deux composantes (le parc logistique et le nouveau bassin portuaire) porté par la Région, est un projet d'intérêt général.**

**Au titre des différents enjeux exposés, le projet d'extension de port-La Nouvelle constitue ainsi un projet d'intérêt public majeur tant pour la Région Occitanie que pour la France.**

## 8. UN PROJET INTEGRE DANS SON ENVIRONNEMENT

Le projet portuaire de Port-La Nouvelle s'inscrit dans un environnement naturel remarquable, au sein du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise et à proximité du Parc Naturel marin du Golfe du Lion. Tout le long de son élaboration, la Région a été très attentive à bien maîtriser les incidences du projet sur les espaces patrimoniaux. Sont listées ici les principales actions menées par la Région conjointement au projet et qui permettront globalement des résultats positifs en faveur de l'environnement.

### 8.1. LES MESURES COMPENSATOIRES DU PARC LOGISTIQUE PORTUAIRE

- ✓ Le projet de parc logistique portuaire a été géré de manière globale par la Région avec la création et la mise en œuvre de la Réserve Naturelle Régionale de Sainte Lucie. Pour le parc logistique portuaire, la plupart des mesures compensatoires, au titre de la destruction des espèces protégées, sont mises en œuvre dans ou autour de la RNR de Sainte-Lucie. Sans le projet portuaire, toutes ces mesures en faveur de l'environnement n'auraient pu être mises en œuvre par les gestionnaires de la RNR dans le cadre du plan de gestion actuel. Ces mesures permettront de valoriser pleinement les enjeux de biodiversité présents sur le site.
- ✓ De même, les mesures compensatoires au titre de la destruction de zones humides ont conduit la Région à aider le Conservatoire du littoral à acquérir des propriétés sur le lido de Thau afin de les préserver. Toujours dans ce cadre, une aide à la gestion de ce site sera apportée par la Région sur trente ans, permettant de préserver cet autre site remarquable régional.

### 8.2. LA GESTION DU TRAIT DE COTE

- ✓ Le creusement du nouveau bassin va induire un volume de dragage de 10,6 millions de m<sup>3</sup> de matériaux sableux. Aujourd'hui, il est estimé que 2,5 millions de m<sup>3</sup> peuvent être réutilisés pour les besoins de remblaiement du chantier. Pour le reste (8 millions de m<sup>3</sup>), des solutions de valorisation de ces sables en lien avec le rechargement des plages pour lutter contre le recul du trait de côte ont été étudiées. Ces solutions consistent en la constitution d'un stock de sable tampon (entre 7 et 8 millions de m<sup>3</sup>) pour les besoins de rechargement le long notamment des côtes de l'Aude et de l'Hérault compte tenu de la caractéristique de ces sables.
- ✓ Le stock tampon de sable qui serait créé avec les sables de dragage du nouveau bassin portuaire pourrait répondre à une partie des besoins en sable pour le rechargement des plages sur le moyen terme. A noter, cependant, que les caractéristiques de ce sable ne lui permettent pas d'être utilisé sur toutes les plages, (notion de granulométrie). En ayant une approche régionale concertée (qui reste à mettre en œuvre), pour organiser de façon coordonnée les opérations de dragage et de rechargement, les coûts d'extraction seraient ainsi considérablement réduits pour les différents maîtres d'ouvrage de rechargements de plage. Cette approche représenterait une économie globale dans le cadre du plan de gestion du trait de côte et de la préservation du rivage qui est un des volets du Plan littoral 21.

### 8.3. L'ECO-CONCEPTION DES OUVRAGES MARITIMES

- ✓ Les impacts du projet maritime sur le milieu naturel marin restent réduits. Les ouvrages créés permettront par ailleurs d'avoir un rôle bénéfique sur un certain nombre d'espèces marines. Ces ouvrages (digues notamment) seront susceptibles de devenir des zones de nurserie, nourricerie et de croissance des alevins de poissons favorisant ainsi la ressource halieutique et la préservation d'autres espèces. Dans le cadre des mesures liées au projet des expérimentations seront réalisées sur les ouvrages créés en lien avec les mesures du Plan d'Actions pour les Milieux Marins (PAMM).

### 8.4. UN PROJET PERMETTANT LE DEVELOPPEMENT DE L'EOLIEN FLOTTANT AU LARGE DES COTES REGIONALES

- ✓ Un appel à projet a été lancé par l'Etat via l'ADEME pour l'implantation de fermes pilotes d'éoliennes flottantes en Méditerranée. En région, deux zones propices sont identifiées : une au large de Gruissan, l'autre au large de Leucate/Barcarès. La réalisation de fermes d'éoliennes en mer nécessite d'importantes installations portuaires pour la fabrication des flotteurs, l'assemblage des éoliennes et leur mise à l'eau. Le port actuel par son manque d'espace, de tirant d'eau et l'étroitesse de son chenal d'accès ne peut répondre aux besoins affichés par cette activité. Le projet d'extension prévoit des espaces dédiés à cette activité et contribuera à développer des trafics en lien avec la transition énergétique.

### 8.5. PRESERVER LA ZONE URBAINE DES RISQUES ET AMELIORER LA SURETE PORTUAIRE

- ✓ L'agrandissement du port permettra à terme d'éloigner les postes de chargement et déchargement des hydrocarbures et liquides de la zone urbaine. Des appointements pétroliers et vracs liquides sont en effet prévus sur la digue nord du nouveau port, ce qui mettra une distance de 1 300 m entre la ville et ces opérations. En outre, les activités sur le port connaîtront une amélioration des conditions de sécurité en augmentant les possibilités de séparation d'usage des zones d'activités (par de l'espace et de la voirie entre ces zones) et notamment en permettant une séparation distincte entre le terminal vracs liquides et le terminal conventionnel et vracs solides.

### 8.6. VERS UNE LABELLISATION PERS-ECOPORT

Le label PERS- ECOPORT est une distinction environnementale visant les ports de commerce délivrée par European Sea Ports Organisation. Elle concerne à ce jour 92 ports majoritairement en Europe.

Les principaux items visés par la certification PERS-ECOPORT sont la qualité de l'air, la consommation énergétique, le bruit, la coopération avec les partenaires extérieurs, la gestion des déchets du port, la gestion des déchets des navires, le lien avec les autres ports, la qualité de l'eau, les opérations de dragage, la gestion des poussières.

Au même titre que la certification ISO 14001, le label Ecoport permet, après avoir identifié les incidences de l'infrastructure et des activités, de définir des actions visant à mieux les maîtriser.

En collaboration avec l'Autorité portuaire l'exploitant du port aura comme obligation de conduire une politique environnementale permettant d'accéder à ce label Ecoport à court terme.

**C'est donc un projet global et durable que porte la Région avec le projet portuaire.**



# **PORT-LA NOUVELLE**

## **PROJET D'EXTENSION DU PORT**

**DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE**

**VOLUME 1 - CADRE REGLEMENTAIRE DU PROJET**

**RAPPORT N°8713239-ENQ-VOL1-CR-V3**

N°8713239-ENQ-VOL1-CR-V3, Port-La Nouvelle Dossier d'Enquête Publique – Volume 1 - Cadre réglementaire					
3	Version finale complétée	Artelia/Créocéan/Gaxieu	Artelia/Créocéan/Gaxieu	Artelia/Créocéan/Gaxieu	01/2018
2	Version finale	Artelia/Créocéan/Gaxieu	Artelia/Créocéan/Gaxieu	Artelia/Créocéan/Gaxieu	20/09/2017
1	Version initiale	Artelia/Créocéan/Gaxieu	Artelia/Créocéan/Gaxieu	Artelia/Créocéan/Gaxieu	20/02/2017
Version	Description	Rédaction	Vérifié	Approuvé	Date

## SOMMAIRE

<b>1. PREAMBULE</b>	<b>2</b>
<b>1.1. ENQUETE PUBLIQUE</b>	<b>2</b>
<b>1.2. COMPOSITION DU DOSSIER</b>	<b>2</b>
<b>2. LISTE DES PROCEDURES APPLICABLES</b>	<b>4</b>
<b>2.1. CODE DE L'ENVIRONNEMENT</b>	<b>4</b>
2.1.1. RUBRIQUES DE LA NOMENCLATURE « LOI EAU » CONCERNEES AU REGARD DU PROJET	4
2.1.2. EVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET SUR LES SITES NATURA 2000	7
2.1.3. DEMANDE DEROGATION D'ATTEINTE AUX ESPECES PROTEGEES	8
2.1.4. AUTRES PROCEDURES	9
2.1.5. COMPOSITION DU DOSSIER EN LIEN AVEC LES PROCEDURES APPLICABLES POUR LE CODE DE L'ENVIRONNEMENT	10
<b>2.2. CODE DES TRANSPORTS</b>	<b>10</b>
2.2.1. DOSSIER D'INSTRUCTION DE GRAND PROJET D'INFRASTRUCTURE PORTUAIRE	10
2.2.2. LA COMMISSION NAUTIQUE	11
2.2.3. LA CORECODE/COREPAM	11
2.2.4. EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE	11
2.2.5. COMPOSITION DU DOSSIER EN LIEN AVEC LES PROCEDURES DU CODE DES TRANSPORTS	12
<b>2.3. CODE GENERAL DE LA PROPRIETE DES PERSONNES PUBLIQUES</b>	<b>12</b>
2.3.1. PROCEDURES APPLICABLES AU PROJET	12
2.3.2. COMPOSITION DU DOSSIER EN LIEN AVEC LES PROCEDURES DU CODE GENERAL DE LA PROPRIETE DES PERSONNES PUBLIQUES	12
<b>2.4. CODE DE L'URBANISME</b>	<b>12</b>
2.4.1. LOI LITTORAL	12
2.4.2. DOCUMENTS D'URBANISME	13
2.4.3. COMPOSITION DU DOSSIER EN LIEN AVEC LES PROCEDURES DU CODE DE L'URBANISME	13
<b>3. RECAPITULATIF DES PROCEDURES LIEES AU PROJET ET DE LA COMPOSITION DU DOSSIER</b>	<b>14</b>



# 1. PREAMBULE

## 1.1. ENQUETE PUBLIQUE

Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle consiste en un programme de travaux, d'aménagements et d'ouvrages présenté et décrit dans sa globalité dans le présent dossier (Volume 2 : Pièce B1 et B2).

Ce projet est soumis à étude d'impact au titre des articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement.

Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle porté par la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, est soumis à enquête publique au titre des articles :

- L.123-2 et suivants du Code de l'Environnement, le projet étant soumis à étude d'impact ;
- R.214-8 et suivants du Code de l'Environnement, le projet faisant l'objet d'une demande d'autorisation unique (décret de 2014) ;
- R.5314-2 et suivants du Code des Transports ;
- L.2124-1 et suivants et L.2123-3 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques ;
- L.123-14-2 et L.153-54 et suivants du code de l'urbanisme pour la déclaration de projet et la mise en compatibilité du PLU de la ville de Port-La Nouvelle.

Il est également soumis à enquête publique au titre de l'article R.123-1 et suivant du Code de l'Environnement :

« I.-Pour l'application du 1° du I de l'article L.123-2, font l'objet d'une enquête publique soumise aux prescriptions du présent chapitre les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements soumis de façon systématique à la réalisation d'une étude d'impact en application des II et III de l'article R.122-2 et ceux qui, à l'issue de l'examen au cas par cas prévu au même article, sont soumis à la réalisation d'une telle étude. »

Le projet d'extension est en effet soumis à étude d'impact.

Comme le prévoit l'article L.123-6 du Code de l'Environnement (modifié par le Décret du 11 février 2015) :

« Lorsque la réalisation d'un projet, plan ou programme est soumise à l'organisation de plusieurs enquêtes publiques dont l'une au moins en application de l'article L.123-2, il peut être procédé à une enquête unique régie par le présent chapitre, dès lors que les autorités compétentes désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête.

Le dossier soumis à enquête publique unique comporte les pièces ou éléments exigés au titre de chacune des enquêtes initialement requises et une note de présentation non technique du projet, plan ou programme. Cette enquête unique fait l'objet d'un rapport unique du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises. »

L'article R.123-8 du Code de l'Environnement détaille la composition du dossier soumis à enquête publique. Elle varie en fonction du type d'opération considérée (soumise à décision d'autorisation ou d'approbation ou non).

### Déclaration de projet

Lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique l'autorité de l'Etat ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée.

En l'absence de déclaration de projet, aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée.

**Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle devra faire l'objet d'une déclaration de projet, après la clôture de l'enquête publique.**

## 1.2. COMPOSITION DU DOSSIER

Le dossier soumis à l'enquête publique comprend les pièces et avis exigés par les législations et réglementations applicables au projet, plan ou programme (Article R123-8 du code de l'Environnement).

Le dossier comprend au moins :

1° Lorsqu'ils sont requis, l'étude d'impact et son résumé non technique, le rapport sur les incidences environnementales et son résumé non technique, et, le cas échéant, la décision prise après un examen au cas par cas par l'autorité environnementale mentionnée au IV de l'article L. 122-1 ou à l'article L. 122-4, ainsi que l'avis de l'autorité environnementale mentionné au III de l'article L. 122-1 et à l'article L. 122-7 du présent code ou à l'article L. 104-6 du code de l'urbanisme ;

2° En l'absence d'évaluation environnementale le cas échéant, la décision prise après un d'examen au cas par cas par l'autorité environnementale ne soumettant pas le projet, plan ou programme à évaluation environnementale et, lorsqu'elle est requise, l'étude d'incidence environnementale mentionnée à l'article L. 181-8 et son résumé non technique, une note de présentation précisant les coordonnées du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du projet, plan ou programme, l'objet de l'enquête, les caractéristiques les plus importantes du projet, plan ou programme et présentant un résumé des principales raisons pour lesquelles, notamment du point de vue de l'environnement, le projet, plan ou programme soumis à enquête a été retenu ;

3° La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ;

4° Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet plan, ou programme ;

5° Le bilan de la procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L. 121-8 à L. 121-15, de la concertation préalable définie à l'article L. 121-16 ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur permettant au public de participer effectivement au processus de décision. Il comprend également l'acte prévu à l'article L. 121-13. Lorsque aucun débat public ou lorsque aucune concertation préalable n'a eu lieu, le dossier le mentionne ;

6° La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le ou les maîtres d'ouvrage ont connaissance.

**Le dossier d'enquête publique du projet d'extension portuaire de Port-La Nouvelle est constitué de 8 volumes :**

**VOLUME 1 : Demandeur – Préambule – Cadre Règlementaire- Bilan de la concertation**

1. Présentation du demandeur (délibération de la Région)

2. Préambule

- Contexte du projet
- Le plan de situation
- Le port de Port-La Nouvelle aujourd'hui
- Les grands principes d'aménagement
- Présentation succincte du projet, de ses caractéristiques principales et de son phasage
- L'appréciation sommaire des dépenses
- Un projet d'intérêt majeur
- Un projet intégré dans son environnement

3. Cadre réglementaire et forme du dossier

4. Le bilan de la concertation

**VOLUME 2 : Dossier d'étude d'impact au titre du code de l'environnement**

• **Volume 2.1 : L'étude d'impact valant document d'incidences:**

A : Résumé Non Technique

B1 : Description du Projet

B2 : Cahier de plans

• **Volume 2.2 : L'étude d'impact valant document d'incidences :**

D : Etat initial

- D1 : Zones d'études
- D2 : Compartiment physique
- D3 : Zones de protection du patrimoine naturel
- D4 : Compartiment biologique
- D5 : Risques majeurs
- D6 : Contexte économique et cadre de vie
- D7 : Contexte réglementaire, documents de planification et servitudes
- D8 : Synthèse des enjeux

• **Volume 2.3 : L'étude d'impact valant document d'incidences :**

E : Impacts bruts :

E1 : analyse des impacts bruts du projet

E2 : Compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme

F : Mesures ERC et Impacts résiduels

G : Méthodes

H : Bibliographie

I : Glossaire

J : Annexes

**VOLUME 3 : Dossier d'étude socio-économique au titre du code des transports**

**VOLUME 4 : Dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèce protégées au titre du code de l'environnement**

**VOLUME 5 : Dossier de mise en compatibilité du PLU de la commune de Port-La Nouvelle (art.153-53 CU) au titre du code de l'urbanisme**

**VOLUME 6 : Dossier requis au titre de la procédure de Transfert de gestion du domaine public maritime**

**VOLUME 7 : Les avis émis sur le projet**

**VOLUME 8 : Documents d'études facilitant la compréhension du projet**

## 2. LISTE DES PROCEDURES APPLICABLES

### 2.1. CODE DE L'ENVIRONNEMENT

#### Procédure d'autorisation unique

Pour les installations, ouvrages, travaux et activités (dits IOTA) soumis à autorisation au titre du Code de l'Environnement, une procédure unique intégrée est mise en œuvre, conduisant à une décision unique du préfet de département, et regroupant l'ensemble des décisions de l'État relevant :

- ✓ du Code de l'Environnement : autorisation au titre de la « Loi sur l'Eau », au titre des législations des réserves naturelles nationales et des sites classés et dérogations à l'interdiction d'atteinte aux espèces et habitats protégés ;
- ✓ du Code Forestier : autorisation de défrichement.

Cette procédure unique IOTA est par ailleurs articulée dans le temps avec d'autres procédures connexes : la délivrance du titre domanial sur le domaine public fluvial et maritime, le permis de construire et l'autorisation d'utilisation de l'eau en vue de la consommation humaine.

Ainsi, lorsqu'un projet est soumis à autorisation au titre de l'article L.214-3 du Code de l'Environnement (Installations, Ouvrages, Travaux et Activités dits IOTA soumis à autorisation au titre de la « Loi sur l'Eau »), les éventuelles procédures concernant :

- la dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées (4° de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement) ;
- l'autorisation de défrichement (L.341-3 du Code Forestier) ;
- l'autorisation au titre des sites classés ou en instance de classement (L.341-7 et L.341-10 du Code de l'Environnement) ;
- l'autorisation spéciale au titre des réserves naturelles nationales (L.332-9 du Code de l'Environnement) ;

sont rattachées à cette procédure unique.

**Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle est soumis à cette procédure d'autorisation unique.**

Les procédures relatives au Code de l'Environnement ont fait l'objet de réunions de cadrage avec les Services Instructeurs de la DREAL Occitanie/Pyrénées Méditerranée. Le dossier d'étude d'impact vaudra dossier d'incidences au titre de la « Loi sur l'Eau » et sur les Sites Natura 2000. Par ailleurs, le dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèce protégée sera également intégré au dossier de demande d'autorisation unique.

#### 2.1.1. Rubriques de la nomenclature « loi eau » concernées au regard du projet

Les installations, ouvrages, travaux et activités pouvant présenter un danger pour les ressources en eaux et les milieux aquatiques sont soumises à une procédure de déclaration ou d'autorisation auprès du préfet, au titre de la « Loi sur l'Eau » (articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement).

Différents critères permettent de préciser si ces opérations sont soumises à autorisation ou à déclaration : l'article R.214-1 du Code de l'Environnement (précédemment décret n°93-743 du 29 mars 1993, modifié par plusieurs décrets dont le décret 2006-881 du 17 juillet 2006, par le décret n°2008-283 du 25 mars 2008, par le décret n°2014-750 du 1 juillet 2014 et par le décret n°2015-526 du 12 mai 2015) définit la nomenclature des opérations soumises à autorisation ou déclaration.

L'ordonnance n°2016-1058 du 3 août 2016 et le décret n° 2016-1110 du 11 août 2016 modifient des règles applicables à l'évaluation environnementale des projets, plans et programmes.

Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle relève des rubriques du Titre IV « Impacts sur le milieu marin » de cette nomenclature.

- **2.2.3.0. Rejets dans les eaux de surface, à l'exclusion des rejets visés aux rubriques 4.1.30 ; 2.1.10 ; 2.1.2.0 et 2.1.50 :**

- a) supérieur ou égal au niveau de référence R2 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent : Autorisation (A)
- b) compris entre les niveaux de référence R1 et R2 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent : Déclaration (D)

Les seuils R1 et R2 tels que définis dans l'arrêté du 9 août 2006 modifié sont :

Paramètres	Niveau R1	Niveau R2
MES (kg/j)	9	90
DBO5 (kg/j) (*)	6	60
DCO (kg/j) (*)	12	120
Matières inhibitrices (équitox/j)	25	100
Azote total (kg/j)	1,2	12
Phosphore total (kg/j)	0,3	3
Composés organohalogénés absorbables sur charbon actif (AOX) (g/j)	7,5	25
Métaux et métalloïdes (Metox) (g/j)	30	125
Hydrocarbures (kg/j)	0,1	0,5

(\*) Dans le cas de rejets présentant une teneur en chlorures supérieure à 2 000 mg/l, les paramètres DBO5 et DCO et leurs seuils sont remplacés par le paramètre COT avec les seuils suivants :  
A : COT : 80 kg/j (A) ; B : COT : 8 à 80 kg/j (D)

La définition des rejets dans les eaux de surface, et leur qualité par rapport aux niveaux R1 et R2, définiront la procédure administrative réglementaire applicable. Le flux total de pollution présente dans les rejets sera compris entre R1 et R2 pour l'un au moins des paramètres qui y figurent (cas le moins pénalisant).



Les ouvrages prévus dans le cadre de ce projet permettent un abattement de 85% des MES entrantes sous une vitesse de sédimentation de 1 m/h (cf. annexe sur l'unité de traitement). Les résultats des analyses sont présentés dans la pièce D2 (chapitre qualité des eaux) du présent dossier.

➔ **Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle est soumis à autorisation.**

➤ **4.1.1.0. Travaux de création d'un port maritime ou d'un chenal d'accès ou travaux de modification des spécifications théoriques d'un chenal d'accès existant : Autorisation (A).**

L'un des grands principes du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle consiste en l'aménagement d'un nouveau bassin portuaire situé au Nord de la passe d'entrée actuelle du port. Ce bassin sera délimité par de nouvelles digues en mer et la construction de nouveaux quais permettra la création d'environ 20 ha de terre-pleins supplémentaires jouxtant la plateforme Nord. Ce nouveau bassin permettra d'accueillir des navires jusqu'à 225 m de long et avec des tirant d'eau allant à terme jusqu'à 14.5 m. Des espaces permettront d'accueillir au sein de ce bassin les activités de construction et d'assemblage des éoliennes flottantes. L'ensemble des travaux, aménagements et ouvrages est décrit dans sa globalité la Pièce B du présent dossier.

➔ **Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle est soumis à autorisation « Loi sur l'eau ».**

➤ **4.1.2.0. Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu :**

- 1° D'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 euros : Autorisation (A)
- 2° D'un montant inférieur à 1 900 000 euros mais supérieur 160 000 euros : Déclaration D)

➔ **Etant donné l'importance du projet, le montant envisagé pour les travaux est supérieur à 1 900 000 euros, le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle est soumis à autorisation « Loi sur l'eau ».**

➤ **4.1.3.0. Dragage et/ou rejet y afférent en milieu marin :**

- la teneur des sédiments extraits vis-à-vis des niveaux de référence N1 et N2 ;
- le volume maximal *in situ* dragué au cours de 12 mois consécutifs ;
- la distance séparant le rejet d'une zone conchylicole ou de cultures marines.

1° Dont la teneur des sédiments extraits est supérieure ou égale au niveau de référence N2 pour l'un au moins des éléments qui y figurent (A) ;

2° Dont la teneur des sédiments extraits est comprise entre les niveaux de référence N1 et N2 pour l'un des éléments qui y figurent :

a) Et, sur la façade métropolitaine Atlantique-Manche-mer du Nord et lorsque le rejet est situé à 1 kilomètre ou plus d'une zone conchylicole ou de cultures marines :

I.- Dont le volume maximal *in situ* dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 50 000 m<sup>3</sup> (A) ;

II.- Dont le volume maximal *in situ* dragué au cours de douze mois consécutifs est inférieur à 50 000 m<sup>3</sup> (D) ;

b) Et, sur les autres façades ou lorsque le rejet est situé à moins de 1 km d'une zone conchylicole ou de cultures marines :

I.- Dont le volume maximal *in situ* dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 5 000 m<sup>3</sup> (A) ;

II.- Dont le volume maximal *in situ* dragué au cours de douze mois consécutifs est inférieur à 5 000 m<sup>3</sup> (D) ;

3° Dont la teneur des sédiments extraits est inférieure ou égale au niveau de référence N1 pour l'ensemble des éléments qui y figurent :

a) Et dont le volume *in situ* dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 500 000 m<sup>3</sup> (A) ;

b) Et dont le volume *in situ* dragué au cours de douze mois consécutifs est supérieur ou égal à 5 000 m<sup>3</sup> sur la façade Atlantique-Manche-mer du Nord et à 500 m<sup>3</sup> ailleurs ou lorsque le rejet est situé à moins de 1 km d'une zone conchylicole ou de cultures marines, mais inférieur à 500 000 m<sup>3</sup> (D).

L'autorisation est valable pour une durée qui ne peut être supérieure à dix ans. L'autorisation prend également en compte les éventuels sous-produits et leur devenir.

Les rejets afférents aux dragages donnant lieu à des opérations d'immersions et dont les paramètres sont inférieurs aux seuils d'autorisation sont soumis à déclaration.

➔ **Le volume de sédiments à draguer pour le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle est estimé à 10 600 000 m<sup>3</sup>.**

**Tableau C - 1 : Seuils de considération pour les procédures au titre des articles L.214-1 à 6 du Code de l'Environnement selon la rubrique 4.1.3.0 Dragage et/ou rejet y afférent en milieu marin.**

Rubrique 4.1.3.0. du décret n° 2006-881 du 17 juillet 2006		
Façade Méditerranée		
Critère de qualité	Critère quantitatif	Procédure administrative réglementaire
Teneur d'au moins 1 élément	Volume dragué sur 12 mois consécutifs	
≥ N2		Autorisation
N1 < < N2	≥ 5 000 m <sup>3</sup>	Autorisation
	< 5 000 m <sup>3</sup>	Déclaration
≤ N1	≥ 500 000 m <sup>3</sup>	Autorisation
	< 500 m <sup>3</sup>	Déclaration

➔ **Etant donné l'estimation du volume de matériaux à draguer, le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle est soumis à autorisation « Loi sur l'eau ».**

L'arrêté du 9 août 2006 modifié est relatif au niveau à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins, estuariens ou extraits de cours d'eau ou canaux, relevant notamment de la rubrique 4.1.3.0 de la nomenclature annexée au décret n°93-743 du 29 mars 1993 modifié par le décret n°2006-881 du 17 juillet 2006.

Il définit les seuils N1 et N2 pour déclencher la réalisation d'analyses des sédiments de dragage marins pour une liste de substances (métaux lourds, HAP, TBT, PCB)<sup>1</sup>.

- ✓ **Niveau N1** : valeurs au-dessous desquelles l'immersion peut être autorisée sans études complémentaires et au-dessus desquelles une étude plus approfondie pourrait être nécessaire, selon le degré de dépassement (nombre d'échantillons, et leurs valeurs). Il s'agit de considérer la valeur la plus haute mais des dépassements peuvent être acceptés (selon le nombre d'échantillon) sans toutefois dépasser une fois et demie la valeur « seuil ».
- ✓ **Entre le niveau N1 et le niveau N2** : une investigation complémentaire peut s'avérer nécessaire en fonction du projet considéré et du degré de dépassement du niveau N1. Ainsi, une mesure, dépassant légèrement le niveau N1 sur seulement un ou quelques échantillons analysés, ne nécessite pas de complément sauf raison particulière (par exemple la toxicité de l'élément considéré). De façon générale, l'investigation complémentaire doit être proportionnée à l'importance de l'opération envisagée.
- ✓ **Niveau N2** : valeurs au-delà desquelles l'immersion est susceptible d'être interdite, en particulier si l'immersion n'est pas la solution la moins dommageable pour l'environnement. De manière analogue au niveau N1, la valeur la plus haute est considérée mais des dépassements peuvent être acceptés (selon le nombre d'échantillon) sans toutefois dépasser une fois et demie la valeur « seuil ».

➔ *Le niveau N2 est le niveau au-dessus duquel les opérations d'immersion seraient susceptibles d'être interdites sous réserve que cette interdiction soit la solution la moins dommageable pour l'environnement : une investigation complémentaire est généralement nécessaire car des indices peuvent laisser présager un impact potentiel de l'opération. Une étude d'impact approfondie est alors jugée indispensable.*

La **circulaire n°2000-62 du 14 juin 2000** présente les conditions d'utilisation du référentiel de qualité des sédiments marins ou estuariens présents en milieu naturel ou portuaire établi par le groupe GEODE, repris dans l'arrêté du 9 août 2006.

L'arrêté du 9 août 2006 a été modifié par l'**arrêté du 23 décembre 2009** établissant des seuils N1 et N2 pour le TBT (tributylétain).

L'**arrêté du 8 février 2013** modifie l'arrêté du 9 août 2006 et établit des seuils N1 et N2 pour les HAP (Hydrocarbures Aromatiques Polycycliques).

L'**arrêté du 17 juillet 2014** a modifié l'arrêté du 9 août 2006 relatif aux niveaux à prendre en compte lors d'une analyse de rejets dans les eaux de surface ou de sédiments marins, estuariens ou extraits de cours d'eau ou canaux. L'arrêté du 17 juillet 2014 modifie les niveaux N1 et N2 relatifs aux polychlorobiphényles (PCB).

Les analyses de « type dragages » réalisées dans l'emprise du futur bassin indiquent que les sédiments apparaissent comme peu contaminés sauf sur 7 stations où les résultats montrent des dépassements des seuils réglementaires au-delà des niveaux tolérés dans le cadre de la législation des matériaux à draguer :

- Dépassements > N1 pour certains HAP et l'arsenic sur 6 stations, en surface ;
- Dépassements > N2 pour certains HAP sur 1 seule station en profondeur (carotte SC35).

<sup>1</sup> Les niveaux N1 et N2 concernant les métaux, les PCB, les HAP et le TBT sont issus des travaux de GEODE.

**Tableau C - 2 : Niveaux N1 et N2 de l'arrêté du 9 août 2006 modifié.**

Paramètre	Niveau N1	Niveau N2
Métaux en mg/kg de sédiment sec analysé sur la fraction inférieure à 2 mm		
Arsenic	25	50
Cadmium	1.2	2.4
Chrome	90	180
Cuivre	45	90
Mercuré	0.4	0.8
Nickel	37	74
Plomb	100	200
Zinc	276	552
HAP en µg/kg de sédiment sec analysé sur la fraction inférieure à 2 mm		
Acénaphène	15	260
Acénaphthylène	40	340
Anthracène	85	590
Benzo(a)anthracène	260	930
Benzo(b)fluoranthène	400	900
Benzo(k)fluoranthène	200	400
Benzo(g,h,i)pérylène	1 700	5 650
Benzo(a)pyrène	430	1 015
Chrysène	380	1 590
Dibenzo(a,h)anthracène	60	160
Fluoranthène	600	2 850
Fluorène	20	280
Indéno(1,2,3-cd)pyrène	1 700	5 650
Naphtalène	160	1 130
Phénanthrène	240	870
Pyrène	500	1 500
PCB en µg/kg de sédiment sec analysé sur la fraction inférieure à 2 mm		
PCB congénère 28	5	10
PCB congénère 52	5	10
PCB congénère 101	10	20
PCB congénère 118	10	20
PCB congénère 138	20	40
PCB congénère 153	20	40
PCB congénère 180	10	20
TBT en µg/kg de sédiment sec analysé sur la fraction inférieure à 2 mm		
TBT	100	400

➔ Etant donné l'estimation du volume de matériaux à draguer et que les sédiments présentent des dépassements du seuil N1.

**Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle est soumis à autorisation « Loi sur l'eau ».**

**Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle est soumis à une demande d'autorisation « Loi sur l'eau » au titre des rubriques 2.2.3.0, 4.1.1.0, 4.1.2.0 et 4.1.3.0. du Code de l'Environnement.**

### 2.1.2. Evaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000

La proximité de sites Natura 2000 des projets les soumettent à évaluation des incidences du projet sur les espèces et les habitats du site Natura 2000 au regard de leurs objectifs de conservation. C'est-à-dire de l'ensemble des mesures requises pour maintenir ou rétablir les habitats naturels et les populations d'espèces de faune et de flore sauvages dans un état favorable. Cette évaluation répond en cela aux articles 6-3 et 6-4 de la Directive « Habitats » n°92/43 transposée en droit français par l'ordonnance n°2001-321 du 11 avril 2001, puis par le décret du 20 décembre 2001 (articles R.214-34 à R.214-39 du Code de l'Environnement).

Le régime d'évaluation des incidences au titre de Natura 2000 est régi par le Code de l'Environnement.

Cette évaluation doit répondre aux articles 6-3 et 6-4 de la Directive « Habitats » n°92/43 transposée en droit français par l'ordonnance n°2001-321 du 11 avril 2001, puis par le décret du 20 décembre 2001 (articles R.214-34 à R.214-39 du Code Rural), consolidé par le décret n°2003-768 du 1 août 2003 et par le décret 2005-935 du 5 août 2005.

Les articles du dernier décret précisent : « Les programmes ou projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements mentionnés à l'article L.414-4 du code de l'environnement font l'objet d'une évaluation de leurs incidences éventuelles au regard des objectifs de conservation des sites Natura 2000 qu'ils sont susceptibles d'affecter de façon notable (...) S'il résulte de l'analyse mentionnée ci-dessus que les travaux, ouvrages ou aménagements peuvent avoir des effets notables dommageables, pendant ou après la réalisation du programme ou du projet, sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites, le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire complète le dossier d'évaluation en indiquant les mesures de nature à supprimer ou réduire ces effets dommageables, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes. (...) Lorsque, malgré les mesures prévues au II, le programme ou projet peut avoir des effets notables dommageables sur l'état de conservation des habitats naturels et des espèces qui ont justifié la désignation du ou des sites, le dossier d'évaluation expose en outre :

1. Les raisons pour lesquelles il n'existe pas d'autre solution satisfaisante et les éléments qui permettent de justifier la réalisation du programme ou projet dans les conditions prévues aux III ou IV de l'article L.414-4 du code de l'environnement ;

2. Les mesures que le maître d'ouvrage ou le pétitionnaire envisage, en cas de réalisation du programme ou projet, pour compenser les effets dommageables que les mesures prévues au II ne peuvent supprimer, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes. »

L'étude est axée sur la définition des incidences des aménagements prévus sur le site Natura 2000 au regard de ses objectifs de conservation, c'est-à-dire de l'ensemble des mesures requises pour maintenir ou rétablir les populations d'espèces et leurs habitats naturels dans un état favorable. En d'autres termes, cette étude a pour objet de vérifier la compatibilité des aménagements en s'inscrivant dans une démarche au service d'une obligation de résultat : la conservation des sites.

Le contenu de l'évaluation se réalise en deux grandes parties :

- application de l'article R.214-36 points I et II :
  - Phase 1 : analyse de l'état initial du site et de son environnement : description du projet, accompagnée d'une carte de situation du projet par rapport aux sites Natura 2000 retenus pour l'évaluation ; analyse de l'état de conservation des habitats naturels et des espèces pour lesquels les sites ont été désignés (les autres habitats et espèces ne sont pas considérés dans le cadre de l'étude d'incidence) et pour lesquels des objectifs de conservation ont été identifiés dans les documents d'objectifs ;
  - Phase 2 : appréciation des incidences du projet au regard des objectifs de conservation des espèces et des habitats ayant justifié la désignation des sites : analyse montrant si le projet a ou

non des effets directs ou indirects, temporaires ou permanents, sur l'état de conservation des habitats et des espèces pour lesquels les sites ont été désignés et proposition de mesures visant à supprimer ou à réduire ces éventuelles incidences, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes.

- application de l'article R.214-36 point III :  
Cette phase n'est réalisée que s'il subsiste après la phase précédente des incidences notables non réductibles du projet sur le site Natura 2000 (en principe cette phase est en option dans les propositions techniques) :
  - Justification du projet et démonstration de l'absence d'alternatives, notamment les raisons impératives d'intérêt public, y compris de nature sociale ou économique et, pour le site comportant des habitats ou des espèces prioritaires au sens de l'article L.414-4-IV du Code de l'Environnement, les motifs liés, le cas échéant, à la santé ou à la sécurité publique ou tirés des avantages importants procurés à l'environnement ;
  - Proposition de mesures visant à compenser les incidences résiduelles du projet, ainsi que l'estimation des dépenses correspondantes.

Les études d'incidences comprennent donc trois volets :

- 1) la description du site Natura 2000 et de ses espèces associées ;
- 2) la description du projet ;
- 3) l'évaluation des incidences du projet.

Ce texte est applicable aux Zones Spéciales de Conservation (Directive « Habitats » 92/43/CEE) comme aux Zones de Protection Spéciale (Directive « Oiseaux » 79/409/CEE). Dans l'état actuel de la démarche Natura 2000, il s'applique également aux pré-sites Natura 2000.

Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle intercepte ou est situé à proximité de plusieurs sites Natura 2000 :

- ZPS - FR9112035 « Côte languedocienne »
- ZPS - FR9112007 « Etangs du Narbonnais »
- SIC - FR9102013 « Côtes sableuses de l'infralittoral languedocien »
- ZSC - FR9101440 « Complexe lagunaire de Bages-Sigean »

**Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle devant faire l'objet d'une étude d'impact, ce projet devra également faire l'objet d'une évaluation des incidences sur les sites Natura 2000.**

**Les procédures relatives au Code de l'Environnement ont fait l'objet de réunions de cadrage avec les Services Instructeurs de la DREAL Occitanie/Pyrénées Méditerranée. Le dossier d'étude d'impact vaudra dossier d'incidences au titre de la « Loi sur l'Eau » et sur les Sites Natura 2000.**



### 2.1.3. Demande dérogation d'atteinte aux espèces protégées

L'article L.411-1 et suivants (modifié par LOI n°2016-1087 du 8 août 2016) du Code de l'Environnement stipulent :

« I. - Lorsqu'un intérêt scientifique particulier, le rôle essentiel dans l'écosystème ou les nécessités de la préservation du patrimoine naturel justifient la conservation de sites d'intérêt géologique, d'habitats naturels, d'espèces animales non domestiques ou végétales non cultivées et de leurs habitats, sont interdits :

1° La destruction ou l'enlèvement des œufs ou des nids, la mutilation, la destruction, la capture ou l'enlèvement, la perturbation intentionnelle, la naturalisation d'animaux de ces espèces ou, qu'ils soient vivants ou morts, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur détention, leur mise en vente, leur vente ou leur achat ;

2° La destruction, la coupe, la mutilation, l'arrachage, la cueillette ou l'enlèvement de végétaux de ces espèces, de leurs fructifications ou de toute autre forme prise par ces espèces au cours de leur cycle biologique, leur transport, leur colportage, leur utilisation, leur mise en vente, leur vente ou leur achat, la détention de spécimens prélevés dans le milieu naturel ;

3° La destruction, l'altération ou la dégradation de ces habitats naturels ou de ces habitats d'espèces ;

4° La destruction, l'altération ou la dégradation des sites d'intérêt géologique, notamment les cavités souterraines naturelles ou artificielles, ainsi que le prélèvement, la destruction ou la dégradation de fossiles, minéraux et concrétions présents sur ces sites ; ... »

L'intérêt scientifique particulier ou les nécessités de la préservation du patrimoine naturel seront déterminés suite aux inventaires faune/flore détaillés et une localisation précise des différents éléments du projet.

Si tel est le cas et qu'une destruction ou un déplacement d'espèce est nécessaire, une demande de dérogation devra être réalisée. Les cas de dérogation sont précisés à l'article L.411-2 :

« 4° La délivrance de dérogations aux interdictions mentionnées aux 1°, 2° et 3° de l'article L.411-1, à condition qu'il n'existe pas d'autre solution satisfaisante, pouvant être évaluée par une tierce expertise menée, à la demande de l'autorité compétente, par un organisme extérieur choisi en accord avec elle, aux frais du pétitionnaire, et que la dérogation ne nuise pas au maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle :

- a) Dans l'intérêt de la protection de la faune et de la flore sauvages et de la conservation des habitats naturels ;
- b) Pour prévenir des dommages importants notamment aux cultures, à l'élevage, aux forêts, aux pêcheries, aux eaux et à d'autres formes de propriété ;
- c) Dans l'intérêt de la santé et de la sécurité publiques ou pour d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur, y compris de nature sociale ou économique, et pour des motifs qui comporteraient des conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ;
- d) A des fins de recherche et d'éducation, de repeuplement et de réintroduction de ces espèces et pour des opérations de reproduction nécessaires à ces fins, y compris la propagation artificielle des plantes ;
- e) Pour permettre, dans des conditions strictement contrôlées, d'une manière sélective et dans une mesure limitée, la prise ou la détention d'un nombre limité et spécifié de certains spécimens. »

Trois conditions doivent donc être réunies pour qu'une dérogation puisse être accordée :

- Etre concerné par l'un des 5 cas listés de a) à e) ;
- Aucune autre solution possible ayant un impact moindre (localisation, variantes, mesures d'évitement et de réduction, choix des méthodes...) ;
- Les opérations ne portent pas atteinte à l'état de conservation de l'espèce concernée (ne pas affecter des individus, des sites de reproduction ou des aires de repos).

L'arrêté du 19 février 2007 modifié fixe les conditions de demande et d'instruction des dérogations définies au 4° de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement portant sur des espèces de faune et de flore sauvages protégées. Les demandes sont produites sur la base d'un dossier dont le contenu est décrit à l'article 2 de cet arrêté.

Les dérogations sont délivrées par le Préfet du Département du lieu de l'opération pour laquelle la dérogation est demandée. Le Préfet doit consulter le Conseil national de la protection de la nature (CNPN) via le ministère chargé de la protection de la nature d'où le nom de dossier CNPN pour la demande de dérogation.

**Dans le cadre du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle, un dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèce protégée est déposé pour l'espèce *Pinna nobilis*, la Grande Nacre.**

**Les Services Instructeurs de la région Occitanie/Pyrénées Méditerranée ont été rencontrés lors d'étapes de cadrage préalable liées à cette procédure. Le dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèce protégée est intégré au dossier de demande d'autorisation unique**



## 2.1.4. Autres procédures

### 2.1.4.1. Site classé

L'article L.341-10 modifié du Code de l'Environnement précise que :

« Les monuments naturels ou les sites classés ne peuvent ni être détruits ni être modifiés dans leur état ou leur aspect sauf autorisation spéciale. »

Dans un site classé, la conservation est la règle et la modification l'exception. Seuls peuvent être autorisés les travaux compatibles avec le site (entretien, restauration, mise en valeur...). Tous les travaux susceptibles de modifier l'aspect ou l'état d'un site classé sont soumis à autorisation spéciale, à l'exception des travaux d'entretien normal des constructions et d'exploitation courante des fonds ruraux.

Selon la nature et l'ampleur des travaux, l'autorisation spéciale est délivrée soit par :

- ✓ Le Ministre chargé des sites ;
- ✓ Le Préfet du Département.

Le seul site classé de la commune de Port-La Nouvelle est le canal de la Robine et il n'est pas situé sur la zone du projet d'extensions du port de Port-La Nouvelle. Le canal de la Robine est classé au patrimoine mondial de l'UNESCO.

**Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle ne s'inscrit dans aucun périmètre de site classé. Il ne nécessite donc pas d'autorisation spéciale au titre des sites classés.**

### 2.1.4.2. Site inscrit

L'article L.341-1 modifié du Code de l'Environnement indique que :

« L'inscription entraîne, sur les terrains compris dans les limites fixées par l'arrêté, l'obligation pour les intéressés de ne pas procéder à des travaux autres que ceux d'exploitation courante en ce concerne les fonds ruraux et d'entretien normal en ce qui concerne les constructions, sans avoir avisé, quatre mois d'avance, l'administration de leur intention. »

Les sites inscrits de la commune de Port-La Nouvelle sont des îles situées sur l'étang de Bages-Sigean. Elles ne sont pas concernées par l'emprise du projet d'extension.

**Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle n'est inclus dans aucun périmètre de site inscrit. Il n'est donc pas soumis à l'avis de l'Architecte des Bâtiments de France.**

### 2.1.4.3. Réglementation « Installations Classées pour la Protection de l'Environnement »

Le dossier d'enquête publique ne porte pas sur les procédures réglementaires au titre des ICPE (Installations Classées pour l'Environnement) qui s'imposeront aux différents opérateurs (céréales, vrac liquides ...) qui s'implanteront dans le périmètre d'extension du port et qui assumeront la conduite des procédures correspondantes. Ces procédures sont en effet dépendantes des activités et des équipements qui seront installés par ces opérateurs (silos, conduites et réservoirs de stockage de vrac liquides ...).

**Le dossier d'enquête publique ne porte pas sur les procédures du Code de l'Environnement potentielles liés aux ICPE qui s'installeront dans le périmètre d'extension du port qui seront-elles aussi portées par les opérateurs concernés.**

### 2.1.4.4. Réglementation « Canalisations de transport »

Le dossier d'enquête publique ne porte pas non plus sur les procédures du Code de l'Environnement potentielles liés aux Canalisations de transport d'hydrocarbures qui seront, elles aussi, portées par les opérateurs concernés.

**Le dossier d'enquête publique ne porte pas sur les procédures du Code de l'Environnement potentielles liés aux Canalisations de transport d'hydrocarbures qui seront, elles aussi, portées par les opérateurs concernés.**

### 2.1.4.5. Parc Naturel Marin du Golfe du Lion

Le parc naturel marin (PNM) du Golfe du Lion FR9100003 a été créé par le décret ministérielle n°2011-1269 du 11 octobre 2011. Son périmètre de 4 000 km<sup>2</sup> est exclusivement composé d'espace marin, il est situé au Sud de la zone du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle.

L'article L.334-5 du Code de l'Environnement indique que lorsqu'une activité est susceptible d'altérer de façon notable le milieu marin d'un parc naturel marin, l'autorisation à laquelle elle est soumise ne peut être délivrée que sur avis conforme de l'Agence des Aires Marines Protégées (AAMP) ou, sur délégation, du conseil de gestion du parc marin.

**Le projet n'est pas situé dans le périmètre du Parc Naturel Marin du Golfe du Lion et ne nécessite pas de consultation du Conseil de Gestion du Parc.**

### 2.1.5. Composition du dossier en lien avec les procédures applicables pour le code de l'environnement

Listes des pièces à fournir au titre du code de l'environnement		Pièce(s) du dossier concernées
Autorisation Unique conformément à l'article R.214-6 du Code de l'Environnement dans sa version antérieure au 1er mars 2017	1° Le nom et l'adresse du demandeur, ainsi que son numéro SIRET ou, à défaut, sa date de naissance	Volume 1 Présentation du demandeur
	2° L'emplacement sur lequel l'installation, l'ouvrage, les travaux ou l'activité doivent être réalisés ;	Volume 2.1 pièces B1 et B2
	3° La nature, la consistance, le volume et l'objet de l'ouvrage, de l'installation, des travaux ou de l'activité envisagés, ainsi que la ou les rubriques de la nomenclature dans lesquelles ils doivent être rangés ;	Volume 1 Cadre réglementaire Volume 2.1 pièces B1 et B2
	4° Un document : a) Indiquant les incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes, du projet sur la ressource en eau, le milieu aquatique, l'écoulement, le niveau et la qualité des eaux, y compris de ruissellement, en fonction des procédés mis en œuvre, des modalités d'exécution des travaux ou de l'activité, du fonctionnement des ouvrages ou installations, de la nature, de l'origine et du volume des eaux utilisées ou affectées et compte tenu des variations saisonnières et climatiques ; b) Comportant l'évaluation des incidences du projet sur un ou plusieurs sites Natura 2000, au regard des objectifs de conservation de ces sites. Le contenu de l'évaluation d'incidence Natura 2000 est défini à l'article R. 414-23 et peut se limiter à la présentation et à l'exposé définis au I de l'article R. 414-23, dès lors que cette première analyse conclut à l'absence d'incidence significative sur tout site Natura 2000 ; c) Justifiant, le cas échéant, de la compatibilité du projet avec le schéma directeur ou le schéma d'aménagement et de gestion des eaux et avec les dispositions du plan de gestion des risques d'inondation mentionné à l'article L. 566-7 et de sa contribution à la réalisation des objectifs visés à l'article L. 211-1 ainsi que des objectifs de qualité des eaux prévus par l'article D. 211-10 ; d) Précisant s'il y a lieu les mesures correctives ou compensatoires envisagées ; e) Les raisons pour lesquelles le projet a été retenu parmi les alternatives ainsi qu'un résumé non technique. Les informations que doit contenir ce document peuvent être précisées par un arrêté du ministre chargé de l'environnement. Lorsqu'une étude d'impact est exigée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3, elle est jointe à ce document, qu'elle remplace si elle contient les informations demandées ;	Volume 2 Le dossier d'étude d'impact vaut dossier d'incidences au titre de la « Loi sur l'Eau » et sur les Sites Natura 2000.
	5° Les moyens de surveillance prévus et, si l'opération présente un danger, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ;	Volume 2.3 Pièce F
	6° Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension des pièces du dossier, notamment de celles mentionnées aux 3° et 4°.	Volume 2.1 pièces B1 et B2 Tous les volumes
Demande de dérogation à la destruction d'espèce protégées		Volume 4
Incidences Natura 2000		Volume 2

## 2.2. CODE DES TRANSPORTS

### 2.2.1. Dossier d'instruction de grand projet d'infrastructure portuaire

Le projet concerné par la présente demande d'autorisation est le projet d'extension du port maritime de Port-La Nouvelle relevant de la compétence d'une collectivité territoriale : la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée.

Le projet d'extension est concerné par le Code des Transports au titre de l'article L.5314-8 et suivants, et de l'article R.5314-1 et suivants.

Pour l'application de l'article L.5314-8, sont considérés comme création ou extension de port, les projets comportant l'institution ou la modification d'un périmètre délimité en application de l'article R.5311-1 ou, à l'intérieur d'un périmètre délimité, l'accroissement de la superficie du plan d'eau abrité.

Lorsque la création ou l'extension d'un port comporte la réalisation de travaux, le dossier de proposition de création ou d'extension présenté au préfet est accompagné des résultats de l'instruction prévue par l'article R.5314-2.

Dans le cadre du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle, un dossier d'instruction doit être présenté par le Maître d'Ouvrage, il comprend :

- ✓ L'étude d'impact prévue par les articles R.122-1 et suivants du Code de l'Environnement, lorsque celle-ci est requise en application de l'article R.122-2 du même code.
- ✓ l'évaluation mentionnée à l'article R.1511-7 lorsque les travaux constituent un grand projet d'infrastructures tel que défini à l'article R.1511-3.
- ✓ En outre, lorsqu'il y a lieu, le dossier :
  - 1° Mentionne la ou les rubriques de la nomenclature annexée à l'article R.214-1 du Code de l'Environnement, dont relèvent les travaux ;
  - 2° Comporte le document prévu aux articles R.214-6 et R.214-32 (dossier de déclaration (D) ou d'autorisation (A)) du Code de l'Environnement. Si l'étude d'impact fournit les informations requises, elle tient lieu de ce document.
- ✓ L'instruction comporte les formalités suivantes qui sont effectuées simultanément :
  - Consultation du conseil portuaire ;
  - Consultation des collectivités et des services locaux intéressés ;
  - Consultation du concessionnaire, lorsqu'il n'est pas Maître d'Ouvrage, c'est-à-dire pour Port-La Nouvelle la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de Narbonne ;
  - Consultation de la commission nautique : la grande commission nautique est consultée dans le cas du présent projet puisque les opérations comportent une modification des ouvrages extérieurs du port ou des chenaux d'accès ;
  - Consultation s'il y a lieu de la commission régionale pour l'amélioration des conditions de débarquement des produits de la pêche) ;
  - Enquête publique.

Dans le cas où les travaux envisagés sont soumis aux procédures prévues les articles L.214-1 à L.214-6 du Code de l'Environnement, l'instruction est menée simultanément avec celle prévue par les articles R.214-6 à R.214-56 du même code.

Le délai imparti aux collectivités, établissements publics, commissions et services consultés pour faire connaître leur avis est de 2 mois à compter du jour où ils y sont invités. L'absence de réponse dans ce délai vaut avis favorable.

## 2.2.2. La Commission Nautique

Les commissions nautiques permettent de consulter les navigateurs sur les projets de réalisation et de transformations d'équipements civils intéressant la navigation maritime. Il existe des commissions nautiques locales (CNL) et des grandes commissions nautiques (GCN), selon le type de dossier instruit. Une nouvelle commission est créée pour l'instruction de chaque dossier.

D'après l'article 2 du Décret n°86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques :

« La grande commission nautique est consultée, sur décision du ministre chargé des ports et de la signalisation maritime :

Lors de l'instruction relative aux travaux de construction, d'extension et de modernisation des ports maritimes civils relevant de la compétence de l'Etat lorsque ces travaux comportent une modification des ouvrages extérieurs du port ou des chenaux d'accès. »

Dans le cas du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle, le projet comportant une modification des ouvrages extérieurs du port ou des chenaux d'accès, l'avis de la Grande Commission Nautique est requis.

D'après l'article 4 du Décret n°86-606 du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques :

« La grande commission nautique est composée comme suit :

a) Membres permanents :

- un officier supérieur de la marine nationale ou son représentant, désigné par le ministre de la défense, président ;
- un ingénieur de l'armement appartenant au service hydrographique et océanographique de la marine, désigné par le ministre de la défense.

b) Membre de droit :

- l'administrateur des affaires maritimes chef du quartier intéressé ou son représentant.

c) Membres temporaires :

- cinq marins pratiques choisis parmi les diverses catégories professionnelles (pilotes, patrons et remorqueur, commandants de navire, pêcheurs plaisanciers, etc.). Ces marins pratiques ont chacun deux suppléants. »

**Un dossier pour la Grande Commission Nautique a été réalisé. La Grande Commission Nautique s'est réunie le 15 décembre 2015. La Grande Commission Nautique a donné un avis favorable au projet d'extension du port de Port-La Nouvelle.**

## 2.2.3. La CORECODE/COREPAM

Le Décret n° 98-1253 du 28 décembre 1998 relatif aux commissions régionales pour l'amélioration des conditions de débarquement des produits de la pêche a été abrogé par l'article 22 du Décret n°2006-665 du 7 juin 2006 relatif à la réduction du nombre et à la simplification de la composition de diverses commissions administratives et créant la commission régionale des pêches maritimes et de l'aquaculture marine (COREPAM) à la place de la CORECODE entre autres.

La commission régionale des pêches maritimes et de l'aquaculture marine est normalement consultée sur « les projets d'investissements dans les secteurs des pêches maritimes et de l'aquaculture marine pour lesquels est demandée une aide de l'Etat ou une aide publique relevant de la politique commune de la pêche ainsi que sur l'attribution, par l'Etat ou l'un de ses établissements, de subventions destinées à un équipement ou outillage portuaire à usage collectif nécessaire à l'activité de pêche ou au débarquement, à la commercialisation et à l'expédition des produits de la pêche. ». A noter que le Décret n° 2016-1981 du 30 décembre 2016 a transformé la COREPAM en comité régional de gestion de la flotte de pêche et a modifié son rôle.

**Le projet d'extension de Port-La Nouvelle n'est pas concerné par ce présent décret. La consultation n'est donc pas nécessaire dans le cadre de l'instruction au titre du Code des Transports.**

## 2.2.4. Evaluation socio-économique

**Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle est donc concerné par la réalisation d'une évaluation socio-économico-financière** décrite aux articles R.1511-4 à R.15-11-6 du Code des Transports.

D'après l'article R.1511-1 du Code des Transports :

« Constituent de grands projets d'infrastructures de transport au sens de l'article L.1511-2 :

1° La création de voies rapides à 2 × 2 voies [...] ;

2° Les canalisations d'intérêt général, [...] ;

**3° Les projets d'infrastructures de transport dont le coût, hors taxes, est égal ou supérieur à 83 084 715 €. »**

D'après l'article R.1511-2 du même code :

« Les projets suivants, dont la maîtrise d'ouvrage appartient aux communes, aux départements ou aux régions, et à leurs groupements, constituent également de grands projets d'infrastructures de transport au sens de l'article L.1511-2 lorsqu'ils sont soumis à une étude d'impact :

1° Création d'aérodromes autorisés par l'Etat ;

**2° Création ou extension des ports maritimes ayant pour objet de doubler la capacité du port ;**

3° Création ou extension de canaux et de voies navigables ;

4° Projets d'infrastructures de transports ferroviaires ou guidés définis par l'article L.2000-1 ;

5° Projets de routes nouvelles d'une longueur supérieure à 15 kilomètres. »

L'article L.1511-4 du Code des Transports précise que cette évaluation doit être jointe au dossier d'enquête publique relevant du Code de l'Environnement à laquelle est éventuellement soumis le projet.

La nouvelle Instruction du 16 juin 2014 de la Ministre de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie et du Secrétaire d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, précise le cadre général de l'évaluation des projets de transports, en application des dispositions des articles L.1511-1 à L.1511-6 du Code des Transports et du décret n°84-617 du 17 juillet 1984.



**2.2.5. Composition du dossier en lien avec les procédures du code des transports**

Listes des pièces à fournir au titre du Code des transports	Pièce(s) du dossier concernées
Enquête publique	Volume 1 à 8
Etude d'impact	Volume 2 Le dossier d'étude d'impact vaut dossier d'incidences au titre de la « Loi sur l'Eau » et sur les Sites Natura 2000.
Etude socio-économique	Volume 3
Avis du conseil portuaire	Volume 7
Avis des collectivités et services locaux intéressés	Volume 7
Avis du concessionnaire	Volume 7
Avis de la Commission Nautique	Volume 7

**2.3. CODE GENERAL DE LA PROPRIETE DES PERSONNES PUBLIQUES**

**2.3.1. Procédures applicables au projet**

Concernant l'utilisation du domaine public maritime (DPM), l'article L.2124-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques (CGPPP) mentionne que :

« Les décisions d'utilisation du domaine public maritime tiennent compte de la vocation des zones concernées et de celles des espaces terrestres avoisinants, ainsi que des impératifs de préservation des sites et paysages du littoral et des ressources biologiques ; elles sont à ce titre coordonnées notamment avec celles concernant les terrains avoisinants ayant vocation publique.

Sous réserve des textes particuliers concernant la défense nationale et des besoins de la sécurité maritime, tout changement substantiel d'utilisation de zones du domaine public maritime est préalablement soumis à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I<sup>er</sup> du Code de l'Environnement. ». C'est le cas pour le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle dans le cadre de l'extension du périmètre portuaire.

En effet, si la plus grande partie du projet d'extension se situe dans le périmètre portuaire existant, il est nécessaire d'étendre ce périmètre pour intégrer le nouveau chenal d'entrée et une zone nécessaire à l'entretien de la digue Nord. Cette extension du périmètre nécessite au préalable un transfert de gestion du domaine public maritime.

Le dossier d'enquête publique est aussi instruit au titre de de ce transfert de Gestion. Le volume 6 de ce dossier d'enquête publique comprend le document requis au titre de la procédure de transfert de gestion.

**2.3.2. Composition du dossier en lien avec les procédures du code général de la propriété des personnes publiques**

Listes des pièces à fournir au titre de la propriété des personnes publiques	Pièce(s) du dossier concernées
Demande de transfert de gestion du DPM pour l'extension du périmètre portuaire	Volume 6

**2.4. CODE DE L'URBANISME**

**2.4.1. Loi littoral**

L'article 1 de la loi n°86-2 du 3 janvier 1986 consolidée au 22 avril 2006 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral, codifié à l'article L.321-1 du Code de l'Environnement, énonce que le littoral est « une entité géographique qui appelle une politique spécifique d'aménagement, de protection et de mise en valeur ».

L'article 2 de la loi littorale codifié à l'article L.321-2 du Code de l'Environnement, considère comme communes littorales, au sens du présent chapitre, les communes de métropole et des départements d'outre-mer :

« 1 - Riveraines des mers et océans, des étangs salés, des plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1 000 hectares ;

2 - Riveraines des estuaires et des deltas lorsqu'elles sont situées en aval de la limite de salure des eaux et participent aux équilibres économiques et écologiques littoraux. La liste de ces communes est fixée par décret en Conseil d'Etat, après consultation des conseils municipaux intéressés. »

**La commune de Port-La Nouvelle est une commune littorale au sens du premier point de l'article 2.**

Les articles L.146-1 à L.146-9 du chapitre VI du Code de l'Urbanisme définissent les dispositions particulières au littoral modifiant l'article 3 de la loi littorale de 1986. Ces articles déterminent les conditions d'utilisation des espaces terrestres, maritimes et lacustres des communes littorales définies à l'article 2.

L'article L.146-4 du code de l'Urbanisme stipule que :

« III - En dehors des espaces urbanisés, les constructions ou installations sont interdites sur une bande littorale de cent mètres à compter de la limite haute du rivage ou des plus hautes eaux pour les plans d'eau intérieurs désignés à l'article 2 de la loi n°86-2 du 3 janvier 1986 précitée.

Cette interdiction ne s'applique pas aux constructions ou installations nécessaires à des services publics ou à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. Leur réalisation est toutefois soumise à enquête publique réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I<sup>er</sup> du Code de l'Environnement.

Le Plan Local d'Urbanisme peut porter la largeur de la bande littorale visée au premier alinéa du présent paragraphe à plus de cent mètres, lorsque des motifs liés à la sensibilité des milieux ou à l'érosion des côtes le justifient. »

Le projet se situe dans la bande littorale des 100 mètres. Dans cette bande, le principe est l'interdiction totale des constructions et installations en dehors des espaces déjà urbanisés. Cependant, cette interdiction ne s'applique pas aux constructions ou installations nécessaires à des activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau. Les activités économiques portuaires exigent la proximité immédiate de l'eau.



Si aujourd'hui le PLU de Port-La Nouvelle classe en espace remarquable, au titre de la loi littoral, la plage inscrite dans le périmètre portuaire dans lequel des installations exigeant la proximité immédiate de l'eau est possible, une mise en compatibilité du PLU est nécessaire avec la prise en compte du projet d'extension portuaire.

#### **2.4.2. Documents d'urbanisme**

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de Port-La Nouvelle a été approuvé le 08/01/2014. Il a été soumis à une procédure de modification simplifiée dont l'approbation date du 06 aout 2014. Dans le cadre du projet d'aménagement du parc logistique portuaire, il a fait l'objet d'une mise en compatibilité par déclaration de projet, votée et approuvée en conseil municipal le 21 octobre 2015.

La mise en compatibilité du projet d'extension du port avec le PLU de Port-La Nouvelle doit être réalisée selon les articles L 123-14-2 et L.153-54 et suivants du Code de l'Urbanisme.

La compatibilité du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle, avec les documents de planification notamment les documents d'urbanisme, est traitée dans le dossier d'autorisation unique selon les modalités du Code de l'Environnement.

**Le projet d'extension demande une mise en conformité du PLU.**

**Le projet d'extension est compatible avec le SCoT (Schéma de Cohérence Territorial).**

#### **2.4.3. Composition du dossier en lien avec les procédures du code de l'urbanisme**

Listes des pièces à fournir au titre du code de l'urbanisme	Pièce(s) du dossier concernées
Mise en compatibilité du PLU	Volume 5

**3.RECAPITULATIF DES PROCEDURES LIEES AU PROJET  
ET DE LA COMPOSITION DU DOSSIER**

Code	Procédure	Application au projet d'extension du port de Port-La Nouvelle	Volume et pièce concernée
Environnement	Procédure Autorisation Unique IOTA	Oui	Volumes 1 à 8
	Etude d'impact	Oui	Volume 2
	Enquête publique	Oui	Volume 1 à 8
	Evaluation des incidences Natura 2000	Oui	Volume 2
	Dérogation à la destruction d'espèces protégées	Oui : Grande Nacre ( <i>Pinna nobilis</i> )	Volume 4
	Dossier site classés	Non	/
	Dossier sites inscrits	Non	/
	Déclaration de projet	Oui	Volume 1 à 8
	ICPE	Non	/
	Canalisations	Non	/
Transports	Enquête publique	Cf. Code de l'Environnement	Volumes 1 à 8
	Etude d'impact	Cf. Code de l'Environnement	Volume 2
	Evaluation socio-économique	Oui	Volume 3
	Avis du conseil portuaire	Oui	Volume 7
	Avis des collectivités et services locaux intéressés	Oui	Volume 7
	Avis du concessionnaire	Oui	Volume 7
	Avis de la Commission Nautique	Oui : Grande Commission Nautique du 15 décembre 2015 donne un avis favorable	Volume 7
Propriété des personnes publiques	Demande de transfert de gestion du DPM pour l'extension du périmètre portuaire	Oui	Volume 6
Urbanisme	Dérogation Loi littoral	Non	/
	Mise en compatibilité du PLU	Oui via l'étude d'impact (Code de l'Environnement)	Volume 5



# **PORT-LA NOUVELLE**

## **PROJET D'EXTENSION DU PORT**

### **DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE**

#### **VOLUME 1 - BILAN DE LA CONCERTATION**

N°8713239-ENQ-VOL1-BC-V3, Port-La Nouvelle Dossier d'Enquête Publique – Volume 1 – Bilan de la Concertation					
3	Version finale complétée	Artelia/Créocéan/Gaxieu	Artelia/Créocéan/Gaxieu	Artelia/Créocéan/Gaxieu	01/2018
2	Version finale	Artélia/Créocéan/Gaxieu	Artélia/Créocéan/Gaxieu	Artélia/Créocéan/Gaxieu	21/09/2017
1	Version initiale	Artélia/Créocéan/Gaxieu	Artélia/Créocéan/Gaxieu	Artélia/Créocéan/Gaxieu	20/02/2017
Version	Description	Rédaction	Vérifié	Approuvé	Date



SOMMAIRE

1. INTRODUCTION \_\_\_\_\_ 1

2. DES LA GENESE DU PROJET PORTUAIRE \_\_\_\_\_ 2

3. LE DEBAT PUBLIC \_\_\_\_\_ 3

3.1. LES REUNIONS PUBLIQUES \_\_\_\_\_ 3

3.2. DEROULEMENT DU DEBAT PUBLIC \_\_\_\_\_ 3

3.3. LE COMPTE-RENDU ET LE BILAN DU DEBAT PUBLIC \_\_\_\_\_ 3

4. APRES LE DEBAT PUBLIC \_\_\_\_\_ 5

5. ANNEXES \_\_\_\_\_ 7



## **1.INTRODUCTION**

L'étape essentielle dans la concertation sur le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle a été le débat public qui s'est tenu de décembre 2013 à avril 2014 et pour lequel un compte-rendu et un bilan ont été dressés par la Commission Nationale du Débat Public. Ces documents sont joints en annexe. Le projet a cependant été bâti dès sa genèse en concertation avec la communauté portuaire. L'information et la concertation sur le projet se sont par ailleurs poursuivies à l'issue du débat. Ce bilan présente les grandes étapes de cette concertation.

## **2.DES LA GENESE DU PROJET PORTUAIRE**

En janvier 2007, suite à la loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, la Région est devenue propriétaire des ports de Sète et Port-La Nouvelle. Dès lors, la Région, dans une logique d'aménagement durable de son territoire s'est attachée à assurer la compétitivité de ces derniers.

Très vite, à Port-La Nouvelle, il s'est avéré que les seuls aménagements envisagés dans l'enceinte du port actuel ne permettraient pas au port de garder son rang parmi l'ensemble des ports français de commerce. A terme, par un manque de possibilités d'accueil de navires plus importants, le port risque de voir son trafic péricliter au risque de ne plus avoir les moyens pour fonctionner.

Dès les premiers conseils portuaires présidés par la Région cette problématique est apparue. Très vite, des études visant à améliorer la passe d'entrée afin d'accueillir des navires plus importants ont été engagées, comme annoncé dans la stratégie régionale portuaire adoptée en 2009 qui prévoyait en outre et à terme, le projet de création d'un avant- port améliorant les caractéristiques nautiques et augmentant le nombre de postes à quai qui permettra d'accueillir de nouveaux trafics.

Les études d'aménagement de la passe d'entrée ont débuté en février 2010. Ces études ont dès lors largement associé la communauté portuaire de Port-La Nouvelle et notamment les pilotes de la station de pilotage de Port-La Nouvelle et Port-Vendres et la CCI délégataire. Ces études sont rapidement arrivées à la conclusion qu'un simple aménagement de la passe d'entrée ne permettrait pas d'accueillir un navire de plus de 160 mètres de long alors que des contacts commerciaux et une étude sur la taille des navires susceptibles d'être accueillis à Port-La Nouvelle ont montré qu'il fallait que le port puisse accueillir des navires de l'ordre de 200m de long. Les études se sont dès lors orientées vers l'aménagement d'un nouveau bassin portuaire.

Le conseil portuaire a régulièrement été informé de l'avancée de ces études. Par ailleurs, de nombreux membres de la communauté portuaire, des représentants de la ville de Port-La Nouvelle, du département de l'Aude ou de la communauté d'agglomération du Grand Narbonne se sont rendus à la Seyne sur mer en mars 2012 dans les locaux de la société Océanide qui réalisait alors les premières études de modélisations du nouveau bassin portuaire.

C'est donc dans un esprit partagé avec les principaux partenaires et acteurs du port que les premières études d'aménagement du nouveau bassin portuaire ont été engagées.

Il faut également souligner au stade de la genèse du projet les concertations qu'il y a pu avoir entre le conservatoire du littoral et la Région dès l'année 2007 sur la limite d'acquisition des terrains que cédaient les salins du Midi dans la continuité du port actuel. La région et le Conservatoire se sont entendus en 2008 sur ces limites et une partie des anciens salins (80Ha) a été achetée par la région dans la continuité immédiate du port pour sa nécessité d'extension alors que le reste (360Ha) ont été acquis par le conservatoire dans un but de préservation des milieux naturels.



## 3.LE DEBAT PUBLIC

Le coût prévisionnel du nouveau bassin portuaire tel qu'étudié suite aux études menées dès 2010 étant supérieur au seuil visé aux articles L.121-8-I et R. 121-2 du Code de l'environnement, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a été saisie conformément à la décision de l'assemblée régionale du 1<sup>er</sup> septembre 2011 (cf annexe)

Le 9 novembre 2011, la CNDP a décidé que le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle devait faire l'objet d'un débat public qu'elle organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une Commission Particulière du Débat Public (CPDP).

Le 7 décembre 2011, la CNDP a nommé Monsieur Pierre-Frédéric Ténier-Buchot, président de la CPDP. Les autres membres de la CPDP ont été nommés le 6 juin 2012 et le 5 décembre 2012, après avoir déclaré complet le dossier du maître d'ouvrage présenté par la Région, la CNDP a validé l'organisation du débat public qui s'est tenu du 17 décembre 2012 au 16 avril 2013.

### 3.1. LES REUNIONS PUBLIQUES

Le débat a initialement été organisé par la CPDP autour de 8 réunions qui se sont tenues sur le territoire régional :

- 1 réunion générale sur l'ambition du projet à Montpellier le 25/01,
- 3 réunions thématiques et 3 réunions d'expression :
  - aspects techniques à Port-La Nouvelle le 14/01,
  - réunion d'expression à Port-Vendres le 28/01,
  - aspects environnementaux et insertion du projet à Gruissan le 11/02,
  - réunion d'expression à Sète le 18/02,
  - enjeux économiques et sociaux à Narbonne le 11/03,
  - réunion d'expression à Castelnaudary le 22/03,
- 1 réunion conclusive à Narbonne le 04/04.



Compte tenu du nombre très important d'acteurs ayant proposé des cahiers d'acteur une réunion d'expression supplémentaire a été décidée par la CPDP en cours de débat. Cette dernière s'est tenue le 28/03 à Lézignan-Corbières.

En complément et pour tenir compte d'une demande émise par Europe Ecologie les Verts (EELV) et l'association Ecologie du Carcassonnais, des Corbières et du Littoral Audois (ECCLA), la CNDP a d'autre part décidé le 06/02 de créer un atelier ad hoc chargé d'examiner les possibilités techniques et économiques d'un phasage des travaux. Cet atelier s'est tenu le 25/03 à Montpellier.

### 3.2. DEROULEMENT DU DEBAT PUBLIC

Un site Internet a été créé, permettant à tout citoyen de disposer de l'ensemble des documents relatifs au projet et au débat, de poser des questions via un système de questions/réponses ou de déposer des contributions. Beaucoup d'acteurs ont été rencontrés de manière bilatérale par la CPDP.

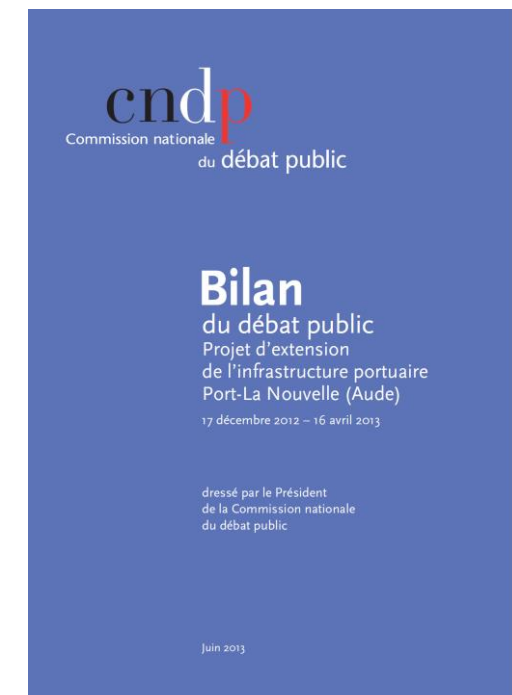
Les élus du Conseil régional, du Conseil départemental de l'Aude, de la Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne ou de la ville de Port-La Nouvelle, les représentants de la CCI de Narbonne/Lézignan-Corbières/Port-La Nouvelle et les services de la Région ont participé activement à l'ensemble de ces étapes.

L'assistance aux réunions publiques a été forte. Plus de 300 personnes ont assisté à la première réunion à Port-la Nouvelle et c'est en moyenne autour de 120 à 150 personnes qui ont participé aux réunions publiques. 56 cahiers d'acteurs ont été produits.

14 contributions et 18 avis ont été postés sur le site Internet. 104 questions ont été posées sur le site Internet.

### 3.3. LE COMPTE-RENDU ET LE BILAN DU DEBAT PUBLIC

Le compte rendu du débat public établi par la CPDP et le bilan du débat public ont été publiés par la CNDP le 14 juin 2013. Ces documents sont joints en annexe.



La première conclusion qu'il convient de tirer des échanges qui ont eu lieu lors du débat public est que la très forte participation confirme majoritairement l'opportunité du projet porté par la Région. 84 % des cahiers d'acteurs sont en effet favorables au projet sans réserve. Les autres contestent simplement les dimensions du projet mais ne nient pas la nécessité de modernisation du port qui semble pour tous indispensable.

La taille du navire retenu pour dimensionner le projet a été contestée mais il a été démontré, notamment lors de l'atelier « ad hoc », que l'argument présenté par la Région sur l'augmentation observée de la taille des navires était avérée. En conséquence afin d'assurer tant la pérennité que le développement du port de Port-La Nouvelle ce dernier doit pouvoir accueillir rapidement des navires dont la longueur est supérieure à 200 m. Dès lors, seule la famille de scénario envisagée par la Région et consistant à créer un nouvel avant-port en mer est adaptée.

Il a d'autre part été précisé lors du même atelier qu'il était irréaliste de phaser la réalisation des ouvrages délimitant un port (contour des digues). Il est toutefois possible de phaser les profondeurs de dragage ou la réalisation des terre-pleins à l'intérieur du port.

Les prévisions de trafic annoncées dans le dossier du maître d'ouvrage et par conséquent les retombées économiques du projet ont aussi été contestées malgré les justifications apportées par la Région en cours de débat. Notamment les trafics prévisionnels liés aux vracs liquides et aux hydrocarbures ou encore ceux liés aux céréales ont fait l'objet de discussions. Les observations faites par le public à ce niveau émanent cependant plus souvent de préoccupations nationales sur les ressources pétrolières ou sur la relocalisation des productions agricoles que d'études prospectives faites auprès d'opérateurs concernés. Il faut ici rappeler que la justification du projet tient également dans les opportunités de nouveaux trafics qui pourront apparaître avec l'offre portuaire qui sera proposée et qui n'ont pu être comptabilisées dans l'étude socio-économique présentée lors du débat public, comme notamment les retombées liées à la filière éolien flottant qui émerge aujourd'hui.

Les acteurs sont d'autre part unanimes sur le fait que le port doit être connecté à un réseau intermodal et multimodal plus performant. Le projet ferroviaire de la Région, développé dans le cadre du parc logistique portuaire répond pleinement à cette préoccupation.

D'un point de vue environnemental, il a été reconnu, même si des études restaient à mener que le projet prenait en compte de nombreuses préoccupations liées à l'insertion du projet dans son territoire, en particulier sur l'articulation du projet avec la Réserve naturelle régionale de Ste Lucie adjacente, sur les échanges entre la mer et l'étang de Bages-Sigean, sur les processus hydro-sédimentaires ou sur la préservation des espèces.

Une préoccupation importante émise lors du débat relevait d'usages locaux : l'accès à la plage de la Vieille Nouvelle était en effet accessible jusqu'en juin 2016 en traversant le port actuel. Les usagers circulaient ensuite sur la plage avec leur véhicule, ce qui est interdit par la réglementation. La réglementation portuaire imposait la fermeture de cet accès. Par ailleurs, la protection de la plage de la Vieille Nouvelle entrant dans le champ des mesures compensatoires du parc logistique portuaire un rétablissement de l'accès à la plage en contournant l'enceinte portuaire sans autoriser pour autant la libre circulation sur la plage des engins motorisés (qui relève d'une autre autorité que la Région) a été étudié en concertation avec les services de l'Etat et les partenaires locaux. Ces nouvelles conditions d'accès ont été mises en service en juillet 2016.

Le bilan du débat public est donc globalement positif. Il a mis en lumière un consensus très partagé sur le besoin de réaliser un projet d'agrandissement portuaire à Port-La Nouvelle.

Même si des doutes ont été émis sur le dimensionnement des nouvelles infrastructures maritimes (digues de protection du nouveau bassin portuaire) envisagées par la Région, le débat public a cependant permis de souligner le fait que personne ne souhaitait un statut quo sur le projet et qu'un consensus s'était établi sur la nécessaire évolution du port.

C'est une conclusion très positive pour le port, pour la ville, pour la Région et pour tout l'arrière-pays du port et au-delà. En effet, en cas de statu quo et de non réalisation d'un agrandissement du port, il est plus que probable que l'outil économique qu'est le port pour le territoire périclite et entraîne avec lui les

entreprises de l'arrière-pays qui en dépendent. L'absence d'adaptation des infrastructures portuaires à l'évolution de la demande en services portuaires génèrerait une baisse de l'attractivité du port pour ses clients, il s'en suivrait une diminution des tonnages traités au port, une baisse des revenus du port, une baisse des investissements en moyens humains et matériels, ce qui entrainerait le port dans un processus inexorable de déclin.

Par délibération du 19 juillet 2013 (cf annexe), la région a ainsi pris acte des conclusions du débat public et décidé de poursuivre le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle sur la base de la construction d'un nouveau bassin portuaire en optimisant le projet présenté au débat public en termes de phasage envisageable et de rentabilité économique.



## 4. APRES LE DEBAT PUBLIC

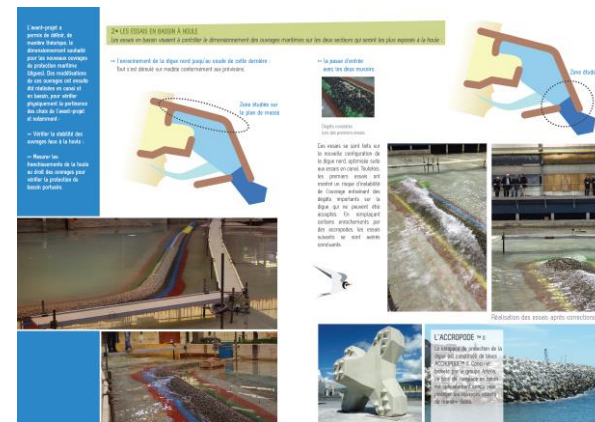
La délibération du 19 juillet 2013 précisait qu'une information régulière de l'avancée du projet serait faite auprès de l'ensemble des instances concernées (conseil portuaire, RNR de Ste Lucie, PNR de la Narbonnaise,...) et du public via un plan de communication à établir. Ce plan de communication a conformément à l'article L 121-13 du code de l'environnement été présenté à la Commission Nationale du Débat Public en avril 2015. Il s'appuyait en premier lieu sur des rencontres régulières avec les instances du territoire régional directement ou indirectement concernées par le projet et en second lieu sur des outils de communication pour le grand public.

Dans ce cadre plusieurs plaquettes d'information sur l'avancée des études ont été éditées par la Région à des étapes importantes d'avancée du projet ; Une première a été éditée en avril 2014 à l'issue des études préliminaires réalisées par le Maître d'œuvre du projet. Cette plaquette présentait l'ensemble des études menées suite au débat public permettant à la Région de confirmer la définition du plan de masse du nouveau bassin portuaire (justification du navire projet, études d'agitation ou de navigation,...). Elle présentait également l'état d'avancement du projet de parc logistique portuaire.



Elle a été mise à disposition du public en mairie de PLN, dans les locaux des divers services portuaires de PLN, à la capitainerie de PLN, au conseil départemental de l'Aude, à la communauté d'agglomération du Grand Narbonne, à la maison de la Région de Narbonne, dans les locaux de la Région,...

Une seconde a, elle, été éditée en avril 2015, diffusée dans les mêmes conditions que la première, à l'issue des études d'Avant-Projet menée par le maître d'œuvre. Elle présentait les études de dimensionnement réalisées sur les digues et quais et notamment les modélisations réalisées en bassin des ouvrages. Elle faisait aussi le bilan des études hydro-sédimentaires menées sur le projet.



Elle a été éditée simultanément à une autre présentant le projet de parc logistique portuaire et préalablement à l'ouverture de l'enquête publique engagée pour cette première composante du projet d'extension qui s'est déroulée du 16 avril au 15 mai 2015.



En plus des lieux de diffusion des autres plaquettes, cette dernière était mise à disposition dans les lieux de permanence de la commission d'enquête publique.

Une dernière plaquette a été éditée en avril 2016 au démarrage des travaux de la plate-forme Nord, première phase de travaux du parc logistique portuaire.





En cours des études d'avant-projet, une visite dans les locaux du maître d'œuvre ARTELIA à Grenoble a été organisée associant la CCI, les pilotes de PLN, le commandant du port durant les modélisations physiques du port en bassin qui ont lieu à l'automne 2014.

A partir de l'automne 2015 et compte tenu du regroupement des Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées au 1<sup>er</sup> janvier 2016 qui a entraîné des réflexions d'ordre organisationnel et stratégique pour la Région et le port, l'appropriation du projet par le nouvel exécutif a généré une diminution du rythme des informations sur le projet. Toutefois dès le milieu de l'année 2015 et durant toute l'année 2016, des réunions de concertations se sont tenues avec les opérateurs éoliens intéressés par le potentiel que présente le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle pour développer la filière liées à la mise en place des fermes pilotes d'éoliennes flottantes. Ces concertations ont conduit à adapter le projet pour permettre le déploiement de cette filière. Ces concertations ont abouti au projet d'aménagement aujourd'hui présenté à enquête publique et à son phasage en toute fin d'année 2016. Les informations sur ces évolutions ont débuté auprès du conseil portuaire de novembre 2016 et se poursuivra début 2017 avec la communauté portuaire ou dans le cadre du parlement de la mer. Préalablement à l'enquête publique, de nouvelles plaquettes d'information sont prévues pour informer le public.

Parallèlement à la parution de ces plaquettes, la Région a informé en continu la communauté portuaire de l'avancée du projet via des informations lors des conseils portuaires d'octobre 2014, novembre 2015 et novembre 2016. Des informations sur le projet ont également été données lors des réunions de l'UMANO (Union Maritime Nouvelloise) en mai 2014 et janvier 2015.





5.ANNEXES

16 juin 2013

Débat public sur le projet d'extension de l'infrastructure portuaire

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Port-La Nouvelle 2015

# compte rendu du débat public

» du 17 déc. 2012  
au 16 avril 2013 «



[www.debatpublic-pln2015.org](http://www.debatpublic-pln2015.org)

Débat public sur le projet d'extension de l'infrastructure portuaire

Commission nationale du débat public  
244 bd Saint-Germain 75007 Paris

**Directeur de la publication :** Pierre-Frédéric Ténière-Buchot

**Rédaction :** CPDP

**Conception :** Campardou Communication

**Impression :** Reliefdoc – Document imprimé sur du papier recyclé.



# compte rendu du débat public

» du 17 déc. 2012  
au 16 avril 2013 «



[www.debatpublic-pln2015.org](http://www.debatpublic-pln2015.org)

## Sommaire

<b>INTRODUCTION .....</b>	<b>6</b>
---------------------------	----------

### **PREMIER CHAPITRE : LE DÉROULEMENT DU DÉBAT**

<b>» LA PRÉPARATION DU DÉBAT .....</b>	<b>9</b>
<b>» LE LANCEMENT OFFICIEL DU DÉBAT .....</b>	<b>16</b>
<b>» LA LOGISTIQUE DU DÉBAT .....</b>	<b>16</b>
<b>» LE DÉROULEMENT DU DÉBAT .....</b>	<b>18</b>

### **DEUXIÈME CHAPITRE : LE DÉBAT**

*(L'essentiel de chacune des parties de ce chapitre est rapidement exprimé par les points saillants qui les résument aux pages 33, 42, 53 et 63)*

<b>» OPPORTUNITÉ DU PROJET, PERTINENCE, POSITIONNEMENT DANS LE CONTEXTE PORTUAIRE ET ÉCONOMIQUE LOCAL ET NATIONAL. ....</b>	<b>23</b>
<i>Des arguments favorables au projet présenté par le maître d'ouvrage .....</i>	<i>23</i>
<i>Des arguments critiques questionnant le projet présenté par le maître d'ouvrage .....</i>	<i>25</i>
<i>Des arguments opposés à l'extension du port .....</i>	<i>26</i>
<i>L'échéance de réalisation du projet .....</i>	<i>27</i>
<i>L'articulation du port avec les autres infrastructures portuaires .....</i>	<i>27</i>
<i>Considérations géostratégiques et hinterland, l'aménagement du territoire, le réseau multi-modal, les relais logistiques .....</i>	<i>30</i>
<b>» FAISABILITÉ TECHNIQUE DU PROJET : CONTRAINTES ET VOIES DE RÉALISATION. ....</b>	<b>34</b>
<i>Les contraintes et les attentes des professionnels .....</i>	<i>34</i>
<i>D'autres facteurs mis en relief .....</i>	<i>37</i>
<i>Les scénarios d'aménagement proposés par le maître d'ouvrage, les variantes suggérées par le public et le phasage des travaux .....</i>	<i>38</i>
<i>Un élément facilitateur de développement : la réserve foncière .....</i>	<i>40</i>
<i>La phase chantier et la transition vers un nouveau mode de fonctionnement .....</i>	<i>41</i>

## » PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES DU PROJET.....43

Les trafics existants et à venir.....	43
Le juste dimensionnement de l'infrastructure : la confrontation d'une approche par l'offre d'infrastructure et d'une approche par la demande de trafics.....	47
L'impact potentiel du projet et l'emploi.....	49
L'évaluation économique du projet.....	50
Le financement de l'opération.....	52

## » INSERTION DANS LE TERRITOIRE DU PROJET, PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT, PRÉVENTION DES RISQUES. ....54

Un port entre ville et milieu naturel.....	55
La compatibilité du projet avec la préservation de l'environnement.....	57
Considérer les impacts environnementaux indirects du projet.....	60
La sécurité, un enjeu majeur.....	61
Observations sur les études environnementales attenantes au projet.....	62

## » LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION APRÈS LE DÉBAT PUBLIC..... 64

## CONCLUSION ..... 66

## ANNEXES..... 71



Sources DDP

Le débat public consacré au projet d'extension portuaire de Port-La Nouvelle (Aude) s'est déroulé du 17 décembre 2012 au 16 avril 2013 dans diverses communes du Languedoc-Roussillon, l'instance régionale, propriétaire du port, étant maître d'ouvrage.

Comme on le verra dans les développements qui suivent, le débat public s'est déroulé convenablement au cours des neuf réunions (et un atelier technique ad hoc) organisées. L'assistance était importante (plus de 150 participants en moyenne à chaque réunion), les arguments échangés de bonne qualité en général, la couverture presse locale régulière tout le long du débat.

La Commission particulière du débat public (CPDP) chargée d'animer le débat et d'enregistrer toutes les opinions exprimées, oralement et par écrit ([www.debatpublic-pln2015.org](http://www.debatpublic-pln2015.org)), tient à remercier l'ensemble des acteurs du débat (le maître d'ouvrage et ses services, l'ensemble des autres acteurs institutionnels publics et privés, associatifs et simples citoyens) pour l'intérêt et l'engagement dont ils ont témoigné.

## HISTORIQUE DU DÉBAT

La Région Languedoc-Roussillon a saisi la Commission nationale du débat public en novembre 2011 pour un projet d'extension portuaire d'environ 200 millions d'euros, donc supérieur au seuil de 150 millions d'euros au-dessus duquel la loi rend le débat public obligatoire (annexe du décret 2002-1275 du 22 octobre 2002). L'année 2012 ayant connu deux échéances électorales importantes durant son premier semestre (élections présidentielles puis législatives), ce n'est qu'à l'issue des processus électoraux, en juillet 2012, que fut constituée l'équipe de la Commission particulière soumise à l'approbation de la CNDP puis que furent pris les premiers contacts avec le maître d'ouvrage, afin d'éviter de politiser excessivement le futur débat.

C'est au dernier quadrimestre 2012 que les rencontres se sont intensifiées avec les services du Conseil régional Languedoc-Roussillon d'une part (chargé de la rédaction du document de base dénommé « dossier du maître d'ouvrage (DMO) »<sup>1</sup>, qui détaille l'argumentaire et les dispositions pratiques du projet), et d'autre part avec le plus grand nombre possible d'acteurs (services de l'Etat, collectivités territoriales, chambres consulaires, entreprises, personnels et acteurs portuaires, associations, presse, etc.). Au-delà de l'information nécessaire à la promotion du débat, ces contacts avaient pour but d'inciter les participants potentiels à rédiger des cahiers d'acteurs de quelques pages, mettant ainsi en avant leurs arguments, observations et suggestions, pour environ quatre-vingt contacts. Cette démarche a favorisé l'édition de cinquante-cinq cahiers d'acteurs et une dizaine de contributions<sup>2</sup>.

Après une conférence de presse à Montpellier mi-décembre 2012 animée par M. le Président de la Commission nationale, le débat a été organisé de janvier à avril 2013 selon un calendrier et des lieux de réunion précisés dans les « lettres du débat » n°1 et 2<sup>3</sup>. Quatre réunions thématiques correspondaient à la présentation des quatre chapitres constituant le dossier du maître d'ouvrage. Après la présentation de chaque chapitre, l'assistance pouvait réagir, poser des questions, faire part de propositions et suggestions. Quatre réunions d'expression s'intercalaient avec les réunions précédentes. Elles

1 : Disponible en ligne sur le site indiqué précédemment

2 : Egalement disponibles en ligne sur le même site





consistaient à donner d'abord la parole à la salle, à faire présenter le contenu des cahiers d'acteurs par les auteurs qui le souhaitaient, laissant répondre ensuite le maître d'ouvrage. Au-delà des enregistrements vidéo et des verbatim saisis en salle, un site de questions-réponses (SQR) a permis de compléter et développer par écrit les arguments échangés entre acteurs et maître d'ouvrage<sup>3</sup>. A la demande de deux organismes souhaitant des explications sur l'évolution dans le temps du projet (dénommé phasage du projet), et après accord de la Commission nationale, la Commission particulière a organisé un atelier ad hoc chargé d'examiner cette question en faisant appel à trois experts portuaires extérieurs au débat. Leurs conclusions ont été présentées publiquement lors d'une réunion d'expression.

Une réunion de synthèse est venue conclure l'ensemble des dispositions précédentes. Elle a rappelé le calendrier de l'après-débat et indiqué les mesures de concertation post-débat envisagées par le maître d'ouvrage. Celles-ci ont fait l'objet d'observations de la part de certains acteurs.

### CHOIX DU PÉRIMÈTRE DU DÉBAT

Le choix d'un périmètre pour organiser le débat sur l'extension du port de Port-La Nouvelle a dès les premiers contacts provoqué une situation de tension entre la CPDP et le maître d'ouvrage. Celui-ci exprimait un souhait pour un périmètre étroit, limité au site de Port-La Nouvelle et à la capitale régionale qu'est Montpellier.

La CPDP insista pour que les deux ports les plus proches, Sète et Port-Vendres, soient inclus dans le périmètre, puisqu'ils faisaient partie du même label (Ports Sud de France), géré par la Région Languedoc-Roussillon. Le port fluvial de l'Ardoise, quatrième élément de ce label, ne fut pas en revanche sélectionné, n'offrant aucune concurrence aux trois ports maritimes précédents et n'étant susceptible d'une complémentarité avec eux qu'à relativement long terme.

Les divers contacts individuels préalables au débat confirmèrent le caractère national (et non seulement local) du projet, en compétition, s'il se réalisait, avec le Grand port de Marseille pour la côte méditerranéenne française, avec le port de Barcelone comme d'autres ports proches, pour la côte espagnole. De même, ces contacts signalèrent que l'hinterland de Port-La Nouvelle renouvél ne se limiterait pas au Lauragais (situé dans le même département de l'Aude) mais s'étendrait à Toulouse et à la région Midi-Pyrénées.

Bien que des considérations plus éloignées (compétition avec les ports français de l'Atlantique, belges et néerlandais du range nord, etc.) aient été évoquées dans le dossier du maître d'ouvrage, il a semblé à la Commission particulière qu'étendre le périmètre du débat aussi loin était trop ambitieux. Des contacts furent pris à Paris (pour tenir compte de l'échelle nationale du projet) et à Marseille (en raison de la complémentarité à envisager entre ce Grand port et les ports Sud de France). Après les avoir sollicités, ces interlocuteurs n'ayant pas donné suite, la CPDP décida de réunions de proximité couvrant trois départements (l'Hérault, l'Aude, les Pyrénées-Orientales) du Languedoc-Roussillon.

Les contacts avec les autorités consulaires ont toutefois permis d'éditer deux cahiers d'acteurs associant la CCI du Languedoc-Roussillon et respectivement celle de Midi-Pyrénées d'une part et celle de Provence-Alpes-Côte d'Azur d'autre part.

<sup>3</sup> : L'ensemble de ces pièces (verbatim et SQR) est disponible sur le site précédent.



En définitive, conformément à la loi, il est revenu à la CPDP de faire valider par la CNDP les lieux des réunions et le calendrier du débat (voir les lettres du débat n°1 et 2 sur le site dédié).

A noter que le périmètre ainsi choisi fut largement regretté par les acteurs résidant à Port-La Nouvelle qui auraient préféré que s'y tinssent plus de réunions du débat.

### LA STRUCTURE DU COMPTE RENDU DU DÉBAT

Après le chapitre présentant le déroulement du débat sous ses aspects de forme, le compte rendu qui suit est organisé selon quatre points principaux et un cinquième point complémentaire correspondant à des considérations sur l'après débat.

Pour ce qui concerne le débat, les aspects suivants sont successivement abordés :

- 1. Opportunité du projet, pertinence, positionnement dans le contexte portuaire et économique local et national.*
- 2. Faisabilité technique du projet : contraintes et voies de réalisation.*
- 3. Perspectives socio-économiques et financières du projet.*
- 4. Insertion dans le territoire du projet, protection de l'environnement, prévention des risques.*

La CPDP a tenu à rassembler les opinions exprimées, dégager les arguments utilisés, souligner les controverses. Elle s'est efforcée de ne jamais porter de jugement ni d'induire de préférences qu'elle aurait pu ressentir au cours du débat.

Afin de faciliter la lecture de cet ensemble d'enseignements tirés des réunions, des nombreux écrits qui l'ont accompagnés (dossier du maître d'ouvrage, cahiers d'acteurs, site questions-réponses, etc.), la CPDP a sélectionné quelques points-clés qui lui ont semblé pouvoir aider la suite du débat public, soit parce qu'ils suggèrent des voies de solution, soit parce qu'ils ouvrent des possibilités d'études et de réflexion complémentaires.



## premier chapitre

### LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

#### » LA PRÉPARATION DU DÉBAT

##### > Le contexte

Le projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle est irrégulièrement connu au-delà des communes les plus proches. La ville de Port-La Nouvelle a fait surtout parler d'elle en 2011 lorsqu'un projet d'installation d'une usine d'huile de palme a été envisagé, avec l'investissement important d'une entreprise malaisienne, puis abandonné sous différentes pressions.

Une des spécificités provient du statut du maître d'ouvrage qui est une collectivité territoriale, amenée régulièrement à organiser des processus de concertation pour ses projets selon les modalités qu'elle choisit. Si les conséquences sont multiples, la CPDP sera principalement concernée par la répartition des rôles entre ses élus et les représentants de ses services, par les obligations des marchés publics alors que la définition des besoins d'un débat n'est pas toujours aisée à anticiper, en volumes principalement. Enfin les échéances électorales locales se profilant ont pu influencer les rôles de certains acteurs lors des réunions publiques principalement.

##### > Les différentes décisions de la Commission nationale du débat public (CNDP)

###### >> La saisine

En septembre 2011, le Conseil régional Languedoc-Roussillon, porteur du projet nommé « Port-La Nouvelle 2015 » dont l'estimation budgétaire dépassait le seuil des 150 millions d'euros, a saisi la CNDP pour respecter la procédure obligatoire du débat public. Il a fait part de sa délibération du 1<sup>er</sup> septembre, a adressé sa lettre de saisine le 8 septembre et transmis le dossier de saisine correspondant le 20 septembre.

## premier chapitre

Après examen de ces éléments, la CNDP réunie le 9 novembre 2011 a validé l'opportunité de l'organisation d'un débat, à l'appui des trois critères suivants :

- *considérant que le projet, en élargissant la zone de chalandise à la région Midi-Pyrénées et à la Principauté d'Andorre et en favorisant les échanges internationaux, revêt un caractère d'intérêt national,*
- *considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, tant en matière d'emplois induits par l'augmentation du trafic que sur le plan du développement des entreprises régionales en favorisant leur compétitivité notamment dans le domaine des exportations,*
- *considérant que les impacts sur l'environnement sont significatifs, s'agissant des échanges sédimentaires entraînés le long de la côte et entre l'étang de Bages-Sigean et le port, des effets sur la conservation de la biodiversité marine et sur les migrations animales, le projet étant partiellement situé dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), une zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) et une zone de protection spéciale (ZPS) en mer.*

Dans son article 2, la CNDP précise que le dossier du débat devra notamment expliciter la nature des activités des différents opérateurs motivant l'extension.

##### >> La nomination d'une Commission particulière du débat public (CPDP) et la constitution d'une équipe

Le 7 décembre 2011, la CNDP nommait officiellement Pierre-Frédéric Ténrière-Buchot président et lui demandait de constituer la Commission particulière correspondante.

Avec le souci d'avoir une équipe représentative, motivée et suffisamment disponible, cinq membres furent nommés le 6 juin 2012 : Etienne Ballan, Patricia Brossier, François Perdrizet, Camille Saisset et Gabriel Ullmann. Ce dernier adressa sa démission le 10 juillet à la CNDP qui l'enregistra lors de sa séance du 5 septembre 2012.

##### >> La prolongation du délai du dossier du débat

Le 3 mai 2012, pour satisfaire la demande datée du 5 avril du Conseil régional du Languedoc-Roussillon, la CNDP accordait un délai maximum de six mois pour remettre le dossier du débat, document de référence destiné à présenter publiquement l'ensemble des facettes du projet.

##### >> La validation du dossier du débat et du calendrier du débat

Le Conseil régional a adressé en date du 27 septembre son dossier du maître d'ouvrage (DMO) à la CNDP. Après examen de son contenu et à l'issue de sa séance plénière du 7 novembre 2012, cette dernière a demandé, « pour le considérer comme suffisamment complet » pour être soumis au débat public, des compléments d'information sur trois sujets : l'évolution du trafic de 2000 à 2011 ; la présentation détaillée des chiffres d'affaires actuels et à venir directs, indirects et induits et des emplois correspondants ; la présentation du parc logistique envisagé dans le cadre du projet.

Les éléments adressés le 19 novembre par la Région Languedoc-Roussillon répondant aux attentes de la CNDP, elle valida son dossier du maître d'ouvrage ainsi que le calendrier du débat – du 17 décembre au 16 avril 2013 – et l'architecture des réunions publiques proposés par Pierre-Frédéric Ténrière-Buchot.

##### >> L'organisation d'un atelier « ad hoc »

Par les signatures de Mesdames Ardit et Langevine, représentant respectivement l'association ECCLA – Ecologie du Carcassonnais, des Corbières et du littoral audois – et le parti politique Europe Ecologie Les Verts, une demande d'étude est adressée à la CNDP pour traiter de la taille du navire-projet et de l'évolutivité du projet mis en débat. Les arguments développés concernent essentiellement les hypothèses économiques sur lesquelles sont étayées les perspectives de trafics annoncées par le maître d'ouvrage.

Lors de sa séance du 6 février 2013, la Commission nationale valide la création d'un atelier ad hoc chargé d'examiner les possibilités techniques et économiques d'un phasage des travaux envisagés pour l'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle. Elle demande à ce que les conclusions de ses travaux soient présentées en séance publique.

### > Des adaptations de calendrier

S'il avait fallu travailler à l'organisation du débat dans la foulée de la décision de la CNDP de novembre 2011, son déroulement serait intervenu en pleine campagne des scrutins nationaux d'avril et juin 2012. Pour éviter la possible exploitation des réunions publiques comme tribune électorale, il fut convenu d'en attendre l'issue.

La « maturation » du dossier du débat a ensuite justifié la demande d'un délai de six mois par la Région, puis les compléments demandés cette fois par la CNDP exigèrent le décalage d'un mois du calendrier du débat, les premières réunions ayant été initialement planifiées entre fin novembre et début décembre 2012.

Si par rapport au programme des réunions publiques, il fallut rajouter l'atelier portant sur la possibilité de phasage du projet et une réunion d'expression, les dates furent glissées entre celles existantes.

### > Une commission particulière expérimentée

La constitution de la Commission particulière devait répondre à des attentes de compétences, de motivation et de disponibilité, Port-La Nouvelle étant une destination un peu excentrée impliquant des temps de transport significatifs.

Pour prendre en charge les aspects logistiques et la coordination du débat, la CPDP reçut l'appui d'un secrétaire général, Jérôme Lavaux, intervenant du cabinet-conseil lddest, qui avait déjà eu l'occasion d'organiser des débats publics, notamment ceux relatifs aux projets portuaires de Dunkerque et Calais.

Lorsque les bureaux furent installés en plein centre de Narbonne, dans une des rues les plus passantes, pour y installer la permanence de la CPDP, ouverte au public, une assistante vint assurer les principales missions d'accueil et de secrétariat : Muriel Beltran. Le secrétariat général coordonna ainsi l'organisation des réunions du débat et l'ensemble des contacts avec l'extérieur, assura l'animation du site internet [www.debatpublic-pln2015.org](http://www.debatpublic-pln2015.org), les relations avec les différents prestataires évoqués précédemment, contribua au fonctionnement interne de la Commission particulière.

Les profils succincts des membres de la CPDP sont les suivants :

#### • Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président

Centralien, docteur d'Etat Paris-Dauphine, il est Gouverneur du Conseil mondial de l'eau (World Water Council) en tant que représentant de l'Académie de l'eau. Il est également membre du Directoire du Mouvement universel de la responsabilité scientifique (MURS). Il a présidé la Commission particulière du débat public du « projet de port méthanier de Dunkerque » (2007/2008) puis celle relative à l'extension « Calais Port 2015 » (2009/2010).

#### • Etienne BALLAN

Sociologue des représentations sociales de l'environnement et du paysage, spécialiste de la concertation et des démarches participatives. Il est enseignant à l'école nationale supérieure du paysage de Versailles-Marseille. Il est également consultant et conçoit et anime des processus de concertation dans le champ de l'aménagement et de l'urbanisme. Enfin, il participe en tant qu'expert aux travaux de la convention d'Aarhus, aux Nations Unies, concernant la participation du public dans les négociations internationales.

#### • Patricia BROSSIER

De nationalité anglaise, elle a choisi de vivre en France il y a près de 40 ans. Après des études de marketing et d'histoire de l'art à Paris, elle a travaillé pour un journal international (service marketing) et pour une entreprise pharmaceutique (service juridique). Aujourd'hui à Dijon, elle est traductrice dans les domaines de la recherche médicale et de la recherche agronomique. Elle a également traduit plusieurs documents pour la CNDP et fut membre de la CPDP sur le projet « Calais Port 2015 ».

#### • François PERDRIZET

Ingénieur général honoraire des Ponts et chaussées et ancien élève de l'École polytechnique, il a exercé plusieurs métiers au sein du ministère de l'Équipement : ingénieur d'arrondissement autoroutier, responsable d'urbanisme, directeur de l'Équipement. Directeur du port de Marseille de 1993 à 1995, il fut ensuite celui de l'École nationale des travaux publics de l'État et directeur de la recherche du ministère. Membre de la CPDP pour le projet Port-La Nouvelle 2015, il a présidé celle relative au projet d'Interconnexion ferroviaire au sud de Paris entre Massy et Marne la Vallée.

#### • Camille SAISSET

Titulaire d'un DESS de journalisme scientifique, d'une maîtrise de physique théorique nucléaire et atomique, elle écrit depuis une dizaine d'années, initialement en presse hebdomadaire régionale en Pays de la Loire, puis vers la « science en train de se faire » sur des problématiques environnementales : agriculture biologique, déchets, eau et assainissement, santé, écomobilité, etc. Elle a publié divers articles et collaboré à trois ouvrages. Journaliste indépendante, elle contribue au site [Actu-Environnement.com](http://Actu-Environnement.com) et est membre du bureau de l'Association des journalistes de l'environnement (AJE).

Une variété de compétences techniques, d'expériences professionnelles, la parité ont été recherchées entre les membres de la CPDP afin que le maximum de sensibilités puisse s'exprimer, s'enrichir mutuellement mais aussi s'équilibrer. Cela a permis naturellement aux membres de traiter, dans la phase de compte rendu lors de la clôture du débat, certaines facettes du projet évoquées lors du débat.



Chaque membre de la Commission particulière a veillé à respecter scrupuleusement le code de conduite adopté par la CPDP (voir lettre du débat n°2) et résumé par l'acronyme ETAIN :

- **Equivalence** d'expression et de diffusion entre les divers acteurs, absence de protocole,
- **Transparence** des débats, de l'accès à l'information disponible avec une retranscription intégrale des échanges sous forme de verbatim et de vidéo,

- **Argumentation** des propos tenus pour que les contributions soient fructueuses et constructives, apportent de la richesse au débat,
- **Indépendance** des membres de la CPDP vis-à-vis du maître d'ouvrage,
- **Neutralité** à l'égard des opinions et des propositions présentées.

Aucun des membres de la Commission particulière ne résidait en Languedoc-Roussillon, pour éviter toute influence et conserver un œil externe neuf sur le projet comme sur les acteurs amenés à s'exprimer.

### > L'élaboration du dossier du débat sur le projet « Port-La Nouvelle 2015 »

De mai à septembre 2012, les services du Conseil régional Languedoc-Roussillon et notamment celui de la Direction des transports et des communications ont travaillé à la rédaction du dossier du débat qui assure la présentation et la promotion du projet.

Des réunions de travail communes avec ces services, leurs conseils et la Commission particulière ont permis d'élaborer un sommaire espéré cohérent puis d'échanger sur le contenu des propos – forme et fond. Si la matière est totalement maîtrisée par le Conseil régional, les membres de la Commission ont fait part de quelques recommandations pour disposer au final d'un support exhaustif et compréhensible par tous les futurs lecteurs.

Il est revenu enfin à la Commission nationale de le valider lorsqu'elle l'estime suffisamment complet pour qu'il permette le lancement officiel du débat.

### > Les rencontres préalables

Comme indiqué précédemment, les membres de la Commission n'étant pas originaires du Languedoc-Roussillon, un certain nombre de rencontres ont été organisées pour s'imprégner des enjeux du territoire à l'échelle régionale comme à celle plus rapprochée du Narbonnais.

Les objectifs sont de plusieurs ordres : il est tout d'abord indispensable de présenter le fonctionnement légal du débat public en général, ses particularités en termes d'organisation (constitution d'une Commission intervenant de manière neutre), de calendrier (quatre mois maximum de réunions publiques, deux mois pour rédiger le compte rendu, trois mois pour le maître d'ouvrage pour indiquer les suites qu'il donne au débat), son caractère « non décisionnel ». Même si deux débats publics ont récemment concerné le territoire - Aqua Domitia et la ligne nouvelle TGV Montpellier/Perpignan -, le rappel des caractéristiques de ce processus - ne datant que de dix ans - paraît important, sans compter les confusions parfois constatées avec l'enquête publique.

Ce fut le moment de faire connaître aux interlocuteurs rencontrés l'existence du dossier du débat réalisé par le maître d'ouvrage, son contenu bien qu'il soit en cours de finalisation, son rôle de « document de référence » voire de « document martyr ». Il s'agissait aussi pour la Commission particulière du débat public de présenter concrètement la manière dont elle envisageait le débat sur ce projet d'extension du port commercial de Port-La Nouvelle, sur les objectifs qu'elle souhaitait atteindre ; lors des entretiens, elle a également cherché à démontrer la pertinence de cette démarche de concertation, l'opportunité qu'elle représente en termes d'échanges (parler et écouter...), la valeur ajoutée des opinions lorsqu'elles sont ainsi exprimées publiquement, la trace laissée par les prises de position. Les modalités de participation, notamment avec les cahiers d'acteurs et le rôle du site internet, ont été régulièrement mises en avant sur le fond comme sur la forme.

C'est avec l'intention de mobiliser le plus large prisme d'appréciations du projet - opportunité, ambition économique, cohérence multimodale, gouvernance du territoire, sureté, usages locaux, protection de l'environnement... - que la Commission a sollicité un certain nombre d'interlocuteurs.

## premier chapitre

Ces initiatives ont été globalement bien perçues, la Commission a été favorablement accueillie. De nombreuses rencontres ont donné lieu à la rédaction par les parties prenantes de cahiers d'acteurs ou de contributions sous d'autres formes. Toutefois les investisseurs potentiels sur le port (outre la difficulté à les identifier précisément) et les acteurs majeurs des activités actuelles (céréales et hydrocarbures) ont été difficiles à rencontrer.



Source CPDP

Les nombreux contacts dont la liste figure en annexes ont été enrichis de visites sur place pour mieux appréhender certains enjeux. C'est ainsi que la Commission a pu découvrir la capitainerie et la criée de Port-La Nouvelle, les Salins et la plage de la Vieille Nouvelle, les dépôts de France Agrimer, les deux autres ports maritimes de la Région Languedoc-Roussillon que sont Sète et Port-Vendres, le marché Saint-Charles à Perpignan.

Ce n'est qu'à l'issue de ces nombreuses visites aux acteurs représentant la plupart des différents intérêts susceptibles de s'exprimer que la CPDP a finalisé le programme des réunions publiques et le périmètre géographique correspondant. Sans prétendre à l'exhaustivité, d'ailleurs difficile à appréhender, les rencontres organisées par la Commission ont illustré la recherche de la variété.

Liste des 56 cahiers d'acteurs remis à la CPDP et mis par elle en circulation :

1	Conseil général de l'Aude
2	Mairie de Port-La Nouvelle
3	La mission de la mer (association)
4	Port-La Nouvelle Wind Surf
5	Collectif de la plage de la Vieille Nouvelle
6	Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle
7	Ecologie du Carcassonnais, des Corbières et du littoral audois (ECCLA)
8	Grand Narbonne (Communauté d'agglomération)
9	Société Carayon – Cahier d'acteur non achevé
10	Syndicat mixte plateforme multimodale Pyrénées Méditerranée
11	Port de Sète
12	Union maritime du port de Port-La Nouvelle (UMANO)
13	Confédération paysanne
14	CCI de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle délégataire du port
15	Services de l'Etat
16	Conservatoire du littoral
17	Société novoelloise de remorquage (SNR)
18	Envol – Ensemble pour PLN
19	Mouvement citoyen des initiatives de transition de l'Aude
20	Parc naturel de la Narbonnaise



21	Les Plaisanciers de Port-La Nouvelle
22	Ligue pour la protection des oiseaux (LPO)
23	Réseau ferré de France (RFF)
24	CGT - Union locale de Port-La Nouvelle et des syndicats des Corbières en Méditerranée
25	Entreprise Lafarge
26	Entreprise de service Sud services
27	Europe Ecologie les Verts (EELV)
28	Marché Saint Charles
29	Silos du sud
30	Cluster maritime
31	Fédération du BTP de l'Aude
32	Communauté d'agglomération de Béziers
33	CGT Languedoc-Roussillon
34	Communauté de communes du Lauragais
35	Groupe Sud
36	Mairie de Lézignan-Corbières
37	CCIR Languedoc-Roussillon
38	SNCF
39	Office interconsulaire des transports et des communications (OITC) du Sud-Est
40	CCI Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées
41	CCI territoriale de Béziers
42	Chambre régionale d'agriculture
43	CCI Languedoc-Roussillon - Provence-Alpes-Côte d'Azur
44	Comptoir languedocien de transit et manutention (CLTM)
45	CGT Aude
46	Conseil économique, social et environnemental régional (CESER) de Languedoc-Roussillon
47	Transports CAMIDI
48	Translog
49	Confédération des petites et moyennes entreprises (CGPME) de l'Aude
50	Fédération régionale des travaux publics
51	Syndicat mixte Pays Lauragais
52	Aéroport de Perpignan
53	Blé dur Méditerranée
54	Conseil de développement du Grand Narbonne
55	Entrepôts pétroliers Port-La Nouvelle (EPPLN)
56	Filière Pêche Port-La Nouvelle



La CPDP a reçu des cahiers d'acteurs provenant principalement d'organisations avec lesquelles elle avait eu des entretiens préalables mais aussi d'organismes qui prirent avec elle des contacts spontanés, la prévenant simplement de leur désir d'exprimer leur point de vue par ce biais.

Ces cahiers d'acteurs furent mis à la disposition du public, au fur et à mesure de leurs éditions, dans les salles où se tinrent les réunions, adressés par courrier aux personnes destinataires du dossier du débat et enfin mis en ligne sur le site internet de la Commission.

## LE LANCEMENT OFFICIEL DU DÉBAT

Le premier rendez-vous externe et officiel de la CPDP fut la conférence de presse de lancement du débat le 18 décembre 2012 en présence de Monsieur Philippe Deslandes, président de la Commission nationale du débat public. En présence d'une douzaine de journalistes régionaux (presse quotidienne régionale, presse hebdomadaire, lettres économiques, radios régionales), les présidents de la CNDP et de la CPDP ont rappelé, dans un hôtel montpelliérain, les modalités spécifiques de fonctionnement du débat public, les seuils financiers exigeant une saisine, les intentions qui ont dicté l'élaboration du calendrier (lieux et thèmes principalement).

La proximité avec les vacances de Noël a encouragé la CPDP à attendre début 2013 pour organiser la première réunion publique. Le dossier du débat était devenu public et disponible sous format papier comme sur le site internet dédié, ce qui permit à chacun d'avoir un délai correct pour en prendre connaissance.

Le 14 janvier, c'est à Port-La Nouvelle que le premier thème - les aspects techniques du projet - fut proposé aux habitants et aux différents acteurs régionaux.

Les réunions suivantes se succédèrent en intégrant les différentes vacances scolaires, les disponibilités des salles.

## LA LOGISTIQUE DU DÉBAT

L'organisation du débat exige des prestations diverses qui concernent notamment différents métiers de communication. Elles sont confiées à des **entreprises externes** avec un découpage en plusieurs lots.

Le Conseil régional est comme toutes les collectivités territoriales soumis au Code des marchés publics, les services « Achats » et « Direction des transports et des communications » ont lancé plusieurs appels d'offres. Outre le premier marché relatif au secrétariat général, quatre marchés ont été attribués à Campardou communication (relations presse ainsi que réalisation des supports de communication), CDV Événements (logistique des réunions publiques) et Ubiquis (transcription des verbatim et rédaction de comptes rendus).



Le **local** de la Commission particulière fut situé boulevard Joffre, une artère parmi les plus passantes de Narbonne, à proximité de multiples lieux publics ou privés pour favoriser la visite des habitants. Il a été « habillé » aux couleurs du débat public pour en faire connaître l'existence et les dates de réunions publiques au plus grand nombre. Si plusieurs réunions de travail et rendez-vous avec des acteurs locaux s'y sont tenus, peu de personnes ont finalement fréquenté le lieu par hasard ou par curiosité.



Avec une durée publique de quatre mois, le débat est éphémère. Il nécessite une **communication concentrée** dans la durée avec un impact espéré le plus immédiat possible pour faire comprendre l'enjeu de la démarche et donner rendez-vous au public. S'agissant de l'annonce de l'existence du débat en général et du calendrier des réunions publiques en particulier, la Commission a opté pour une communication sur mesure, intégrant les exigences de chaque commune – entre Montpellier et Gruissan il faut par exemple adapter évidemment les supports d'annonce. A la diffusion de dépliants ou tracts en boîtes aux lettres (dont l'efficacité est aléatoire en étant mêlés à d'autres supports de publicité), il a été préféré une diffusion active, de la main à la main, sur des lieux de circulation de la population comme les marchés. Les commerces de proximité et quelques lieux publics types ont été également sollicités pour relayer l'annonce des réunions (date, lieu, thème...) en apposant des affichettes sur leurs vitrines ou dans leurs locaux.

Des achats d'espaces dans divers supports de presse locale (presse quotidienne régionale et presse quotidienne gratuite) ont été engagés pour conforter l'annonce de certaines réunions publiques.

S'agissant des **relations presse**, trois missions ont été principalement confiées au prestataire : élaborer une stratégie (comment sensibiliser les journalistes aux spécificités du débat public, comment les motiver pour qu'ils annoncent les réunions publiques, comment les encourager à y participer pour pouvoir en rendre compte), animer les relations avec les supports et leurs correspondants, être en veille sur les retombées tous types de supports confondus.

La mobilisation de la presse s'avère régulièrement délicate notamment pour que les journalistes soient présents aux réunions publiques, compte tenu de leurs horaires tardifs et de leur durée. Sans compter que l'intérêt provient de suivre l'ensemble des réunions pour profiter de l'effet « cumulatif » du débat, de constater l'évolution des opinions, de suivre l'émergence des sujets de préoccupation des participants...

Le rôle espéré des médias a été fortement mis en avant lors de la conférence de presse de lancement à Montpellier. C'est ensuite un travail « de broderie » auprès des journalistes, en adressant un communiqué de presse avant chaque réunion, avec le souci de donner de la matière sur l'évolution du débat. L'agence Campardou était présente à chaque réunion pour accueillir sur place les journalistes et être associée en direct au contenu des échanges.

Le **site internet dédié au débat** a deux objectifs principaux : permettre tout d'abord à celles et ceux qui ne peuvent être physiquement présents aux réunions publiques de participer aux échanges, de faire part de leurs questions (dont la réponse sera exigée auprès du maître d'ouvrage) ou de leurs suggestions. Garder ensuite la trace consultable par tous de l'ensemble des documents du débat : documents officiels reprenant les décisions de la CNDP, dossier du débat réalisé par le porteur de projet, journaux du débat rédigés par la CPDP, cahiers d'acteurs, intégralité des échanges sous forme de verbatim et vidéo des réunions.

La gestion du site, la protection du nom de domaine, l'hébergement, l'actualisation des contenus à partir des éléments transmis par le secrétariat général ont été confiés à l'entreprise Aleaur qui gère déjà le site de la Commission nationale et dispose à ce titre des archives de base et de l'expérience requise.

## » LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

### > Le programme des réunions publiques

Pour construire le programme des réunions publiques, une Commission particulière se pose la question des thèmes à aborder, des lieux les plus appropriés, des dates. Le résultat, validé par la Commission nationale, doit être cohérent et respecter un certain nombre de contraintes :

En termes de **calendrier**, la Commission a tout d'abord laissé passer les scrutins nationaux (présidentielles puis législatives) pour éviter les interférences entre le sujet du débat et les prises de position politiciennes. A partir de l'été 2012, le calendrier a été calé sur la date de la finalisation puis de la validation du dossier du débat. A partir de la conférence de presse, le dossier du débat fut rendu public et il a été donné rendez-vous après les vacances de Noël au grand public pour permettre à chacun de prendre connaissance des détails du projet.

Les vacances de février ont également été évitées pour pénaliser le moins possible la participation aux réunions publiques. Le rajout d'un atelier technique et d'une réunion d'expression supplémentaire (Lézignan-Corbières) n'a pas décalé la date de la réunion de clôture initialement fixée au 4 avril 2013.

Au-delà du Narbonnais, la Commission particulière a défini le **périmètre géographique** en intégrant le territoire du maître d'ouvrage (Languedoc-Roussillon et sa capitale / centre de décisions Montpellier), l'hinterland du projet perçu lors des rencontres préalables, les sites portuaires en relation directe avec Port-La Nouvelle.

Si le temps l'avait permis, des explorations auraient pu être envisagées dans des ports espagnols, à Marseille / Fos ou en région Midi-Pyrénées (Port-La Nouvelle étant régulièrement évoqué comme sa connexion la plus facile à la Méditerranée).

La fréquentation des réunions fut irrégulière, avec des causes plus vraisemblablement liées à la distance qu'aux thèmes spécifiquement abordés. L'inflation du nombre de cahiers d'acteurs a encouragé la Commission à rajouter fin mars une réunion d'expression pour permettre à plus d'auteurs de disposer d'un temps de présentation en public.

Lieu	Date	Objet	Fréquentation
Port-La Nouvelle	14/01/13	Chapitre 2	334 personnes
Montpellier	25/01/13	Chapitre 1	121 personnes
Port-Vendres	28/01/13	Réunion d'expression	125 personnes
Gruissan	11/02/13	Chapitre 4	145 personnes
Sète	18/02/13	Réunion d'expression	152 personnes
Narbonne	11/03/13	Chapitre 3	157 personnes
Castelnaudary	22/03/13	Réunion d'expression	90 personnes
Lézignan-Corbières	28/03/13	Réunion d'expression	82 personnes
Montpellier	25/03/13	Atelier ad hoc	32 personnes
Narbonne	04/04/13	Réunion de clôture	183 personnes

La CPDP a veillé à ce que la **forme des réunions publiques** permette un certain équilibre entre l'expression des acteurs, que les réunions qui laissaient une importante place à la présentation du projet par le Conseil régional Languedoc-Roussillon alternent avec des réunions dites « d'expression » accordant prioritairement un temps de parole au grand public, aux acteurs ayant pris publiquement des positions argumentées. Avec quatre réunions de chaque « format », il est possible de conclure à une certaine équivalence, en tout cas visée.

La Commission a identifié quelques **particularités** dans le débat et au cours de ces réunions publiques, parmi lesquelles :

- Le grand nombre d'interventions en réunion au titre du parti politique Europe Ecologie Les Verts (EELV) et leur demande, avec l'association ECCLA, d'une expertise complémentaire à la CNDP. Les échanges ont pris parfois la forme d'un dialogue avec le maître d'ouvrage.
- Les trois cahiers d'acteurs de la CGT sous différents prismes – local, départemental, régional - illustrent la variété des arguments développés par le seul syndicat de salariés qui se soit manifesté publiquement dans le débat.
- La place active de la Chambre de commerce du Narbonnais – Lézignan-Corbières qui, délégataire actuel du port de Port-La Nouvelle, a prouvé son engagement et sa connaissance du sujet. Elle a indiqué un nombre important d'acteurs dans la phase des rencontres préalables puis a rédigé deux cahiers d'acteurs (au titre du mandat de concessionnaire et au titre de la chambre elle-même représentant le tissu économique des entreprises locales).
- Le statut de collectivité territoriale du maître d'ouvrage (le Conseil régional Languedoc-Roussillon) qui a choisi en réunion publique d'être représenté par les responsables des services concernés pour les présentations et le Vice-président en charge des transports et de l'intermodalité pour les réponses à la presque totalité des questions.

Lors de la réunion de Montpellier un film promotionnel de 6 minutes de présentation des arguments du projet fut projeté. Il fut ensuite présenté en boucle à l'accueil des salles lors des réunions suivantes. Pour sa part, la CPDP a diffusé 2 numéros de sa lettre du débat, les cahiers d'acteurs au rythme de leur parution, le programme détaillé de la réunion.

## > La reprise de la presse locale

La presse locale, principalement écrite, a eu un rôle de relais important pour le déroulement des réunions publiques, en contribuant à l'annonce du calendrier et en reprenant parfois le point de vue d'un des acteurs.

Au total, entre novembre 2012 et avril 2013, nous avons répertorié 191 retombées presse concernant le débat public Port-La Nouvelle 2015, tous médias confondus. Parmi ces résultats :

Pour qualifier cette forte couverture presse, 3 temps forts ont été retenus : le lancement, la réunion d'ouverture à Port-La Nouvelle, la clôture du débat.

- A l'occasion de **l'ouverture du débat**, une conférence de presse a été organisée à Montpellier (7 journalistes présents). Le dossier de presse était constitué de deux fiches thématiques (Commission avec rôle, valeurs, présentation et le calendrier du débat), des éléments du maître d'ouvrage (dossier du débat et synthèse correspondante) et de la lettre du débat n°1.

Plusieurs relances téléphoniques ont été effectuées pour sensibiliser les rédactions. En marge de la conférence de presse, une dépêche AFP a été éditée, qui présentait le projet, avec une interview de Pierre-Frédéric Ténier-Buchot. En amont de la conférence de presse plusieurs rencontres ont aussi été organisées avec les médias prépondérants sur le territoire : La Dépêche du Midi, L'Indépendant et Midi Libre.

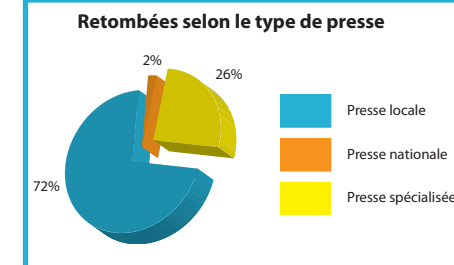
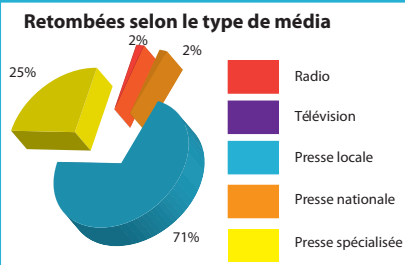
- La **réunion de lancement à Port-La Nouvelle** le 14 janvier a été l'occasion d'une nouvelle relance systématique des journalistes en leur proposant d'interviewer le président de la CPDP sur l'organisation, les modalités et les enjeux du débat public. Pendant toute la durée du débat, des invitations ont été envoyées en amont de chaque réunion publique pour convier les journalistes à y être présents. Les journalistes étaient ciblés selon la zone géographique couverte et la thématique de la réunion. Trois journalistes ont suivi le débat avec assiduité : Nicolas Boussu pour L'Indépendant et Midi Libre, Hélène Scheffer pour Le Marin et Hubert Vialatte pour La Lettre M.

Un communiqué de presse a accompagné la relance du débat début mars, faisant le point à mi-parcours et annonçait la mise en place d'un atelier thématique ainsi que d'une réunion d'expression supplémentaire.

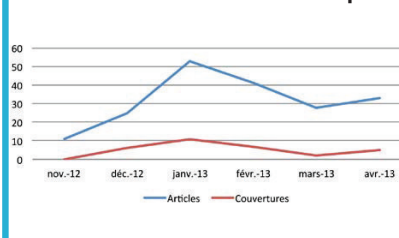
- A la **clôture en avril**, un communiqué a été envoyé à l'ensemble des journalistes avec les grands chiffres du débat et les échéances à venir (compte-rendu et bilan du débat) et le dispositif prévu pour l'après-débat.

Le débat a profité d'une **bonne couverture locale de la presse écrite** avec jamais moins de 2 ou 3 journalistes ou correspondants présents aux réunions. La veille presse a permis d'identifier **191 articles et 31 « unes »**.

A noter que ni France Bleu ni France 3 Régions n'ont couvert la conférence de presse. Seules les radios locales (Radio Clapas, Altitude FM, Virgin Radio, Grand Sud FM) ont relayé le débat.



### Evolution des articles dans le temps



### > Une participation aussi sur internet

En complément, le site Internet a permis au prestataire de la Commission nationale du débat public, l'accès direct à l'ensemble des documents officiels régissant le débat public en général. Au delà de la mise en ligne des supports « papier » du débat (dossier du maître d'ouvrage, lettres du débat, cahiers d'acteurs) ce site Internet a :

- accueilli les questions des internautes, leurs avis ou contributions,
- fait connaître l'intégralité des échanges de chaque réunion publique avec le « verbatim » correspondant (y compris un montage vidéo),
- diffusé quelques photos prises lors des réunions publiques,
- permis d'envoyer à partir d'une mailing-list des messages d'alerte sur les réunions publiques à venir et une newsletter permettant d'encourager l'accès direct aux rubriques du site.

Quantitativement, plus de 15 100 connexions ont été comptabilisées depuis l'ouverture officielle du site avec 93 217 pages consultées, près de 127 questions ont été posées essentiellement au maître d'ouvrage, les autres portant plutôt sur l'organisation du débat.

Mois	Pages vues	Visites	Visites/Jour
déc-12	6 079	929	29
janv-13	23 073	3 283	122
févr-13	23 441	3 611	105
mars-13	24 336	4 228	136
avr-13	16 288	3 125	104
<b>total</b>	<b>93217</b>	<b>15176</b>	<b>99,2</b>

Les questions sont venues pour l'essentiel de personnes participant aux réunions publiques et clairement identifiées au cours du débat. Elles ont correspondu à des compléments, des demandes de précisions ou de détails souvent techniques plutôt qu'à des correspondances d'internautes trop éloignés géographiquement et qui auraient utilisé cette rubrique en substitution des réunions.



### > Des interventions complémentaires

Les quatre mois de débat – de décembre 2012 à début avril 2013 – ont connu des événements qui, sans lien direct avec le débat, concernaient le territoire ou l'activité portuaire.

Nous pouvons notamment citer :

- les réunions de concertation organisées par le Conseil régional sur le littoral pour constituer le Parlement de la mer ;
- la fermeture annoncée du Bureau des douanes de Port-La Nouvelle, provoquant des prises de position principalement des élus nouellois, du Conseil régional et de la CGT ;
- la vente des dépôts de France Agrimer sis sur la plate forme actuelle du port de Port-La Nouvelle, dont le directeur actuel a donné à plusieurs reprises les dernières informations en réunion publique ;
- la découverte de viande de cheval annoncée viande de bœuf dans des produits fabriqués par l'entreprise Spanghero (Castelnaudary), stimulant les remarques ironiques sur les conséquences du circuit mondial de la fabrication d'alimentation en rapport avec les produits agricoles transitant dans les ports méditerranéens ;
- Enfin la « fin du monde » fut annoncée mondialement à partir du petit village (430 habitants) de Bugarach (Aude)

### > Le budget du débat

Si l'indemnisation et le remboursement de frais de déplacement / hébergement des membres de la CPDP sont pris en charge par la Commission nationale du débat public, les dépenses engagées pour organiser le débat sont, conformément à l'article 121-9, §3 du Code de l'environnement, à la charge du maître d'ouvrage (le Conseil régional Languedoc-Roussillon). Le total du coût du débat généré par la CPDP est de 635 000 euros.

Les montants ont été arrondis et sont exprimés hors taxes

• Impression du dossier du débat et de sa synthèse :	10 000 €
• Logistique des réunions publiques :	155 000 €
• Rédaction des verbatim et comptes rendus :	25 000 €
• Edition des différents supports (cahiers d'acteurs, affiches, tracts, lettres du débat...) :	96 000 €
• Frais de diffusion (tractage, routage et poste) :	24 000 €
• Relations presse :	42 000 €
• Achat d'espaces publicitaires :	22 000 €
• Gestion du site internet :	25 000 €
• Locaux et véhicule (Europcar + aménagement + loyer + matériel informatique + matériel bureau + consommations...) :	45 000 €
• Secrétariat général (salariés, frais de déplacement et d'hébergement) :	191 000 €

Le maître d'ouvrage a en complément financé ses frais d'assistance (AMO) : 93 000 € pour la rédaction du dossier du débat public ; 275 000 € pour la réalisation de supports liés au débat (synthèse du DMO, panneaux, film,...) et l'assistance au cours du débat.





## » deuxième chapitre «

### LE DÉBAT

#### » OPPORTUNITÉ DU PROJET, PERTINENCE, POSITIONNEMENT DANS LE CONTEXTE PORTUAIRE ET ÉCONOMIQUE LOCAL ET NATIONAL.

***Pour les participants au débat, le projet est-il opportun, pertinent à mettre en œuvre selon l'échéance envisagée ? Comment s'inscrirait-il dans l'environnement portuaire et économique local et national ?***

##### > Des arguments favorables au projet présenté par le maître d'ouvrage

Le Conseil régional, la Ville de Port-La Nouvelle et la Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne ont procédé à plusieurs **rappels historiques** : Narbonne, capitale de la Gaule romaine, a prospéré grâce aux échanges, notamment maritimes, et donc grâce à ses ports. Ensuite, le port de La Nouvelle s'est développé lorsque les crues de l'Aude ont empêché l'accès à Narbonne par bateau. L'histoire du territoire a donc été transformée par l'ambition des acteurs locaux ayant parié sur l'avenir. Cette notion de « pari sur l'avenir » est revenue à plusieurs reprises au cours du débat : dans le propos du maître d'ouvrage, il s'agissait d'un argument favorable au projet, et dans les interventions d'autres acteurs, d'un argument défavorable.

## » deuxième chapitre «

En tout état de cause, la totalité des collectivités territoriales et des chambres de commerce et d'industrie ayant pris la parole ont exprimé leur **soutien pour le projet, considéré comme structurant pour le territoire**, et notamment pour sa vocation économique. Le maître d'ouvrage a par ailleurs précisé que ce projet a été approuvé à l'unanimité par le Conseil régional, ce qui atteste d'un certain consensus politique à son égard.

Selon le Préfet de l'Aude (réunion de clôture du 4 avril 2013) « *L'aménagement et le développement du port de Port-La Nouvelle est, pour l'Etat, un enjeu majeur.* » Le Maire de Port-La Nouvelle et certains nouellois ont exprimé une opinion favorable et soutiennent le projet.

Les différentes manifestations de soutien formulées par les acteurs du monde économique font état de trois arguments principaux :

- La nécessité de sauvegarder l'activité portuaire ;
- Le besoin d'adapter l'infrastructure à l'évolution des échanges portuaires (accueil de navires plus importants, développement du trafic) ;
- L'ambition d'attirer de nouveaux trafics, d'ouvrir le port et le territoire notamment vers la rive sud de la Méditerranée.

Ces soutiens partagent le souhait de conserver et de développer les activités industrielles et logistiques comme moteurs économiques du territoire. Le 22 mars 2013, le Conseil général de l'Aude a souligné l'intérêt d'une **diversification des activités économiques** : « *nous voulons que ce territoire aussi échappe à une mono-économie, qui reposerait exclusivement ou majoritairement sur l'économie résidentielle* ».

Dans une contribution sur le site de la Commission, le Centre d'études et de modernisation agricole (CEMA) de Purpan se félicite de ce projet, considérant « *[qu'il] donne une vocation industrielle à une région qui vieillit de plus en plus, devenant la maison de retraite de toute l'Europe !* » Dans son cahier d'acteur, la Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne précise qu'elle compte sur le projet pour maintenir et développer une **économie à vocation industrielle** mais aussi pour exercer un effet de levier incitatif des investissements privés.

Lors de la réunion du 25 janvier 2013 à Montpellier, la CGT a elle aussi évoqué les perspectives offertes par un développement de l'activité industrielle en Languedoc-Roussillon : cette activité génératrice d'emploi serait en quelque sorte compensée sur le plan environnemental par un report des transports de marchandises des modes les plus polluants, dont le mode routier, vers d'autres modes moins polluants tels que le ferroviaire et le transport maritime. Le port de Port-La Nouvelle pourrait s'intégrer dans cette logique, d'autant que cette infrastructure éviterait à certains bateaux de contourner la France pour décharger leurs marchandises dans le nord du pays.

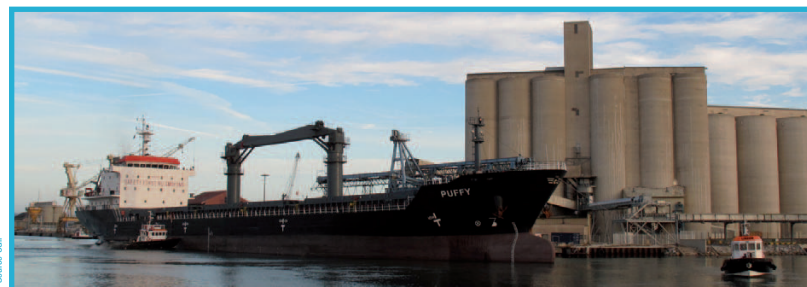
Quelques exemples d'activités pouvant être développées ont été cités par des participants. Ainsi, le Conseil de développement du Grand Narbonne suggère la création d'une plateforme de transformation de produits locaux sur le site. Dans son cahier d'acteur, la CGT a souhaité l'émergence, dans le cadre du projet, d'une filière créatrice d'emplois d'entretien et de déconstruction de bateaux de plaisance et/ou de pêche.

La Chambre de commerce et d'industrie de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle et le délégataire du port ont aussi souligné l'intérêt d'un développement de l'activité industrielle, qui nécessite des infrastructures facilitant les échanges commerciaux. Le Comptoir languedocien de transit et de manutention (CLTM), pour sa part, a évoqué les contacts pris avec de nouveaux armateurs et clients potentiels : ces **contacts commerciaux sont facilités** par les perspectives d'investissements structurants sur les ports de Port-Vendres (troisième quai) et de Port-La Nouvelle (extension portuaire).

En outre, des **opportunités de marché au sud de la Méditerranée** ont été citées par plusieurs acteurs, dont le maître d'ouvrage. Le Marché international Saint-Charles (Perpignan) a confirmé

l'existence de ce potentiel : « *Tout le monde sait très bien que l'on a peu de chance au nord, on a peu de chance à l'est, mais on a une grande chance au sud* » (réunion du 28 janvier 2013 à Port-Vendres). L'entreprise Yara, exportatrice de nitrate d'ammonium, confirme l'existence de perspectives en Algérie et au Maroc, et a évoqué le potentiel des marchés en Turquie ou en Grèce grâce à l'infrastructure de transport maritime lorsque le marasme économique actuel se sera dissipé.

Enfin, plusieurs **trafics d'opportunité** ont été relevés par les participants au débat public (biomasse, méthanisation, éolien offshore, cabotage, nouvelles chimies et agrocarburants, recyclage, aciers, produits forestiers, import-export de produits agro-alimentaires etc.). L'éolien offshore est le principal trafic évoqué précisément : EDF Energies nouvelles, les associations de défense de l'environnement ou encore la Direction du port en ont fait état.



Source CDB

### > Des arguments critiques questionnant le projet présenté par le maître d'ouvrage

Certains acteurs ont émis des **réserves sur l'opportunité du projet présenté par le maître d'ouvrage**, tout en reconnaissant la nécessité d'une évolution. Ainsi, l'association Ecologie du Carcassonnais, des Corbières et du littoral audois (ECCLA) considère que le problème du port réside dans le manque d'infrastructures de stockage et l'insuffisance de la desserte ferroviaire plutôt que dans un manque de capacité portuaire stricto sensu.

Ces intervenants, ainsi que d'autres acteurs, dont notamment Europe Ecologie Les Verts (EELV), ont questionné le Conseil régional sur les études de trafic et les études économiques ayant présidé au dimensionnement du projet. Le 25 janvier, à Montpellier, une représentante d'ECCLA s'exprimait ainsi : « *Nous voulons des investissements à Port-La Nouvelle mais nous pensons que là on va trop vite et trop loin.* »

Ces participants au débat public ont fondé leur position sur des arguments socio-économiques et notamment sur une remise en cause des prévisions de trafic présentées par le maître d'ouvrage. Par exemple, lorsque le maître d'ouvrage annonce les agrocarburants comme un trafic d'opportunité pouvant être saisi par le port, EELV souligne les inconvénients écologiques des agrocarburants à base de céréales. L'organisation conteste également les perspectives d'avenir de ces produits, signalant que la Commission européenne ne fait plus des agrocarburants une de ses priorités. L'association Ensemble pour Port-La Nouvelle propose d'ailleurs de développer les énergies bleues, et notamment les algo-carburants dans le cadre d'un projet d'extension du port privilégiant l'innovation technologique et la recherche.

Au cours de l'atelier ad hoc du 25 mars 2013, une participante a toutefois refusé de se présenter comme opposante au projet : elle a utilisé le qualificatif de « questionnants » pour les participants qui, comme elle, confirment la nécessité d'une action à Port-La Nouvelle, tout en mettant en cause les modalités de cette action.

Lors de la réunion du 28 janvier 2013 à Port-Vendres, puis le 22 mars 2013 à Castelnaudary, deux participants ont souligné les phénomènes de concurrence et de volatilité des marchés pouvant être générés par le développement des infrastructures de transport transnationales, la libéralisation et la mondialisation des marchés : ces évolutions semblent avoir mis à mal l'industrie et l'agriculture locales.

Le Mouvement citoyen des initiatives de transition de l'Aude, quant à lui, a rédigé un cahier d'acteur donnant l'alerte sur la **fragilité du modèle économique basé sur le pétrole** : « *En cas d'accident technologique, de crise économique, et notamment d'augmentation du prix du pétrole ou de pénurie, le modèle décrit par la Région Languedoc-Roussillon a toutes les chances de s'effondrer* ». Pour ce collectif, les scénarios proposés par le maître d'ouvrage, quels qu'ils soient, ne sont pas viables car ils ne tiennent pas compte de cette contrainte énergétique. Les secteurs socio-économiques dépendant du pétrole seraient en effet voués à être en « crise perpétuelle ».

Nature et progrès, pour sa part, a évoqué les limites d'une économie et d'un investissement public basés sur l'**endettement**. Sur ce point, le maître d'ouvrage a répondu que le montant de l'endettement régional est actuellement de 295 euros par habitant : selon lui, la marge de manœuvre serait donc suffisante pour réaliser le projet PLN 2015.

Pour la suite de la concertation, il est intéressant de noter que les associations ECCLA, Ensemble pour Port-La Nouvelle et le Mouvement des Villes en transition ont demandé la mise à l'étude des alternatives proposées par leurs soins et décrites dans leurs cahiers d'acteurs.



Source CDB

### > Des arguments opposés à l'extension du port

D'autres acteurs ont exprimé une opposition plus globale vis-à-vis de tout projet d'extension portuaire. Ainsi, pour la Confédération paysanne, le développement des capacités d'import/export agroalimentaire n'est « ni nécessaire, ni souhaitable ». Cette évolution ne créera pas d'emploi mais renforcera la concurrence entre les agricultures du bassin méditerranéen, peut-être au désavantage des agriculteurs français, comme indiqué notamment lors de la réunion du 11 mars 2013 à Narbonne. Le projet pourrait aussi mettre en concurrence une agriculture raisonnée/bio avec une agriculture intensive nécessitant beaucoup d'intrants. Cette position est partagée par l'association Nature et progrès. Pour la Confédération paysanne, les 200 millions d'euros alloués au projet pourraient être affectés autrement, et permettre par exemple l'installation d'au moins 2 000 agriculteurs.

Lors de la réunion du 25 janvier 2013 à Montpellier, un participant au débat public s'est associé à cette position, soulignant le risque lié à la dépendance au pétrole, notamment dans le domaine de la sûreté des approvisionnements en produits alimentaires. Ce participant a suggéré d'investir tout ou partie du budget de PLN 2015 dans la relocalisation des activités de production et de transformation alimentaire. D'autres participants ont proposé de concentrer l'activité du port de Port-La Nouvelle sur le cabotage et/ou la navigation propulsée par la force du vent. Une autre a proposé d'investir les sommes allouées à PLN 2015 dans le secteur de l'économie sociale et solidaire. D'autres participants ont suggéré un investissement dans les métiers du tourisme vert ou un investissement direct dans une industrie telle que la production éolienne d'électricité.

A ces propositions alternatives à l'extension du port, le maître d'ouvrage a répondu que d'autres initiatives sont engagées par ailleurs pour développer les circuits courts ou favoriser les installations de jeunes agriculteurs. Le Conseil régional investit également dans l'économie sociale et solidaire, en dehors du projet PLN 2015, et anime en son sein une Commission Méditerranée visant à rechercher des opportunités de développement liées à la Méditerranée. Enfin, il a annoncé qu'une réflexion est en cours sur la construction d'un parc éolien offshore en Languedoc-Roussillon, même si l'échéance de cette construction reste encore indéfinie.



Le port de Port-La Nouvelle vue du ciel, actuellement

### > L'échéance de réalisation du projet

**L'échéance de réalisation du projet** PLN 2015 a été reprécisée au cours du débat public. Questionné sur cette échéance, le maître d'ouvrage a expliqué que les études de projet, l'étude d'impact et d'autres procédures administratives seraient menées à bien entre 2013 et 2015. Les travaux débuteraient donc au deuxième semestre 2015, pour une durée de deux à trois ans. Le nouvel avant-port deviendrait donc totalement opérationnel en 2017 ou 2018.

### > L'articulation du port avec les autres infrastructures portuaires

En ce qui concerne l'intégration du port de Port-La Nouvelle dans le tissu portuaire régional, les participants au débat public ont exprimé leur crainte d'une **concurrence débridée** entre les ports. En effet, le port de Sète intervient dans les deux principales activités du port de Port-La Nouvelle, à savoir

## deuxième chapitre

les hydrocarbures et les céréales. Lors de la réunion du 28 janvier 2013 à Port-Vendres, un participant a évoqué le départ d'un certain nombre de bateaux de pêche pour Port-La Nouvelle, mouvement démontrant selon lui l'existence d'une forme d'interférence entre l'activité des deux ports. Par ailleurs, plusieurs projets ont été envisagés au sein du port de Port-Vendres : construction d'un troisième quai, installation d'une infrastructure destinée au traitement des flux de conteneurs ; pour le public, ces projets pourraient devenir autant d'éléments introduisant une compétition entre les ports de Port-Vendres et de Sète. De même, le port de Sète bénéficie d'un programme d'investissement très important (plus de 300 M€ d'investissement public au total) pour moderniser et développer ses infrastructures portuaires.

La plupart des participants au débat public appellent à une **concurrence d'émulation et à une complémentarité** entre les ports régionaux, afin notamment d'éviter de réaliser dans un port des investissements qui rendraient inutiles d'autres aménagements effectués dans les autres ports régionaux. Ainsi, M. Chapon, ancien directeur des ports maritimes de France a jugé, lors de la réunion du 18 février 2013 à Sète, que « la concurrence entre les ports, il faut l'encourager. C'est le moyen de permettre à chacun d'eux de faire des efforts de productivité, de telle manière que le trafic puisse passer aux meilleures conditions possibles pour l'économie nationale ».

Le 28 janvier 2013, à Port-Vendres, un participant au débat public a préconisé le maintien de l'ensemble des structures portuaires locales, en soulignant les dangers potentiels d'une concentration de l'activité portuaire en un seul lieu. En réunion et dans son cahier d'acteur, la Chambre de commerce et d'industrie du Languedoc-Roussillon a confirmé l'intérêt du maintien d'un port à Port-Vendres et d'une complémentarité de ce port avec ceux de Sète et de Port-La Nouvelle. Le maître d'ouvrage, quant à lui, estime qu'il ne peut y avoir concurrence entre les ports régionaux, et que cette concurrence doit s'effectuer principalement vis-à-vis des autres ports français et étrangers.



Le port de Sète

Le Port de Sète – Sud de France a décrit les **complémentarités** envisageables avec le port de Port-La Nouvelle. Par exemple, le port de Sète accueille des transports de passagers et véhicules, ce qui n'est pas le cas du port de Port-La Nouvelle. Les deux ports prennent en charge une activité de transport de produits cimentiers mais le développement du cabotage entre ces deux infrastructures permettra de reporter des transports routiers de produits cimentiers sur la voie maritime. Le port de Sète traitera des céréales venues du centre et de l'est de la France ; le port de Port-La Nouvelle

accueillera des céréales venues principalement du sud-ouest. L'établissement public régional Port de Sète – Sud de France a confirmé que des synergies sont envisageables entre les ports de Port-La Nouvelle et de Sète dans le trafic de clinker pour le groupe Lafarge, ou encore dans le transport de céréales pour le compte de la société Centre Grains.

Dans son cahier d'acteur n°11, le Port de Sète – Sud de France a décrit les enjeux et les modalités de cette complémentarité portuaire dans son cahier d'acteur. Il est envisagé de préserver la vocation de chaque port :

- vocation fruitière pour le port de Port-Vendres ;
- vocation vrac et divers pour celui de Port-La Nouvelle, un port spécialisé dans les trafics à rotation lente sans ligne régulière ;
- vocation rotation rapide et lignes régulières pour le port de Sète ;
- pour les conteneurs, la situation semble plus complexe.



Le maître d'ouvrage l'a confirmé : « développer un port à Port-La Nouvelle pour développer un port, cela n'a ni queue ni tête si cela n'entre pas dans un **schéma global** » (réunion du 14 janvier 2013). Le porteur de projet a donc décrit sa stratégie portuaire, qui consiste à déployer un port Sud de France doté de trois sites (Port-La Nouvelle, Port-Vendres et Sète). La CGT, pour sa part, a insisté sur l'intérêt d'une prise en compte du port fluvial de Laudun-l'Ardoise dans la stratégie portuaire régionale (réunion du 25 janvier 2013 à Montpellier). Selon le maître d'ouvrage, cette démarche permettra dans un premier temps de créer une complémentarité entre les différents ports de la région, et d'atteindre un objectif de 18 millions de tonnes transitant par les trois ports à l'horizon 2030.



Source DMO

Cependant, jusqu'à présent, « Ports Sud de France » n'est qu'un simple label de communication. D'ailleurs, à plusieurs reprises au cours du débat est revenue la préoccupation de la **coordination des ports**. Ainsi, l'association Translog a alerté la Région quant à l'urgence de créer une instance paritaire de concertation entre les ports régionaux. EELV et Saint-Charles international ont proposé la mise en œuvre d'une direction unique pour les deux ports de Sète et de Port-La Nouvelle. La CGT a souligné les avantages que pourrait avoir la création d'un établissement public départemental de gestion du port de Port-La Nouvelle. Lors de la réunion du 18 février 2013, le Port de Sète a affirmé que seul le déploiement d'une politique régionale assurera la réussite du projet d'extension portuaire de Port-La Nouvelle. D'autres propositions ont même dépassé le périmètre régional : au cours de l'atelier ad hoc, une participante a demandé la création d'une instance nationale de coordination des investissements portuaires. Le 28 mars 2013, à Lézignan-Corbières, le maître d'ouvrage a annoncé qu'il se mettrait en rapport avec l'autorité gestionnaire du port de Marseille afin de construire un « développement concerté et intelligent ». Il a cependant insisté sur la décentralisation de la gestion des ports en Languedoc-

Roussillon, dans le droit fil des lois de 1983 et 2004. S'il lui paraît compréhensible que certains participants au débat public aspirent à un accompagnement de l'Etat, voire de l'Europe dans cette gestion, ou à la constitution d'une autorité nationale en charge de la coordination des aménagements portuaires, cette position représenterait pour la Région un « contresens historique », voire une mise en cause de la souveraineté du Conseil régional dans la gestion portuaire.

Plusieurs participants au débat public ont signalé le **besoin d'une meilleure connaissance** sur la complémentarité des ports et leur situation concurrentielle. Ainsi, lors de la réunion du 28 janvier 2013 à Port-Vendres, le marché international Saint-Charles de Perpignan a appelé de ses vœux une prise de recul sur la situation des ports régionaux et une comparaison globale des perspectives de ces infrastructures par rapport à celles de leurs concurrents directs, c'est-à-dire des ports du nord (« Range Nord »). Plus globalement, les participants au débat public ont relevé le manque d'études économiques comparant les différents ports méditerranéens, ou analysant les marchés européens et intra-méditerranéens pouvant être adressés par le port de Port-La Nouvelle. Par exemple, une question sur le site invite le maître d'ouvrage à réaliser une étude de trafic basée sur un modèle de transport multimodal. Le 11 mars 2013 à Narbonne, un autre participant a sollicité la création d'une commission d'experts indépendants destinée à dresser un état des lieux de l'activité des quatre ports régionaux, de leurs perspectives et des moyens à mettre en œuvre pour assurer leur développement. Dans son cahier d'acteur, le Comptoir languedocien de transit et manutention (CLTM) a relevé le besoin d'une réflexion sur la situation concurrentielle des différents ports mais aussi sur la compatibilité des ports de destination ou de provenance des convois.

Au-delà de la région Languedoc-Roussillon, le port de Port-La Nouvelle aura à interagir avec les grands ports de Marseille-Fos en France ou de Barcelone en Espagne. Le maître d'ouvrage et quelques autres participants au débat considèrent que les enjeux du port sont liés aussi avec les grands ports du Nord (Anvers, Rotterdam, Hambourg), et que ses débouchés s'étendent jusqu'aux rives Sud et Est de la Méditerranée. La Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Perpignan a mis en exergue la création de plusieurs autoroutes de la mer en Méditerranée. Le Parc naturel marin du Golfe du Lion a insisté sur l'intérêt de cette rationalisation des transports maritimes en Méditerranée, dans une logique de développement durable (optimisation économique des transports, maîtrise de leurs impacts sur l'environnement). Les participants au débat public ont démontré, par ces différentes interventions, qu'ils envisagent le transport maritime dans un contexte maritime et terrestre global.

### > Considérations géostratégiques et hinterland, l'aménagement du territoire, le réseau multi-modal, les relais logistiques

#### >> Considérations géostratégiques et hinterland

En matière de géostratégie, il a été remarqué que l'atout majeur du port de Port-La Nouvelle est son emplacement géographique entre les régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, entre le couloir rhodanien et le bassin aquitain. En outre, Port-La Nouvelle se positionne à la confluence des principaux courants d'échanges entre l'Europe du Nord et le bassin méditerranéen. De plus, le port serait compris dans un système portuaire global, comprenant tous les ports de la façade méditerranéenne française.

Par ailleurs, le nécessaire lien entre la stratégie portuaire régionale et l'**hinterland** a été souligné par plusieurs acteurs. Cela étant, les frontières de l'hinterland varient selon les intervenants. Par exemple, dans son cahier d'acteur, l'association Translog estime que le port doit rester orienté vers son hinterland géographique historique, c'est-à-dire l'ouest audois et la partie toulousaine de Midi-Pyrénées. La Chambre de commerce et d'industrie du Languedoc-Roussillon, pour sa part, a cité une réflexion en cours visant à développer une activité de fret autour de l'étang de Thau, activité potentiellement compatible avec l'extension portuaire. La CCI de Béziers indique dans son cahier d'acteur que l'Ouest-Hérault est un autre élément de l'hinterland du port (pour Translog, il s'agirait plutôt de l'hinterland du port de Sète).

Selon le maître d'ouvrage, le port bénéficie d'un certain nombre d'**atouts** : une localisation géographique intéressante (intérêt confirmé par Sud Services dans son cahier d'acteur), un accès facile (échangeur A9, voie ferrée à proximité du port), des prestations de qualité ainsi qu'une fiabilité liée à la paix sociale qui perdure au sein de l'infrastructure. Le port est également doté de capacités de stockage de produits liquides ou secs classés Seveso, ainsi que d'une compétence en matière de gestion du risque. Il s'agit du deuxième port français en Méditerranée pour les produits pétroliers, et du premier sur le secteur du blé dur, un marché captif selon les services de l'Etat. Les porteurs du projet envisagent également de bénéficier de l'attractivité de la région Languedoc-Roussillon dans le cadre de PLN 2015 : l'emplacement du port de Port-La Nouvelle est présenté comme un emplacement stratégique pour bénéficier des retombées de la démographie locale, du tourisme et du développement des activités de recherche (pôles de compétitivité). (repris p.14 du dossier du maître d'ouvrage)

A l'occasion de la réunion de clôture du 4 avril 2013, un participant a évoqué la ZAC de Montredon-Des-Corbières, qui pourrait être desservie depuis le port par la liaison ferroviaire Narbonne-Toulouse. D'autres participants tels que la CCI Midi-Pyrénées tiennent compte, dans l'hinterland du port de Port-La Nouvelle, de la région Midi-Pyrénées (Cahors, Castelnau-d'Aud), du centre de la France ou de l'ensemble de la façade méditerranéenne. A noter qu'une particularité du Marché Saint-Charles de Perpignan a été relevée : la liaison entre le port de Port-La Nouvelle et le marché Saint-Charles nécessite le même temps de parcours que la liaison entre le port de Port-Vendres et le marché Saint-Charles.



L'Office interconsulaire des transports et des communications du Sud-Est, dans son cahier d'acteur, a recommandé de renforcer les connexions terrestres vers l'Europe centrale pour rendre plus attractives les escales à Port-La Nouvelle. Ces considérations montrent que les enjeux à prendre en compte dans la décision de poursuite ou d'abandon du projet ne sont pas limités au territoire de Languedoc-Roussillon.

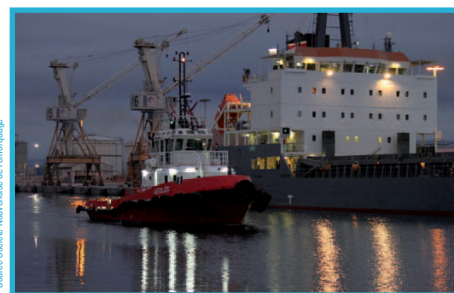
Nous notons par ailleurs plusieurs interventions en lien avec le maintien et le développement des infrastructures de service public. Ainsi, plusieurs participants au débat ont évoqué la fermeture du bureau des douanes sur le port, par exemple à Montpellier le 25 janvier 2013.

### >> L'aménagement du territoire

Les acteurs du débat ont proposé d'inscrire le projet d'extension de l'infrastructure portuaire dans un vaste réseau logistique et multimodal. Ils ont aussi souligné la nécessité d'articuler ce projet avec son territoire, considérant que celui-ci est **structurant pour le département** de l'Aude. Ainsi, le Conseil général de l'Aude a décidé d'intégrer le port et son projet d'extension dans le Schéma départemental d'aménagement et de développement durable du territoire, qui sera voté par l'assemblée départementale le 6 mai 2013.

Les collectivités locales (Communauté de communes de la région lézignanaise, Corbières et Minervois, Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée), quant à elles, proposent de connecter le port aux différents **parcs régionaux d'activités économiques** (PRAE) accueillant ou pouvant accueillir des entreprises de logistique. Plusieurs participants au débat public, dont le Marché Saint-Charles international, ont confirmé la nécessité de créer des relais terrestres tels qu'il en existe déjà comme la plateforme multimodale Pyrénées-Méditerranée pour les marchandises transitant par Port-Vendres. La zone de Truilhas a été citée comme un autre élément potentiel de l'arrière-port du port (entre autres, dans le cahier d'acteur du Conseil de développement du Grand Narbonne ou dans une question-réponse sur le site), à condition d'articuler ce projet de zone d'activités économiques avec le projet PLN 2015. Cela étant, dans son cahier d'acteur, Translog appelle les parties prenantes à la vigilance sur les risques de chevauchements pouvant être générés par la création d'une nouvelle offre logistique, chevauchements susceptibles de menacer l'activité des opérateurs régionaux en place.

L'ensemble de ces interventions dénote un souhait d'envisager les différents aménagements du territoire dans leur globalité : si l'expression « **d'aménagement coordonné/concerté du territoire** » n'a pas été explicitement prononcée, elle est restée présente dans les esprits pendant le débat. D'ailleurs, le 11 mars 2013, un participant a demandé une connexion des études du projet PLN 2015 avec celles du projet de ligne ferroviaire à grande vitesse, dans une logique de coordination des deux projets à l'échelle du territoire.



Source Société Nouvelle de Remorquage

### >> Le réseau multi-modal et les relais logistiques

Le maître d'ouvrage a mis en exergue les perspectives de développement d'un **espace logistique** terrestre à Port-La Nouvelle. D'ailleurs, au cours du débat, une ambiguïté a persisté entre le périmètre du projet réduit à sa façade maritime, et le parc logistique attenant au port dont l'édification est envisagée dans la zone des Salines. Le projet PLN 2015 fait partie d'un ensemble à trois volets : le projet

maritime et ses deux terre-pleins ; la plateforme nord (20 hectares) ; et le parc logistique attenant au port (80 hectares).

Ce projet fait l'objet d'une opinion favorable des entreprises du secteur logistique, opinion notamment relayée dans le cahier d'acteur de la société Groupement Sud. D'ailleurs, un consensus a été constaté entre les participants sur les capacités de stockage à aménager : celles-ci contribueront à générer de nouveaux trafics dans le port. Ces capacités terrestres sont également considérées comme des vecteurs de création d'activité. Cependant, une participante a remarqué l'absence d'étude portant sur l'efficacité des chaînes logistiques existantes. Or dans son cahier d'acteur, Silos du Sud envisage **l'optimisation de la chaîne logistique terrestre** comme un enjeu économique pour les opérateurs. Le Syndicat mixte du Pays Lauragais aspire à la création d'un guichet logistique unique. Groupement Sud ajoute que la constitution d'une offre qualitative mer-rail-route massifiée et rationalisée soutiendra l'activité des professionnels régionaux du transport et de la logistique.

Une autre préconisation a dominé dans les échanges : la chaîne logistique ne deviendra attractive qu'à la condition d'améliorer les **infrastructures de transport autres que maritimes**. Cette thématique de l'intermodalité des transports a également été reliée à l'enjeu d'insertion environnementale du projet. Une question-réponse sur le site fait état de cette difficulté : « *Port-La Nouvelle devra donc desservir un hinterland beaucoup plus vaste [que la région Languedoc-Roussillon], ce qui se répercutera sur les trafics routiers et/ou ferroviaires au départ de Port-La Nouvelle. Sachant que ces deux infrastructures (A9 et rail) sont déjà saturées, quelle réponse le dossier socio-économique du projet apporte-t-il à ce sujet ?* »

Le maître d'ouvrage recommande la création d'un réseau intégré de plateformes multimodales de transport, soutenue par plusieurs participants au débat public. En effet, la liaison entre l'infrastructure portuaire et l'hinterland passera nécessairement par le renforcement, voire la création en certains lieux, d'une infrastructure de transport autre que maritime. Ainsi, le Conseil régional envisage de rénover l'infrastructure aéroportuaire, portuaire, et ferroviaire. Par contre, l'horizon d'intervention pour le fluvial n'est pas arrêté. Le maître d'ouvrage a également confirmé son intention de revoir les **voies routières** aux alentours du port. Le Conseil général de l'Aude, pour sa part, a souligné l'existence d'un plan pluriannuel d'investissements dans l'infrastructure routière. Cela étant, lors de la réunion du 18 février 2013 à Sète, une participante a souligné le problème de développement durable posé par la multiplication des zones industrielles en arrière-pays et donc par l'accroissement du besoin en transports routiers.

S'agissant des **transports ferroviaires**, plusieurs acteurs ont souligné les nécessaires relations entre l'infrastructure portuaire et le réseau ferroviaire : il s'agit notamment de la SNCF, de Réseau ferré de France (RFF), de la Fédération régionale CGT, de la Communauté de communes du Grand Narbonne ou encore du Conseil économique, social et environnemental régional. Le Conseil général de l'Aude a souligné (par exemple lors de la réunion du 25 janvier 2013 à Montpellier) la proximité du réseau vis-à-vis du port, ainsi que l'existence d'une gare TGV à Narbonne.

L'entreprise Yara, pour sa part, a souligné le 11 février 2013 à Gruissan l'importance du bouclage des voies ferrées. Cet aménagement améliorera le niveau de sécurité des activités du port. SNCF Geodis, dans son cahier d'acteur, préconise la création d'un accès ferroviaire orienté vers le nord, qui facilitera les entrées et sorties de la zone portuaire et renforcera la compétitivité du mode ferroviaire de transport. Ce même cahier d'acteur comporte d'autres recommandations structurelles et organisationnelles destinées à améliorer la desserte ferroviaire.

Cela étant, le Conservatoire du Littoral a précisé que l'aménagement d'une bretelle ferroviaire desservant le port de Port-La Nouvelle devra être soumis à autorisation d'occupation temporaire de ses emprises. L'actuelle insuffisance de l'infrastructure ferroviaire a été relevée comme une contrainte. Dans son cahier d'acteur, Réseau ferré de France apporte une réponse partielle à cette problématique, en s'engageant à améliorer la desserte ferroviaire du port et plus largement, la qualité du réseau ferré. Les participants au débat public se sont également demandé si la possibilité d'acheminer du fret sur

la future ligne à grande vitesse ou ligne mixte Montpellier-Perpignan constituerait une condition de réussite du projet PLN 2015. Sur ce point, le maître d'ouvrage a précisé que le port ne pourra pas être connecté à la LGV mais pourra être relié à la ligne ferroviaire existante.

Le Comptoir languedocien transit manutention (CLTM) a relevé la nécessité de mettre en place un opérateur ferroviaire à Port-La Nouvelle ; la CGT souhaite que cet opérateur soit public et national, l'association ECCLA proposant pour sa part le déploiement d'un opérateur de proximité de statut coopératif.

La Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle, outre le développement du fret ferroviaire, préconise une action en faveur du **transport fluvio-maritime**. Lors de la réunion du 18 février 2013 à Sète, la Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA) a souligné l'existence d'une possibilité de relier le port à l'infrastructure de transport fluvial (via notamment le canal de la Robine et la pente d'eau de Fonsérannes) comme insuffisamment mentionnée par le maître d'ouvrage. Les représentants de la batellerie, ainsi qu'une autre participante au débat public, ont suggéré la réalisation d'une étude des possibilités offertes par le transport fluvial sur les axes Port-La Nouvelle-Bordeaux, Port-La Nouvelle-Lyon, ainsi que par un raccordement du port au canal du Midi ou au canal des Deux-mers.

Le maître d'ouvrage, pour sa part, a souligné à plusieurs reprises son intervention sur le canal du Rhône à Sète, ainsi que la nécessaire hiérarchisation de son action dans un contexte de contrainte budgétaire. Voies navigables de France (VNF) est l'interlocuteur compétent en matière d'investissement pour une large portion de la voie fluviale mais le Conseil régional a exclu dans l'immédiat une intervention ou une contribution sur la voie fluviale, notamment sur le canal de la Robine et le canal du Midi.

Par ailleurs, dans son cahier d'acteur, le Syndicat mixte de l'**aéroport de Perpignan** Sud de France a exprimé son intérêt pour le projet PLN 2015, considérant que son aéroport est situé à une quarantaine de kilomètres du port et qu'il comporte une réserve foncière pouvant être mobilisée pour développer le fret ou l'aviation d'affaires.

### Points saillants

- *Le projet du maître d'ouvrage est accueilli favorablement par beaucoup d'acteurs, avec des réserves critiques par d'autres, et peu d'acteurs sont opposés à l'extension du port.*
- *Dans un contexte économique déprimé, de très nombreux acteurs considèrent que le territoire doit développer une vocation industrielle et logistique. Ils pensent que des infrastructures portuaires connectées à des relais de transport terrestres plus performants pourront y contribuer.*
- *L'intermodalité de la chaîne logistique, le développement du ferroviaire jugé actuellement insuffisant, sont fondamentaux pour la réussite du projet.*
- *La complémentarité des ports régionaux a suscité de nombreuses interrogations. Pour fonctionner efficacement il a été suggéré une étude approfondie et un réel effort de synergie, avec une gouvernance au niveau régional qui reste à compléter.*
- *Les acteurs ayant présenté des propositions et alternatives au projet espèrent les voir traitées par la suite.*

## deuxième chapitre

### » FAISABILITÉ TECHNIQUE DU PROJET : CONTRAINTES ET VOIES DE RÉALISATION.

**Éléments techniques : pour le public, le projet est-il faisable ? Dans quelles conditions ? Quelles sont les contraintes liées à cette opération, les éléments qui en faciliteront la réalisation ?**

#### > Les contraintes et les attentes des professionnels

Lors de l'atelier ad hoc, un expert a dressé la liste des éléments à considérer dans la conception d'une infrastructure portuaire, sachant que ces éléments devront être adaptés aux conditions de mer propres à chaque site. Il s'agit de :

- La largeur du chenal ;
- La profondeur de dragage dans le chenal et au niveau des postes à quai ;
- Le nombre de postes à quai ;
- La longueur des quais ;
- Le diamètre du cercle d'évitement ;
- La géométrie du port ;
- Le niveau de protection vis-à-vis de la houle.

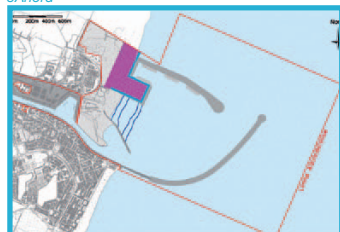
Il est également utile pour commencer ce rappel du débat de mentionner que celui-ci fait état de plusieurs scénarios concernant le projet, à savoir le maintien du port actuel (alternatives 1), le réaménagement de l'avant-port et de la passe d'entrée (alternatives 2), et l'agrandissement du port (alternatives 3).

#### Alternatives 2

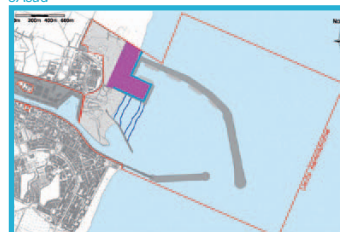


### Alternatives 3

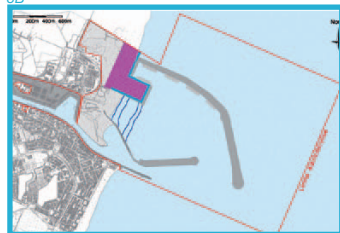
3A nord



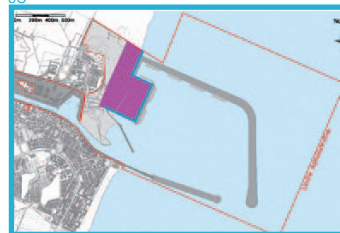
3A sud



3B



3C



Sources : dossier du  
débat réalisé par le  
maître d'ouvrage

Pour sa part le maître d'ouvrage a privilégié les alternatives d'agrandissement avec les caractéristiques suivantes :

- Suppression du sea-line
- Accueil des navires de 225 mètres de long et de tirant d'eau de 12,5 mètres,
- Création de digues sur 2800 mètres avec la réalisation de 4 ou 5 postes à quai nouveaux
- Construction d'une plateforme de 20 hectares,

Soit au total un coût du projet maritime de l'ordre de 230 millions, en visant pour 2030 un trafic entre 5 et 8 millions de tonnes.

Les **contraintes actuelles du port de Port-La Nouvelle**, quant à elles, ont été notamment présentées dans le cahier d'acteur de l'Union maritime du port de Port-La Nouvelle (UMANO). La principale contrainte est l'atteinte d'une limite en matière d'accessibilité : les navires les plus grands pouvant être accueillis sur le port mesurent 145 mètres de long, 22 mètres de large, et nécessitent 8 mètres de tirant d'eau, ce qui représente pour un tanker ou un vraquier, un port en lourd de 12 000 TPL<sup>1</sup> en moyenne. La Station de pilotage maritime Port-La Nouvelle – Port-Vendres (SPPMPLNPV<sup>2</sup>) confirme que le port peut accueillir des bateaux de 110 mètres dans le respect des recommandations des associations professionnelles internationales PIANC-IAPH<sup>3</sup>, et des bateaux de 145 mètres en omettant certaines d'entre elles.

Par ailleurs, la capacité du sea-line est limitée à des navires de 32 000 tonnes de port en lourd (190 mètres de long, tirant d'eau de 11,60 mètres). Le fonctionnement de l'installation est tributaire des conditions météorologiques et relativement coûteux (80 000 euros par escale).

Le linéaire de quais, quant à lui, est devenu insuffisant.

1 : Tonnes de port en lourd  
2 : SPPMPLNPV, voir glossaire  
3 : PIANC-IAPH, voir glossaire

L'infrastructure d'accueil est pour partie obsolète. « Sud Service » fait état de quais saturés, d'exigences de sécurité pas toujours respectées, et d'un outillage vieillissant.

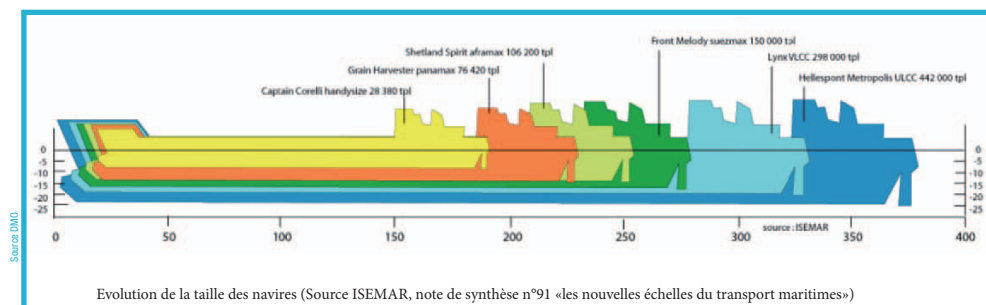
Les manutentionnaires ont par ailleurs souligné la saturation des capacités de stockage. Le maître d'ouvrage a ajouté que, du fait d'un manque de capacité terrestre, un certain nombre d'affaires n'ont pas pu être prises en charge sur l'emprise portuaire (représentant 490 000 tonnes de marchandises en 2011).

En matière d'**attentes** des professionnels, l'Union maritime du port de Port-La Nouvelle et le Conseil général de l'Aude, entre autres, appellent de leurs vœux une évolution des capacités portuaires afin que celles-ci puissent accueillir des navires plus grands tels que des Supramax (60 000 tonnes en lourd). Ainsi, le Conseil économique, social et environnemental régional fait valoir que les clients algériens du marché du blé dur, par exemple, procèdent par appels d'offres et commandent donc de grandes quantités de produits acheminées sur des navires plus importants que ceux actuellement accueillis dans le port. Dans son cahier d'acteur, le CLTM présente ses attentes, qui consistent à proposer à Port-La Nouvelle des capacités cohérentes avec celles des autres ports partenaires de son activité. L'opérateur Silos Sud, pour sa part, a demandé de pouvoir accueillir des navires de 15 000 à 20 000 tonnes de port en lourd, avec des cadences de déchargement de 3 000 à 4 000 tonnes par jour.

Un dirigeant de Saint-Gobain, ainsi qu'un courtier de transport de bateaux, ont exprimé leur intérêt pour le port de Port-La Nouvelle si celui-ci aménage un tirant d'eau de 14,5 mètres en son sein. Le bureau d'études Catram, assistant du maître d'ouvrage, quant à lui, suggère le déploiement d'un tirant d'eau de 12,5 mètres.

Interrogé par le public sur cette différence entre le tirant d'eau du projet et la demande, le maître d'ouvrage a confirmé (le 22 mars 2013 à Castelnaudary) qu'un tirant d'eau de 12,5 mètres sera aménagé lors de la première phase du projet. Dans un deuxième temps et si la demande se confirme, le bassin pourrait être dragué, atteignant ainsi la profondeur de 14,5 mètres.

La principale contrainte du port étant liée à ses capacités, le débat public a largement porté sur les perspectives d'évolution de la **taille des navires à l'avenir**. Le maître d'ouvrage, pour justifier le développement de la capacité et du dimensionnement du port, avance une analyse largement basée sur les perspectives d'augmentation des dimensions des navires, une « tendance mondiale lourde » dictée par la double influence du renchérissement des soutes et de la nécessité de remettre à niveau une flotte vieillissante. Le maître d'ouvrage retient un navire projet de 225 mètres, proposition validée par certains acteurs locaux (CCI de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle, l'Union maritime nouelloise, Société nouelloise de remorquage, CGT de Port-La Nouvelle, CLTM,...) et nationaux comme le Cluster maritime Français<sup>4</sup>.



4 : Ce cluster regroupe environ 300 entités professionnelles, dont les armateurs

Cela étant, les prévisions d'accroissement de la dimension des navires sont rejetées par d'autres participants. Ainsi, EELV avance un argument relevé dans le Plan Bleu, selon lequel l'augmentation de la taille des navires concernerait uniquement certains segments d'activité. L'association ECCLA, pour sa part, précise que l'évolution des dimensions des navires pourrait être moins flagrante en Méditerranée que sur les océans. A ce propos le maître d'ouvrage fait remarquer que le Plan Bleu concerne principalement les conteneurs.

Lors de l'atelier ad hoc du 25 mars 2013, l'un des trois experts a confirmé l'existence d'une tendance à la concentration des trafics sur quelques lignes, et donc à l'augmentation de la taille moyenne des navires. A Port-La Nouvelle, les dimensions des navires fréquentant le port ont augmenté de 23% en moyenne depuis 2006. En Méditerranée, le Handymax (40 à 60 000 tonnes de port en lourd) est devenu un standard du marché du vrac. Un navire de 225 mètres est un grand navire pour le marché européen de proximité et pour un port secondaire, mais un petit navire pour le marché mondial et les lignes longues distances. Les navires pétroliers et les vraquiers secs nécessitent de plus en plus souvent un tirant d'eau compris entre 12 et 14 mètres ; en revanche, le besoin en tirant d'eau des navires chimiquiers et des navires transportant des vrac liquides reste compris entre 10 et 12 mètres.

Au vu de l'ensemble de ces éléments, les experts ont souligné la complexité du choix d'un dimensionnement ; il leur paraît cohérent de dimensionner le projet PLN 2015 afin que le port puisse traiter soit un trafic « petit-moyen », soit un trafic « moyen-grand ». En outre, même si les navires accostant à Port-La Nouvelle à l'avenir étaient peu chargés, et nécessitaient un tirant d'eau relativement faible, ils resteraient plus longs que les navires accueillis jusqu'à présent. La SPPMPLNPV a confirmé que le site a atteint une limite en matière de longueur des navires pouvant être accueillis en son sein.

Au cours de l'atelier du 25 mars 2013, un autre questionnement a été soulevé sur les **services pouvant être proposés sur le port**. Dans son cahier d'acteur, ECCLA précise que 490 000 tonnes n'ont pas pu être traitées sur le port en raison d'un manque d'espace de stockage et de desserte ferroviaire. Un participant a exprimé ses craintes que les grands navires ne se présentent finalement pas sur le port, non pas en raison des capacités d'accueil insuffisantes mais parce que d'autres ports proposeront des prestations de services (déchargement, chaîne logistique) supérieures. Un expert s'est toutefois déclaré convaincu que la productivité maritime et portuaire prévaut sur la productivité terrestre. Le maître d'ouvrage a souligné à plusieurs reprises l'importance de la composante logistique du projet.

D'autres facteurs sont également à prendre en compte pour le chantier d'aménagement. Elles sont déclinées pour l'essentiel dans la contribution d'un participant au débat, expert en ingénierie maritime. Il s'agit par exemple de l'importance en linéaire des ouvrages à construire, de l'accès routier au chantier avec le maintien de l'activité du port, de la présence de la canalisation du sea-line,....

Le Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) en cours d'élaboration pourrait lui aussi peser sur les caractéristiques finales du projet, et notamment sur l'étendue de la plateforme logistique, qu'il s'agisse de la plateforme portuaire stricto sensu ou du parc logistique attenant au port.

### > D'autres facteurs mis en relief

Ils concernent notamment les caractéristiques techniques de l'infrastructure portuaire à venir. Par exemple, l'**existence d'un sea-line** est une contrainte. Cette installation engendre, d'après le cahier d'acteur de l'Union maritime nouvellaise, des coûts d'escala importants liés à la sécurité des navires. En outre, par conditions météorologiques défavorables, les opérations doivent être suspendues. Enfin, ce sea-line génère une dépense d'entretien annuelle de 2,2 millions d'euros selon le maître d'ouvrage.

D'après plusieurs utilisateurs du port, la suppression du sea-line et son remplacement par un déchargement à quai amélioreraient la fiabilité des opérations ainsi que leur équilibre économique,

tout en réduisant le risque de pollution. La CCI de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle a d'ailleurs précisé qu'à l'avenir seuls deux ports français de la côte méditerranéenne pourraient bénéficier d'installations de quais protégées par des digues : les ports de Fos-Lavéra et Port-La Nouvelle.

Les plaisanciers nouvellais (Société nautique de Port-La Nouvelle, Club nautique nouvellais), quant à eux, envisagent le projet comme une opportunité de **modernisation de l'infrastructure**. Ainsi, ils rejoignent le maître d'ouvrage dans sa préoccupation de qualité des eaux, en recommandant la mise en œuvre d'outils permettant une récupération des eaux grises et des eaux noires, ainsi que d'un service régulier de nettoyage et de surveillance de la qualité des eaux. Les représentants du monde de la plaisance espèrent également que ce projet permettra le développement d'une zone d'activités économiques et techniques liées à la plaisance (entretien, levage). Le Club nautique de Port-La Nouvelle propose par ailleurs l'édification d'un **port à sec**. L'idée n'a pas été rejetée par le maître d'ouvrage, qui considère toutefois qu'il n'est pas opportun de développer un tel projet dans l'immédiat.

Les aspects sociaux de l'organisation du port ont été évoqués par ailleurs : ainsi, l'association de la Mission de la mer, dans son cahier d'acteur, préconise l'implantation d'une **salle de transit** dans l'emprise portuaire, salle destinée à accueillir les marins puis les aider dans leur vie quotidienne. Le Conseil de développement du Grand Narbonne, pour sa part, recommande l'ouverture d'un service d'accueil psychologique et d'un **service de premier secours**.

D'autres participants au débat public ont préconisé le développement d'**infrastructures d'accueil des navires de tourisme et/ou de croisière** (CGT, Club nautique de Port-La Nouvelle). Cependant, pour le maître d'ouvrage, il paraît préférable de concentrer cette activité sur le port de Sète.

### > Les scénarios<sup>5</sup> d'aménagement proposés par le maître d'ouvrage, les variantes suggérées par le public et le phasage des travaux

Rappelons que différents scénarios d'agrandissement ont été envisagés par le maître d'ouvrage : le maintien de l'existant (scénario 1), un réaménagement de l'avant-port et de la passe d'entrée (scénario 2), un agrandissement du port (scénario 3). D'autre part plusieurs participants ont demandé la réalisation d'une étude comparative des différentes variantes présentées. Le maintien de l'existant paraît exclu : il fait d'ailleurs l'objet d'un chapitre spécifique du dossier du maître d'ouvrage (« conséquences en cas de statu quo »).

La Région Languedoc-Roussillon a proposé une dizaine de variantes à son projet. Certaines d'entre elles paraissent d'ores et déjà privilégiées. Il s'agit des alternatives prévoyant une suppression du sea-line, ainsi qu'une possibilité d'accueillir des navires de 225 mètres de long et de tirant d'eau de 12,5 mètres (pouvant être porté à 14,5 mètres). Selon cette option, une digue serait créée sur 2,8 kilomètres, quatre ou cinq nouveaux postes à quai seraient réalisés, et une plateforme de 20 hectares serait construite.

Ce dimensionnement a été contesté, notamment par ECCLA, l'association « Ensemble pour PLN », EELV, le Mouvement citoyen des initiatives de transition de l'Aude ou la Confédération paysanne. Deux arguments sont avancés pour soutenir cette position : il reste une réserve de capacité à mobiliser dans l'infrastructure actuelle, et les prévisions de trafic avancées par le maître d'ouvrage sont critiquées par ces acteurs.

Ainsi, lors de la réunion du 28 janvier 2013 à Port-Vendres, l'association « Ensemble pour PLN » a recommandé une variante proche du scénario 2 et suggéré de remplacer le brise-lame prévu par une digue. Par ailleurs le Mouvement des villes en transition considère que l'investissement dans un grand port serait inapproprié car il lui paraît préférable de concentrer l'activité sur les bateaux de petite taille et le cabotage plutôt que le trafic transnational, dans un contexte de raréfaction du pétrole (réunion du 25 janvier 2013 à Montpellier).

5 : Dans ce qui suit une alternative est une variante envisagée par le maître d'ouvrage. Plusieurs alternatives définissent un scénario





A cette objection, le maître d'ouvrage a répondu qu'il axe sa proposition sur une demande non encore exprimée, et parfois couverte par la confidentialité des négociations commerciales<sup>6</sup>. En outre, l'alternative du scénario 2 représente un investissement relativement onéreux (130 millions d'euros) sans permettre pour autant d'accueillir des navires plus grands sur le port. Il n'est pas non plus un scénario évolutif.

Un participant au débat, expert en ingénierie maritime, a soutenu les arguments du maître d'ouvrage en faveur du scénario 3. La CPDP a tout de même invité ce dernier à détailler davantage, sur le site internet du débat public, les raisons pour lesquelles le scénario 2 ne lui paraît pas optimal, compte tenu de l'enjeu que cela représente.

Par ailleurs, plusieurs participants au débat ont abondé dans le sens de la **mise en œuvre d'un grand port**, c'est-à-dire du scénario 3 (Comité régional de pêche). La Chambre de commerce et d'industrie de Narbonne, délégataire de la gestion du port, s'est prononcée favorablement sur les projets nommés « grand port entrée sud » et « très grand port ».

La CGT de Port-La Nouvelle a exprimé sa préférence pour l'aménagement d'un très grand port (alternative 3C), jugé valorisable sur le long terme, la durée de vie d'une digue avoisinant cent ans. Le CLTM a lui aussi basé son argumentation en faveur de l'extension du port sur le caractère de long terme de l'aménagement proposé. La Station de pilotage maritime Port-La Nouvelle - Port Vendres (SPPMPLNPV), à l'appui d'une simulation de pilotage, a rédigé une contribution exprimant sa préférence pour l'alternative 3A Sud, comportant une digue protégeant le port de la houle du nord.

Un ancien expert maritime a milité pour une variante basée sur l'hypothèse 3B du maître d'ouvrage (« solution 3B optimisée » comportant un port à double entrée et un tirant d'eau maximal de 10,5 mètres), une variante qui permet selon cet intervenant de multiplier la quantité d'eau de mer pénétrant dans l'étang et de distinguer les différents trafics du port.

D'autres échanges sont intervenus sur la possibilité de **découper le projet en plusieurs phases**. C'est ainsi que ECCLA a souhaité dans son cahier d'acteur un développement plus progressif du port en améliorant toutes les installations, en optimisant leur fonctionnement, et en ciblant quelques investissements qui aient une chance réelle de s'amortir (nouveaux espaces, amélioration de l'embranchement ferré).

Une ambiguïté a d'ailleurs vu le jour sur ce concept de phasabilité. Pour le maître d'ouvrage, ce phasage correspondait à la mise en œuvre d'une deuxième phase de construction de quais et de terre-plein à l'issue du projet PLN 2015. Pour d'autres acteurs, le phasage du projet pourrait consister en un déploiement successif de plusieurs variantes plus modestes. A titre d'exemple mentionnons une alternative 2 améliorée ou une variante réduite d'une alternative du scénario 3, c'est-à-dire en un découpage du projet PLN 2015 lui-même en plusieurs phases.

Enfin faisons état d'une suggestion de l'un des membres de « Ensemble pour PLN » qui a proposé dans l'attente de la mise en œuvre d'un projet plus ambitieux, le déploiement d'une « phase anticipée » du projet : la construction d'un quai Francis Vals (190 mètres de long en rive gauche du chenal) qui pourrait rapidement apporter une solution transitoire au problème d'insuffisance du linéaire de quais.

La Commission nationale du débat public a décidé le 6 février 2013 de créer un atelier ad hoc chargé d'examiner les possibilités techniques et économiques d'un phasage des travaux envisagés pour l'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle. A l'occasion de cet atelier, réuni le 25 mars 2013, l'un des experts a souligné la nécessité de constituer des phases cohérentes, abouties et donc exploitables, générant de nouvelles fonctionnalités ainsi que des recettes suffisantes pour financer les phases suivantes. De fait, il convient dès le début du projet d'anticiper sur les étapes à venir (comme par exemple le besoin éventuel d'approfondir le tirant d'eau).

Pour l'un des trois experts de cet atelier, la variante 2 du projet PLN 2015 ne permet pas de déboucher sur la construction d'un grand port à Port-La Nouvelle. Un participant s'est renseigné sur les possibilités de phaser le projet, c'est-à-dire de construire une digue du large dans un premier temps, puis d'autres aménagements ensuite.

La CGT-Port-La Nouvelle a, elle aussi, appelé de ses vœux la mise en œuvre d'un projet très évolutif. Sur ce point, le maître d'ouvrage a expliqué que la digue qui sera construite comportera des fondations suffisamment profondes pour permettre, dans une deuxième phase, d'approfondir le tirant d'eau et de compléter les aménagements intérieurs du port.

Au cours du débat public, cette vision du phasage du projet par le maître d'ouvrage semble s'être enrichie. Ainsi, le 11 mars 2013 à Narbonne, le maître d'ouvrage a-t-il annoncé que des études de maîtrise d'œuvre seront réalisées afin de « mieux inscrire dans le temps le déroulement du projet ».

### > Un élément facilitateur de développement : la réserve foncière

Plusieurs participants au débat ont souligné l'existence d'une **réserve foncière** (soulignée en tant que potentiel par les services de l'Etat) permettant la mise en œuvre de l'extension et pouvant être mobilisée afin d'y établir des installations d'arrière-port. Selon le maître d'ouvrage, le port de Port-La Nouvelle est l'unique site régional en capacité de déployer des surfaces logistiques et/ou industrielles en bord de quai.

Dans son cahier d'acteur, le Syndicat mixte de la Plateforme multimodale Pyrénées-Méditerranée souligne le caractère primordial de cette offre maritime couplée à une offre foncière.



Le cahier d'acteur du CLTM présente la zone industrialo-portuaire comme un élément différenciant du projet PLN 2015 par rapport à d'autres projets d'extension portuaire.

Le foncier portuaire et arrière-portuaire fait partie d'un ensemble de plus de 100 hectares qui est un maillon important dans la fonction **logistique**, comme cela a été mentionné au chapitre 1. Il peut également participer à la création de **capacités de stockage**.

Ainsi, l'entreprise Carayon envisage une diversification de son activité grâce au développement de telles capacités. Cependant, un autre acteur relativement réservé vis-à-vis du projet, l'entreprise Lafarge, a souligné la concurrence qui pourrait être générée par ces stockages vis-à-vis des activités industrielles locales. Sur ce point, lors de la réunion du 11 mars 2013 à Narbonne, Carayon a répondu à Lafarge que son entreprise ne commercialise pas le ciment importé qui pourrait être stocké à Port-La Nouvelle : celui-ci est consommé dans le processus de fabrication de béton prêt à l'emploi.

La réserve foncière du port pourrait également être consacrée au développement d'**activités industrielles**, par exemple avec l'accueil d'une activité de chimie verte dans le périmètre Seveso existant, ou l'installation d'une industrie de montage d'éoliennes offshore débattue par ailleurs.

<sup>6</sup> : Voir le chapitre 3, paragraphe b

A ce niveau il est intéressant de rappeler que préalablement à l'émergence du projet PLN 2015, il y a eu un projet de création d'usine d'huile de palme qui n'a pas vu le jour : en dépit de l'opposition de certains acteurs (collectif NoPalm), le maître d'ouvrage a réaffirmé l'intérêt de cette piste de travail. Cependant, l'investisseur en question a retiré ce projet de ses priorités.

### > La phase chantier et la transition vers un nouveau mode de fonctionnement

En conséquence du chantier, plusieurs utilisateurs du port ont demandé d'évoquer la **transition de l'infrastructure vers un nouveau mode de fonctionnement**. En effet, le dossier du maître d'ouvrage ne précise pas les modalités de la transition que revêt le changement d'exploitation entre le sea-line et l'aménagement des nouveaux quais. Or l'EPPLN, dans son cahier d'acteur, a exprimé son souhait de maintenir l'équilibre économique actuel de son activité : l'entreprise ne veut pas se voir imposer de nouveaux investissements en lien avec les aménagements envisagés.

L'Association « Ensemble pour PLN », pour sa part, a fait observer que la suppression du sea-line génèrera une augmentation des coûts pour les gaziers et d'autres opérateurs. En fin de débat, le maître d'ouvrage a admis que le chantier sera clôturé, ce qui entraînera d'autres surcoûts : la structuration du fonctionnement du port sera source de coûts additionnels pour les utilisateurs.

Au niveau du **chantier**, le port présente par ailleurs plusieurs atouts de nature à faciliter cette phase. Ceux-ci sont notamment déclinés dans une contribution internet : il s'agit de « *la proximité du chantier de l'avant-port protégé, [de] la proximité au rivage d'au moins trois carrières de bon calcaire, de possibles amenées de granulats par fer ou fluvial, [de] la disponibilité sur place de fournisseurs de ciments de diverses qualités requises* ». Pour sa part Lafarge recommande l'utilisation de produits locaux (ciment, béton, granulats). Le bureau d'études Catram, assistant du maître d'ouvrage, estime que les carrières locales peuvent fournir les 4 millions de tonnes de matériaux nécessaires à la réalisation de l'ouvrage.

Un participant au débat public s'est toutefois interrogé sur le nombre de **véhicules poids-lourds** qui devront circuler sur le territoire pour approvisionner le chantier.

La Ligue de protection des oiseaux (LPO) de l'Aude a souligné les mesures de protection à prendre vis-à-vis de la réserve naturelle de Sainte-Lucie à cette étape. Le maître d'ouvrage s'est engagé à minimiser les nuisances, autant que possible, et notamment à étudier un approvisionnement par bateaux des matériaux, sachant qu'il n'est pas garanti que ces matériaux puissent tous provenir des territoires proches. SNCF Geodis, dans son cahier d'acteur, souligne l'intérêt du mode ferroviaire pour limiter les externalités négatives liées au processus d'acheminement des matériaux.

Le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins du Languedoc-Roussillon, pour sa part, a exprimé son souhait que les **perturbations de l'activité** de pêche soient limitées, et notamment le débarquement des poissons. L'Entrepôt pétrolier de Port-La Nouvelle (EPPLN) a lui aussi souligné les difficultés spécifiques à la phase travaux qui s'ajouteront à un contexte économique difficile pour l'entreprise. L'EPPLN demande à conserver l'accès à au moins deux quais, ainsi que la possibilité de réceptionner des bateaux de gros tonnage pendant le chantier.

Le Syndicat mixte de gestion du Parc naturel régional, pour sa part, a signalé que les risques de **modification des échanges entre la mer et l'étang** sont particulièrement importants en phase travaux. Le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins a aussi évoqué, dans son cahier d'acteur, les problèmes de mise en suspension de sédiments pouvant être provoqués par le chantier.

Dans la contribution internet d'un participant expert en ingénierie maritime, diverses préconisations relatives au déroulement du chantier sont déclinées. Celles-ci portent notamment sur l'intérêt de la réalisation simultanée de plusieurs chantiers, dans une logique de concentration du calendrier, de limitation des impacts et d'amélioration du contrôle qualité des réalisations. Cette contribution préconise par ailleurs de réutiliser la totalité des sables dragués sur le chantier.

### Points saillants

- *Vis-à-vis des contraintes techniques actuelles, chacun s'accorde à reconnaître qu'elles sont nombreuses et sérieuses. L'argument du maître d'ouvrage -selon lequel, si rien n'est fait, l'avenir du port est compromis- a été admis par une grande majorité.*
- *Le débat a permis d'ouvrir la question du phasage de l'extension du port, entre l'approche en deux phases soutenue par le Conseil régional du Languedoc-Roussillon et l'approche plus progressive envisagée par d'autres acteurs. Ces échanges laissent entrevoir des réflexions à approfondir.*
- *Au cœur du débat, il y a eu contestation du dimensionnement de l'agrandissement du port, en lien avec l'évolution de la taille des navires. L'atelier ad hoc a commencé à éclairer l'enjeu que cela représente.*
- *La réserve foncière de 80 hectares constitue un atout remarqué pour développer les activités industrielles de logistique, et notamment de stockage. Certains ont souligné que l'industrie serait la source de plus-value du passage dans le port et de création de nombreux emplois.*
- *La suppression du sea-line a été perçue comme un facteur de compétitivité important. Certaines opinions s'inquiètent du maintien de l'exploitation pendant le déroulement du chantier.*

## » PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES ET FINANCIÈRES DU PROJET.

**Perspectives socio-économiques et financières du projet : pour les acteurs, les ambitions socio-économiques de PLN 2015 sont-elles réalistes, conformes aux besoins du territoire ?**

### > Les trafics existants et à venir

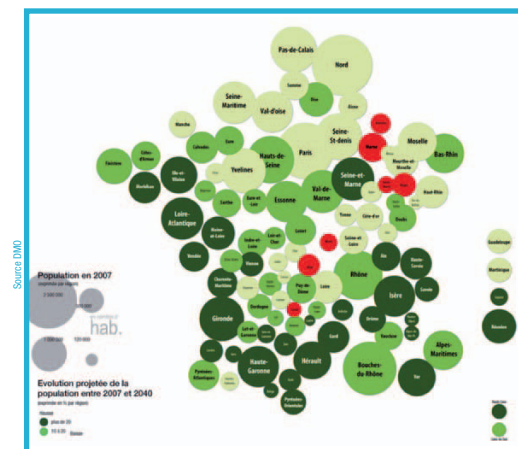
Plusieurs discussions ont été lancées sur les **trafics existants et futurs** : céréales, hydrocarbures, vrac et conventionnel, trafics d'opportunité<sup>1</sup>, pêche et plaisance/croisières. Ces échanges sont probablement liés à l'ambition du projet qui consiste, comme l'indique le cahier d'acteur de la CCI de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle, à « *changer d'échelle* », c'est-à-dire à opérer un saut commercial impliquant une rupture avec les tendances observées jusqu'ici. Certains, y compris le maître d'ouvrage, ont présenté le projet comme **un pari sur l'évolution des trafics**. Cependant, une question internet fait état de plusieurs opérations de création d'infrastructures en Espagne qui n'ont pas été précédées par une étude de trafic, et ont donc été engagées « avec le mirage d'un développement économique ». Ces infrastructures, finalement surdimensionnées, n'ont pas trouvé leur public. Dans la vidéo de présentation du projet, Jean Chapon, ancien directeur des ports maritimes, nuance cette notion de pari : « [...] *Un pari a d'autant plus de chances de se réaliser qu'il est raisonnable et que l'ambition est mesurée.* »

Le maître d'ouvrage indique avoir basé ses prévisions d'évolution des trafics sur des études des trafics identifiés et non identifiés portant notamment sur le bassin méditerranéen. Selon ces prévisions, une porte d'entrée alternative aux ports du Nord (Rotterdam, Hambourg) est appelée à se développer en Europe sur la façade méditerranéenne. Ainsi un argument ambitieux a été avancé, consistant à capter les trafics de marchandises de longue distance en faisant économiser aux bateaux plusieurs jours de navigation par rapport au trajet jusqu'aux ports du Nord. En outre, les échanges seraient appelés à s'intensifier à l'intérieur du bassin méditerranéen, notamment en lien avec la dynamique démographique de la rive sud de la Méditerranée. A l'horizon 2030, le maître d'ouvrage estime à 5 millions de tonnes les trafics identifiés et de 0,7 à 2,5 millions de tonnes les trafics d'opportunité pouvant être captés par ailleurs par le port de Port-La Nouvelle. Le 28 janvier 2013 à Port-Vendres, le CLTM a présenté quelques données allant dans le sens d'une tendance à la massification des flux : ainsi, en 2012, le trafic a augmenté de 6 % à Port-La Nouvelle alors que le nombre de bateaux accueillis a diminué de 10 %.

En outre, le maître d'ouvrage met en garde ses interlocuteurs contre les conséquences potentiellement néfastes d'un statu quo sur le port, qui risquerait de générer à terme une diminution du tonnage traité. Dans son cahier d'acteur, le Port de Sète – Sud de France confirme la nécessité d'une démarche volontariste : « *A défaut, les ports régionaux pourraient périliter et verront leurs activités se contracter* ». Un membre de l'Union des ports de France a réaffirmé cette position le 11 mars 2013 à Narbonne.

<sup>1</sup> : Les trafics d'opportunité rassemblent les nouveaux trafics, souvent de niche, qui pourraient être captés du fait de l'amélioration des infrastructures portuaires et/ou de l'installation de nouvelles activités industrielles et logistiques

## » deuxième chapitre «



Cette approche a été contestée par EELV lors de la réunion du 14 janvier 2013 à Port-La Nouvelle : « *[on nous dit que] si on n'accepte pas le grand port aujourd'hui, c'est terminé, le port va disparaître à terme. Cela, je n'y crois pas du tout, je pense que le port a un avenir.* ». En outre, les prévisions de trafic du maître d'ouvrage ont été remises en question par certains acteurs. Ainsi, lors de la réunion du 25 janvier 2013 à Montpellier, l'association ECCLA a souligné que le taux d'équipement est relativement élevé en France sur de nombreux marchés : dans ce contexte, le niveau de la demande ne se maintiendra pas forcément. Cette position n'est pas partagée par l'entreprise Carayon : pour cet acteur, l'accroissement démographique mondial pourrait soutenir les échanges internationaux.

En ce qui concerne les **trafics d'hydrocarbures**, la question de l'évolution des flux des produits pétroliers est revenue à plusieurs reprises au cours du débat public. L'essentiel du débat a porté sur la taille des navires pétroliers d'une part, et sur le caractère vraisemblable des prévisions de trafics d'autre part.

Au cours de l'atelier ad hoc, les participants se sont interrogés sur le réalisme de l'hypothèse d'un accroissement de la taille des navires pétroliers accueillis sur le port. L'un des experts a précisé que les navires accueillis jusqu'à présent figurent parmi les plus petits du marché ; il a rejeté l'idée de traiter de très grands convois à Port-La Nouvelle (300 000 tonnes de port en lourd) mais l'accueil de navires nécessitant un tirant d'eau de 12 mètres paraît envisageable, d'autant que cette évolution répond à une dynamique déjà constatée sur le marché. Des effets de cascade pourraient se produire dans ce domaine : les très grands navires étant accueillis dans d'autres ports, d'autres navires relativement modestes, mais plus grands que les navires actuellement accueillis, se présenteraient à Port-La Nouvelle. D'ailleurs, un participant a précisé que la possibilité de recevoir les navires pétroliers à quai, à des coûts bien moindres que pour le sea-line actuel, offrira au port de Port-La Nouvelle un avantage compétitif sur d'autres ports. Le maître d'ouvrage a souligné de son côté les autres avantages du port sur ce segment des hydrocarbures, à savoir sa proximité avec les pays producteurs et les hubs pétroliers, ou encore l'existence d'une infrastructure de stockage des hydrocarbures.



Le maître d'ouvrage, surtout, compte sur le maintien à long terme du besoin en hydrocarbures et notamment en produits raffinés dans l'économie française, pour envisager une augmentation importante du trafic d'hydrocarbures. L'entreprise de transports CAMIDI (groupe Charles André), pour sa part, considère dans son cahier d'acteur que le projet d'extension est indispensable pour assurer la continuité de l'approvisionnement des stations-service audoises en carburants.



A la réunion du 18 février 2013 à Sète, cependant, un membre d'EELV a présenté des projections de consommation d'hydrocarbures à 2030 basées à la fois sur les engagements de réduction des gaz à effet de serre de la France et sur l'accroissement démographique à prévoir dans les régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon : « *Aujourd'hui, on a 4 250 000 tonnes pour les deux régions. Si l'on fait notre règle de trois pour 2030, et si j'arrondis, on arrive à 3 millions de tonnes. On regarde les chiffres prévus par le maître d'ouvrage à Port-La Nouvelle : 1 810 000 tonnes. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que l'on suppose que Port-La Nouvelle fournira 62 % de la consommation totale des deux régions, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon. Actuellement, c'est 25 %. Maintenant, à vous de réfléchir. Moi, j'ai réfléchi. Cela me paraît assez extraordinaire.* »

Lors de la réunion de Narbonne, le 11 mars 2013, l'assistant à maîtrise d'ouvrage a estimé au contraire que les « *hydrocarbures sont et resteront encore pendant longtemps très présents dans l'économie française* ». Il a insisté sur le fait que les importations de produits raffinés remplaçant progressivement celles de pétrole brut, le port pourrait récupérer des trafics d'hydrocarbures destinés à Toulouse, qui transitent aujourd'hui par Marseille.

A la même réunion, le maître d'ouvrage a souhaité également relativiser les calculs présentés par EELV : « *Par rapport à des trafics, chaque fois que l'on a proposé des tonnages, il y a des interlocuteurs dans le public qui ont dit : « Non, celui-là, on n'en veut pas. Non, celui-là, ce n'est pas vrai, ce n'est pas x 2, ce n'est pas possible ». Je n'ai pour ma part entendu aucune contre-proposition. J'entends EELV nous dire : « On est pour le développement du port ». Je n'ai entendu aucune proposition de trafics à l'import ou à l'export qui pourraient transiter par nos ports. Je le regrette parce que s'il y avait des propositions et non pas de la simple démolition, on pourrait l'intégrer et renforcer notre projet. (...) Vous dites : « En 1993, il y avait 3 millions de tonnes ». (...) Dans les produits pétroliers, sur les 3 millions de tonnes en 1993, il y avait 1,6 million d'hydrocarbures... »*

S'agissant des trafics de **céréales**, plusieurs participants, dont un représentant de la Confédération paysanne, ont mis en avant la diminution du cours de ces produits en 2012, ainsi que les perspectives de refonte de la politique agricole commune (et des subventionnements y afférant) d'ici quelques années. Dans ce contexte, la production des volumes de céréales destinés à l'export, et notamment des volumes supplémentaires attendus par le maître d'ouvrage (10 à 15 millions de tonnes supplémentaires), n'est pas forcément assurée. Par ailleurs, la conjoncture économique en Grèce prive les producteurs d'un débouché. Plus globalement, la crise économique pourrait modifier les perspectives de développement du marché international des céréales. La céréale ne restera pas forcément un produit d'exportation très sûr, d'autant que les gouvernements seront probablement tentés de développer des programmes destinés à assurer l'autosuffisance alimentaire dans leurs pays, notamment au Maghreb.

A ces arguments, le maître d'ouvrage oppose que le port de Port-La Nouvelle pourrait capter une plus grande quantité des flux de blé dur produits dans la région de Toulouse/Carcassonne et dans le centre de la France. En outre, 50 % de la consommation mondiale de blé dur sont concentrés dans le bassin méditerranéen, une zone concernée par une forte croissance démographique ; la demande paraît donc appelée à se maintenir dans ce domaine. Les Chambres d'agriculture de l'Aude et du Languedoc-Roussillon, quant à elles, ont souligné la possibilité de développer des cultures céréalières sur des friches viticoles. Le cahier d'acteur de la Chambre d'agriculture de l'Aude met en exergue la mutualisation progressive des moyens des différentes coopératives céréalières du département, une évolution permettant d'investir des marchés à l'exportation. L'association Blé dur Méditerranée a également rédigé un cahier d'acteur confirmant que la massification des flux de transports maritimes, visant à développer les échanges euroméditerranéens, est une de ses orientations stratégiques. Cette massification est demandée par les acheteurs publics et centralisés des pays méditerranéens, et elle donne un avantage concurrentiel à des pays producteurs comme le Canada, capables d'affréter des plus grands navires pour le transport de ces commandes.

En ce qui concerne les **vracs liquides et conventionnels**, le maître d'ouvrage a souligné les nouveaux produits apparaissant sur le marché ainsi que les capacités de stockage qui seront rendues disponibles par le projet PLN 2015. Cependant, plusieurs participants au débat public ont exprimé leurs doutes

quant au réalisme de ces projections de trafics. Ainsi, dans son cahier d'acteur, l'association ECCLA souligne le manque d'éléments permettant d'augurer d'une croissance des trafics de vrac dans tel ou tel domaine. La Direction du port a fait état d'une demande exprimée en matière de distribution d'additifs ou de lubrifiants d'importation. Le maître d'ouvrage, quant à lui, a insisté sur le besoin d'aménager les capacités nécessaires afin de ne plus avoir à refuser des affaires. La CCI de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle s'attendent pour sa part à une augmentation des trafics de vracs solides et conventionnels, qu'elle explique par les tonnages n'ayant pas pu être traités par le port dans le passé du fait d'un manque de capacités.

Par ailleurs, la CGT de Port-La Nouvelle a souligné l'intérêt de la mise en œuvre d'une infrastructure dédiée au **transport de conteneurs**, lors de la réunion du 14 janvier 2013 : « *le développement des grands transports va se faire dans le cadre de la conteneurisation.* » Cette position a été réaffirmée par d'autres participants au débat public lors de la réunion du 28 janvier 2013 à Port-Vendres. A Castelnaudary, le 22 mars 2013, la Communauté de communes Castelnaudary Lauragais Audois a souligné les besoins du secteur céréalier en matière de transport en conteneurs. A ce sujet, le maître d'ouvrage a précisé que le projet PLN 2015 comporte des outils destinés à accueillir le trafic de conteneurs mais que les investissements en question n'auront pas la même ampleur que ceux réalisés sur le port de Sète.

Il est utile de noter que les débats ont été rares sur les **trafics liés à l'activité de pêche**. Les professionnels du secteur ont exprimé leur soutien vis-à-vis du projet PLN 2015, ce qui constitue une forme de validation des hypothèses retenues au sujet de la filière. Dans son cahier d'acteur, le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins du Languedoc-Roussillon considère que les professionnels de la pêche bénéficieront de l'attractivité économique de Port-La Nouvelle, ainsi que de nouvelles infrastructures plus compétitives. Cependant, la Confédération paysanne a exposé son impression d'un affrontement entre deux types de pêche : la pêche artisanale et la pêche industrielle, cette dernière étant favorisée par l'agrandissement progressif des infrastructures portuaires. La CCI de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle a réfuté cette affirmation, considérant au contraire que les dimensions des bateaux de pêche ont tendance à se réduire au profit des petits métiers, ce qui s'explique notamment par le soutien apporté à la filière pêche locale. Le maître d'ouvrage, quant à lui, a annoncé la mise en œuvre d'une réflexion destinée à assurer une répartition géographique cohérente des créées à l'échelle du Languedoc-Roussillon.

Face aux incertitudes liées aux trafics à venir, certains acteurs tels qu'un chargeur européen, membre de l'Union des ports Français, ont mis en exergue la **difficulté d'un exercice de prévision**, le 11 mars 2013 à Narbonne : « *un plan à cinquante ans, ce n'est valable que si c'est révisé tous les dix-huit mois* ». En effet, les flux de transport maritime sont très variables. Quels seront les principaux goulots d'étranglement à venir dans le trafic ? Aucun acteur n'est en capacité de produire un modèle à ce sujet. Lors de l'atelier ad hoc, les experts en ont convenu : « *On a très peu de visibilité sur la réalité des marchés à court et à moyen termes* ». Or le projet PLN 2015 est manifestement un projet de long terme : les experts ont confirmé que la durée de vie d'une digue avoisine cent ans, par exemple. Dans son cahier d'acteur, le Cluster maritime français considère que le projet comporte des « ambitions mesurées pour les 30 à 50 années à venir ».

Le manque de visibilité sur les trafics est accentué en ce qui concerne les trafics d'opportunité. Lors de l'atelier du 25 mars 2013 à Montpellier, un expert a évoqué la désindustrialisation globale des marchés : les marchés qui se présentent sont de plus en plus souvent des marchés d'opportunité. Ainsi, plusieurs acteurs ont remarqué que la situation géographique du port de Port-La Nouvelle lui octroie un atout dans le domaine des énergies nouvelles (éoliennes). D'autres intervenants font état de trafics d'opportunité captés depuis l'Asie (CCI régionale Provence-Alpes Côte d'Azur), ou de trafics de niche. La Confédération paysanne suggère d'investir dans la transformation du blé dur en pâtes alimentaires sur le territoire audois afin que ce soit ces produits transformés qui passent ensuite par Port-La Nouvelle. Dans son cahier d'acteur, la CCI Languedoc-Roussillon a souligné les perspectives offertes par le projet dans le domaine du cabotage maritime international, un dispositif encouragé par la stratégie communautaire européenne.



## > Le juste dimensionnement de l'infrastructure : la confrontation d'une approche par l'offre d'infrastructure et d'une approche par la demande de trafics

Les experts invités à l'atelier ad hoc, ainsi que d'autres participants, ont soulevé la question du **juste dimensionnement** de l'investissement. EELV a proposé de franchir un premier cap en rendant le port de Port-La Nouvelle accessible à des bateaux nécessitant un tirant d'eau de 10,50 mètres ; un représentant de Silos du Sud, pour sa part, a souligné la concurrence de pays tels que le Canada, les Etats-Unis ou l'Ukraine, capables d'affréter des convois céréaliers de 20 à 40 000 tonnes de port en lourd vers le Maghreb.

Pour les experts de l'atelier ad hoc, un dimensionnement permettant d'accueillir de grands navires correspond à un développement des trafics longue distance car les grands navires sont affrétés sur de longues distances. Ainsi, un grand port pourrait rivaliser avec d'autres sur les marchés d'Afrique de l'Ouest. Un port de moyennes dimensions serait compétitif sur le marché des céréales, par exemple en Egypte. Le dimensionnement du port est donc un **enjeu de positionnement** pour le port de Port-La Nouvelle : positionnement vis-à-vis des navires et des trafics accueillis, positionnement vis-à-vis de la concurrence portuaire et positionnement tarifaire.

Le débat public s'est également centré sur l'approche par l'offre d'infrastructure proposée par le maître d'ouvrage. La Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne a ainsi illustré ce débat : « *C'est l'histoire de la poule et de l'œuf. Faut-il créer des infrastructures pour avoir de l'activité, ou faut-il prévoir de l'activité pour avoir, derrière, des infrastructures ?* » (réunion de clôture du 4 avril 2013).

Plusieurs acteurs considèrent que l'**infrastructure maritime (l'offre) attirera les opérateurs**, comme l'assistant au maître d'ouvrage l'a énoncé lors de l'atelier ad hoc du 25 mars 2013. Ainsi, lors de la réunion du 28 janvier 2013 à Port-Vendres, la Chambre de commerce et d'industrie de la région Languedoc-Roussillon a insisté sur la nécessité d'anticiper les trafics et possibilités de développement. Le maître d'ouvrage, pour sa part, a souligné la rapidité de l'évolution des techniques et des métiers. Dans un tel contexte, considérant qu'une partie des trafics de 2030 sont inconnus ou difficilement perceptibles de nos jours, le maître d'ouvrage se propose de développer une politique de l'offre destinée à capter d'éventuels nouveaux trafics et nouvelles demandes qui se présenteront à l'avenir (nouvelles activités chimiques, recyclage, production éolienne d'électricité). L'assistant à maîtrise d'ouvrage a estimé lors de l'atelier *ad hoc* que « l'objectif du port est quand même d'être un port d'opportunité, de faire une offre pour pouvoir répondre à des sollicitations qui ne peuvent pas être identifiées maintenant, puisque le port raisonne à moyen et long termes, mais que les opérateurs attendent que l'offre soit là ». Un expert de l'atelier ad hoc a confirmé que l'offre peut créer sa propre demande, en précisant que les infrastructures ne font pas toute l'attractivité d'un port.

EELV et d'autres acteurs, pour leur part, ont exprimé leur crainte que la mise en place de l'offre d'infrastructure ne rencontre pas forcément une demande de trafics. Les services de l'Etat ont ajouté que la mise en place d'une politique de l'offre ne suffit pas à justifier le déploiement d'une nouvelle infrastructure. Ces participants ont donc opposé au maître d'ouvrage que l'approche par l'offre ne le dispense pas d'une **analyse de la demande**. Ainsi, une économiste a fait observer que le maître d'ouvrage ne produit pas d'étude des besoins exprimés par l'hinterland pour justifier son projet. Une autre participante au débat public considère qu'une étude de marché du trafic de courte distance aurait permis de quantifier un objectif en termes de tirant d'eau du futur port.

En l'occurrence, les prévisions de trafic s'appuient moins sur des tendances de marché que sur des **contacts avec des entrepreneurs** souhaitant recourir à l'infrastructure portuaire. Elles émanent « *d'une analyse prospective et stratégique tirée d'entretiens avec les principaux professionnels du secteur au niveau national* ». Un benchmark portuaire a été réalisé, distinguant d'une part des données relevant de l'économie maritime et, d'autre part, une étude de marché informelle réalisée auprès des utilisateurs réels et potentiels du port. A plusieurs reprises, le Conseil régional a en effet évoqué des interpellations d'industriels ayant exprimé leur appétence pour une implantation à Port-La Nouvelle, à condition que la zone offre des perspectives en matière de desserte maritime et aéroportuaire.

Il a précisé lors de la réunion du 25 janvier 2013 à Montpellier que le projet s'inscrit dans une économie libérale et non dans une économie administrée. Il n'existe donc pas de garantie de réussite de PLN 2015 mais il appartient au Conseil régional de préparer les conditions de cette réussite.

Au cours du débat, plusieurs responsables d'entreprises (Saint-Gobain, Carayon, EPPLN, Groupement Sud, SARL Peyrot) se sont déclarés prêts à utiliser le port lorsque celui-ci aura été étendu. Lors de la réunion du 25 janvier 2013 à Montpellier, un représentant de France Agrimer a évoqué la venue d'un investisseur apparemment attiré par l'annonce du projet de grand port. Le 11 mars 2013 à Narbonne, l'entreprise Carayon a encouragé les pouvoirs publics à anticiper sur les demandes des entreprises, en évoquant deux projets d'implantation abandonnés faute de parcelles industrielles disponibles. Dans son cahier d'acteur, la Société nouelloise de remorquage a indiqué qu'elle investirait dans plusieurs navires dans le cadre du projet PLN 2015.

Le débat a donc permis l'expression d'une demande, dans un contexte de secret industriel et commercial qui pèse habituellement sur la capacité des entreprises à s'exprimer. Mais sur ce point, tout au long du débat public, est restée constante l'impression d'un excès de confidentialité de la part du maître d'ouvrage et d'autres acteurs tels que les chambres de commerce et d'industrie. Le CLTM a illustré ce phénomène le 28 janvier 2013, à Port-Vendres : « *les industriels qui ont des projets de 500 000 tonnes ne vont pas le crier haut et fort et donner leur nom, parce que cela se fait un peu en catimini* ». Le maître d'ouvrage a confirmé l'existence de cette contrainte, le 18 février 2013 à Sète : « *il y a un secret des affaires qui prime* ». D'ailleurs, dans une réponse sur le site, le maître d'ouvrage précise que l'analyse de la rentabilité du projet ne tient pas compte des projets d'installation dont il semble avoir connaissance.

Cela étant, il convient de tenir compte avec prudence des déclarations d'intention formulées car les investisseurs privés peuvent être intéressés par le développement de nouvelles infrastructures pour accroître leurs possibilités de choix. Lors de l'atelier ad hoc du 25 mars 2013, un expert a illustré cette logique comme suit : « *l'investisseur privé veut toujours que l'investisseur public investisse trop, parce que, là, il aura le choix* ». Selon ce même expert, quelques ports français ont ainsi revu leur dimensionnement à la hausse, pour finalement être confrontés à des situations de surcapacité.

En outre, ni le dossier du maître d'ouvrage, ni le débat public n'ont permis de confirmer un véritable engagement financier des investisseurs privés dans le projet (hors manutentionnaires), ce qui dénote une certaine réserve vis-à-vis de celui-ci. Les participants au débat public, eux aussi, ont fait montre d'une certaine interrogation vis-à-vis des entrepreneurs potentiellement intéressés. Par exemple, le 28 janvier 2013 à Port-Vendres, un citoyen s'exprimait ainsi : « *Peut-on savoir ce que va devenir la richesse [que ces entreprises] vont faire retomber sur le territoire ? Est-ce qu'elle va vraiment rester sur le territoire ou est-ce que, comme l'ont fait toutes les entreprises de taille plus ou moins importante et souvent multinationales, cette richesse va repartir à des actionnaires ?* »

Les participants au débat public ont globalement posé la question suivante : y a-t-il un véritable sens dans l'**équilibre recherché** entre l'offre d'infrastructure représentée par PLN 2015 et la demande d'activités et de services ? Cette interrogation s'explique probablement par la modeste des investigations effectuées sur la demande présente et à venir, ainsi que par le maintien du sceau de la confidentialité sur certains échanges avec des entrepreneurs. La notion de navire-projet apparaît comme le principal déterminant retenu pour dimensionner l'offre, ce qui constitue une forme de simplification intellectuelle pouvant être jugée inquiétante par certains acteurs. L'association ECCLA a ainsi rappelé les négociations engagées il y a plusieurs années avec Sime Darby et Vopak autour de l'implantation d'une unité de transformation d'huile de palme, concernant entre autres la reprise de France Agrimer. L'association estime que ces négociations ont présidé à la détermination du navire-projet présenté par le maître d'ouvrage, un navire-projet qui n'aurait pas été remis en cause lorsque les négociations en question ont échoué.



Source DMO

### > L'impact potentiel du projet et l'emploi

Une thématique s'est révélée particulièrement prégnante pendant le débat : **la thématique de l'emploi**, c'est-à-dire du nombre de créations d'emplois à attendre du projet, ainsi que du rapport entre l'ampleur de l'investissement public et le nombre prévisionnel de créations d'emplois liées à PLN 2015.

L'importance donnée à cette thématique s'explique par l'existence d'attentes particulièrement fortes sur le territoire. Au cours du débat, plusieurs acteurs ont souligné **les difficultés de la situation économique locale**. Les représentants des collectivités locales et le maître d'ouvrage ont présenté des données sociales chiffrées : selon celles-ci, le taux de chômage atteint 13,5% dans l'Aude et même 14,9% sur le territoire du Grand Narbonne. Le maître d'ouvrage n'a pas versé au débat d'étude approfondie sur les perspectives du projet en termes de création d'emploi. L'emploi a donc mobilisé la plupart des commentaires relatifs aux retombées économiques attendues du projet.

Dans son cahier d'acteur, la Fédération des bâtiments et travaux publics de l'Aude estime à 2 000 emplois directs les retombées du projet (un emploi créé ou sauvegardé pour 100 000 euros investis). Le maître d'ouvrage, pour sa part, annonce la création de 2 300

emplois directs, indirects et induits sur le port, et ce pendant les trois années de sa modernisation, auxquels s'ajouteraient 1 300 emplois créés dans le cadre des investissements privés. Ensuite, pour le fonctionnement de l'infrastructure, 800 emplois directs, indirects ou induits seraient créés et entre 400 et 1 400 emplois pourraient être créés dans le cadre des trafics d'opportunité.

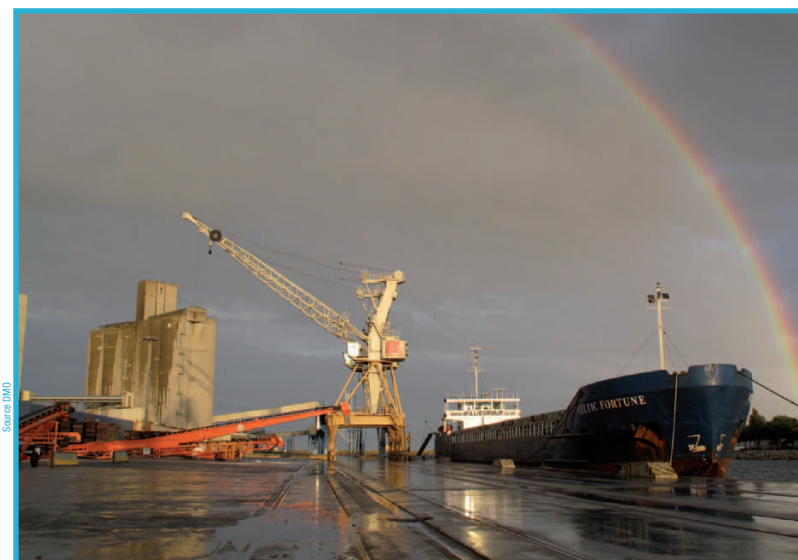
Certains acteurs **mettent en cause ces prévisions**. D'abord à propos des emplois créés pendant les travaux : un membre d'EELV relève qu'il s'agit d'emplois annuels, et que le chiffre à retenir est donc de 760 emplois pendant trois ans, au lieu des 2 300 annoncés par le maître d'ouvrage. D'autres critiques se basent sur le solde emplois créés/emplois détruits. Ainsi, lors de la réunion du 25 janvier 2013 à Montpellier, un représentant d'ECCLA a exprimé ses craintes d'une destruction des emplois locaux en lien avec un accroissement des importations de ciment ou de blé dur, par exemple. EELV a précisé qu'une partie des emplois liés au chantier existent déjà dans le secteur des travaux publics, et seront donc consolidés plutôt que créés.

Par ailleurs, le projet a été comparé à plusieurs reprises à d'autres opérations d'investissement public susceptibles, à coût équivalent, de créer des emplois en plus grand nombre. Ainsi, EELV a fait observer que l'investissement en question n'est pas forcément le levier de création d'emploi le plus approprié, d'autant qu'une partie des créations d'emplois indirects est liée à l'accroissement des trafics d'hydrocarbures, accroissement restant à démontrer. La Confédération paysanne a souligné que le secteur céréalier n'est pas non plus celui dont le développement sera le plus créateur d'emplois. L'association Nature et Progrès, pour sa part, a comparé le projet PLN 2015 avec des petits projets d'envergure locale pouvant être réalisés par ailleurs : « *Est-ce qu'il ne vaut pas mieux investir dans de petits projets plus alternatifs, plus viables, des petites entreprises, des petits artisans, des petits agriculteurs, plutôt que dans des gros projets où, avec le même montant, on ne crée pas beaucoup d'emplois mais peut-être qu'on bloque aussi beaucoup l'avenir de la région et de nos enfants ?* » (réunion du 14 janvier 2013).

Les trois cahiers d'acteurs de la CGT, quant à eux, insistent sur la nécessité du maintien de l'emploi dans la région. Le 11 mars 2013 à Narbonne, un participant appelait de ses vœux un « développement durable social », c'est-à-dire des créations d'emplois pérennes. D'autres acteurs se sont intéressés au caractère non délocalisable des emplois qui seront créés sur l'emprise portuaire. Les acteurs économiques et politiques se retrouvent ainsi pour espérer créer, à partir de l'extension du port, un « cercle vertueux de la création d'emploi », tel qu'énoncé dans le cahier d'acteur de la Fédération des bâtiments et travaux publics. Cela rejoint la position de la Région qui entend privilégier les investissements publics permettant le développement économique au détriment des investissements « de confort ».

La Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne, pour sa part, s'est engagée à contribuer à l'organisation de **formations** permettant aux publics locaux en recherche d'emploi de postuler aux futures opportunités liées à PLN 2015. Les lycées Jacques Prévert d'Alès et Gustave Eiffel de Narbonne, dans leurs contributions, ont indiqué que le projet leur paraît susceptible d'accroître les chances d'insertion professionnelle des élèves de la section transport.

Dans leurs cahiers d'acteurs, la CGT et le Conseil de développement du Grand Narbonne ont appelé de leurs vœux un renforcement du service public de santé. La CGT revendique également le maintien d'une antenne de Sécurité sociale à Port-La Nouvelle, ainsi que la création d'un bureau de la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE).



Source DMO

### > L'évaluation économique du projet

Le maître d'ouvrage envisage le projet PLN 2015 comme un moyen d'impulser un nouveau démarrage économique et plus globalement comme un projet structurant pour le territoire. Selon les données qu'il avance en annexe du DMO (p. 127), l'extension portuaire porterait à 220 millions d'euros les retombées

économiques annuelles du port au lieu de 120 millions d'euros actuellement. Le projet renforcerait les retombées fiscales des collectivités locales.

Au cours du débat public a cependant émergé un questionnement, portant sur **l'équilibre des retombées économiques positives et négatives** du projet. Ainsi, un expert associé à l'atelier ad hoc a remarqué que le port semble se positionner sur des activités à rotation lente et faible valeur ajoutée, orientation qui pourrait obérer l'intérêt économique de l'opération. Cette préoccupation est partagée par l'association ECCLA, qui en fait mention dans son cahier d'acteur. Les acteurs ont dans leur ensemble rejeté vivement la possibilité que le port se positionne en tant que port « low-cost ».

La CGT de l'Aude, pour sa part, précise dans son cahier d'acteur : « *Il n'apparaît pas de cohérence entre les investissements envisagés et la réponse aux besoins interrégionaux autres que le fait de fournir une offre supplémentaire, une porte d'entrée additionnelle pour les importations sur notre région.* » Une autre contribution d'un citoyen sur le site va dans le même sens : « *la balance commerciale sera-t-elle favorable pour notre région ou va-t-elle au contraire contribuer à la destruction du tissu local ?* »

L'investissement serait donc bénéfique, à condition qu'il facilite raisonnablement les importations et ne réduise pas les débouchés des productions locales. Il s'agit de la « **balance des trafics** », c'est-à-dire l'équilibre des avantages et inconvénients occasionnés par la création de nouvelles capacités. Si le développement des échanges maritimes peut générer des débouchés pour la filière agricole, la Confédération paysanne ainsi que plusieurs citoyens (à Gruissan ou Port-Vendres) ont fait observer que ces échanges peuvent aussi générer une concurrence pour les producteurs locaux, notamment dans la filière des fruits et légumes. Dans sa contribution, la Fédération du négoce agricole souhaite pour sa part que « *l'accès aux installations portuaires futures soit ouvert à tous les acteurs* » pour ne pas « *favoriser des situations de monopole qui pourraient porter préjudice aux conditions de libre circulation commerciale des matières premières* ».

Plus globalement, la question du **retour sur investissement** a été posée, notamment lors de la réunion du 28 janvier 2013 à Port-Vendres. Un participant s'est exprimé dans ces termes : « *Ce projet qui vise deux activités pour investir 400 à 500 millions [d'euros], avec l'espoir de gagner deux à trois millions de tonnes dans vingt ans, ce n'est pas à la hauteur de l'investissement.* »

Le Vice président du Conseil régional en charge des finances, pour sa part, a mis en exergue les ressources indirectes générées par l'opération, c'est-à-dire les taxes qui seront reversées par les entreprises locales aux collectivités parties prenantes. Lors de l'atelier ad hoc, un expert a confirmé que le paiement de l'infrastructure représente seulement une partie du retour sur investissement à attendre d'une extension portuaire : cette extension génère aussi des recettes fiscales, recettes liées aux locations domaniales, aux activités, etc., ainsi qu'une amélioration de la compétitivité du port notamment par le moyen d'une amélioration de sa qualité de service. L'expert s'est exprimé comme suit : « *Il n'y a pas que les questions portuaires, il y a aussi les questions d'opportunité économique, de développement du territoire.* » Par exemple, plusieurs commerçants nouvellois ont exprimé, dans leurs contributions écrites, leur conviction que le projet génèrera une activité additionnelle pour les commerces locaux.

A partir de ces différents éléments sur les avantages et inconvénients du projet, le public a débattu plus précisément de la **méthode d'élaboration et des résultats de l'évaluation socio-économique du projet** qui figure dans le dossier du maître d'ouvrage, notamment le 11 mars 2013 à Narbonne. EELV a souligné l'insuffisance de l'étude de rentabilité économique du projet. Ce parti politique souhaite la réalisation d'une expertise indépendante sur les perspectives économiques du port de Port-La Nouvelle. Les hypothèses de dimensionnement du port semblent en effet basées sur des prévisions techniques (évaluation et estimation de la répartition des commandes en fonction de la taille des navires) plutôt que sur des prévisions économiques. Le public a donc demandé au maître d'ouvrage une liste des avantages considérés pour le calcul du taux de rentabilité du projet (TRI) pour la collectivité, évalué par le maître d'ouvrage à 4%, et plus globalement un approfondissement de l'évaluation des impacts socio-économiques à attendre de PLN 2015. Lors de la réunion du 28 janvier 2013 à Port-Vendres, puis le 11 mars 2013, le maître d'ouvrage a explicité la méthode d'analyse retenue.

Le dossier du maître d'ouvrage décline une liste d'une vingtaine d'études prises en compte dans cette démarche de prospective à l'horizon des trente années à venir.

Le public ayant exprimé à plusieurs reprises son besoin de précisions sur les éléments comptabilisés dans le montant des gains directs et indirects à attendre de l'opération à l'horizon des cinquante années à venir, le maître d'ouvrage a mis en ligne, sur le site internet du débat public, une note méthodologique d'évaluation socio-économique du projet au stade des études préliminaires. Cette note donne des éléments plus précis sur les avantages pris en compte, tels que la réduction des coûts de transport terrestre évités, le gain de jours d'affrètement de bateaux, ou encore la réduction des coûts liés au déchargement au sealine : « *Au final cela donne ce qui est économisé sur le coût de la marchandise elle-même soit sur le coût supporté par le consommateur final* ».

Sur le volet des coûts pour la collectivité, en revanche, l'intervention d'un enseignant en économie lors de la réunion de Lézignan-Corbières, a porté sur le peu de visibilité donnée par le maître d'ouvrage sur les montants globaux des investissements publics et privés pris en compte pour la calcul du TRI.

Enfin, suite à la question d'une participante, la CPDP a demandé au maître d'ouvrage de préciser les hypothèses retenues dans ses études en matière d'évolution du prix du baril de pétrole (réunion du 28 janvier 2013 à Port-Vendres). Le Mouvement des villes en transition de l'Aude a sollicité une évaluation des impacts de la hausse du prix du pétrole sur l'activité portuaire future de Port-La Nouvelle.

## > Le financement de l'opération

Le maître d'ouvrage a présenté des modalités de co-financement basées sur la convention conclue en novembre 2011 entre la Région, le Département et la Communauté d'agglomération du Grand Narbonne, et qui prévoit un budget global de 200 M€, répartis à 70 % à la charge de la Région, et à 15 % à la charge de chacune des deux autres collectivités. Un conseiller régional a proposé que les modalités de ce partenariat entre les trois collectivités soient discutées au cours du débat public (réunion du 25 janvier 2013 à Montpellier).

Dans le dossier du maître d'ouvrage, cependant, la Région précise que le montant de l'investissement public s'échelonne en fait selon les variantes entre 225 et 310 millions d'euros, le financement des aménagements ferroviaires et du parc logistique appartenant au port n'étant pas compris dans ce montant. Malgré ce montant plus élevé que prévu en 2011, le maître d'ouvrage a confirmé sa **capacité à investir** dans les deux projets de ligne ferroviaire à grande vitesse Montpellier-Perpignan et d'extension du port de Port-La Nouvelle, grâce à sa capacité d'autofinancement, liée à une politique fiscale volontariste initiée sous le mandat de Georges Frêche, et à un niveau d'endettement modéré. Le maître d'ouvrage a d'ailleurs précisé que la Caisse des dépôts accompagne le projet en y apportant son ingénierie financière.

Cependant, plusieurs interventions ont porté sur la question de la **maîtrise de l'enveloppe budgétaire** de l'opération, à l'appui d'exemples d'autres projets d'investissement public ayant connu des dérives. Sur ce point, le maître d'ouvrage a précisé qu'une nouvelle convention pourra être définie entre les financeurs pour fixer les coûts définitifs du projet. EELV a exprimé son opinion défavorable sur les partenariats public-privé considérés comme des solutions particulièrement onéreuses pour le contribuable.

Soulignant l'ampleur des dépenses liées à PLN 2015, EELV a également exprimé à plusieurs reprises son étonnement quant à l'absence de référence **aux fonds européens** dans le budget de l'opération. Le parti politique s'est inquiété d'une éventuelle volonté du maître d'ouvrage de s'affranchir des contraintes européennes en excluant le financeur européen de son projet. Le Président honoraire de la Chambre de commerce et d'industrie territoriale de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle, pour sa part, a souligné le caractère national du débat portuaire. Considérant que l'aménagement du territoire est une responsabilité de l'Etat, cet acteur aurait souhaité que l'Etat investisse dans le projet PLN 2015.



En effet, au-delà de ses impacts prévisibles sur les alentours de Port-La Nouvelle, l'extension de l'infrastructure portuaire constituerait une chance pour l'aménagement et le développement du Sud de la France.

Le Conseil régional a confirmé l'intérêt national et européen du projet mais il a exprimé ses doutes quant à la capacité de l'Etat et des autorités européennes à contribuer au projet, sans pour autant exclure cette possibilité. Le Préfet de l'Aude, pour sa part, a rappelé que même si le projet n'est pas financé par l'Union européenne, il devra être mis en œuvre dans le respect de la réglementation communautaire.

Enfin plusieurs questions ont été posées sur **l'intervention du secteur privé** dans cet investissement. Le maître d'ouvrage a fréquemment rappelé le principe que le financement public devait susciter des investissements privés.

Lors de la réunion du 28 janvier 2013 à Port-Vendres, un participant a présumé que Total ou une autre industrie pétrolière serait probablement partie prenante au projet, auquel cas il paraîtrait pertinent que ces investisseurs contribuent au projet PLN 2015. Le maître d'ouvrage a précisé à ce sujet que les entreprises pétrolières avaient déjà investi récemment 20 M€ sur le port. Dans son cahier d'acteur, l'opérateur pétrolier EPPLN précise d'ailleurs qu'il souhaite que le projet n'ait pas pour effet de « déstabiliser l'équilibre économique actuel en imposant de nouveaux investissements liés aux nouveaux aménagements ». EELV a également interrogé le maître d'ouvrage sur les volumes d'investissement attendus des manutentionnaires portuaires ; sur ce point, l'opérateur Silos du Sud a précisé qu'environ 15 millions d'euros ont été investis au cours des dix dernières années dans les outils de manutention et de stockage du port de Port-La Nouvelle. Un expert de l'atelier ad hoc a précisé que le développement du trafic soutiendra les investissements des manutentionnaires dans le port.

Mais au total, le montant des investissements privés à attendre sur le port n'a pas été estimé par le maître d'ouvrage. De fait, ce dernier n'a pas pu démontrer, au-delà des 35 M€ déjà constatés, l'effet de levier de fonds privés attendu des 225 à 310 millions d'euros d'argent public à investir dans le port.

### Points saillants

- *Le débat public a permis de comprendre que le projet est un pari ambitieux sur l'avenir, fondé notamment sur l'émergence de trafics d'opportunité. Sans apporter de garanties de réussite, le maître d'ouvrage a insisté sur les signaux encourageants envoyés par des opérateurs potentiels.*
- *Sur les hydrocarbures en particulier, qui constituent l'un des piliers de l'activité actuelle et future du port, les prévisions de trafic ont été fortement contestées et jugées irréalistes par une partie du public.*
- *En vue d'évaluer la pertinence du projet, le débat a vu une opposition entre deux façons d'appréhender la demande : l'une consistant à établir des prévisions globales sur les divers segments de marché, l'autre s'appuyant sur les déclarations d'intention des acteurs économiques ainsi que sur une analyse des avantages du port vis-à-vis de ses concurrents.*
- *Le calcul économique de rentabilité du projet a été mis en cause, notamment du fait que l'analyse des coûts et avantages pris en compte n'ont pas été suffisamment clairs malgré des échanges sur ce sujet.*
- *Le maître d'ouvrage a insisté sur la nécessaire complémentarité entre investissements public et privé. Au-delà de ceux déjà réalisés, seuls les manutentionnaires du port ont déclaré étudier la possibilité d'investir.*

## deuxième chapitre

### » INSERTION DANS LE TERRITOIRE DU PROJET, PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT, PRÉVENTION DES RISQUES.

*Insertion du projet dans le territoire, protection de l'environnement, prévention des risques : pour les participants au débat, le projet est-il acceptable en l'état ? Quelles sont les études à réaliser, quels sont les échanges à susciter dans l'éventualité de la poursuite du projet ?*

Dans le dossier du maître d'ouvrage, celui-ci ambitionne PLN 2015 comme un projet exemplaire en termes de préservation de l'environnement.

Fort de ce constat, dans un contexte où la décision de la CNDP d'organiser un débat public sur un projet repose éminemment sur les incidences dudit projet sur l'environnement, la CPDP a décidé d'organiser une **réunion thématique** sur l'insertion du projet PLN 2015 dans le territoire, sur la protection de l'environnement et la prévention des risques. Elle s'est tenue le 11 février 2013 à Gruissan et fut l'occasion de discuter notamment des enjeux liés à la relation ville-port, au milieu naturel et aux aspects hydro-sédimentaires.

Dans son allocution de clôture, le président du Conseil régional du Languedoc-Roussillon, maître d'ouvrage, a précisé que 33% de la surface terrestre du territoire « rentre dans des contraintes environnementales voulues, un record en France ».

Pour la plupart des participants au débat public, le projet paraît effectivement compatible avec la préservation de l'environnement. Le Syndicat mixte de gestion du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée comme le Parc naturel marin du Golfe du Lion se sont montrés satisfaits quant au volet environnemental du dossier du maître d'ouvrage (DMO). La Commune de Lézignan-Corbières, la Communauté de communes de la région lézignanaise, Corbières et Minervois, ainsi que d'autres acteurs, affirment quant à eux que le développement de l'activité économique et la préservation de l'environnement ne sont surtout pas incompatibles.

Plusieurs collectivités territoriales rappellent toutefois que **l'intégration du futur port dans son environnement** doit se faire dans le respect des espaces naturels, ceci afin de sauvegarder les richesses que constituent la réserve naturelle Sainte-Lucie, les deux sites Natura 2000 proches, les zones humides (étangs du narbonnais et de Leucate) ou encore les 80 000 hectares du Parc naturel régional de la Narbonnaise. Par exemple, dans son cahier d'acteur, la Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée souligne que le projet d'agrandissement du port « *devra tenir compte des enjeux environnementaux, notamment liés aux activités à risques (entreprises classées Seveso) mais également en raison de la proximité de la réserve naturelle de Sainte-Lucie, dont la biodiversité doit être préservée et valorisée* ».



## > Un port entre ville et milieu naturel



Source Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée

Lors de la réunion du 18 février 2013 à Sète, le Conservatoire du littoral a souligné la nécessité d'une intégration paysagère du port, en préconisant la recherche d'une solution de transition paysagère entre la réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie et la plateforme portuaire. Dans son cahier d'acteur, il souligne : « *La bande côtière entre Gruissan et Port-La Nouvelle, avec ses espaces retrolittoraux constitués de lidos, salins et lagunes, forme avec la Camargue la plus vaste zone naturelle de la façade méditerranéenne française* ». Concernant l'accès ferroviaire côté Narbonne prévu dans le cadre du projet, il précise : « *L'aménagement d'une bretelle, si elle devait se faire pour partie sur des propriétés du Conservatoire nécessitera l'accord de son conseil d'administration et la signature d'une autorisation d'occupation temporaire, seule modalité d'usage de son domaine public* ».

Le fait qu'il existe à Port-La Nouvelle une Mission de la mer révèle à quel point le port est lié à la ville où, parfois, les marins débarquent.

Dans son cahier d'acteur, la Mission de la mer se montre dynamique (création d'un foyer des marins) et souligne la nécessité d'accueillir les marins appelés à séjourner sur l'emprise portuaire. Lors de la réunion publique du 11 mars 2013 à Narbonne, il fut question des voies de communication ville-port : un ancien cheminot a souligné l'utilité d'une connexion du port avec les réseaux de transports en commun de voyageurs, afin notamment d'acheminer les travailleurs sur le site du port.

Le Conseil de développement du Grand Narbonne appelle de ses vœux la construction d'un plan de déplacements à l'échelle du territoire du Grand Narbonne.

Lors du débat, le projet portuaire fut envisagé dans le contexte du développement urbain du territoire, moins à l'échelle de la communauté d'agglomération de Narbonne que de celle de la commune de Port-La Nouvelle. Lors de la réunion de clôture du 4 avril 2013, la ville de Port-La Nouvelle a précisé vouloir associer le projet de port à un projet de développement de l'habitat à Sigeac. Dans son cahier d'acteur, l'Union départementale CGT de l'Aude se soucie quant à elle du besoin de construire des logements HLM à Port-La Nouvelle.



Source Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée

Patrimoine méditerranéen naturel et sauvage apprécié des nouellois et amateurs de sports de glisse venus de loin, **la plage nord dite de La Vieille-Nouvelle** située sur le territoire de la Réserve Sainte-Lucie fit l'objet de nombreuses discussions, notamment du fait de la fermeture annoncée de son accès (pages 80-82 du DMO) : celui-ci traverse les installations portuaires, ce qui est contraire aux règles de sécurité. « *La circulation motorisée non conforme à la loi sur le domaine public maritime naturel (classé en réserve naturelle) ainsi que les impacts qu'elle engendre doivent cesser* » annonce

dans son cahier d'acteur le Conservatoire du littoral, propriétaire de la plage, illustré d'une photographie montrant une situation de stationnement dense et anarchique sur la plage.

Lors de la réunion de clôture le 4 avril 2013, le Préfet de l'Aude a confirmé que **le projet devra prévoir un nouvel accès** selon les modalités précisées dans la suite de la concertation engagée s'il y a décision de poursuivre : espaces de stationnement, modes de déplacements doux à proximité de la plage, etc. Tandis qu'une conseillère municipale de Port-La Nouvelle s'exprimait ainsi : « *L'accès à la plage la Vieille-Nouvelle est certes passionnel mais c'est notre territoire* ».

Au cours des réunions publiques, des nouellois ont exprimé à multiples reprises leur opposition à ce que soient modifiées leurs habitudes dans la pratique de la plage. L'association PLN Windsurf a revendiqué le droit de continuer à fréquenter la plage de la Vieille Nouvelle. Pour étayer cette demande, l'association a avancé l'argument de l'impact positif des sports de glisse sur l'économie locale et sur l'image du territoire. Pour en prendre la mesure, l'association a demandé, le 28 janvier 2013 à Port-Vendres, la réalisation d'une étude de marché sur l'impact économique des sports de glisse dans le département et sur la côte.

Le Syndicat mixte de gestion du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, l'un des deux co-gestionnaires de la Réserve naturelle Sainte-Lucie avec la ville de Port-La Nouvelle, a lui aussi rappelé l'existence d'une réglementation protégeant la plage de la Vieille Nouvelle et en limitant les accès. Le syndicat mixte a précisé qu'il n'est pas opposé à la fréquentation des espaces naturels et de la plage. Il souhaite trouver des modalités qui permettront au public d'accéder à ces espaces sans les dégrader.

L'accès à ce « *site populaire très préservé* » a fait l'objet de multiples interventions au cours du débat. Tandis que la ville de Port-La Nouvelle suggère un stationnement des véhicules le long de la digue existante, en direction du grau de l'Ayrolle, le collectif Plage de la Vieille Nouvelle propose « *d'autoriser une bande de roulage jusqu'à l'étang de l'Ayrolle (...) une piste balisée à 400 mètres du lido, permettant le croisement de 2 voitures et le stationnement en épi* ». Rejoint par l'association PLN Windsurf, il met en avant la **possibilité d'une dérogation à la loi Littoral qui interdit aux véhicules de rouler sur la plage**, du fait de l'article L.321-9 du Code de l'environnement.

Cette proposition a été vivement rejetée par l'association ECCLA en réunion publique le 18 février 2013 à Sète.

Revenant sur les aires de stationnements envisagées par le maître d'ouvrage dans le cadre de l'aménagement d'un nouvel accès motorisé à la plage, l'association PLN Windsurf a répété à maintes reprises son souhait qu'un accès motorisé soit envisagé **à proximité du rivage** (moins de 150 mètres), afin de sécuriser la pratique sportive et d'ouvrir la plage à tous, y compris aux personnes en situation d'handicap et aux services de secours.



Source Europe Écologie Les Verts

Cette proposition a été également critiquée par une professionnelle du tourisme qui, le 11 février 2013 à Gruissan, a rappelé qu'un des trois piliers du tourisme littoral est de revaloriser le littoral en éloignant les véhicules à moteur.

Le maître d'ouvrage, quant à lui, s'est engagé à maintenir un accès à la plage s'il venait à réaliser le projet PLN 2015, selon des modalités qui restent à déterminer dans l'après-débat. Et ce, à partir des principales préoccupations des différents usagers de la plage exprimées lors du débat :

- le degré de proximité ou d'éloignement du stationnement autorisé des véhicules vis-à-vis de la plage
- la compatibilité entre **capacité de stationnement** et niveau de fréquentation de la plage.

La **compatibilité entre usages du port** a également fait l'objet de discussions. Dans son cahier d'acteur, le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins du Languedoc-Roussillon souligne les impacts (pollutions, nuisances) générés par les activités humaines sur l'espace de travail des pêcheurs, ainsi que l'existence dans le port de conflits d'usage avec l'activité de plaisance. La Ligue de protection des oiseaux (LPO) de l'Aude, pour sa part, a exprimé son inquiétude quant aux **pollutions à craindre de l'infrastructure portuaire**, en phase chantier (mise en suspension de sédiments) et d'exploitation. Ces pollutions pourraient générer un impact sur l'activité de pêche.

Pour rationaliser et coordonner les usages du port, le Club nautique nouvellois et la Société nautique Port-La Nouvelle souhaitent « mener avec l'ensemble de la communauté portuaire, plaisanciers inclus, une réflexion sur une utilisation aussi rationnelle que possible des bassins ouest du port, afin de permettre le développement et la cohabitation harmonieuse des diverses activités qui s'y pratiquent, la pêche, la plaisance et les navires de servitude. » (réunion de Lézignan-Corbières, 28 mars 2013).

Par ailleurs, dans une contribution publiée sur le site internet, une responsable du tourisme local s'inquiète : « Veut-on que Port-La Nouvelle devienne un port pétrolier ? », traduisant sa préoccupation quant à la préservation des autres usages du territoire.

D'autres questions ont été posées sur la **place du port dans la ville**, c'est-à-dire sur le devenir durant les travaux de l'Avenue de la mer qui longe le port, ou encore sur les perspectives d'éloignement des dépôts pétroliers (EPPLN) de la partie résidentielle de la ville. Le maître d'ouvrage a confirmé sa volonté de protéger la ville des activités portuaires et de bien différencier les activités portuaires, urbaines et touristiques.

Enfin, à mi-chemin entre la question des usages du milieu et la préservation de l'environnement figure le concept de « **croissance bleue** » largement promu par l'association Ensemble pour PLN. Cette croissance bleue recouvre l'ensemble des activités relatives à l'énergie bleue, à l'aquaculture/algoculture et aux biotechnologies, à l'éducation ainsi qu'au développement de nouveaux métiers, à la production d'électricité éolienne en mer ou à l'activité de recherche en algoculture. Cette préoccupation rejoint le concept de développement « après-pétrole » prôné par le Mouvement citoyen des initiatives de transition de l'Aude. Le concept de croissance bleue est également cité dans le cahier d'acteur du Cluster maritime français. Pour une conseillère municipale de Port-La Nouvelle, il s'agit de profiter du projet PLN 2015 pour faire du port de Port-La Nouvelle une « vitrine » de la croissance bleue.

### > La compatibilité du projet avec la préservation de l'environnement

La problématique de la préservation de l'environnement et du cadre de vie recouvre des préoccupations locales (accès à la plage, maintien des sports de glisse et de voile à proximité des emprises portuaires), mais aussi des préoccupations nationales voire globales (préoccupations liées au mode de vie des populations en France et dans le monde).



Les **enjeux écologiques marins** du projet ont été évoqués notamment par les services de l'Etat et par la LPO de l'Aude. Il s'agit des impacts potentiels liés à l'avancée en mer des ouvrages portuaires et concernant l'environnement maritime, le linéaire côtier et le fonctionnement mer Méditerranée-étangs de Bages-Sigean.

La LPO de l'Aude, le Collectif de la plage de la Vieille Nouvelle et le Syndicat mixte de gestion du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée se sont montrés concernés par le devenir de **l'étang lagunaire de Bages-Sigean**. La future digue risque de priver ce lieu de reproduction des poissons des flux et reflux nécessaires à son alimentation via le grau de Port-La Nouvelle. Dans une contribution publiée sur le site du débat, un nouvellois invite d'ores et déjà le maître d'ouvrage à restaurer les échanges d'eau à travers ce grau, tout en les considérant comme étant déjà modifiés par la construction du canal de la Robine.

Par ailleurs, le 11 mars 2013 à Narbonne, un participant a souligné l'impact potentiel des tempêtes sur les ouvrages en avancée de mer : la présence de tels ouvrages peut amplifier l'effet des coups de mer sur **l'érosion des plages**. D'ailleurs, un citoyen a invité le maître d'ouvrage à évaluer l'impact potentiel du projet sur l'érosion des plages de Port-La Nouvelle (dont celle de la Vieille Nouvelle), de Gruissan et de Leucate.

Sur ce point, le maître d'ouvrage a confirmé que l'ouvrage sera dimensionné selon les normes de résistance et de sécurité en vigueur. Lors de l'atelier ad hoc du 25 mars 2013, un assistant au maître d'ouvrage a précisé qu'en éloignant les ouvrages vers le large et en aménageant une profondeur de fond plus compatible avec la sédimentologie, les plages ne seront plus érodées. En outre, selon les études présentées au cours du débat, le projet ne devrait pas réduire les échanges de masses d'eau entre l'étang et la mer. Après le projet PLN 2015, la passe d'entrée du port serait située dans un espace très profond. De fait, les apports en sédiments seraient plus limités qu'actuellement. Les sédiments ne seraient pas piégés, ce qui réduirait les besoins en dragage. L'assistant au maître d'ouvrage a toutefois précisé qu'il reste des études à réaliser sur le thème des échanges entre la mer et l'étang, de la dynamique littorale, de l'effet du projet sur le littoral, des impacts de la phase chantier (mise en suspension de sédiments potentiellement pollués), etc.



Source DMO

Marqués par l'actualité d'une tempête avec une vague de 11,4 mètres à Leucate enregistrée par le service national des crues, les participants au débat public ont également souligné les perspectives d'une **augmentation du niveau de la mer** dans un contexte de changement climatique : une avancée du niveau moyen estimée à 0,60 mètre en 2030 au lieu de 2050, a précisé une habitante de Leucate lors de la réunion du 11 mars à Narbonne. Les participants au débat public ont demandé que ce phénomène soit pris en compte dans les études du maître d'ouvrage. Ce dernier a précisé que ces études devront de toute façon intégrer une surcote calculée par les services de l'Etat et tenant compte de la surélévation à venir du niveau des mers.

Le niveau de protection paysagère à proximité du canal de la Robine sera aussi à étudier, comme l'indique le cahier d'acteur des services de l'Etat.

Il y est fait aussi mention des **impacts potentiels du projet sur la faune et la biodiversité**. Cette préoccupation peu discutée durant le débat public se focalise sur **les bassins de la Moulure** dans le cahier d'acteur de la LPO de l'Aude, « *[une] des zones les plus riches en biodiversité de*

*l'ancienne saline de Port-La Nouvelle* ». La disparition de ces bassins générerait une perte importante pour les oiseaux nicheurs, migrateurs et/ou hivernants. Or cette zone est incluse dans le périmètre de 80 hectares acquis par le maître d'ouvrage et destiné à être aménagé en parc logistique attenant au port, mais aussi dans les zones à aléa très fort, fort et moyen du Plan de prévention des risques technologiques (PPRT). L'association suggère donc une préservation de la zone humide en question.

Le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins du Languedoc-Roussillon, quant à lui, insiste dans son cahier d'acteur sur le **risque de perturbation des courants** lié à l'allongement des digues, avec pour conséquence la perturbation des déplacements de poissons dans la passe.

La restauration des **salins de Sainte-Lucie** est une autre préoccupation liée à cette volonté de préserver la faune, et évoquée à maintes reprises au cours du débat. Les salins de la Vieille Nouvelle sont devenus « *un véritable espace de désolation* » depuis l'arrêt de leur mise en eau, l'abandon de leur exploitation et le rachat par le Conservatoire du littoral a qualifié un participant le 11 février à Gruissan. « *C'est devenu un désert et la biodiversité, on peut la chercher* », a ajouté un autre, faisant référence notamment à la disparition de l'avifaune (oiseaux).

Tandis que la ville de Gruissan a évoqué la renaissance de ses 800 ha de salins grâce à des partenaires privés, un participant a ajouté que les salins ne sauraient être sauvés sans un projet industriel.

Plutôt que de détruire le rouet des salins de Sainte-Lucie, un participant a proposé, d'y implanter une éolienne afin de le faire fonctionner et d'à nouveau les alimenter en eau salée. Un autre citoyen a exprimé son regret quant à l'impossibilité pour des sauniers artisanaux de s'installer sur l'emprise de la réserve naturelle durant les 25 ans suivant l'acquisition des anciens salins par le Conservatoire du littoral. Par leur activité, ces acteurs locaux résoudraient une partie du problème de désertification du milieu.

Le Conservatoire du littoral, qui a acquis les 360 hectares d'anciens salins de Sainte-Lucie en 2007, a précisé que la clause de non *salidendi* s'appliquait à la totalité des anciens salins acquis en Languedoc-Roussillon (1240 hectares), qu'elle avait fait partie de la négociation et du prix de vente à la baisse concédé à l'amiable par la Compagnie des Salins du Midi. Faisant état d'un projet de reprise de la production des salins dans le secteur de La Palme, il a estimé qu'outre de telles niches, la reprise

d'une activité industrielle de production de sel de déneigement ou de sel alimentaire relevait d'une « *aventure industrielle extrêmement fragile et illusoire* ». En ce qui concerne le restant des anciens salins de Sainte-Lucie, un Comité consultatif de la Réserve réfléchit à leur devenir étant donné l'endommagement de leurs équipements (alimentation électrique, pompes) : remettre en état le système de pompage et pomper régulièrement, ce qui redonnera au lieu l'aspect du temps de la production saline ; ou, solution intermédiaire, remettre en eau une partie des salins pour favoriser le retour de l'avifaune (notamment des laro-limicoles), et laisser le reste aux aléas des inondations par coups de mer ou par *impluviums*<sup>1</sup>. Les choix seront pris en considération des coûts d'investissement et de fonctionnement à engager et le fait qu'aujourd'hui « *la principale richesse de ce salin, ce ne sont pas les oiseaux mais la flore qui est située sur les partènements*<sup>2</sup> qui ne sont pas inondés ».

Quant au maître d'ouvrage, il a déclaré qu'il n'allait pas laisser les salins en l'état, mais qu'il allait les reprendre. Il évoque des études en cours dans ce sens.

Aux vues de tous ces impacts potentiels sur l'environnement en cas de réalisation du projet, le maître d'ouvrage envisage des **mesures permettant de prévenir, réduire et compenser les effets sur l'environnement**. Le cahier d'acteur des services de l'Etat en précise certaines modalités.

**Conditionner ces mesures compensatoires** d'effets dommageables induits sur l'environnement à l'élaboration du plan de gestion de la réserve naturelle régionale Sainte-Lucie, comme indiqué dans le dossier du maître d'ouvrage, a généré un malentendu.

La LPO de l'Aude et l'association ECCLA s'offusquent de cette conditionnalité posée à la protection de la Réserve.

En réponse, le Conseil régional a précisé que les salins seront entretenus y compris dans le cas où le projet ne verrait pas le jour, selon des modalités à préciser. Dans une réponse publiée sur le site, le maître d'ouvrage s'est exprimé comme suit : « *L'avenir de la réserve [naturelle de Sainte-Lucie] n'est pas lié aux compensations environnementales du projet d'extension de l'infrastructure portuaire [...]. Les moyens des gestionnaires de la réserve n'étant pas extensibles, il sera étudié avec eux si la Région peut mettre des moyens supplémentaires dans le cadre des mesures compensatoires du projet.* ».

Dans son cahier d'acteur, le Conseil économique, social et environnemental régional du Languedoc-Roussillon, a pour sa part souligné l'intérêt d'anticiper les mesures compensatoires sans retarder la mise en œuvre du projet.

### > Considérer les impacts environnementaux indirects du projet

Le projet pourrait générer des **impacts positifs indirects sur l'environnement**. Ainsi, dans le cahier d'acteur de la Ville de Port-La Nouvelle, il est indiqué que « *L'arrêt de l'utilisation de la canalisation en mer (sea-line) est un gage non négligeable de sécurisation du milieu naturel* ». Le 25 mars 2013, lors de l'atelier ad hoc, le souvenir des catastrophes de l'Erika et du Prestige a été associé à l'existence et à l'utilisation des postes de déchargement en mer.

Cependant, certains acteurs ont exprimé leurs interrogations quant aux **impacts négatifs indirects du projet**, notamment aux conséquences potentielles d'un développement des importations et des trafics **liés à l'agriculture intensive**. Ainsi, le développement d'une activité comme la transformation d'huile de palme a été soulignée par plusieurs participants comme posant un problème de fond lié notamment à la culture intensive des palmiers et à la déforestation des pays producteurs comme le Libéria.

D'autres questions ont été posées sur les perspectives d'importation dans le port de Port-La Nouvelle de soja génétiquement modifié et de tourteaux de soja, sur les projets liés aux agrocarburants qui pourraient y voir le jour, ou encore sur l'accroissement des importations d'intrants (engrais et

<sup>1</sup> : Système de captage et de stockage d'eau de pluie

<sup>2</sup> : Bassins servant autrefois à la production de sel



peut-être pesticides) escompté dans le projet. Lors de la réunion du 22 mars 2013 à Castelnaudary, la Confédération paysanne a souligné les risques liés au développement et au maintien des monocultures (appauvrissement des sols, crises sanitaires), et insisté sur la nécessité de considérer la souveraineté alimentaire ici comme ailleurs.

Sur ces sujets, le maître d'ouvrage se propose d'appliquer la loi et les normes sanitaires en vigueur, sans se substituer au législateur. Il précise que les denrées mises en cause, si elles ne sont pas acheminées par Port-La Nouvelle, le seront de toute façon par d'autres ports.



Source Parc naturel régional de la Narbonne en Méditerranée

### > La sécurité, un enjeu majeur

Le volet « **risques** » du projet a été peu évoqué dans le dossier du maître d'ouvrage. Les services de l'Etat, pour leur part, ont abordé cette thématique dans leur cahier d'acteur, en mentionnant notamment le Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) du port de Port-La Nouvelle en cours d'élaboration. Sa finalisation aurait dû correspondre au démarrage du débat public sur le projet PLN 2015, c'est-à-dire à la fin de l'année 2012. Il fut alors annoncé son report à fin 2013.

Dans sa contribution, Frangaz a souligné l'impact potentiel de ce PPRT, et notamment le zonage, sur le périmètre géographique du projet.

Lors de la réunion publique à Sète le 18 février 2013, la Sous-Préfète de l'Aude a précisé que le dit document ne faisait pas obstacle à l'extension du port : dans sa formulation actuelle, et sous réserve des recours éventuels pouvant être exercés, le PPRT prescrira simplement une structuration des activités possibles sur les zones présentant un aléa. Ainsi, dans la zone à aléa fort, il faudra limiter la présence humaine. Elle a précisé que seuls 16% des 100 hectares du port sont susceptibles d'être concernés par le zonage du PPRT. En outre, il s'agit d'une emprise terrestre : principalement les terrains correspondant à la bordure sud-est du futur parc logistique et dans une moindre mesure une partie du terrain de la plate-forme nord.

S'agissant des risques liés au projet ou au fonctionnement du port, la principale problématique relevée est la **proximité des infrastructures portuaires et de la ville**. L'association Envol-Ensemble pour PLN a décrit le port de Port-La Nouvelle comme « un port dans la ville » assorti d'un site Seveso, ce qui génère une accumulation de contraintes de sécurité. Plusieurs infrastructures sont relativement proches les unes des autres.

Si la perspective de supprimer le sea-line est saluée comme une évolution de nature à réduire le niveau de risque, un acteur s'est inquiété d'une autre conséquence qui a découlé : un certain rapprochement des activités de chargement/déchargement de produits pétroliers vis-à-vis de la terre et de la ville.

Un représentant d'Antargaz a souligné par ailleurs la proximité de la zone logistique en projet avec les

emprises Seveso du site Antargaz. A ce sujet, un citoyen a exprimé ses craintes d'un « effet domino » généré par un accident survenant en dehors de l'enceinte portuaire (exemple de l'incendie survenu sur le site du transporteur Camidi).

L'association Ensemble pour PLN, pour sa part, a évoqué le risque que constituerait un développement des stockages d'hydrocarbures au contact de la darse et des étangs.

En réponse à ces questionnements, le maître d'ouvrage a souligné sa démarche volontaire d'éloignement des activités dangereuses vis-à-vis de la ville.

D'autres acteurs ont mis en exergue l'importance des volumes de **nitrate d'ammonium** pouvant être manipulés sur le port. Tandis qu'un projet d'acheminement de nitrate d'ammonium dans le port de Bayonne fait l'objet d'un rejet par les acteurs locaux, de nouveaux volumes semblent appelés à être manipulés à Port-La Nouvelle, comme indiqué lors de la réunion du 25 janvier 2013 à Montpellier. Or le nitrate d'ammonium est la principale substance incriminée dans la catastrophe d'AZF à Toulouse, comme l'a rappelé un représentant d'EELV. Le 28 janvier 2013, lors de la réunion publique de Port-Vendres le CTLM, manutentionnaire sur Port-La Nouvelle et Port-Vendres, s'est voulu rassurant : le chargement/déchargement de ces matières dans des conditions de respect des règles de sécurité telles que celles imposées par la CCI de Narbonne présente un moindre risque, ce à quoi il s'efforce depuis des dizaines d'années.

En matière de **sécurité et de sûreté maritime**, une thématique évoquée par les services de l'Etat, il reste à identifier la capacité résiduelle du port (mouillage d'attente) et sa capacité à accueillir un navire en difficulté. Un habitant de Port-La Nouvelle partage cette préoccupation, évoquant le risque qu'un navire pétrolier présente une fuite et répande du fuel en Méditerranée. Sur ce point, le maître d'ouvrage a répondu que les déchargements en bord à quai comme envisagés dans le projet sont moins risqués que les déchargements au moyen d'un sealine.

EELV a souligné un autre aspect lié à la sécurité portuaire : la **taille réduite du cercle d'évitement** dont disposent les pilotes pour les manœuvres portuaires. Le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins du Languedoc-Roussillon a confirmé que l'agrandissement de la digue et l'élargissement de la passe amélioreront les conditions de sécurité des manœuvres.

Comme le précise le cahier d'acteur des services de l'Etat, en matière de sécurité, la réalisation du projet pourrait apporter d'**autres progrès**, du fait de la sécurisation de l'accès au port, de la constitution d'un parc logistique cohérent et de l'aménagement d'un nouvel accès à la plage.

### > Observations sur les études environnementales attenantes au projet

Au cours du débat public, il a été fait mention de quelques lacunes en terme d'études environnementales dans le dossier du maître d'ouvrage. EELV a également souligné la **fragilité des études** réalisées jusqu'à présent en matière d'impact du projet ; précisant que cette fragilité pourrait constituer un argument favorable à un éventuel recours contre le projet PLN 2015. Par exemple, le projet de zone logistique et industrielle et le dossier portuaire font l'objet d'études d'impact séparées, alors qu'ils sont décrits comme un programme d'aménagement global dans le dossier du maître d'ouvrage. L'organisation a sollicité une étude complémentaire portant sur la problématique des **transports de sédiments en mer Méditerranée**, notamment au niveau de la plage nord, sur un périmètre pertinent suffisamment large.

Dans son cahier d'acteur, la LPO de l'Aude, pour sa part, a sollicité un approfondissement des études sur la circulation des eaux et le fonctionnement de l'étang lagunaire de Bages-Sigean relié au port par le grau de Port-La Nouvelle. Elle invite le maître d'ouvrage à prendre en compte le cours d'eau La Berre qui se jette dans cet étang mais aussi l'impact potentiel de la construction de digues sur les courants du Parc naturel marin du Golfe du Lion, la teneur en substances polluantes dans les vases utilisées pour la construction des digues et remblais, ou encore le déplacement des sédiments lié aux dragages du port.



Le Syndicat mixte du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, quant à lui, relève que les enjeux relatifs à l'**ichtyofaune** (rôle des étangs dans le cycle de vie des espèces) sont peu appréhendés dans le dossier du maître d'ouvrage. Il s'inquiète lui aussi du risque de modification du fonctionnement hydrobiologique de l'étang de Bages-Sigean. Enfin, le Syndicat juge important d'envisager la réversibilité des processus dans les études préalables. « *Considérant l'impact potentiellement très important de ce projet sur le milieu lagunaire* », il souhaite être associé à ce projet, indique-t-il dans son cahier d'acteur.

Dans son cahier d'acteur, ECCLA demande une saisie du **Conseil scientifique régional du patrimoine naturel** afin que cet organisme étudie l'hydrodynamique du lieu ainsi que les flux de sédiments actuels et à venir, et émette un avis sur les incidences potentielles du projet sur le site Natura 2000 des côtes infra littorales qui serait le plus impacté. L'association revendique des études d'impact approfondies sur la qualité des eaux des lagunes et sur les risques du projet sur la biodiversité. Le Parc naturel marin du Golfe du Lion, quant à lui, a demandé à être associé aux études à venir, ce qui lui permettra de contrôler et d'anticiper les éventuels impacts du projet sur son périmètre.

Lors de la réunion de clôture le 4 avril 2013, le Préfet de l'Aude a précisé que si le Conseil régional prend la décision de donner suite au projet PLN 2015, il aura de toutes façons des études à réaliser sur les courants, les sédiments marins, sur le système mer-étang, sur les milieux naturels terrestres, en vue d'une réduction et d'une compensation des impacts du projet.

La Région s'est déclarée consciente de la nécessité de compléter ces études. Son assistant à maîtrise d'ouvrage, Catram, a précisé que le projet n'en est qu'à une phase d'étude préliminaire : « *le projet tel qu'il est, n'est pas optimisé. Il y a encore beaucoup d'études à faire derrière.* » (réunion du 14 janvier 2013).

### Points saillants

- *L'intention du maître d'ouvrage de faire de PLN 2015 un projet exemplaire sur le plan environnemental a été jugé recevable : faire cohabiter une activité industrialo-portuaire avec des milieux naturels et sensibles (réserve naturelle de Sainte-Lucie, étangs de Bages-Sigean, parc marin du golfe du Lion en Méditerranée). L'état des salins de Sainte-Lucie et la nature des activités potentielles accueillies sur le port ont conduit certains à émettre des réserves.*
- *La fermeture de l'accès actuel à la plage dite de la Vieille Nouvelle, consécutive à la réalisation du projet, a conduit à en envisager un nouveau. Les réflexions ont porté tant sur les aménagements (stationnement, bande de roulage, accès à proximité du rivage) que sur les aspects juridiques (loi « Littoral »).*
- *Le port de Port-La Nouvelle étant classé Seveso, le public se montre concerné par les enjeux liés à la sécurité du site et de la ville voisine. Pour poursuivre la réflexion sur les avantages et inconvénients du classement Seveso, y compris envisager la réalisation du projet susceptible de le modifier, il est recommandé d'avoir établi le PPRT.*
- *Les études environnementales préalables méritent approfondissement sur le plan du transfert des sédiments, du fonctionnement hydrologique, de la remontée du niveau de la mer, de l'érosion des plages, etc. En outre, il a été souligné la nécessité d'études sur la globalité du périmètre le plus pertinent.*

## deuxième chapitre



Source : CDRP

## » LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION APRÈS LE DÉBAT PUBLIC

Depuis le Grenelle de l'environnement ce sujet doit être intégré au périmètre du débat. Il a été principalement traité en réunion de clôture à Narbonne le 4 avril et dans certains cahiers d'acteurs.

Pour cette concertation postérieure au débat public, la Région se propose, plutôt que de créer de nouvelles structures, de mettre à contribution les structures existantes ou émergentes d'échange :

- Le Conseil portuaire ;
- Le Comité consultatif de la réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie ;
- Les instances du Parc naturel régional de la Narbonnaise ;
- Le Parc naturel marin du Golfe du Lion ;
- Le Conseil économique, social et environnemental (CESER) régional ;
- La Commission Méditerranée, commission interne au Conseil régional ;
- Le Conseil régional des Jeunes ;
- Le Parlement de la mer, récemment mis en place et ouvert à l'ensemble des acteurs de la mer et de la terre.

Par ailleurs, la Région souhaite mettre à profit son dispositif de communication de proximité pour relayer les différentes étapes à venir de l'avancement du projet. Le maître d'ouvrage s'est d'ores et déjà engagé à apporter des réponses concrètes dans les prochains mois aux questions posées dans

les cahiers d'acteur. Cela étant, le 18 février à Sète, le Conseil régional a précisé : « la concertation ne veut pas dire l'unanimité. Sur quelque projet que ce soit, vous n'aurez jamais l'unanimité. ». Certains intervenants ont appelé la Région à la plus grande vigilance sur les questions environnementales : le maître d'ouvrage a confirmé que ces contributions ont bien été entendues.

EELV a suggéré la mise en œuvre d'une concertation approfondie, ne serait-ce que pour atténuer le risque de recours contentieux vis-à-vis du projet. Le parti politique a fait observer qu'aucune structure de concertation proposée par la Région n'en est totalement indépendante et a manifesté son souhait de constitution d'une Commission du dialogue dédiée au projet.

Un représentant de la batellerie a par ailleurs proposé d'engager des discussions avec la Chambre nationale de la batellerie artisanale sur la connexion à aménager entre le port et la voie fluviale. Le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins, quant à lui, souhaite être associé à la préparation des travaux de dragage (période optimale de réalisation, modalités techniques...). Translog sollicite l'organisation d'une concertation portant sur la plate-forme nord et sur le parc logistique attendant au port. L'association PLN Windsurf demande à être intégrée aux concertations à venir sur l'accès à la plage. Les acteurs ont donc demandé la mise en œuvre d'une large concertation avec les différentes parties prenantes du territoire, en dehors des instances citées par le Conseil régional. D'ailleurs, le 25 mars 2013, un expert invité à l'atelier ad hoc a souligné la nécessité de développer un projet largement et collectivement partagé, car un projet de port est un vecteur potentiel de la création de valeur.

Pour l'après-débat et même l'après-projet, une représentante des professionnels du tourisme a par ailleurs revendiqué une implication des acteurs du tourisme dans les problématiques d'urbanisme et d'environnement du littoral. Dans son cahier d'acteur, la CGT a préconisé la constitution d'un comité d'animation du port articulé autour des valeurs de la démocratie participative. Un autre acteur a appelé de ses vœux la publication de bulletins d'information périodiques décrivant l'activité du port, et permettant ainsi de rapprocher les populations du gestionnaire de l'infrastructure.

Le maître d'ouvrage, pour sa part, a réaffirmé sa volonté de concertation. Il a insisté sur un élément démontrant cette volonté : le projet PLN 2015 aurait pu être découpé en plusieurs phases représentant alors un investissement de moins de 150 millions d'euros, auquel cas il aurait pu se soustraire au processus du débat public.

# Conclusion

Notre appréciation est articulée selon les trois critères observés par tous les débats publics :

- **Equivalence** de traitement des divers acteurs participants,
- **Transparence** de l'information utilisée durant le débat,
- qualité de l'**Argumentation** à laquelle il a été fait appel durant le débat.

Quelques leçons à tirer du débat, montrant que le débat a fait bouger quelques lignes, viennent compléter ces considérations.

## L'équivalence entre acteurs a-t-elle été respectée dans le débat de Port-La Nouvelle : une brève analyse du déroulement du débat

Comme cela a déjà été signalé, l'atmosphère générale du débat fut satisfaisante, avec une bonne écoute de part et d'autre, entre le maître d'ouvrage et la salle. Celle-ci exprima à de nombreuses reprises, après la plupart des réunions, sa satisfaction d'avoir pu prendre la parole, signalant que ce n'était pas la tradition locale. Le maître d'ouvrage, manifestement inquiet de l'exercice auquel il était contraint de participer, fut réservé lorsque celui-ci fut achevé, remerciant la Commission particulière d'avoir su maintenir jusqu'à la réunion de clôture la sérénité des échanges.

De manière générale, les réunions furent longues (d'une durée de 3 heures 30 jusqu'à plus de 4 heures 30) avec la participation d'un auditoire attentif et présent jusqu'au bout.

Mais qui organisait ces réunions ? De très nombreuses fois, le maître d'ouvrage crut bon de rappeler qu'il était le seul décideur légitime à organiser un débat. Sans le contredire publiquement, la CPDP dut rappeler (lettre du débat n°2) les dispositions réglementaires en vigueur.

Doit-on par ailleurs considérer que le débat fut vraiment ouvert à tous les publics, c'est-à-dire fournissant l'occasion de faire participer tous les acteurs concernés quels que soient leur catégorie professionnelle, leur tranche d'âge ou tout autre critère pertinent ? Le bilan est ici mitigé.

Une réunion, la première à Port-La Nouvelle, plus de trois cents participants, a permis de rassembler une population largement diversifiée, réellement représentative du public concerné localement, mais avec des thèmes d'intérêts locaux, le plus souvent municipaux. Les neuf réunions suivantes n'ont que peu attiré une participation locale (environ le quart de l'assistance), au bénéfice de ce qui fut rapidement dénommé plaisamment « la caravane du débat » (les trois-quarts de l'assistance, composés essentiellement de quelques représentants économiques, d'associations et de membres d'un parti politique : EELV). Le débat en a souffert, les mêmes intervenants, pour les deux dernières catégories, répétant à l'envi les mêmes arguments. Le maître d'ouvrage s'efforçait d'y répondre en évitant de se contredire, ce qui a pu nuire à une ouverture vers d'autres considérations. Le site des questions-réponses évoque d'ailleurs ces répétitions sur des sujets restreints.

Bien que sollicités à chaque fois, les acteurs locaux non originaires de Port-La Nouvelle n'osaient pas prendre la parole, voire craignaient d'intervenir, préférant se limiter à des aspects qui les concernaient directement mais n'ayant pas ou peu de relations avec le projet d'extension portuaire de Port-La Nouvelle.

La présence probablement trop marquée des membres d'EELV, le fait que les services de la Région chargés du projet portuaire fussent uniquement représentés durant les réunions du débat par une personnalité élue désignée comme représentant principal du maître d'ouvrage (et seul autorisé à prendre la parole en public), a fait progressivement glisser un débat sensé développer une forme de démocratie participative vers une confrontation, certes usuelle, entre représentants élus de tendances partisanes différentes, mais régulièrement éloignées de l'expression créative qui était recherchée.

En bref, si l'équivalence de prise de parole et d'expressions diverses a été observée pour deux acteurs importants du débat, le maître d'ouvrage et un parti politique, elle n'a pu être que partiellement garantie pour tous les autres acteurs, malgré tous les efforts déployés par la Commission particulière.

### La transparence des informations a-t-elle été observée ?

La rétention d'information sur les activités portuaires, industrielles et logistiques envisagées, a été permanente pendant le débat. Le secret industriel et commercial paraît très pénalisant pour un exercice tel que le débat public, dans la mesure où il soustrait au public des éléments clés pour éclairer la décision d'investissement public.

Cette attitude, maintes fois remarquée et dénoncée par la CPDP, peut se comprendre en tenant compte de la mésaventure industrielle et commerciale du projet d'implantation sur le site de Port-La Nouvelle d'usines de transformation d'huile de palme (projet Vopak-SimDarby) vigoureusement dénoncée par le collectif NoPalm. Le retrait forcé de ce projet, qu'il soit considéré comme raisonnable ou non selon les points de vue, a laissé des traces douloureuses non encore effacées. Un épais brouillard s'est depuis installé. S'il commence à se dissiper à la suite des réunions du débat public, on ne peut que souhaiter qu'il disparaisse complètement et que des informations claires et précises remplacent les non-dits et les esquives.

### La qualité de l'argumentaire a-t-elle fait progresser les idées et les perspectives du développement de Port-La Nouvelle ?

Pour les raisons précédentes, l'absence de certains acteurs clés pour l'avenir du port a laissé dans l'ombre des questions importantes relatives à l'opportunité du projet. C'est notamment le cas pour les réflexions qui auraient pu être envisagées sur les activités industrielles. Elles en ont pâti, laissant place à des répétitions relativement stériles.

Cependant, lorsque les sujets concrets étaient abordés pour d'autres domaines, les arguments utilisés de part et d'autre étaient de très bonne qualité. Leur recension dans la partie principale de ce compte rendu (les enseignements tirés du débat) en témoigne. Il n'en allait pas forcément de même lorsque les thèmes étaient plus flous et prospectifs. Il est intéressant dans ce cas de considérer l'équilibre parvenant à s'établir entre les aspects techniques, économiques et sociaux, environnementaux et enfin de communication (affective) auxquels l'argumentation avait recours.

Si cet équilibre était presque toujours observé, les controverses faisant appel à l'ensemble des catégories précédentes, on a pu regretter que l'argumentation restât alors à un niveau plus médiocre.

A plusieurs reprises, on a pu ainsi remarquer dans les développements qui précèdent la fragilité des hypothèses techniques, le caractère facilement contestable des calculs économiques et des prévisions à caractère social, la nature perfectible des études d'environnement. En revanche, le sentiment global partagé par l'ensemble des acteurs en communication les uns avec les autres fut – émotionnellement, mais c'est important – à peu près unanimement favorable au projet. Bousculant les critiques rationnelles qui se levaient chaque fois qu'un aspect précis du projet était soumis à discussion, l'opinion générale, à de très rares exceptions près, fut quasi unanimement favorable, maître d'ouvrage et autres acteurs confondus.

Le débat public a probablement permis de contribuer à mieux percevoir cette distorsion entre raisons – hésitant de vouloir entreprendre ou arrêter le projet – et sentiment affectif profond qu'il convient de toutes façons de le mener à terme.


## » Leçons et perspectives «

### » LE DÉBAT A FAIT BOUGER QUELQUES LIGNES

Le point de vue propre à la Commission particulière du débat public (Port-La Nouvelle 2015) est de contribuer à l'amélioration des débats sans jamais se prononcer sur le devenir du projet qui a été à la base de ce débat.

Les modestes réflexions qui suivent, concernant donc le débat (pouvait-on faire mieux ?) et non le projet d'extension portuaire de Port-La Nouvelle (qui concerne le maître d'ouvrage qui a l'obligation légale de prendre la décision d'arrêter ou de poursuivre le projet dans un délai de trois mois à compter de la date de publication du présent compte rendu et du bilan du débat, rédigé par la Commission nationale). Quatre conclusions :

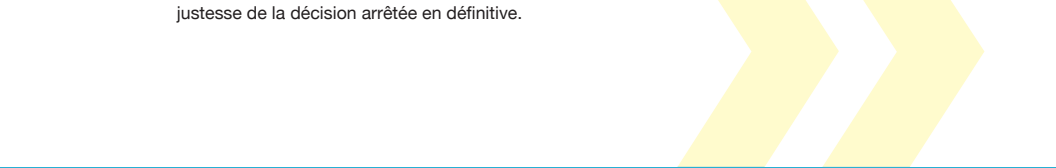
» 1. Le débat organisé au sujet du projet d'extension portuaire de Port-La Nouvelle a permis une meilleure information du public sur les éléments constitutifs et les conséquences probables de ce projet d'une part, et une plus grande compréhension pour le maître d'ouvrage du ressenti de la population vis-à-vis d'une réalisation effective de ce projet, d'autre part. Ceci a été obtenu grâce à une large concertation (entretiens individuels, réunions publiques, site SQR, cahiers d'acteurs, contributions, couverture médias). Cependant, cette concertation n'a pas su dépasser le cercle des notables dans la plupart des cas. Si leur présence représentative est indispensable, elle ne saurait pour autant devenir suffisante, la participation de tous étant recherchée. Bien que de nombreux débats se soient déjà déroulés dans le Languedoc-Roussillon, la culture du débat public reste encore à s'implanter en tant qu'apport positif à la décision politique démocratique et non comme contrainte venant la limiter.



» 2. Le débat public ne vise pas la désignation de gagnants ou de perdants mais une meilleure compréhension des attitudes diverses ou nouvelles vis-à-vis du projet étudié. Pour ce qui concerne le projet de Port-La Nouvelle, il est normal qu'il n'y ait pas unanimité sur l'opportunité et la pertinence du projet selon les divers points de vue en présence. Le flou qui en résulte est salutaire. Il montre la complexité d'un projet mais ne démontre pas l'impossibilité d'agir ou de s'abstenir. Il suggère simplement les voies à suivre pour faire disparaître l'impression de flou des yeux de tous. Un exemple simple a été vécu durant le débat, c'est celui de l'échéance du projet, située en 2015 par le maître d'ouvrage avant le démarrage du débat public. Cette date est désormais moins évidente après le débat. Elle est raisonnablement prévue pour plus tard, une bonne évolution pour la crédibilité du projet.

» 3. A trop fixer son attention sur les détails d'un projet, on oublie de le considérer dans un ensemble plus vaste qui seul lui donne sa raison d'être. Le débat public a pour but d'élever le niveau d'observation du maître d'ouvrage comme des autres acteurs, que ceux-ci soient a priori favorables ou défavorables au projet proposé. Cette capacité à analyser globalement un projet est clairement recherchée. Une fois atteinte, elle dépasse les disputes qui s'accrochent à des aspects de réalisation, à des conséquences redoutées ou à la défense d'intérêts particuliers. C'est en élargissant le périmètre choisi pour le débat public (PLN 2015), en dépassant les réticences à s'exprimer, à faire connaître plus précisément des informations économiques et commerciales, à mieux partager les risques et les enjeux, que peut apparaître une dynamique de progrès et de plus grande concertation volontairement établie et non subie.

» 4. Dans un contexte économique déprimé, alors que les orientations à prendre pour les générations futures ne sont claires pour personne, il est légitime de fonder les espoirs sur des projets ambitieux comme celui de Port-La Nouvelle. Le débat public doit servir une telle cause en assouplissant la réflexion de chacun à une plus grande compréhension des faits et à une meilleure adaptation aux circonstances du temps. Les opinions rigides déclarées en début de débat évoluent au cours de celui-ci pour aboutir à des compromis ou à des solutions nouvelles inimaginables initialement. Si l'opinion des acteurs change, c'est aussi parce que le contenu du projet et ses finalités se trouvent progressivement modifiés. Cette démarche tournée vers l'avenir est à promouvoir. Les participants au débat sur la possibilité d'un nouveau port à Port-La Nouvelle décideront de ce qu'il convient d'entreprendre ou pas. Leur choix les conduira très probablement à une ou des solutions différentes de celle envisagée fin 2012. Il n'y a pas à le regretter ce qui n'implique pas que les propositions de cette époque étaient mauvaises et inacceptables. Elles restent toutefois des propositions du passé qui doivent laisser la place à des visions présentes, forcément meilleures car partagées par un plus grand nombre conscient de la justesse de la décision arrêtée en définitive.





## » ANNEXES «

### LIENS UTILES RENCONTRES PREALABLES EXTRAITS DE REVUE DE PRESSE DU DÉBAT PUBLIC GLOSSAIRE

#### » ANNEXES 1 «

##### » LIENS UTILES

###### > Dossier du maître d'ouvrage

<http://www.debatpublic-pln2015.org/informer/dossier-presentation-projet.html>

###### > Synthèse du dossier du maître d'ouvrage

<http://www.debatpublic-pln2015.org/informer/synthese-du-maitre-d-ouvrage.html>

###### > Présentation vidéo du projet

<http://www.debatpublic-pln2015.org/informer/film-de-presentation.html>

###### > « Journal du débat » support de la CPDP :

Lettre N° 1

<http://www.debatpublic-pln2015.org/informer/lettre-1.html>

Lettre N° 2

<http://www.debatpublic-pln2015.org/informer/lettre-n-2.html>

###### > cahiers d'acteurs

<http://www.debatpublic-pln2015.org/informer/cahier-acteurs.html>

#### » ANNEXES 2 «

##### » RENCONTRES PREALABLES

ACTEURS RENCONTRES	ORGANISME
M. Laurent Mouillie, directeur commercial Port de commerce	CCI de Narbonne, délégataire
M. Pascal Pinet, direction générale adjointe des solidarités et M. Fabrice Levassort, direction des transports et des communications	Région Languedoc-Roussillon
M. Thierry Lataste, préfet de Région Languedoc-Roussillon et préfet de l'Hérault, M. Eric Freysselinard, préfet de l'Aude, Mme Marie-Paule Bardèche, sous-préfète de Narbonne, M. Didier Kruger, directeur DREAL, M. Dairien, directeur DDTM	Préfecture de Région Languedoc-Roussillon DREAL DDTM 11
M. Michel Gautier, directeur adjoint et son équipe	DREAL
M. Richard Sevcik, président, M. Thierry Laniès, directeur, M. Alain Bergé, directeur adjoint	Parc naturel régional Narbonnaise
Mme Maryse Arditi, M. Jean-Luc Thibault	ECCLA
M. Bernard Ballester, président, M. Jean-François Chatel, directeur général, et M. Eric Ferrières	CCI Narbonne et Port-La Nouvelle
M. Christian Bourquin, président, M. Robert Navarro, vice-président Conseil régional Languedoc-Roussillon M. Pinet, M. Levassort, M. Arnaud Brasseur, chef de projet Transports et intermodalités des services	Région Languedoc-Roussillon
M. Jean-Claude Armand, directeur	Conservatoire du littoral
M. Henri Martin, maire, M. Eric Lallemand, directeur général des services, M. Claude Roquelaure, chef de cabinet	Mairie de Port-La Nouvelle
M. Didier Vincent, directeur du site	Lafarge Ciments
M. Hervé Nouguié, président	UMANO – Union Maritime Nouvelloise
M. Didier Codorniou, maire, 1 <sup>er</sup> vice-président du Conseil régional Languedoc-Roussillon, Commission Finances	Mairie de Gruissan
M. Philippe Bonnevie, délégué général	AUTF (Association des utilisateurs de transport de fret)
M. François Commeinhes, maire, député européen, M. de Rinaldo, 1 <sup>er</sup> adjoint, M. Margouet, DGS	Mairie de Sète

M. André Viola, président, M. Philippe Greffier, directeur de cabinet et président de la Communauté de communes de Castelnaudary, MM. Denis Brugeron, chef de cabinet et Yvon Le Gall, directeur de la communication, M. Marcel Martinez, vice-président chargé du développement économique	Conseil général de l'Aude
Mme Marie-Paule Bardèche, sous-préfète	Préfecture de l'Hérault
M. Eric Mascle, PDG, M. Jérôme Strauss, directeur	Comptoir languedocien de transit et manutention de Port-La Nouvelle
Mme Elizabeth Rouch, présidente, Mme Lydie Passemar (conseillère municipale et association Envol), M. Laurent Bachy, association pln Windsurf	Association Vieille Plage Association Envol Association Windsurf
M. Cifaï, directeur	Silos du Sud – Axéréal
M. André Lopez, président et MM. Bonnefoi, Butin, Menin, M. Reste	Association de pêcheurs pêche de loisir
M. Raymond Couderc, maire, M. Elie Aboud, 1 <sup>er</sup> adjoint	Mairie de Béziers
M. Ruiz	Fédération de chasse de l'Aude
M. Arnaud Carayon, président	Société Carayon
M. Christian Petit, directeur régional, M. Hilaire Hitem, M. Bruno Beauchet	Réseau ferré de France
M. Patrick Maugard, maire, Mme Hélène Girard, M. Philippe Greffier, adjoint	Mairie de Castelnaudary
M. Francis Galgan, président	CAMIDI
M. Moly, vice-président, Mme Rossillon, directrice du développement économique, M. Estève, directeur du site, M. Pou, directeur des investissements et Mme Chauvineau-Fournier, directrice de MP2	Conseil général des Pyrénées-Orientales et port de Port-Vendres
M. Jacques Bascou, président, maire de Narbonne, M. Petit, directeur des investissements	Grand Narbonne
M. François Mortefon, responsable du site	France Agrimer
M. Albert Cormary et M. Alain Viard, Mme Marie-Laure Arripe	Europe Écologie Les Vert et Association No Palm
M. Geoffroy Caude	Union des pêcheurs français
M. Frédéric Daux	Syndicat professionnel des pilotes
M. Giva, président	Chambre d'agriculture régionale Languedoc-Roussillon
M. Batoche, M. Guillemet	CCIR Languedoc-Roussillon
Mme Cousin, Mme Herbert, M. Cousin et M. Potier	Mission de la mer
M. Christophe Garretta	CGT

M. Chevalier, président et M. Bertret directeur de l'établissement public régional du port de Sète Sud de France	Port de Sète
M. Georges Jordan, directeur général	Marché Saint-Charles
M. Alain Degage, responsable pédagogique du Master 2 professionnel « Gestion des affaires maritimes »	Université de Perpignan Via Domitia
18 élèves + M. Degage	IUT de chimie, Master 2 Affaires Maritimes
Mme Lavaud Letilleul	Maître de conférence à Montpellier et spécialiste des ports
M. Izard, DGS	Mairie Lézignan Corbières
M. François Martin, M. Hervé Longe	Logistique et sécurité de Total
M. Paul Tourret, directeur	ISEMAR
Xavier Guerin, chef de mission, Eric Banel directeur général	Armateurs de France
M. Pierre Cariou, professeur associé	Euromed
M. Garnier, responsable de site	Directeur Frangaz
M. Charlon, vice président	Translog
M. Terrier, directeur général - M. Ranjard, directeur du développement	Port de Marseille
Mme Valérie Blanchet	Egis Ports



Source : Cgpp

## » ANNEXES 3 «

### » EXTRAITS DE REVUE DE PRESSE DU DÉBAT PUBLIC

#### > Plusieurs titres impactants sont à noter :

- *L'Extension du port à l'épreuve du débat public jusqu'en avril*  
(L'Indépendant et Midi Libre du 13 décembre 2013)
- *Coup d'envoi du débat public « Port-la-Nouvelle 2015 »*  
(La lettre M du 18 décembre 2012)
- *Le chantier du siècle*  
(La Dépêche du Midi du 19 décembre 2012)
- *Les Nouvellois ont la parole sur l'aménagement du port*  
(L'Indépendant du 9 janvier 2013)
- *Extension du port : c'est parti*  
(La Dépêche du Midi du 14 janvier 2013)
- *Coup d'envoi sur l'Extension du Port*  
(La lettre M du 15 janvier 2013)
- *Port La Nouvelle, le débat continu*  
(L'Indépendant du 7 février 2013)
- *Port-la-nouvelle ; Extension du port : le projet maritime mobilise le public*  
(Midi Libre du 13 février 2013)
- *L'extension du port de Port-la-Nouvelle fait débat*  
(La Dépêche du Midi du 18 février 2013)
- *Ports régionaux : débat public autour du « match » Sète / Port-la-Nouvelle*  
(Midi Libre du 20 février 2013)
- *Le débat sur le port prend un tour quasi philosophique*  
(Midi Libre et l'Indépendant du 27 mars 2013)
- *Port-la-Nouvelle : réunion de clôture du débat public*  
(La lettre M du 27 mars 2013)
- *Vers un port « moyen grand » opérationnel dès 2018 ?*  
(Midi Libre et l'Indépendant du 31 mars 2013)
- *Port-la-Nouvelle : réunion de clôture*  
(La lettre M du 4 avril 2013)
- *Projet d'extension du port : mode d'emploi de l'après-débat*  
(Midi Libre et l'Indépendant du 12 avril 2013)

## » ANNEXES 4 «

### » GLOSSAIRE

**Actualisation** : Fait de modifier des valeurs financières prévues dans le futur pour qu'elles soient comparables avec des valeurs actuelles.

**Affouillement** : Enlèvement localisé de matériau meuble par un courant ou un remous d'eau.

**Affréteur** : Société qui loue un navire pour un temps déterminé (affrètement à temps), ou pour un voyage particulier (affrètement au voyage).

**Anthropique** : Qui résulte essentiellement de l'action humaine (en parlant d'un paysage, d'un sol).

**Armateur** : Société qui arme le navire et l'utilise pour la navigation commerciale. L'armateur peut être également le propriétaire du navire.

**Avitaillement** : Fourniture de combustibles et de vivres nécessaires à bord d'un navire pour l'exécution d'un transport.

**Benthos** : Ensemble des organismes vivant sur les fonds marins ou d'eau douce.

**Bord à quai** : Être bord à quai, se dit quand l'un des côtés du navire touche le quai.

**Cabotage** : Navigation sur de courtes distances à proximité des côtes.

**Car carriers** : (en français un transporteur de véhicules), navire destiné au transport de véhicules.

**Cercle d'évitage** : manœuvre qui consiste à faire pivoter un navire sur lui-même dans un espace restreint. Une zone d'évitage est une zone réservée dans un port pour cette manœuvre, et donc laissée libre de tout obstacle.

**CGT** : Confédération générale du travail (syndicat de salariés).

**Chaland** : Bateau à fond plat servant au transport des marchandises.

**Chargeur** : Société (propriétaire ou non de la marchandise) qui conclut le contrat de transport ou d'affrètement et le plus souvent, remet la marchandise au transporteur.

**«Chart datum»** : Zéro hydrographique (ou zéro des cartes). C'est la référence de niveau commune pour les mesures de profondeur en mer (ou plan de référence des sondes) sur une carte marine ainsi que pour les prédictions de marée des annuaires de marée.

**Clapage** : Opération de rejet en mer des produits de dragage.

**Clinker** : Constituant du ciment artificiel qui résulte de la cuisson d'un mélange composé d'environ 75 % de calcaire et de 25 % de silice.

**CNDP** : Commission nationale du débat public.

**Conteneur** : Boîte métallique destinée au transport des marchandises diverses, solides ou liquides.

**CPDP** : Commission particulière du débat public.

**Darse** : Bassin équipé de quais pour l'accueil des navires.

**Dérochage** : Action de désagréger et d'excaver une roche dure par des moyens mécaniques.

**Diester** : Mot-valise formé par la contraction de diesel et ester, c'est une marque déposée par Sofiproteol. C'est aussi un terme devenu commun pour désigner en France le biodiesel, alternative au carburant pour moteur diesel classique.

**Docker** : Ouvrier qui charge et décharge le navire.

**Ducs d'Albe** : Pieux ancrés au fond marin sur lesquels le navire peut venir s'amarrer.

**ECCLA** : Ecologie du Carcassonnais, des Corbières et du littoral audois.

**EELV** : Europe Ecologie Les Verts.

**ERP** : Etablissement recevant du public.

**ETP** : Equivalent temps plein.

**Eutrophisation** : Accroissement anarchique d'une eau en sels nutritifs.

**Feeder** : (en français : navire nourricier ou collecteur) navire de petit tonnage reliant plusieurs ports secondaires à un port principal d'où partent de plus gros navires ne faisant escale que dans de très grands ports ou ces derniers peuvent accoster.

**Feederling** : (en français : feederisation) organisation de lignes maritimes de navires appelés feeders.

**Fret** : Désigne à la fois la marchandise transportée et le prix du transport (taux de fret).

**GNL** : Gaz Naturel Liquéfié.

**GPLC** : (Gaz de Pétrole Liquéfié Carburant) mélange de butane et propane pouvant être utilisé comme carburant dans des véhicules adaptés.

**Hinterland** : Arrière-pays commercial d'un port. Correspond à une zone géographique d'où peuvent venir les marchandises transitant par le port.

**IAPH** : Association internationale des ports.

**Ichtyofaune** : Population de poissons.

**Intermodalité** : Transport de marchandise par la mise en œuvre successive de plusieurs modes de transport sur un même trajet.

**Laitier** : coproduit issu de la fabrication de la fonte au haut fourneau, où il correspond à la gangue stérile du minerai de fer, souvent valorisé dans la fabrication de ciment.

**Lamanage** : Opération d'assistance à l'amarrage et au désamarrage des navires par des marins spécialisés.

**LGV** : Ligne à Grande Vitesse.

**Ligne régulière** : Liaison maritime organisée selon un calendrier régulier.

**Marchandises conteneurisées** : Marchandises transportées en conteneurs maritimes.

**Marchandises conventionnelles** : Marchandises unitisées voyageant à nu (colis lourds), en sacs, sur palettes, en caisse ou en tout autre conditionnement autre qu'un conteneur.

**Massification** : Recherche d'une économie d'échelle en regroupant de plus grands volumes de marchandise pour le transport.

**Mille marin** : Unité de mesure de distance égale à 1 852 mètres.

**Mole** : Ouvrage de protection maritime de type digue ou jetée.

**Multimodalité** : Existence de plusieurs modes de transport entre deux lieux.

**Navire roulier** : Navires ayant une rampe d'accès pour les véhicules roulant.

**Nœud** : Unité de mesure de vitesse (1 mille marin/heure, soit 1 852m/h).

**Pétrolier** : (en anglais : Tanker) navire citerne spécialisé dans le transport des hydrocarbures liquides.

**PIANC** : Association mondiale pour les infrastructures de transports maritimes et fluviales.

**PIB** : Produit Intérieur Brut.

**Pilote** : Professionnel qui conseille le capitaine dans les mouvements d'entrée et de sortie du port.

**Point nodal** : Site où est aménagé des correspondances entre chaînes de transport.

**Poste à quai** : Place allouée à un navire le long d'un quai.

**Range** : (en français : rangée) suite de ports rapprochés.

**Range Nord** : Suite de ports depuis Le Havre jusqu'à Hambourg.

**Recépage** : Action de couper l'extrémité d'un ouvrage.

**Remorqueur** : Navire qui aide les manœuvres d'entrée et de sortie des navires dans le port.

**RFF** : Réseau ferré de France.

**Ro-Ro (roll on - roll off)** : (en français : roulage) technique de chargement ou de déchargement des navires par une rampe d'accès pour les véhicules roulant.

**Rupture de charge** : Manipulation de la marchandise lors d'un changement de mode de transport.

**Sea-line** : Canalisation sous-marine reliant un terminal terrestre à un poste de déchargement en mer, par laquelle des fluides sont transférés d'un navire à un dépôt terrestre.

**Sillon** : Créneau horaire sur un trajet ferroviaire.

**SPPMPLNPV** : Syndicat professionnel des pilotes maritimes de Port-La Nouvelle et de Port-Vendres.

**Taux d'actualisation** : Taux qui permet d'actualiser des valeurs financières.

**Taux d'affrètement** : Coût de la location d'un navire (avec ou sans les coûts d'équipage, d'avitaillement, d'assurance, etc. en fonction des contrats) par un affréteur à l'armateur du navire.

**Taux de rentabilité interne** : Le TRI est un taux d'actualisation qui annule la valeur actuelle nette (VAN). Le TRI indique une situation minimale d'un projet d'investissement : lorsque l'enrichissement lié à l'investissement (la VAN) est nul. Un projet d'investissement ne sera généralement retenu que si son TRI prévisible est suffisamment supérieur au taux bancaire.

**Terminal** : Espace constitué d'un quai et d'un terre-plein d'où partent et où aboutissent les marchandises.

**Tirant d'eau d'un navire** : Hauteur entre l'extrémité de la quille du navire et sa ligne de flottaison (niveau de l'eau).

**TPL** : Tonne de Port en Lourds : Le port en lourd d'un navire représente le chargement maximum qu'il peut emporter. Le port en lourd inclut le personnel, les consommables, et les marchandises transportées.

**Trafic captif** : Trafic de marchandise lié à l'arrière-pays du port.

**Tramping** : (en français : transport de marchandise à la demande) exploitation à la demande d'un navire non intégré dans un service régulier et transportant le plus souvent des vrac solides, liquides ou des marchandises conventionnelles.

**Transitaire** : Société effectuant les formalités douanières et les autres opérations nécessaires à l'import-export de marchandise.

**Turbidité** : Caractéristique d'une eau dont la transparence est atténuée en raison de la présence de fines particules en suspension.

**Vagile (faune)** : Ensemble des animaux aquatiques qui se déplacent en rampant sur le fond (par opposition à la faune sessile).

**Valeur actuelle nette** : Flux de trésorerie actualisé représentant l'enrichissement supplémentaire d'un investissement par rapport au minimum exigé par les apporteurs de capitaux.

**Vraquier** : Navire transportant des produits secs en vrac.



» NOTES «



**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Port-La Nouvelle 2015

» INFORMATION >

**Commission nationale du débat public**  
244 boulevard Saint-Germain  
75007 PARIS  
**Tél. : 01 44 49 85 60**  
**Fax : 01 44 49 85 61**  
e-mail : [contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

» du 17 déc. 2012  
au 16 avril 2013 «



[www.debatpublic-pln2015.org](http://www.debatpublic-pln2015.org)

# Bilan

du débat public  
Projet d'extension  
de l'infrastructure portuaire  
Port-La Nouvelle (Aude)

17 décembre 2012 – 16 avril 2013

dressé par le Président  
de la Commission nationale  
du débat public

Juin 2013

## PROJET D'EXTENSION DE L'INFRASTRUCTURE PORTUAIRE PORT-LA NOUVELLE (AUDE)

### Introduction

Saisie le 8 septembre 2011 par le Président du Conseil régional du Languedoc-Roussillon, d'un projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 9 novembre 2011 d'organiser elle-même un débat public et d'en confier l'animation à une Commission particulière.

Elle a en effet considéré que :

- le projet, en élargissant la zone de chalandise à la Région Midi-Pyrénées et à la Principauté d'Andorre et en favorisant les échanges internationaux, revêt un caractère d'intérêt national,
- les enjeux socio-économiques du projet sont importants, tant en matière d'emplois induits par l'augmentation du trafic que sur le plan du développement des entreprises régionales en favorisant leur compétitivité notamment dans le domaine des exportations,
- les impacts sur l'environnement sont significatifs, s'agissant des échanges sédimentaires entraînés le long de la côte et entre l'étang de Bages-Sigean et le port, des effets sur la conservation de la biodiversité marine et sur les migrations animales, le projet étant partiellement situé dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), une zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) et une zone de protection spéciale (ZPS) en mer.

Le 7 décembre 2011, la CNDP a nommé Pierre-Frédéric TÉNIÈRE-BUCHOT président de la Commission particulière du débat public.

Suite à la demande du Président du Conseil régional de Languedoc-Roussillon du 5 avril 2012 et sur proposition de M. Pierre-Frédéric TÉNIÈRE-BUCHOT, la CNDP a, le 3 mai 2012, accordé un délai supplémentaire de 6 mois au maître d'ouvrage pour la constitution du dossier du débat.

Sur proposition de M. Pierre-Frédéric TÉNIÈRE-BUCHOT, elle a, le 6 juin 2012, nommé membres de la Commission particulière du débat public : M. Etienne BALLAN, Mme Patricia BROSSIER, M. François PERDRIZET, Mme Camille SAÏSSET, M. Gabriel ULLMANN, ce dernier ayant présenté sa démission à la CPDP en juillet 2012.

Le 7 novembre 2012, la CNDP a demandé que le dossier du maître d'ouvrage soit développé sur les points suivants pour le considérer comme suffisamment complet pour être soumis au débat public :

- évolution du trafic de 2000 à 2011,
- présentation détaillée des chiffres d'affaires actuels et à venir directs, indirects et induits et des emplois correspondants,
- présentation du parc logistique envisagé dans le cadre du projet.

Le 5 décembre 2012, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Elle a fixé les dates du débat du 17 décembre 2012 au 16 avril 2013 et en a approuvé les modalités d'organisation.

### LE PROJET SOUMIS À DÉBAT

Le maître d'ouvrage a proposé au débat trois scénarios d'extension du port, à savoir : le maintien du port actuel optimisé et modernisé ; le réaménagement de l'avant-port et de la passe d'entrée, avec un prolongement conséquent des ouvrages de protection du port actuel ; l'agrandissement du port avec la création d'un port extérieur.

C'est la troisième option qui est privilégiée par la Région, elle en propose dans son dossier plusieurs configurations, dont l'une de « très grand port ».

Ces modélisations ont été réfléchies afin que le nouveau port puisse accueillir un navire type, dit « navire-projet », de 225 m de long, 36 m de large, et d'un tirant d'eau de 12,50 m, pouvant aller selon les postes à 14,50 m.

Port-La Nouvelle est le premier port français pour les céréales (exportation des blés durs du Lauragais), le deuxième pour les produits pétroliers. Le maître d'ouvrage prévoit des augmentations du volume de ces transits dans les prochaines années, ce qui justifie à ses yeux les investissements importants qu'il prévoit pour l'agrandissement du port.

La Région voit dans ce projet d'envergure l'occasion de redynamiser l'économie locale et de créer un bassin d'emploi dans un territoire particulièrement touché par le chômage.

Elle considère que la mise à disposition d'une infrastructure adaptée aux critères actuels des marchés portuaires attirera les industriels qui appellent de leurs vœux une évolution des capacités du port.

Elle table sur une évolution des trafics portuaires dans laquelle Port-La Nouvelle pourrait prendre une place non négligeable, en développant de nouveaux trafics, notamment vers la rive sud de la Méditerranée.

#### Une nécessité admise par tous : la modernisation du port et la valorisation de ses atouts

Tous s'accordent à dire que si rien n'est fait, le port actuel risque de périr.

Le constat selon lequel le marché portuaire international va vers une augmentation constante de la taille des navires est unanimement reconnu.

Les acteurs favorables à l'extension (Chambre de Commerce et d'Industrie, institutionnels de la Région, opérateurs portuaires, industriels, syndicats) soulignent les atouts majeurs de Port-La Nouvelle : sa position géographique offre au port une situation de confluence des principaux courants d'échanges entre l'Europe du Nord et le bassin méditerranéen, ainsi qu'une place privilégiée entre les régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, entre le couloir rhodanien et le bassin aquitain.

Les habitants de Port-La Nouvelle qui ont assisté aux réunions publiques accueillent le projet favorablement. Dans un contexte économique déprimé, beaucoup d'entre eux considèrent que le territoire développerait avec profit une vocation industrielle et logistique par le biais du port.

### DES DÉSACCORDS APPARAISSENT SUR LE DIMENSIONNEMENT DE L'EXTENSION

Malgré ce constat quasi-unanime, tous ceux qui se sont exprimés n'adhèrent pas de manière homogène au projet de très grand port. Aux yeux de ceux qui mettent en doute les prévisions du maître d'ouvrage, qu'ils soient membres de partis politiques, d'associations de protection de l'environnement, ou encore porteurs de modèles de société alternatifs, le marché est incertain, et l'évolution des trafics difficile à anticiper.

Selon eux, il serait plus raisonnable d'investir dans une infrastructure plus modeste, sans chercher à concurrencer des grands ports tels que Marseille ou Barcelone, mais en s'attachant plutôt à développer des trafics d'opportunité, propres à une infrastructure moyenne. C'est toute la question du dimensionnement de l'infrastructure qui est en jeu.

### Le dimensionnement du port au cœur du débat

Ce questionnement a donc fait l'objet de nombreux échanges, les prévisions d'accroissement de la taille des navires que cherche à attirer Port-La Nouvelle étant contestées par certains participants, même si elles sont reconnues par tous les experts comme une tendance dominante sur le marché international.

Les intervenants qui mettent en doute les éléments apportés dans son dossier par le maître d'ouvrage font remarquer que Port-La Nouvelle n'aura pas les prestations de service comparables à celles des grands ports et que cela pourra dissuader des navires de grande taille de s'y présenter. Des acteurs portuaires soulignent que le problème du port réside dans le manque d'infrastructures de stockage et dans l'insuffisance de la desserte ferroviaire.

Le public a questionné le maître d'ouvrage sur les prévisions de trafic et les perspectives d'avenir de certains trafics d'opportunité cités (agrocarburants à base de céréales par exemple). L'association « Écologie du Carcassonnais, des Corbières et du Littoral Audois » (ECCLA) a aussi évoqué les phénomènes de concurrence et de volatilité des marchés dans un contexte très fluctuant. L'épisode des négociations engagées quelques années auparavant avec des sociétés étrangères importatrices d'huile de palme, qui n'ont pas abouti à la suite de l'intervention du collectif No Palm, a marqué les esprits et fait prendre conscience de la difficulté de fixer des investisseurs sur les seules perspectives de services annoncées.

Tous ces arguments sont venus pointer de manière récurrente la pertinence du choix d'un très grand port. La nécessité d'un phasage qui permettrait de concevoir une progression dans le temps de l'agrandissement du port a paru plus réaliste à certains et a suscité de la part de deux acteurs, Europe Écologie Les Verts et l'association ECCLA, une demande d'expertise à la CNDP.

### Un point de vue d'experts sur le phasage du projet

Le 6 février 2013, la CNDP a décidé de créer un « atelier *ad hoc* » chargé d'examiner les possibilités techniques et économiques d'un phasage des travaux envisagés pour l'extension de l'infrastructure portuaire. Les conclusions de ses travaux ont été présentées en séance publique, et la compétence des experts venus s'exprimer a grandement facilité la compréhension du public concernant les enjeux du projet, tant sur le plan technique que sur celui des conséquences économiques du scénario choisi, au-delà même de la question du phasage.

Il apparaît que l'évolution du port dans le temps telle que l'a prévue le maître d'ouvrage ne permet pas un réel phasage : le projet actuel ne comporte pas de phases cohérentes et abouties, générant de nouvelles fonctionnalités et apportant des recettes suffisantes pour financer les phases suivantes.

Pour permettre un tel développement, il faut dès le départ concevoir le projet dans ce sens.

Nombreux pourtant sont les intervenants appelant à la mise en œuvre d'un projet très évolutif.

Par ailleurs, les experts ont confirmé la tendance actuelle à la concentration des trafics et à l'augmentation de la taille des navires. En Méditerranée, le Handymax (40 à 60 000 tonnes de port en lourd) est devenu un standard du marché du vrac.

Une des conclusions les plus remarquées des experts qui sont intervenus lors de l'atelier *ad hoc* a été de souligner que la véritable question qui se posait au maître d'ouvrage était celle du choix entre deux options : celle d'un petit/moyen port, ou celle d'un moyen/grand port, chacune présentant des avantages et des inconvénients, mais aussi des prises de risques différentes.

À cet égard, le débat a permis d'ouvrir plus largement cette question du phasage, et d'éclairer les participants sur les éléments incontournables à prendre en compte dans le choix d'une option, quelle qu'elle soit.

### Les attentes des professionnels vont dans le sens d'un très grand port

Les professionnels du transport maritime n'ont pas caché leur souhait de voir évoluer le port vers un format qui permettrait d'accueillir de très grands navires, tels les Supramax (60 000 tonnes en lourd). Si les opérateurs portuaires et les industriels souhaitent que le port aménage un tirant d'eau de 14,50 mètres, le bureau d'études assistant le maître d'ouvrage opte plutôt pour un tirant d'eau de 12,50 mètres, avec possibilité de dragage ultérieur du bassin, en vue d'en augmenter la profondeur. Le maître d'ouvrage, qui espère attirer de nouveaux industriels grâce à la nouvelle infrastructure portuaire, n'a pas souhaité pour autant communiquer sur les contacts qu'il avait pu nouer avec de futurs investisseurs. Cette absence de transparence, plus ou moins justifiée par un projet récent de création d'usine de traitement d'huile de palme qui n'a pas vu le jour, a gêné ceux qui soulignaient la faiblesse du dossier du maître d'ouvrage, jugeant insuffisantes les garanties offertes.

Le maître d'ouvrage s'est abrité derrière le secret professionnel ; néanmoins quelques industriels sont venus témoigner de leur intérêt pour un port rénové et agrandi.

### UNE DONNÉE FONDAMENTALE : L'INTERMODALITÉ DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE

À plusieurs reprises, des participants, entre autres les opérateurs portuaires, ont fait remarquer que l'extension du port ne pouvait aller sans l'aménagement d'une chaîne logistique terrestre en lien avec les nouvelles capacités d'un port plus grand. La notion d'hinterland a souvent été avancée : l'hinterland étant destiné à s'accroître, il devra être desservi à la fois par des liaisons routières, aéroportuaires et ferroviaires, lesquelles devraient se voir renforcées et améliorées.

Des voix appellent même à la création de nouvelles infrastructures de transports terrestres.

Le bouclage des voies ferrées améliorerait le niveau de sécurité des activités du port, sous réserve d'une autorisation du Conservatoire du Littoral, qui accueillerait une bretelle sur ses emprises.

Une action en faveur du transport fluvio-maritime (par le canal de la Robine notamment) est également souhaitée par des membres de la batellerie artisanale, mais le maître d'ouvrage n'a pas prévu d'y donner suite dans l'immédiat.

### Une réserve foncière non négligeable, atout remarqué du projet

Plusieurs participants favorables au grand port ont souligné l'existence d'une réserve foncière de plus de 100 hectares, permettant de développer les capacités logistiques du port.

C'est, d'après le maître d'ouvrage, le seul site régional capable de déployer des surfaces logistiques ou industrielles en bord à quai.

Cette ressource est un point fort du futur port, selon les industriels, en ceci qu'elle permet d'y établir des installations d'arrière-port, et d'envisager la création de nouvelles capacités de stockage. Le développement industriel qui pourrait en résulter aurait de leur point de vue des conséquences favorables pour l'emploi.

### DES OPPOSITIONS ET DES INQUIÉTUDES SE FONT JOUR

#### Une opposition plus marquée de la part d'acteurs du monde agricole

C'est d'une partie du monde agricole qu'est venue l'opposition la plus marquée. Ainsi, la Confédération paysanne considère que le développement des capacités d'import/export agroalimentaire n'est pas souhaitable, en cela qu'elle ne créera pas d'emplois localement et qu'elle contribuera à affaiblir les agriculteurs français, mis en concurrence avec les agricultures du bassin méditerranéen. À leurs yeux, il serait plus judicieux d'investir les sommes dédiées au projet dans la création et le soutien d'exploitations agricoles locales.

Avec 200 M d'euros, il serait possible d'installer au moins 2000 agriculteurs.



### Concurrence ou complémentarité : que va-t-il se passer avec les ports voisins ?

La présence de deux ports voisins, Sète et Port-Vendres, dans un périmètre géographique relativement réduit n'a pas manqué de faire émerger la crainte d'une concurrence entre les ports. Le maître d'ouvrage annonce la création d'un label Ports du Sud, qui engloberait les trois ports de la Région Languedoc-Roussillon, auquel pourrait s'ajouter le port fluvial de Laudun-l'Ardoise, avec l'objectif de créer une complémentarité entre les ports, et d'atteindre un trafic de 18 millions de tonnes à l'horizon 2030.

Malgré cela, de nombreux participants s'inquiètent des conséquences que pourrait avoir l'extension du port sur une concurrence accrue, en particulier avec le port de Sète, récemment rénové.

Les ports ont pourtant chacun des trafics différents (fruits pour Port-Vendres, vracs et trafics à rotation lente pour Port-La Nouvelle, passagers et marchandises à rotation rapide pour Sète).

Les ports et le maître d'ouvrage, conscients de l'importance d'une synergie et d'une coordination entre les ports, assurent qu'ils travaillent dans l'esprit d'un schéma global.

Au-delà de la Région, le port aura des interactions avec Marseille-Fos en France et Barcelone en Espagne, éventuellement avec d'autres ports plus lointains, d'où la nécessité de développer le transport maritime avec une vision globale.

Certains participants ont suggéré une étude approfondie des synergies possibles, et ont appelé à une réflexion sur une gouvernance au niveau régional, voire national.

## LES PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES DÉBATTUES

### Quelle évolution les trafics vont-ils suivre à l'avenir ?

De nombreuses discussions ont porté sur les trafics existants et futurs : céréales, hydrocarbures, vrac et conventionnel, trafics d'opportunité qui pourraient être captés, pêche et plaisance, croisières. Le pari fait par le maître d'ouvrage de changer l'« échelle » du port incite plusieurs intervenants, issus des associations ou des partis politiques, à observer de près les évolutions de trafic annoncées.

Ces prévisions sont remises en cause par ceux qui considèrent qu'elles sont trop optimistes ou infondées, et que le niveau de la demande, même dans le cas d'une offre renforcée, ne se maintiendra pas forcément. Les partisans du grand port avancent au contraire que l'accroissement démographique mondial devrait soutenir les échanges internationaux.

La question des trafics d'hydrocarbures est sans doute celle qui a suscité le plus d'échanges. Certains, tel le « Mouvement citoyen des initiatives de transition de l'Aude », estiment que les flux sont appelés à diminuer, d'autres affirment qu'ils se maintiendront ou augmenteront.

### Quelle taille de navires privilégier ?

La taille des bateaux susceptibles de venir à Port-La Nouvelle a été également un sujet de débat. Les experts parlent d'un effet cascade, qui entraîne une taille toujours plus importante des navires : les très grands navires étant accueillis dans d'autres ports, d'autres navires relativement modestes (mais plus grands que ceux qui viennent aujourd'hui) se présenteront à Port-La Nouvelle. La possibilité d'accueillir des navires pétroliers à quai, à des coûts moindres qu'avec l'actuel sea-line<sup>1</sup>, pourrait offrir au nouveau port un avantage compétitif par rapport à d'autres ports.

Pour ce qui est des céréales, certains avancent que la production des volumes de céréales destinés à l'export n'est pas forcément assurée. Il en va de même pour les vracs liquides et conventionnels : certains expriment des doutes quant au réalisme des perspectives de trafic.

Il ressort de ces discussions qu'il est fort difficile, dans un secteur fluctuant où la visibilité est assez réduite, de se livrer à un exercice de prévision sur le long terme. Or le projet PLN 2015 est un projet qui voit loin, ce que n'ont pas manqué de relever certains participants, qui souhaiteraient plus de garanties. Le maître d'ouvrage, cependant, affirme sa volonté d'attirer de nouveaux opérateurs et, en développant son offre, de capter de nouveaux trafics d'opportunité (activités chimiques, recyclage, production éolienne d'électricité, ...).

<sup>1</sup> Sea-line : canalisation sous-marine qui relie un terminal terrestre à un poste de déchargement en mer, et par laquelle sont transférés des fluides d'un navire à un dépôt terrestre.

### Quelles retombées économiques peut-on envisager ?

Les questions portant sur la rentabilité du nouveau port ont émergé durant le débat, d'autant que le port semble se positionner sur des activités à rotation lente et faible valeur ajoutée, ce qui risque, selon certains, d'en limiter l'intérêt économique.

La plupart des participants n'apprécient pas l'idée que le nouveau port puisse prendre le statut de port « low-cost ». Certains, comme les producteurs ou les agriculteurs locaux, demandent à ce que la balance des trafics soit équilibrée : il s'agit de faciliter raisonnablement les importations tout en ne réduisant pas les débouchés pour les productions locales.

L'étude de rentabilité économique fournie par le maître d'ouvrage a été jugée insuffisante par plusieurs intervenants, en particulier des représentants d'EELV, qui ont demandé une liste des avantages pris en compte dans le calcul du taux de rentabilité pour la collectivité. Plus globalement, ils demandent un approfondissement de l'évaluation des impacts socio-économiques, malgré la mise en ligne par le maître d'ouvrage sur le site du débat d'une note méthodologique apportant des éléments plus précis.

## SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT, DES QUESTIONS RÉGULIÈREMENT ÉVOQUÉES

### La sécurité des installations futures, en attente du Plan de Prévention des Risques Technologiques

La présence actuelle d'un sea-line est un facteur de risque souvent mentionné par les participants ; son utilisation engendre des coûts d'escale importants pour les navires, et reste dépendante des conditions météorologiques.

Le sea-line serait supprimé dans la nouvelle infrastructure. Les déchargements en bord à quai, prévus dans le nouveau port, seront plus faciles à sécuriser.

Le port de Port-La Nouvelle étant très proche de la ville – certains parlent d'un « port dans la ville » –, les questions de la sécurité ont été posées. Le port est de plus classé « site Seveso seuil haut », ce qui génère une accumulation de contraintes de sécurité.

La suppression du sea-line, si elle est saluée par tous, implique un certain rapprochement des activités de chargement/déchargement des produits pétroliers. Le maintien de son exploitation pendant la phase de chantier a toutefois inquiété certains participants.

D'autres ont évoqué le risque que constituerait un développement des stockages d'hydrocarbures au contact de la darse et des étangs.

Un autre aspect lié à la sécurité portuaire a été évoqué, celui de la taille réduite du cercle d'évitement dont disposent les pilotes pour les manœuvres portuaires. L'agrandissement de la digue et l'élargissement de la passe devraient améliorer la sécurité des manœuvres.

Le PPRT, en cours d'élaboration, pourrait peser sur les caractéristiques finales du projet, et notamment sur l'étendue de la plate-forme logistique, que ce soit de la plateforme portuaire elle-même ou du parc logistique qui sera attenante au port. La sous-préfète de l'Aude a précisé toutefois que le document ne ferait pas obstacle à l'extension du port. La publication du PPRT, prévue initialement pour le début du débat, a été reportée et devrait être rendue d'ici la fin 2013.

Le PPRT prescrira simplement une structuration des activités possibles sur les zones présentant un aléa. Seuls 16% des 100 nouveaux hectares du port sont concernés par le futur PPRT.

### La préservation d'un environnement protégé à proximité du port

La richesse environnementale des espaces situés à proximité du port sera-t-elle préservée par les activités du nouveau port ? Les associations de protection de la nature s'en préoccupent, sans toutefois s'opposer systématiquement au projet. Certaines accordent au maître d'ouvrage leur confiance sur ce volet important, tout en demandant d'être associées aux études préalables. D'autres, comme la Ligue de Protection des Oiseaux, dénoncent les faiblesses du projet et soulignent les risques qu'il présente pour les zones sensibles qui seraient impactées par l'agrandissement du port.

La réserve naturelle de Sainte-Lucie, les deux sites Natura 2000 proches, les zones humides des étangs du Narbonnais et de Leucate, les 80 000 hectares du Parc naturel régional de la Narbonnaise, tels sont les espaces naturels concernés par le développement du port, sans oublier les salins de Sainte-Lucie, dont plusieurs intervenants réclament la remise en eau.

Les enjeux écologiques marins ont été évoqués, au sujet de la future digue, mais aussi de l'avancée en mer des nouveaux ouvrages portuaires, de l'impact des tempêtes sur ces ouvrages et de l'influence qu'ils pourraient avoir sur l'érosion des plages.

Le maître d'ouvrage a précisé que les apports en sédiments seraient plus limités qu'actuellement, tout en reconnaissant qu'il reste à réaliser certaines études sur les effets du projet sur le littoral.

L'association « Ensemble pour PLN », favorable au projet, a défendu néanmoins le concept de « croissance bleue » qui cherche à promouvoir de nouvelles activités (éolien marin, développement des algocarburants, aquaculture, biotechnologies marines). S'appuyant sur les données du Plan Bleu sur le trafic en Méditerranée, cet acteur souligne sa préférence pour le scénario 2, plus modeste, mais plus adapté à ses yeux à la nouvelle dynamique des usages du port qu'il propose, et plus respectueux de l'environnement.

### Un enjeu affectif : la plage de La Vieille Nouvelle

Patrimoine naturel et sauvage très apprécié des Nouvellois et des amateurs de sports de glisse, la plage nord, dite plage de La Vieille Nouvelle, située sur le territoire de la Réserve de Sainte-Lucie, a suscité de nombreuses discussions. Son accès, actuellement autorisé pour les véhicules, bien qu'illégal, serait supprimé avec le nouveau projet. Cet accès traverse les installations portuaires, ce qui est contraire aux règles de sécurité. Le Conservatoire du Littoral s'élève contre cette pratique, pourtant revendiquée par de nombreux usagers de la plage.

Le préfet a annoncé que le projet devrait prévoir un nouvel accès, comprenant la création d'un parking et incitant à l'utilisation de modes de déplacement doux à proximité de la plage.

Les échanges autour de l'accès à cette plage très prisée ont été vifs et toujours passionnés, les adeptes du windsurf allant jusqu'à envisager de demander une dérogation à la Loi Littoral, considérant que les sports de glisse sur ce spot unique ont un impact non négligeable sur l'économie locale et l'image du territoire.

La ville de Port-La Nouvelle a suggéré un stationnement des véhicules le long de la digue existante, mais les partisans d'un accès direct à la plage proposent d'autoriser une bande de roulage jusqu'à l'étang de l'Ayrolle, afin qu'un accès motorisé soit possible à moins de 150 mètres du rivage. Cette proposition est énergiquement rejetée par ceux qui veulent éloigner les véhicules du bord de mer, mettant en avant une nécessaire revalorisation du capital touristique de cette plage.

Les questions de capacité du stationnement envisagé ont également été évoquées, certains usagers de la plage jugeant insuffisantes celles prévues par le maître d'ouvrage dans son dossier.

### DES INQUIÉTUDES SUR L'AMPLEUR DU FINANCEMENT PUBLIC

Concernant le financement du projet, le maître d'ouvrage a confirmé sa capacité d'autofinancement. Le montant de l'investissement public s'élèverait selon les options entre 225 et 310 millions d'euros, le coût des aménagements ferroviaires et du parc logistique n'étant pas compris dans cette estimation.

Plusieurs intervenants ont souligné la nécessité de maîtriser cette enveloppe budgétaire, car il s'agit d'argent public.

D'autres se sont étonnés que le maître d'ouvrage n'ait pas fait appel à des fonds européens.

À ceux qui posaient la question d'une intervention éventuelle du secteur privé, le maître d'ouvrage a rappelé que le principe de l'investissement public avait vocation à susciter des investissements privés, sans toutefois fournir une estimation du montant de ces investissements. Certains investisseurs privés ont rappelé les sommes qu'ils avaient engagées à Port-La Nouvelle dans des outils de manutention et de stockage, durant les années précédentes.

### LA CONDUITE DU DÉBAT ET SON DÉROULEMENT

Ce débat public a été marqué par une certaine tension entre la CPDP et le maître d'ouvrage qui s'est étonné qu'une commission indépendante vienne mettre en discussion un projet voté et approuvé à l'unanimité au conseil régional.

La CPDP et certaines personnes dans le public ont fait remarquer que seule la CNDP avait un pouvoir décisionnaire concernant la tenue du débat ; en aucun cas la saisine n'est optionnelle ou laissée à discrétion du maître d'ouvrage.

Il convient de rappeler que l'information du public et sa participation effective à la prise de décisions lors de l'élaboration de projets ayant un impact sur l'environnement résulte d'une triple exigence : internationale (Convention d'Aarhus, 1998), européenne (Directive du Parlement Européen, 2003) et nationale (art. 7 de la Charte de l'Environnement de 2004 ayant valeur constitutionnelle et Code de l'Environnement en ses articles L.121-1 et suivants). Le débat public a ainsi pour ambition d'articuler la démocratie représentative et la démocratie participative.

Aussi peut-on regretter que le grand public n'ait pas fréquenté massivement les réunions publiques.

A cela s'est ajoutée la difficulté des habitants de la région à sortir du périmètre restreint du projet ; peu d'entre eux se sont mobilisés ou déplacés lorsque les réunions se tenaient ailleurs qu'à Port-La Nouvelle. À plusieurs reprises, des personnes sont intervenues pour regretter publiquement le choix qu'avait fait la CPDP de ne tenir qu'une seule réunion sur le site même du futur port.

Si bien que, hormis la réunion d'ouverture à Port-La Nouvelle qui a rassemblé une population diversifiée et représentative du public local, les réunions ont essentiellement attiré des élus locaux, des membres d'associations ou de partis politiques et des acteurs du trafic portuaire. Très vite, les réunions ont vu se reproduire le dialogue des mêmes intervenants se répondant les uns aux autres, avançant les mêmes arguments, et reprenant d'un lieu à l'autre le discours qu'ils avaient déjà tenu les semaines précédentes.

De ce fait, le débat n'a pas touché aussi largement la population qu'il aurait pu le faire.

La CPDP n'a pas, malgré tous ses efforts, réussi à faire basculer la confrontation politique vers un exercice de démocratie participative véritable.

En revanche, de nombreux cahiers d'acteurs ont été rédigés, suscités par les contacts pris par la CPDP en amont du débat. 56 cahiers d'acteurs et une dizaine de contributions ont été produits, mettant en avant arguments et suggestions, ce qui montre bien que le projet suscitait de nombreuses réactions.

L'absence aux réunions publiques des entreprises susceptibles de générer du trafic portuaire, ou leur expression réservée, souvent motivée par le secret industriel, n'a pas permis non plus de livrer au public tous les éléments pour éclairer la décision d'un investissement public de cette importance.

S'il a été question, au cours du débat, du projet lui-même et de ses caractéristiques, une bonne partie des échanges s'est focalisée autour de questions politiques, mêlant prospective économique, options de politique régionale et déclarations d'intention de la Région maître d'ouvrage.

Lorsque le port a pu être au cœur des échanges, les arguments échangés ont été de bonne qualité, mais trop souvent, les joutes verbales des personnalités politiques ont éclipsé le véritable sujet du débat.

## CONCLUSION

Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle a suscité l'intérêt dans une région particulièrement touchée par la crise économique. Néanmoins, cela n'a pas empêché les participants d'interroger la Région, maître d'ouvrage du projet, sur la solidité de ses prévisions, en particulier en matière d'évolution du trafic. Le dimensionnement du port, au cœur des échanges, a été le vrai sujet du débat ; les participants attendent du maître d'ouvrage qu'il adapte la taille du futur port en tenant compte à la fois des tendances actuelles en matière de trafic portuaire, mais aussi de la spécificité de Port-La Nouvelle, de ses capacités réelles et de son environnement naturel protégé, que chacun s'accorde à vouloir préserver.

Dans un contexte incertain, les participants au débat souhaitent que les projections économiques, les études d'impact sur les zones sensibles du littoral, ainsi que les évaluations financières soient poursuivies et approfondies par le maître d'ouvrage, avant qu'un scénario d'extension soit définitivement adopté.

## LES SUITES À DONNER AU DÉBAT

Si le maître d'ouvrage décide de poursuivre son projet, il conviendra qu'après avoir considéré l'ensemble des contributions et expertises portées au débat, il s'inscrive en priorité dans une réflexion sur le dimensionnement du futur port. Il devra en effet, selon le souhait de bon nombre de participants, choisir entre deux options : petit/moyen ou moyen/grand port.

Une poursuite des échanges et de la concertation avec le public ne pourra qu'aider le maître d'ouvrage dans l'élaboration de son projet.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat.

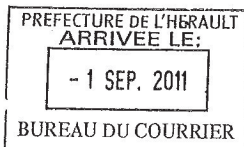
Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet. Il devra, conformément à l'art. L.121-13-1, informer la Commission nationale des modalités d'information et de participation du public qu'il compte mettre en œuvre jusqu'à l'enquête publique, s'il décide de poursuivre la réalisation de son projet.



**Christian Leyrit**  
Président de la Commission  
nationale du débat public

**cndp**  
Commission nationale  
du débat public

244 bd Saint-Germain 75007 PARIS  
Tél. 01 44 49 85 60 - Fax : 01 44 49 85 61  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr) - e-mail : [contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)



REUNION DU 1 SEPTEMBRE 2011

DELIBERATION N°CR-11/04.532

## DELIBERATION DU CONSEIL REGIONAL

SCHEMA REGIONAL DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

### Stratégie régionale des ports et de l'intermodalité marchandises

Programme régional de développement des ports de Sète et de Port-La Nouvelle - Port de Port-La Nouvelle : Projet de création du grand port - Saisine de la Commission Nationale du Débat Public

LE CONSEIL REGIONAL LANGUEDOC-ROUSSILLON,

**VU** le Code général des collectivités territoriales et notamment sa quatrième partie relative à la région,

**VU** le rapport n° CR-11/04.532 présenté par Monsieur le Président du Conseil régional Languedoc-Roussillon,

**VU** l'avis de la Commission Transports - Intermodalité - Ports de Commerce - Aéroports,

**VU** le Code de l'environnement et notamment ses articles L 121-8-I, R 121-2 et R 121-4.

### CONSIDERANT QUE :

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, la Région Languedoc-Roussillon est propriétaire du port de Port-La Nouvelle en vertu de la convention de transfert conclue le 22 décembre 2006 avec l'Etat en application de l'article 30 de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

La Région, à travers le pacte régional, a décidé d'une stratégie portuaire et intermodale fondée sur le développement des ports de Sète, de Port-La Nouvelle, de Port Vendres et de Laudun L'Ardoise.

Sur le port de Port-La Nouvelle, la Région s'est engagée dans une politique volontariste de développement des trafics et de recherche de nouveaux opérateurs permettant l'accroissement des activités portuaires en procédant notamment à l'acquisition en 2008 de 80ha à proximité du port.

01 SEP. 2011

Rendue exécutoire  
le

1/2

Il est apparu, dans le cadre de discussions engagées avec des opérateurs susceptibles de s'implanter sur la plate-forme portuaire que les dimensions du port actuel limitent les possibilités de développement des trafics en contraignant la taille et le tirant d'eau des navires pouvant y être accueillis.

D'importants travaux d'aménagement maritimes consistant en la création d'un nouveau bassin au Nord de la passe d'entrée actuelle s'avèrent donc nécessaire au développement de l'activité du port de Port-La Nouvelle.

Le coût prévisionnel d'une telle opération d'extension de l'infrastructure portuaire étant supérieur au seuil visé aux articles L.121-8-I et R. 121-2 du Code de l'environnement, il y a lieu de saisir la Commission Nationale du Débat Public qui déterminera les conditions d'association du public pendant toute la phase d'élaboration du projet.

Conformément à l'article L.121-8, cette saisine se fera sur la base d'un dossier présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

APRES EN AVOIR DELIBERE

### DECIDE

- d'autoriser le Président à saisir la Commission Nationale du Débat Public, conformément à l'article R 121-4 du Code de l'Environnement en lui transmettant le dossier prévu à l'article L.121-8,
- d'autoriser le Président à signer tout acte ou document relatif à cette saisine.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

Christian BOURQUIN

01 SEP. 2011

Rendue exécutoire  
le

2/2



## DELIBERATION DU CONSEIL REGIONAL

### SCHEMA REGIONAL DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

#### Stratégie régionale des ports et de l'intermodalité marchandises

Programme régional de développement des ports de Sète et de Port- La Nouvelle - Port de Port- La Nouvelle : Projet d'extension de l'infrastructure portuaire - Décision de la Région suite au débat public

LE CONSEIL REGIONAL LANGUEDOC-ROUSSILLON,

**VU** le Code général des collectivités territoriales et notamment sa quatrième partie relative à la région,

**VU** le rapport n° CR-13/04.312 présenté par Monsieur le Président du Conseil régional Languedoc-Roussillon,

**VU** l'avis de la Commission Transports - Intermodalité - Ports de Commerce - Aéroports,

**VU** le Code des ports maritimes,

**VU** le Code de l'environnement, notamment ses articles L121-1 à L121-15 et R 121-1 à 121-16 ,

**VU** la délibération n°11/04.532 du 1<sup>er</sup> septembre 2011 relative à la saisine de la Commission Nationale du débat public (CNDP) pour le projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle,

**VU** le compte-rendu et le bilan du débat public relatif au projet d'extension de l'infrastructure portuaire du Port- La Nouvelle publié par la CNDP publiés le 14 juin 2013,

**VU** l'avis du Conseil Portuaire du port de Port-La Nouvelle en date du 28 juin 2013

### CONSIDERANT QUE:

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, la Région Languedoc-Roussillon est propriétaire du port de Port-La Nouvelle en vertu de la convention de transfert conclue le 22 décembre 2006 avec l'Etat en application de l'article 30 de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

La Région, à travers le pacte régional, a décidé d'une stratégie portuaire et intermodale fondée sur le développement des ports de Sète, de Port-La Nouvelle, de Port-Vendres et de Laudun-L'Ardoise.

Sur le port de Port-La Nouvelle, la Région s'est engagée dans une politique volontariste de développement des trafics et de recherche de nouveaux opérateurs permettant l'accroissement des activités portuaires en procédant notamment à l'acquisition en 2008 de 80 ha à proximité du port.

Cette dynamique s'est matérialisée par des discussions engagées avec des opérateurs internationaux susceptibles de s'implanter sur la plate-forme portuaire. Il est apparu que les dimensions du port actuel limitent les possibilités de développement des trafics en contraignant la taille et le tirant d'eau des navires pouvant y être accueillis.

D'importants travaux d'aménagement maritimes consistant en la création d'un nouveau bassin au Nord de la passe d'entrée actuelle s'avèrent donc nécessaires au développement de l'activité du port de Port-la-Nouvelle.

Le coût prévisionnel d'une telle opération d'extension de l'infrastructure portuaire étant supérieur au seuil visé aux articles L.121-8-I et R. 121-2 du Code de l'environnement, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a été saisie conformément à la décision de l'assemblée régionale du 1<sup>er</sup> septembre 2011.

Le 9 novembre 2011, la CNDP a décidé que ce projet devait faire l'objet d'un débat public qu'elle organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une Commission Particulière du Débat Public (CPDP).

Le 7 décembre 2011, la CNDP a nommé Monsieur Pierre-Frédéric Ténrière-Buchot, président de la CPDP. Les autres membres de la CPDP ont été nommés le 6 juin 2012 et le 5 décembre 2012, après avoir déclaré complet le dossier du maître d'ouvrage présenté par la Région, la CNDP a validé l'organisation du débat public qui s'est tenu du 17 décembre 2012 au 16 avril 2013.

Le débat a initialement été organisé par la CPDP autour de 8 réunions qui se sont tenues sur le territoire régional :

- 1 réunion générale sur l'ambition du projet à Montpellier le 25/01,
- 3 réunions thématiques et 3 réunions d'expression :
  - aspects techniques à Port-La Nouvelle le 14/01,
  - réunion d'expression à Port-Vendres le 28/01,
  - aspects environnementaux et insertion du projet à Gruissan le 11/02,
  - réunion d'expression à Sète le 18/02,
  - enjeux économiques et sociaux à Narbonne le 11/03,
  - réunion d'expression à Castelnaudary le 22/03,
- 1 réunion conclusive à Narbonne le 04/04.

Compte tenu du nombre très important d'acteurs ayant proposé des cahiers d'acteur une réunion d'expression supplémentaire a été décidée par la CPDP en cours de débat. Cette dernière s'est tenue le 28/03 à Lézignan-Corbières.

En complément et pour tenir compte d'une demande émise par Europe Ecologie les Verts (EELV) et l'association Ecologie du Carcassonnais, des Corbières et du Littoral Audois (ECCLA), la CNDP a d'autre part décidé le 06/02 de créer un atelier ad hoc chargé d'examiner les possibilités techniques et économiques d'un phasage des travaux. Cet atelier s'est tenu le 25/03 à Montpellier.



Un site Internet a été créé, permettant à tout citoyen de disposer de l'ensemble des documents relatifs au projet et au débat, de poser des questions via un système de questions/réponses ou de déposer des contributions. Beaucoup d'acteurs ont été rencontrés de manière bilatérale par la CPDP.

Les élus du Conseil régional, du Conseil général de l'Aude, du Grand Narbonne ou de Port-La Nouvelle, les représentants de la CCI de Narbonne/Lézignan-Corbières/Port-La Nouvelle et les services de la Région ont participé activement à l'ensemble de ces étapes.

L'assistance aux réunions publiques a été forte. Plus de 300 personnes ont assisté à la première réunion à Port-La Nouvelle et c'est en moyenne autour de 120 à 150 personnes qui ont participé aux réunions publiques. 56 cahiers d'acteurs ont été produits. 14 contributions et 18 avis ont été postés sur le site Internet. 104 questions ont été posées sur le site Internet.

La CNDP a, le 14 juin dernier, publié officiellement le bilan du débat, que vous trouverez en annexe, établi sur la base du compte-rendu de la CPDP. Conformément à la loi, il convient maintenant que la Région, maître d'ouvrage, délibère quant à la suite qu'elle compte donner au projet.

La première conclusion qu'il convient de tirer des échanges qui ont eu lieu lors du débat public est que la très forte participation confirme majoritairement l'opportunité du projet porté par la Région. 84 % des cahiers d'acteurs sont en effet favorables au projet sans réserve. Les autres contestent simplement les dimensions du projet mais ne nient pas la nécessité de modernisation du port qui semble pour tous indispensable. La taille du navire retenu pour dimensionner le projet a été contestée mais il a été démontré, notamment lors de l'atelier « ad hoc », que l'argument présenté par la Région sur l'augmentation observée de la taille des navires était avérée. En conséquence afin d'assurer tant la pérennité que le développement du port de Port-La Nouvelle ce dernier doit pouvoir accueillir rapidement des navires dont la longueur est supérieure à 200 m. Dès lors, seule la famille de scénario envisagée par la Région et consistant à créer un nouvel avant-port en mer est adaptée. Il a d'autre part été précisé lors du même atelier qu'il était irréaliste de phaser la réalisation des ouvrages délimitant un port (contour des digues). Il est toutefois possible de phaser les profondeurs de dragage ou la réalisation des terre-pleins à l'intérieur du port. C'est ce qui a été présenté dans le dossier du maître d'ouvrage et qui peut être optimisé.

Les prévisions de trafic annoncées dans le dossier du maître d'ouvrage et par conséquent les retombées économiques du projet ont aussi été contestées malgré les justifications apportées par la Région en cours de débat. Notamment les trafics prévisionnels liés aux vrac liquides et aux hydrocarbures ou encore ceux liés aux céréales ont fait l'objet de discussions. Les observations faites par le public à ce niveau émanent cependant plus souvent de préoccupations nationales sur les ressources pétrolières ou sur la relocalisation des productions agricoles que d'études prospectives faites auprès d'opérateurs concernés. Il faut également rappeler que la justification du projet tient également dans les opportunités de nouveaux trafics qui pourront apparaître avec l'offre portuaire qui sera proposée et qui n'ont pu être comptabilisées dans l'étude socio-économique présentée lors du débat public. Des études complémentaires pourront, le moment venu, préciser les aspects socio-économiques exposés au débat public.

Les acteurs sont d'autre part unanimes sur le fait que le port soit connecté à un réseau intermodal et multimodal plus performant. Le projet ferroviaire de la Région répond pleinement à cette préoccupation. Certains acteurs ont également insisté sur la nécessaire complémentarité entre les ports régionaux afin d'éviter des concurrence stériles. D'ores et déjà, la Région, autorité portuaire, assure la gouvernance des ports et veille à la cohérence des investissements.

D'un point de vue environnemental, il a été reconnu que le projet prenait en compte de nombreuses préoccupations liées à l'insertion du projet dans son territoire, en particulier sur l'articulation du projet avec la Réserve naturelle régionale Ste Lucie adjacente, sur les échanges entre la mer et l'étang de Bages-Sigean, sur les processus hydro-sédimentaires ou sur la préservation des espèces. Des études restent à mener afin de mesurer les effets du projet et de réduire ces derniers mais les points sensibles sont bien pris en compte par le projet porté par la Région.

D'autre part les interactions du projet avec le plan de prévention des risques technologiques en cours d'élaboration ont souvent été abordées lors du débat. La Région a bien précisé que le projet se fera en tenant compte des contraintes qui seront imposées par ce PPRT.

Une préoccupation importante émise lors du débat relève d'usages locaux : l'accès à la plage de la Vieille Nouvelle. Actuellement et bien que cela ne soit pas réglementaire, la circulation motorisée sur la plage de la Vieille Nouvelle est observée. L'accès à cette dernière s'effectue en traversant le port actuel. La réglementation portuaire va induire la fermeture de cet accès. Toutefois, dans le cadre du projet, il est prévu de rétablir un accès à la plage en contournant l'enceinte portuaire sans autoriser pour autant la libre circulation sur la plage des engins motorisés (qui relève d'une autre autorité que la Région). Les conditions de rétablissement de l'accès et de stationnement présentées ont été contestées et il sera nécessaire de poursuivre les discussions sur ce point postérieurement au débat. D'une manière plus générale des attentes fortes ont été exprimées lors de la réunion de clôture du débat sur l'information du public dans les phases d'études postérieures au débat.

#### APRES EN AVOIR DELIBERE

#### DECIDE

- de prendre acte des conclusions du débat public qui a permis d'identifier ou de préciser les préoccupations du territoire ;
- de poursuivre le projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle sur la base de la famille de scénario 3 « agrandissement du port » tel que présenté dans le Dossier du Maître d'Ouvrage et en optimisant le projet en termes de phasage envisageable et de rentabilité socio-économique ;
- d'autoriser le Président à signer tout acte ou document administratif, juridique ou financier relatif à ce projet ;
- d'autoriser le Président à lancer toutes les procédures réglementaires et les concertations nécessaires à la préparation du dossier d'enquête publique et des autorisations administratives nécessaires à l'aboutissement du projet. Celles-ci se baseront notamment sur une information régulière de l'avancée du projet auprès de l'ensemble des instances concernées (conseil portuaire, Réserve naturelle régionale Sainte Lucie, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, Parc naturel marin du Golfe du Lion, CESER, Commission Méditerranée, conseil régional des jeunes, parlement de la mer,...) et sur une information du public via un plan de communication à établir.

Le Président  
Christian BOURQUIN



**cnd**  
Commission nationale  
du débat public

**Bilan**  
du débat public  
Projet d'extension  
de l'infrastructure portuaire  
Port-La Nouvelle (Aude)

17 décembre 2012 – 16 avril 2013

dressé par le Président  
de la Commission nationale  
du débat public

Juin 2013

Rendue exécutoire  
le 22 juillet 2013

PROJET D'EXTENSION DE L'INFRASTRUCTURE PORTUAIRE  
PORT-LA NOUVELLE (AUDE)

Introduction

Saisie le 8 septembre 2011 par le Président du Conseil régional du Languedoc-Roussillon, d'un projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 9 novembre 2011 d'organiser elle-même un débat public et d'en confier l'animation à une Commission particulière.

Elle a en effet considéré que :

- le projet, en élargissant la zone de chalandise à la Région Midi-Pyrénées et à la Principauté d'Andorre et en favorisant les échanges internationaux, revêt un caractère d'intérêt national,
- les enjeux socio-économiques du projet sont importants, tant en matière d'emplois induits par l'augmentation du trafic que sur le plan du développement des entreprises régionales en favorisant leur compétitivité notamment dans le domaine des exportations,
- les impacts sur l'environnement sont significatifs, s'agissant des échanges sédimentaires entraînés le long de la côte et entre l'étang de Bages-Sigean et le port, des effets sur la conservation de la biodiversité marine et sur les migrations animales, le projet étant partiellement situé dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), une zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) et une zone de protection spéciale (ZPS) en mer.

Le 7 décembre 2011, la CNDP a nommé Pierre-Frédéric TÉNIÈRE-BUCHOT président de la Commission particulière du débat public.

Suite à la demande du Président du Conseil régional de Languedoc-Roussillon du 5 avril 2012 et sur proposition de M. Pierre-Frédéric TÉNIÈRE-BUCHOT, la CNDP a, le 3 mai 2012, accordé un délai supplémentaire de 6 mois au maître d'ouvrage pour la constitution du dossier du débat.

Sur proposition de M. Pierre-Frédéric TÉNIÈRE-BUCHOT, elle a, le 6 juin 2012, nommé membres de la Commission particulière du débat public : M. Etienne BALLAN, Mme Patricia BROSSIER, M. François PERDRIZET, Mme Camille SAÏSSET, M. Gabriel ULLMANN, ce dernier ayant présenté sa démission à la CPDP en juillet 2012.

Le 7 novembre 2012, la CNDP a demandé que le dossier du maître d'ouvrage soit développé sur les points suivants pour le considérer comme suffisamment complet pour être soumis au débat public :

- évolution du trafic de 2000 à 2011,
- présentation détaillée des chiffres d'affaires actuels et à venir directs, indirects et induits et des emplois correspondants,
- présentation du parc logistique envisagé dans le cadre du projet.

Le 5 décembre 2012, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Elle a fixé les dates du débat du 17 décembre 2012 au 16 avril 2013 et en a approuvé les modalités d'organisation.

Rendue exécutoire  
le 22 juillet 2013



## LE PROJET SOUMIS À DÉBAT

Le maître d'ouvrage a proposé au débat trois scénarios d'extension du port, à savoir : le maintien du port actuel optimisé et modernisé ; le réaménagement de l'avant-port et de la passe d'entrée, avec un prolongement conséquent des ouvrages de protection du port actuel ; l'agrandissement du port avec la création d'un port extérieur.

C'est la troisième option qui est privilégiée par la Région, elle en propose dans son dossier plusieurs configurations, dont l'une de « très grand port ».

Ces modélisations ont été réfléchies afin que le nouveau port puisse accueillir un navire type, dit « navire-projet », de 225 m de long, 36 m de large, et d'un tirant d'eau de 12,50 m, pouvant aller selon les postes à 14,50 m.

Port-La Nouvelle est le premier port français pour les céréales (exportation des blés durs du Lauragais), le deuxième pour les produits pétroliers. Le maître d'ouvrage prévoit des augmentations du volume de ces transits dans les prochaines années, ce qui justifie à ses yeux les investissements importants qu'il prévoit pour l'agrandissement du port.

La Région voit dans ce projet d'envergure l'occasion de redynamiser l'économie locale et de créer un bassin d'emploi dans un territoire particulièrement touché par le chômage.

Elle considère que la mise à disposition d'une infrastructure adaptée aux critères actuels des marchés portuaires attirera les industriels qui appellent de leurs vœux une évolution des capacités du port.

Elle table sur une évolution des trafics portuaires dans laquelle Port-La Nouvelle pourrait prendre une place non négligeable, en développant de nouveaux trafics, notamment vers la rive sud de la Méditerranée.

Une nécessité admise par tous :

la modernisation du port et la valorisation de ses atouts

Tous s'accordent à dire que si rien n'est fait, le port actuel risque de périr.

Le constat selon lequel le marché portuaire international va vers une augmentation constante de la taille des navires est unanimement reconnu.

Les acteurs favorables à l'extension (Chambre de Commerce et d'Industrie, institutionnels de la Région, opérateurs portuaires, industriels, syndicats) soulignent les atouts majeurs de Port-La Nouvelle : sa position géographique offre au port une situation de confluence des principaux courants d'échanges entre l'Europe du Nord et le bassin méditerranéen, ainsi qu'une place privilégiée entre les régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, entre le couloir rhodanien et le bassin aquitain.

Les habitants de Port-La Nouvelle qui ont assisté aux réunions publiques accueillent le projet favorablement. Dans un contexte économique déprimé, beaucoup d'entre eux considèrent que le territoire développerait avec profit une vocation industrielle et logistique par le biais du port.

## DES DÉSACCORDS APPARAISSENT SUR LE DIMENSIONNEMENT DE L'EXTENSION

Malgré ce constat quasi-unanime, tous ceux qui se sont exprimés n'adhèrent pas de manière homogène au projet de très grand port. Aux yeux de ceux qui mettent en doute les prévisions du maître d'ouvrage, qu'ils soient membres de partis politiques, d'associations de protection de l'environnement, ou encore porteurs de modèles de société alternatifs, le marché est incertain, et l'évolution des trafics difficile à anticiper.

Selon eux, il serait plus raisonnable d'investir dans une infrastructure plus modeste, sans chercher à concurrencer des grands ports tels que Marseille ou Barcelone, mais en s'attachant plutôt à développer des trafics d'opportunité, propres à une infrastructure moyenne. C'est toute la question du dimensionnement de l'infrastructure qui est en jeu.

## Le dimensionnement du port au cœur du débat

Ce questionnement a donc fait l'objet de nombreux échanges, les prévisions d'accroissement de la taille des navires que cherche à attirer Port-La Nouvelle étant contestées par certains participants, même si elles sont reconnues par tous les experts comme une tendance dominante sur le marché international.

Les intervenants qui mettent en doute les éléments apportés dans son dossier par le maître d'ouvrage font remarquer que Port-La Nouvelle n'aura pas les prestations de service comparables à celles des grands ports et que cela pourra dissuader des navires de grande taille de s'y présenter. Des acteurs portuaires soulignent que le problème du port réside dans le manque d'infrastructures de stockage et dans l'insuffisance de la desserte ferroviaire.

Le public a questionné le maître d'ouvrage sur les prévisions de trafic et les perspectives d'avenir de certains trafics d'opportunité cités (agrocultures à base de céréales par exemple). L'association « Écologie du Carcassonnais, des Corbières et du Littoral Audois » (ECCLA) a aussi évoqué les phénomènes de concurrence et de volatilité des marchés dans un contexte très fluctuant. L'épisode des négociations engagées quelques années auparavant avec des sociétés étrangères importatrices d'huile de palme, qui n'ont pas abouti à la suite de l'intervention du collectif No Palm, a marqué les esprits et fait prendre conscience de la difficulté de fixer des investisseurs sur les seules perspectives de services annoncées.

Tous ces arguments sont venus pointer de manière récurrente la pertinence du choix d'un très grand port. La nécessité d'un phasage qui permettrait de concevoir une progression dans le temps de l'agrandissement du port a paru plus réaliste à certains et a suscité de la part de deux acteurs, Europe Écologie Les Verts et l'association ECCLA, une demande d'expertise à la CNDP.

## Un point de vue d'experts sur le phasage du projet

Le 6 février 2013, la CNDP a décidé de créer un « atelier *ad hoc* » chargé d'examiner les possibilités techniques et économiques d'un phasage des travaux envisagés pour l'extension de l'infrastructure portuaire. Les conclusions de ses travaux ont été présentées en séance publique, et la compétence des experts venus s'exprimer a grandement facilité la compréhension du public concernant les enjeux du projet, tant sur le plan technique que sur celui des conséquences économiques du scénario choisi, au-delà même de la question du phasage.

Il apparaît que l'évolution du port dans le temps telle que l'a prévue le maître d'ouvrage ne permet pas un réel phasage : le projet actuel ne comporte pas de phases cohérentes et abouties, générant de nouvelles fonctionnalités et apportant des recettes suffisantes pour financer les phases suivantes. Pour permettre un tel développement, il faut dès le départ concevoir le projet dans ce sens.

Nombreux pourtant sont les intervenants appelant à la mise en œuvre d'un projet très évolutif. Par ailleurs, les experts ont confirmé la tendance actuelle à la concentration des trafics et à l'augmentation de la taille des navires. En Méditerranée, le Handymax (40 à 60 000 tonnes de port en lourd) est devenu un standard du marché du vrac.

Une des conclusions les plus remarquées des experts qui sont intervenus lors de l'atelier *ad hoc* a été de souligner que la véritable question qui se posait au maître d'ouvrage était celle du choix entre deux options : celle d'un petit/moyen port, ou celle d'un moyen/grand port, chacune présentant des avantages et des inconvénients, mais aussi des prises de risques différentes.

À cet égard, le débat a permis d'ouvrir plus largement cette question du phasage, et d'éclairer les participants sur les éléments incontournables à prendre en compte dans le choix d'une option, quelle qu'elle soit.



### Les attentes des professionnels vont dans le sens d'un très grand port

Les professionnels du transport maritime n'ont pas caché leur souhait de voir évoluer le port vers un format qui permettrait d'accueillir de très grands navires, tels les Supramax (60 000 tonnes en lourd). Si les opérateurs portuaires et les industriels souhaitent que le port aménage un tirant d'eau de 14,50 mètres, le bureau d'études assistant le maître d'ouvrage opte plutôt pour un tirant d'eau de 12,50 mètres, avec possibilité de dragage ultérieur du bassin, en vue d'en augmenter la profondeur. Le maître d'ouvrage, qui espère attirer de nouveaux industriels grâce à la nouvelle infrastructure portuaire, n'a pas souhaité pour autant communiquer sur les contacts qu'il avait pu nouer avec de futurs investisseurs. Cette absence de transparence, plus ou moins justifiée par un projet récent de création d'usine de traitement d'huile de palme qui n'a pas vu le jour, a gêné ceux qui soulignaient la faiblesse du dossier du maître d'ouvrage, jugeant insuffisantes les garanties offertes. Le maître d'ouvrage s'est abrité derrière le secret professionnel ; néanmoins quelques industriels sont venus témoigner de leur intérêt pour un port rénové et agrandi.

### UNE DONNÉE FONDAMENTALE : L'INTERMODALITÉ DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE

À plusieurs reprises, des participants, entre autres les opérateurs portuaires, ont fait remarquer que l'extension du port ne pouvait aller sans l'aménagement d'une chaîne logistique terrestre en lien avec les nouvelles capacités d'un port plus grand. La notion d'arrière-port a souvent été avancée : l'arrière-port étant destiné à s'accroître, il devra être desservi à la fois par des liaisons routières, aéroportuaires et ferroviaires, lesquelles devraient se voir renforcées et améliorées. Des voix appellent même à la création de nouvelles infrastructures de transports terrestres. Le bouclage des voies ferrées améliorerait le niveau de sécurité des activités du port, sous réserve d'une autorisation du Conservatoire du Littoral, qui accueillerait une bretelle sur ses emprises. Une action en faveur du transport fluvio-maritime (par le canal de la Robine notamment) est également souhaitée par des membres de la batellerie artisanale, mais le maître d'ouvrage n'a pas prévu d'y donner suite dans l'immédiat.

### Une réserve foncière non négligeable, atout remarqué du projet

Plusieurs participants favorables au grand port ont souligné l'existence d'une réserve foncière de plus de 100 hectares, permettant de développer les capacités logistiques du port. C'est, d'après le maître d'ouvrage, le seul site régional capable de déployer des surfaces logistiques ou industrielles en bord de quai. Cette ressource est un point fort du futur port, selon les industriels, en ceci qu'elle permet d'y établir des installations d'arrière-port, et d'envisager la création de nouvelles capacités de stockage. Le développement industriel qui pourrait en résulter aurait de leur point de vue des conséquences favorables pour l'emploi.

### DES OPPOSITIONS ET DES INQUIÉTUDES SE FONT JOUR

#### Une opposition plus marquée de la part d'acteurs du monde agricole

C'est d'une partie du monde agricole qu'est venue l'opposition la plus marquée. Ainsi, la Confédération paysanne considère que le développement des capacités d'import/export agroalimentaire n'est pas souhaitable, en cela qu'elle ne créera pas d'emplois localement et qu'elle contribuera à affaiblir les agriculteurs français, mis en concurrence avec les agricultures du bassin méditerranéen. À leurs yeux, il serait plus judicieux d'investir les sommes dédiées au projet dans la création et le soutien d'exploitations agricoles locales. Avec 200 M d'euros, il serait possible d'installer au moins 2000 agriculteurs.

### Concurrence ou complémentarité : que va-t-il se passer avec les ports voisins ?

La présence de deux ports voisins, Sète et Port-Vendres, dans un périmètre géographique relativement réduit n'a pas manqué de faire émerger la crainte d'une concurrence entre les ports. Le maître d'ouvrage annonce la création d'un label Ports du Sud, qui engloberait les trois ports de la Région Languedoc-Roussillon, auquel pourrait s'ajouter le port fluvial de Laudun-l'Ardoise, avec l'objectif de créer une complémentarité entre les ports, et d'atteindre un trafic de 18 millions de tonnes à l'horizon 2030.

Malgré cela, de nombreux participants s'inquiètent des conséquences que pourrait avoir l'extension du port sur une concurrence accrue, en particulier avec le port de Sète, récemment rénové.

Les ports ont pourtant chacun des trafics différents (fruits pour Port-Vendres, vrac et trafics à rotation lente pour Port-La Nouvelle, passagers et marchandises à rotation rapide pour Sète).

Les ports et le maître d'ouvrage, conscients de l'importance d'une synergie et d'une coordination entre les ports, assurent qu'ils travaillent dans l'esprit d'un schéma global.

Au-delà de la Région, le port aura des interactions avec Marseille-Fos en France et Barcelone en Espagne, éventuellement avec d'autres ports plus lointains, d'où la nécessité de développer le transport maritime avec une vision globale.

Certains participants ont suggéré une étude approfondie des synergies possibles, et ont appelé à une réflexion sur une gouvernance au niveau régional, voire national.

### LES PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES DÉBATTUES

#### Quelle évolution les trafics vont-ils suivre à l'avenir ?

De nombreuses discussions ont porté sur les trafics existants et futurs : céréales, hydrocarbures, vrac et conventionnel, trafics d'opportunité qui pourraient être captés, pêche et plaisance, croisières. Le pari fait par le maître d'ouvrage de changer l'échelle du port incite plusieurs intervenants, issus des associations ou des partis politiques, à observer de près les évolutions de trafic annoncées.

Ces prévisions sont remises en cause par ceux qui considèrent qu'elles sont trop optimistes ou infondées, et que le niveau de la demande, même dans le cas d'une offre renforcée, ne se maintiendra pas forcément. Les partisans du grand port avancent au contraire que l'accroissement démographique mondial devrait soutenir les échanges internationaux.

La question des trafics d'hydrocarbures est sans doute celle qui a suscité le plus d'échanges. Certains, tel le « Mouvement citoyen des initiatives de transition de l'Aude », estiment que les flux sont appelés à diminuer, d'autres affirment qu'ils se maintiendront ou augmenteront.

#### Quelle taille de navires privilégiée ?

La taille des bateaux susceptibles de venir à Port-La Nouvelle a été également un sujet de débat. Les experts parlent d'un effet cascade, qui entraîne une taille toujours plus importante des navires : les très grands navires étant accueillis dans d'autres ports, d'autres navires relativement modestes (mais plus grands que ceux qui viennent aujourd'hui) se présenteront à Port-La Nouvelle. La possibilité d'accueillir des navires pétroliers à quai, à des coûts moindres qu'avec l'actuel sea-line<sup>1</sup>, pourrait offrir au nouveau port un avantage compétitif par rapport à d'autres ports.

Pour ce qui est des céréales, certains avancent que la production des volumes de céréales destinés à l'export n'est pas forcément assurée. Il en va de même pour les vrac liquides et conventionnels : certains expriment des doutes quant au réalisme des perspectives de trafic.

Il ressort de ces discussions qu'il est fort difficile, dans un secteur fluctuant où la visibilité est assez réduite, de se livrer à un exercice de prévision sur le long terme. Or le projet PLN 2015 est un projet qui voit loin, ce que n'ont pas manqué de relever certains participants, qui souhaiteraient plus de garanties. Le maître d'ouvrage, cependant, affirme sa volonté d'attirer de nouveaux opérateurs et, en développant son offre, de capter de nouveaux trafics d'opportunité (activités chimiques, recyclage, production éolienne d'électricité, ...).

<sup>1</sup> Sea-line : canalisation sous-marine qui relie un terminal terrestre à un poste de déchargement en mer, et par laquelle sont transférés des fluides d'un navire à un dépôt terrestre.



### Quelles retombées économiques peut-on envisager ?

Les questions portant sur la rentabilité du nouveau port ont émergé durant le débat, d'autant que le port semble se positionner sur des activités à rotation lente et faible valeur ajoutée, ce qui risque, selon certains, d'en limiter l'intérêt économique.

La plupart des participants n'apprécient pas l'idée que le nouveau port puisse prendre le statut de port « low-cost ». Certains, comme les producteurs ou les agriculteurs locaux, demandent à ce que la balance des trafics soit équilibrée : il s'agit de faciliter raisonnablement les importations tout en ne réduisant pas les débouchés pour les productions locales.

L'étude de rentabilité économique fournie par le maître d'ouvrage a été jugée insuffisante par plusieurs intervenants, en particulier des représentants d'EELV, qui ont demandé une liste des avantages pris en compte dans le calcul du taux de rentabilité pour la collectivité. Plus globalement, ils demandent un approfondissement de l'évaluation des impacts socio-économiques, malgré la mise en ligne par le maître d'ouvrage sur le site du débat d'une note méthodologique apportant des éléments plus précis.

### SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT, DES QUESTIONS RÉGULIÈREMENT ÉVOQUÉES

#### La sécurité des installations futures, en attente du Plan de Prévention des Risques Technologiques

La présence actuelle d'un sea-line est un facteur de risque souvent mentionné par les participants ; son utilisation engendre des coûts d'escalade importants pour les navires, et reste dépendante des conditions météorologiques.

Le sea-line serait supprimé dans la nouvelle infrastructure. Les déchargements en bord à quai, prévus dans le nouveau port, seront plus faciles à sécuriser.

Le port de Port-La Nouvelle étant très proche de la ville – certains parlent d'un « port dans la ville » –, les questions de la sécurité ont été posées. Le port est de plus classé « site Seveso seuil haut », ce qui génère une accumulation de contraintes de sécurité.

La suppression du sea-line, si elle est saluée par tous, implique un certain rapprochement des activités de chargement/déchargement des produits pétroliers. Le maintien de son exploitation pendant la phase de chantier a toutefois inquiété certains participants.

D'autres ont évoqué le risque que constituerait un développement des stockages d'hydrocarbures au contact de la darse et des étangs.

Un autre aspect lié à la sécurité portuaire a été évoqué, celui de la taille réduite du cercle d'évitement dont disposent les pilotes pour les manœuvres portuaires. L'agrandissement de la digue et l'élargissement de la passe devraient améliorer la sécurité des manœuvres.

Le PPRT, en cours d'élaboration, pourrait peser sur les caractéristiques finales du projet, et notamment sur l'étendue de la plate-forme logistique, que ce soit de la plateforme portuaire elle-même ou du parc logistique qui sera attenante au port. La sous-préfète de l'Aude a précisé toutefois que le document ne ferait pas obstacle à l'extension du port. La publication du PPRT, prévue initialement pour le début du débat, a été reportée et devrait être rendue d'ici la fin 2013.

Le PPRT prescrira simplement une structuration des activités possibles sur les zones présentant un aléa. Seuls 16% des 100 nouveaux hectares du port sont concernés par le futur PPRT.

#### La préservation d'un environnement protégé à proximité du port

La richesse environnementale des espaces situés à proximité du port sera-t-elle préservée par les activités du nouveau port ? Les associations de protection de la nature s'en préoccupent, sans toutefois s'opposer systématiquement au projet. Certaines accordent au maître d'ouvrage leur confiance sur ce volet important, tout en demandant d'être associées aux études préalables. D'autres, comme la Ligue de Protection des Oiseaux, dénoncent les faiblesses du projet et soulignent les risques qu'il présente pour les zones sensibles qui seraient impactées par l'agrandissement du port.

La réserve naturelle de Sainte-Lucie, les deux sites Natura 2000 proches, les zones humides des étangs du Narbonnais et de Leucate, les 80 000 hectares du Parc naturel régional de la Narbonnaise, tels sont les espaces naturels concernés par le développement du port, sans oublier les salins de Sainte-Lucie, dont plusieurs intervenants réclament la remise en eau.

Les enjeux écologiques marins ont été évoqués, au sujet de la future digue, mais aussi de l'avancée en mer des nouveaux ouvrages portuaires, de l'impact des tempêtes sur ces ouvrages et de l'influence qu'ils pourraient avoir sur l'érosion des plages.

Le maître d'ouvrage a précisé que les apports en sédiments seraient plus limités qu'actuellement, tout en reconnaissant qu'il reste à réaliser certaines études sur les effets du projet sur le littoral.

L'association « Ensemble pour PLN », favorable au projet, a défendu néanmoins le concept de « croissance bleue » qui cherche à promouvoir de nouvelles activités (écologie marine, développement des algocarburants, aquaculture, biotechnologies marines). S'appuyant sur les données du Plan Bleu sur le trafic en Méditerranée, cet acteur souligne sa préférence pour le scénario 2, plus modeste, mais plus adapté à ses yeux à la nouvelle dynamique des usages du port qu'il propose, et plus respectueux de l'environnement.

#### Un enjeu affectif : la plage de La Vieille Nouvelle

Patrimoine naturel et sauvage très apprécié des Nouvellois et des amateurs de sports de glisse, la plage nord, dite plage de La Vieille Nouvelle, située sur le territoire de la Réserve de Sainte-Lucie, a suscité de nombreuses discussions. Son accès, actuellement autorisé pour les véhicules, bien qu'illégal, serait supprimé avec le nouveau projet. Cet accès traverse les installations portuaires, ce qui est contraire aux règles de sécurité. Le Conservatoire du Littoral s'élève contre cette pratique, pourtant revendiquée par de nombreux usagers de la plage.

Le préfet a annoncé que le projet devrait prévoir un nouvel accès, comprenant la création d'un parking et incitant à l'utilisation de modes de déplacement doux à proximité de la plage.

Les échanges autour de l'accès à cette plage très prisée ont été vifs et toujours passionnés, les adeptes du windsurf allant jusqu'à envisager de demander une dérogation à la Loi Littoral, considérant que les sports de glisse sur ce spot unique ont un impact non négligeable sur l'économie locale et l'image du territoire.

La ville de Port-La Nouvelle a suggéré un stationnement des véhicules le long de la digue existante, mais les partisans d'un accès direct à la plage proposent d'autoriser une bande de roulage jusqu'à l'étang de l'Ayrolle, afin qu'un accès motorisé soit possible à moins de 150 mètres du rivage. Cette proposition est énergiquement rejetée par ceux qui veulent éloigner les véhicules du bord de mer, mettant en avant une nécessaire revalorisation du capital touristique de cette plage.

Les questions de capacité du stationnement envisagé ont également été évoquées, certains usagers de la plage jugeant insuffisantes celles prévues par le maître d'ouvrage dans son dossier.

### DES INQUIÉTUDES SUR L'AMPLEUR DU FINANCEMENT PUBLIC

Concernant le financement du projet, le maître d'ouvrage a confirmé sa capacité d'autofinancement. Le montant de l'investissement public s'élèverait selon les options entre 225 et 310 millions d'euros, le coût des aménagements ferroviaires et du parc logistique n'étant pas compris dans cette estimation.

Plusieurs intervenants ont souligné la nécessité de maîtriser cette enveloppe budgétaire, car il s'agit d'argent public.

D'autres se sont étonnés que le maître d'ouvrage n'ait pas fait appel à des fonds européens. À ceux qui posaient la question d'une intervention éventuelle du secteur privé, le maître d'ouvrage a rappelé que le principe de l'investissement public avait vocation à susciter des investissements privés, sans toutefois fournir une estimation du montant de ces investissements. Certains investisseurs privés ont rappelé les sommes qu'ils avaient engagées à Port-La Nouvelle dans des outils de manutention et de stockage, durant les années précédentes.

## LA CONDUITE DU DÉBAT ET SON DÉROULEMENT

Ce débat public a été marqué par une certaine tension entre la CPDP et le maître d'ouvrage qui s'est étonné qu'une commission indépendante vienne mettre en discussion un projet voté et approuvé à l'unanimité au conseil régional.

La CPDP et certaines personnes dans le public ont fait remarquer que seule la CNDP avait un pouvoir décisionnaire concernant la tenue du débat ; en aucun cas la saisine n'est optionnelle ou laissée à discrétion du maître d'ouvrage.

Il convient de rappeler que l'information du public et sa participation effective à la prise de décisions lors de l'élaboration de projets ayant un impact sur l'environnement résulte d'une triple exigence : internationale (Convention d'Aarhus, 1998), européenne (Directive du Parlement Européen, 2003) et nationale (art. 7 de la Charte de l'Environnement de 2004 ayant valeur constitutionnelle et Code de l'Environnement en ses articles L.121-1 et suivants). Le débat public a ainsi pour ambition d'articuler la démocratie représentative et la démocratie participative.

Aussi peut-on regretter que le grand public n'ait pas fréquenté massivement les réunions publiques.

À cela s'est ajoutée la difficulté des habitants de la région à sortir du périmètre restreint du projet ; peu d'entre eux se sont mobilisés ou déplacés lorsque les réunions se tenaient ailleurs qu'à Port-La Nouvelle. À plusieurs reprises, des personnes sont intervenues pour regretter publiquement le choix qu'avait fait la CPDP de ne tenir qu'une seule réunion sur le site même du futur port.

Si bien que, hormis la réunion d'ouverture à Port-La Nouvelle qui a rassemblé une population diversifiée et représentative du public local, les réunions ont essentiellement attiré des élus locaux, des membres d'associations ou de partis politiques et des acteurs du trafic portuaire. Très vite, les réunions ont vu se reproduire le dialogue des mêmes intervenants se répondant les uns aux autres, avançant les mêmes arguments, et reprenant d'un lieu à l'autre le discours qu'ils avaient déjà tenu les semaines précédentes.

De ce fait, le débat n'a pas touché aussi largement la population qu'il aurait pu le faire.

La CPDP n'a pas, malgré tous ses efforts, réussi à faire basculer la confrontation politique vers un exercice de démocratie participative véritable.

En revanche, de nombreux cahiers d'acteurs ont été rédigés, suscités par les contacts pris par la CPDP en amont du débat. 56 cahiers d'acteurs et une dizaine de contributions ont été produits, mettant en avant arguments et suggestions, ce qui montre bien que le projet suscitait de nombreuses réactions.

L'absence aux réunions publiques des entreprises susceptibles de générer du trafic portuaire, ou leur expression réservée, souvent motivée par le secret industriel, n'a pas permis non plus de livrer au public tous les éléments pour éclairer la décision d'un investissement public de cette importance.

S'il a été question, au cours du débat, du projet lui-même et de ses caractéristiques, une bonne partie des échanges s'est focalisée autour de questions politiques, mêlant prospective économique, options de politique régionale et déclarations d'intention de la Région maître d'ouvrage.

Lorsque le port a pu être au cœur des échanges, les arguments échangés ont été de bonne qualité, mais trop souvent, les joutes verbales des personnalités politiques ont éclipsé le véritable sujet du débat.

## CONCLUSION

Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle a suscité l'intérêt dans une région particulièrement touchée par la crise économique. Néanmoins, cela n'a pas empêché les participants d'interroger la Région, maître d'ouvrage du projet, sur la solidité de ses prévisions, en particulier en matière d'évolution du trafic. Le dimensionnement du port, au cœur des échanges, a été le vrai sujet du débat ; les participants attendent du maître d'ouvrage qu'il adapte la taille du futur port en tenant compte à la fois des tendances actuelles en matière de trafic portuaire, mais aussi de la spécificité de Port-La Nouvelle, de ses capacités réelles et de son environnement naturel protégé, que chacun s'accorde à vouloir préserver.

Dans un contexte incertain, les participants au débat souhaitent que les projections économiques, les études d'impact sur les zones sensibles du littoral, ainsi que les évaluations financières soient poursuivies et approfondies par le maître d'ouvrage, avant qu'un scénario d'extension soit définitivement adopté.

## LES SUITES À DONNER AU DÉBAT

Si le maître d'ouvrage décide de poursuivre son projet, il conviendra qu'après avoir considéré l'ensemble des contributions et expertises portées au débat, il s'inscrive en priorité dans une réflexion sur le dimensionnement du futur port. Il devra en effet, selon le souhait de bon nombre de participants, choisir entre deux options : petit/moyen ou moyen/grand port.

Une poursuite des échanges et de la concertation avec le public ne pourra qu'aider le maître d'ouvrage dans l'élaboration de son projet.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat.

Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet. Il devra, conformément à l'art. L.121-13-1, informer la Commission nationale des modalités d'information et de participation du public qu'il compte mettre en œuvre jusqu'à l'enquête publique, s'il décide de poursuivre la réalisation de son projet.



**Christian Leyrit**  
Président de la Commission  
nationale du débat public



cnd

Commission nationale  
du débat public

244 bd Saint-Germain 75007 PARIS  
Tél. 01 44 49 85 60 - Fax : 01 44 49 85 61  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr) - e-mail : [contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)

Rendue exécutoire  
le 22 juillet 2013

CHAMPAGNE