Projet d'extension du port de Port-la-Nouvelle

Observations de EPPLN sur le dossier d'enquête publique unique relative au projet d'extension du port de Port-la-Nouvelle (11210)

16 mai 2018

Téléphone : 04 68 48 00 58
Fax : 04 68 48 55 95
contact@eppln.fr

Entrepôt Pétrolier de Port-La-Nouvelle SAS
1193, Avenue Adolphe Turrel – CS 90049
11210 PORT-LA-NOUVELLE
SAS au capital de 34.142.000 € - RCS Narbonne 533 727 004 (00012) - APE 5210B

SYNTHESE

Notre société, Entrepôt Pétrolier de Port-La-Nouvelle (EPPLN), est le premier opérateur portuaire de Port-La-Nouvelle assurant deux tiers de l'activité du port. Créée en 2011 et détenue à parité par Dyneff et Total Marketing France, EPPLN est propriétaire d'un dépôt de stockage de produits pétroliers et dérivés, réparti sur deux sites. Ce dépôt pétrolier, exploité avec 21 salariés, est approvisionné au moyen notamment d'un sea-line (pipeline maritime) d'une longueur de 2 400 m, lequel fait l'objet d'une convention d'occupation domaniale temporaire.

Le projet d'extension portuaire, d'initiative exclusivement publique, puisque porté par la Région Occitanie en sa qualité de maître d'ouvrage, menace, en l'état de son phasage et de son financement, la pérennité de notre entreprise qui, depuis 5 ans, a engagé un important cycle d'investissements (environ 30 millions d'euros), qu'elle s'efforce d'amortir et de rentabiliser.

EPPLN comprend en effet des documents versés à l'enquête publique qu'elle devra démanteler définitivement son sea-line - infrastructure essentielle à l'approvisionnement de son dépôt - pour permettre la construction de la digue Nord, et ceci dès la première étape du projet sans garantie d'une solution de substitution pérenne permettant l'approvisionnement du dépôt dans des conditions économiques similaires aux conditions actuelles. Le fragile équilibre financier auquel EPPLN est aujourd'hui parvenue depuis 2015, dans un secteur fortement concurrentiel sur le pourtour méditerranéen, ne résisterait pas à un projet qui la contraindrait à se priver de son sea-line.

EPPLN demande donc à avoir la garantie (i) que soit construit, simultanément au démantèlement de son sea-line, un poste à quai pour assurer massivement et de façon sécurisée la réception des navires qui alimentent son dépôt, (ii) que le bassin nouvellement créé soit dragué pour permettre l'accostage desdits navires (40 000 tonnes) et (iii) que les surcoûts d'approvisionnement provoqués par la période transitoire, comprise entre l'arrêt du sea-line et l'ouverture opérationnelle du poste à quai, soient totalement indemnisés.

Le dragage du bassin nouvellement créé et la construction d'un poste à quai ne sont, en effet, à ce jour ni prévus ni financés, et la solution transitoire imaginée par la Région Occitanie - à savoir la construction par EPPLN d'un nouveau sea-line « temporaire » - n'a jamais été acceptée par EPPLN. Or, EPPLN n'a pas à supporter de préjudice durant toute la période de réalisation de ce projet, qu'elle subit sans l'avoir en outre jamais réclamé.

En conclusion, si par le passé, EPPLN a toujours accueilli avec bienveillance le principe d'une extension portuaire, bien que n'en étant nullement à l'origine (les conditions d'exploitation actuelles de son site étant parfaitement satisfaisantes sur le plan technique et opérationnel), EPPLN est contrainte de se prononcer défavorablement sur l'extension portuaire telle qu'elle résulte de l'analyse des documents versés à l'enquête publique, faute pour la Région Occitanie, en sa qualité de maître d'ouvrage, de s'engager, entre autres, sur la construction simultanée et le financement d'un poste à quai, seule alternative permettant à EPPLN la poursuite pérenne de l'exploitation de son dépôt.

SOMMAIRE

1. Introduction

2. Sur la construction du poste P1 (quai hydrocarbure)

2.1. Sur le dimensionnement du navire projet
2.2. Sur l'aménagement à la charge des opérateurs
2.3. Sur le calendrier de construction du quai P1

3. Sur les impacts sur l'approvisionnement de EPPLN

3.1. Sur l'engagement à maintenir l'activité du port pendant les travaux
3.2. Sur l'engagement de EPPLN à réaliser un nouveau sea-line
3.3. Sur l'absence de prise en compte du poste en mer.
3.4. Sur le financement du mode d'exploitation dégradé de son site par EPPLN en conséquence d'un « investissement public » partiellement défini
3.5. Sur le risque de fermeture de EPPLN faute de solution d'approvisionnement

4. Un grand port non justifié

4.1. Sur le trafic portuaire futur et les dimensions du port
4.2. L'activité hydrocarbure se maintiendra si le projet d'extension n'aboutit pas
4.3. Un sea-line prétendument inadapté
4.4. Nécessité de la digue Nord pour construire le quai « colis lourds » ?
4.5. Nécessité du grand port pour les éoliennes pilotes ?
4.6. Une absence avouée d'investisseurs

5. Des aléas à prévoir

5.1. Un planning incertain
5.2. Un budget certainement sous-estimé
5.3. Un risque sur les coûts d'exploitation et les tarifs portuaires

6. Autre imprécision à corriger

Introduction

Par arrêté préfectoral n°2018/0004, a été prescrite une enquête publique unique relative au projet d'extension du port de Port-la-Nouvelle du 16 avril au 16 mai 2018 et préalable :

- à la déclaration de projet déclarant d'intérêt général l'opération ;
- à la mise en compatibilité du PLU de Port-la-Nouvelle ;
- à l'autorisation unique requise au titre de l'article L. 214-3 du code de l'environnement intégrant la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées ;
- au changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime ;
- à la décision d'extension du port de Port-la-Nouvelle.

Le dossier de cette enquête a été mis à disposition sous format électronique à l'adresse suivante : https://www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/

C'est dans ce cadre que notre Société (« EPPLN ») entend formuler les observations et commentaires ci-après.

Préalablement, il est nécessaire de rappeler que EPPLN, bien que premier opérateur portuaire à Port-la-Nouvelle, est une société récente comptant 21 salariés, qui a été constituée le 22 juillet 2011 et qui est détenue à 50/50 par les sociétés Dyneff et Total Marketing France.

Son activité principale consiste à exploiter un dépôt de stockage de produits pétroliers et dérivés, sur deux sites, dont elle est propriétaire, au moyen notamment d'une infrastructure essentielle, un sea-line (pipeline maritime) d'une longueur de 2 400 m dont elle est aussi propriétaire.

Dans le cadre d'une Convention d'Occupation Temporaire attribuée par la Région Occitanie, EPPLN est autorisée à accéder à la darse (bassin à pétrole), à exploiter ledit sea-line et plusieurs dépendances présentes sur le domaine public.

Plus précisément, l'approvisionnement en produits pétroliers d'EPPLN est effectué soit par voie maritime avec le sea-line pouvant recevoir des bateaux de gazole de 40 000 tonnes, soit à la darse pouvant recevoir des bateaux d'essence allant jusqu'à 14 000 tonnes. Les livraisons au départ du site d'EPPLN sont faites par camion et desservent notamment la région Occitanie et, plus marginalement, l'Andorre et l'Espagne.

EPPLN constitue donc un outil industriel au service de ses clients passeurs, opérant dans un secteur concurrentiel et globalisé (pourtour méditerranéen).

EPPLN est dans un cycle d'investissement important initié en 2012 (de l'ordre de 30 millions d'euros), qu'il importe désormais d'amortir et de rentabiliser.

Si l'équilibre financier a été atteint en 2015, il demeure particulièrement fragile.

Aussi EPPLN porte-t-elle une attention toute particulière à ce projet d'extension du port, exclusivement porté par la Région Occitanie en sa qualité de maître d'ouvrage public (le « maître d'ouvrage ») en ce qu'il pourrait notamment modifier cet équilibre et impacter son activité annuelle de l'ordre de 1,1 million de tonnes.

Il importe également de rappeler que par le passé, EPPLN a toujours accueilli avec bienveillance le principe de cette extension portuaire, même si elle n'en a nullement été à l'origine, les conditions d'exploitation actuelles de son site étant parfaitement satisfaisantes sur le plan technique et opérationnel.

EPPLN entend simplement porter à la connaissance de la commission d'enquête un certain nombre d'observations et de commentaires afin que soit assuré le maintien de son activité sur ce site industriel stratégique.

2. Sur la construction du poste P1 (quai hydrocarbure)

Dans le cadre de ce projet d'initiative exclusivement publique, le principal changement et l'enjeu essentiel pour EPPLN portent sur :

- la construction par le maître d'ouvrage d'un poste à quai pour l'accostage des navires qui alimentent son dépôt et,
- le dragage du bassin nouvellement créé,

et ce, afin de disposer à terme d'un moyen d'approvisionnement massif et sécurisé, en remplacement de son sea-line.

En effet, le seul usage de la darse pétrolière ne constitue pas une solution alternative au sea-line en ce qu'elle ne permet de recevoir que des navires de petite taille.

Or, force est de constater que le principe même de cette construction et celui des opérations de dragage du nouveau bassin, en l'état des informations disponibles, ne sont aujourd'hui ni planifiés ni financés.

2.1. Sur le dimensionnement du navire projet

Le projet présenté fait la description sommaire suivante des bateaux pouvant être accueillis au futur quai P1.

5. LE(S) POSTE(S) « VRACS LIQUIDES » - P1 (P2 / P3)

Plusieurs postes « vracs liquides » sont prévus, localisés le long de la digue Nord.

Le poste P1, le plus proche de l'atterrage de la digue Nord, est prévu être réalisé en Phase 1 du projet.

Le poste P1 sera dimensionné pour accueillir des navires tankers d'une capacité comprise entre 3,000 TPL et 60 à 70,000 TPL.

Les produits chargés / déchargés à ce poste seront des hydrocarbures liquides (produits noirs : fioul, marine diesel oil, gasoil / produits blancs : essence, super, jet fuel) et des liquides alimentaires et industriels.

Outre les produits mentionnés ci-dessus, le poste P2 pourrait aussi traiter, ultérieurement, des hydrocarbures gazeux (GPL – butane et propane).

La gamme de navires suivante est donc prévue de pouvoir être accueillie sur le poste P1 :

Navires – Poste P1	Navire Max	Navire Min
Longueur (m)	225.0	85.0
Largeur (m)	36.0	14.0
Tirant d'eau max. (m)	14.5	5.5
Capacité - TPL	60 000 à 70 000	3 000

Volume 2.1. étude d'impact partie 1.pdf – page 149/246

Il est nécessaire de souligner que les dimensions du navire projet sont celles qui ont été indiquées par le maître d'ouvrage en 2013 lors de la consultation publique. Or, depuis 2013, les opérateurs économiques avertis ont constaté dans la zone la présence de nouveaux navires, dont les dimensions auraient dû conduire à une modification du navire projet de la façon suivante :

Navires – Poste P1	Navire Max	Navire Min
Longueur (m)	225.0	85.0
Largeur (m)	**40.0**	**13.0**
Tirant d'eau max. (m)	14.5	**5.0**
Capacité - TPL	60 000 à 70 000	3 000

Au-delà de cette présentation et de ce parti pris du projet, EPPLN tient à préciser que le dimensionnement arrêté du navire projet ne résulte nullement d'une demande de EPPLN ou de l'interrogation des passeurs (clients d'EPPLN) de produits pétroliers opérant sur la zone et, qu'au surplus, le site actuel n'est pas en mesure techniquement d'accueillir des navires de plus de 40 000 tonnes. Au surplus, il semblerait que des navires de transport de gazole de la taille du navire projet ne circulent qu'en nombre très limité en méditerranée.

EPPLN demande donc que le maître d'ouvrage indique à quels besoins répond précisément ce dimensionnement de navire projet prévu pour le quai P1.

2.2. Sur l'aménagement à la charge des opérateurs

Les travaux relatifs au quai P1 sont décrits comme suit :

> 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.

Volume 1. préambule et cadre réglementaire – page 25/122

Les ouvrages constitutifs du poste P1 (et les futurs postes P2 et P3) incluent :

- Une jetée sur pieux indépendante, courant le long de la digue Nord (coté port) et portant les rangées de pipelines (pipe-racks) desservant le poste P1 et les futurs postes P2 / P3 ainsi que la voie de service permettant l'accès à ces postes.
- Pour chaque poste, une plateforme portant des bras de chargement/déchargement et l'ensemble des équipements nécessaires à ces opérations.
- Pour chaque poste, des ducs d'Albe d'accostage et d'amarrage, reliés entre eux par des passerelles permettant l'accès au personnel en charge des opérations de lamanage.

Note: Les conduites et pipe-racks desservant les postes P1 / P2 / P3 (y compris les bras de chargement et de déchargement) ainsi que l'ensemble des équipements électriques, mécaniques et de sécurité installés sur ces postes seront à la charge des futurs opérateurs de vracs liquides. Ces éléments ne sont donc pas présentés dans ce dossier d'enquête. Ils feront l'objet de procédures d'autorisation spécifiques menées par les opérateurs le moment venu.

Volume 2.1. étude d'impact partie 1.pdf – page 149/246

EPPLN prend bonne note de ce que la construction de la jetée, de la plateforme et des ducs d'Albe est à la charge du maître d'ouvrage et non des opérateurs.

En revanche, n'ayant pas vocation à être investisseur ou actionnaire du port ou de toute autre structure qui viendrait s'y substituer dans le cadre d'un éventuel changement de la gouvernance portuaire, **EPPLN s'engagerait exclusivement à supporter le coût :**

- **du démantèlement de son sea-line actuel,**
- **de l'aménagement du P1 pour assurer la poursuite de son activité industrielle (tuyauteries, défense incendie, bras de déchargement …) et,**
- **des canalisations à terre pour raccorder le quai jusqu'à son dépôt.**

EPPLN demande que le maître d'ouvrage s'engage formellement à construire le poste à quai P1 et à draguer le bassin nouvellement créé pour permettre à EPPLN de continuer à disposer d'un moyen d'approvisionnement massif, le tout sans contraindre EPPLN, ses actionnaires ou ses clients à participer financièrement à ces réalisations.

2.3. Sur le calendrier de construction du quai P1

La réalisation de l'étape 1 de la phase 1 du projet d'extension portuaire nécessite de supprimer le sea-line actuel. Le maître d'ouvrage souhaite que cette étape 1 soit réalisée dès que possible ; un budget a déjà été voté en ce sens par la Région Occitanie.

Or, la construction du quai P1 pour le vrac liquide – qui redonne un moyen d'approvisionnement massif à EPPLN - n'est prévue qu'en étape 2 de la phase 1 du projet :

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.

Volume 1. préambule et cadre réglementaire – page 32/122

La réalisation de cette étape 2 n'est cependant pas fixée dans le calendrier. Un délai indéterminé est, contre toute attente, simplement mentionné entre l'étape 1 et l'étape 2 :

> **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.**

Volume 1. Préambule et cadre réglementaire – page 30/122

Toutefois, un calendrier des travaux est proposé dans le dossier qui prétend aboutir à une mise à disposition du P1 en mi-2022 :

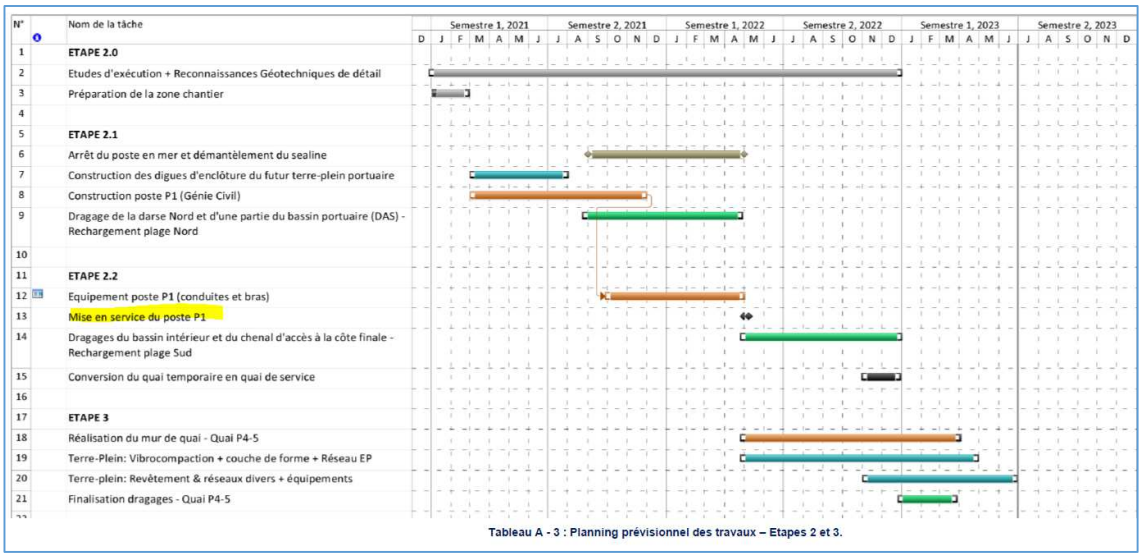


Tableau A - 3 : Planning prévisionnel des travaux – Etapes 2 et 3.

Volume 2.1. étude d'impact partie 1.pdf – page 28/246

Ce planning semble très ambitieux, tout comme la livraison estimée en mi-2022.

Comme EPPLN l'a déjà précisé à maintes reprises, son activité sur le port ne saurait s'accommoder d'une période d'exploitation transitoire, et donc dégradée, pour une durée indéterminée si, lors de l'exécution des travaux de l'étape 1, et comme il est prévu dans l'avenant n°3 de sa convention d'occupation, son sea-line devait être démantelé sans que le maître d'ouvrage ne s'engage fermement à construire le bord à quai pour l'activité globale de vrac prévu à l'étape 2.

De plus, ce planning prend l'hypothèse que EPPLN construira un « sea-line » temporaire. Or, EPPLN ne valide pas cette hypothèse (cf. 3.2), et à ce jour, aucun moyen alternatif d'approvisionnement durant la période transitoire n'a été défini, selon des conditions techniques et économiques acceptables et surtout concertées.

EPPLN rappelle par ailleurs que l'approvisionnement via la darse pétrolière ne saurait constituer une solution alternative en ce qu'elle engendrerait une congestion logistique importante et des surcoûts d'approvisionnement de plusieurs euros par tonne sur les produits habituellement réceptionnés par sea-line, rendant cette solution non viable économiquement.

EPPLN demande donc au maître d'ouvrage de s'engager :

- **à lancer les travaux de l'étape 1 seulement lorsqu'une solution acceptable techniquement et économiquement pour EPPLN aura été mise en œuvre pour la période d'exploitation transitoire,**
- **à ne pas laisser de délai entre les étapes 1 et 2, ou plus précisément à lancer dès l'étape 1 au plus tard la construction du poste à quai et le dragage du bassin nouvellement créé, afin de permettre à EPPLN de continuer à disposer d'un moyen d'approvisionnement massif avec une interruption minimale.**

3. Sur les impacts sur l'approvisionnement de EPPLN

EPPLN comprend du projet public d'extension portuaire, qu'elle devra démanteler son sea-line afin de permettre la construction de la digue Nord et le dragage de la nouvelle darse ainsi créée par le maître d'ouvrage.

Ce démantèlement serait par ailleurs définitif, dans la mesure où il ne ressort pas du projet présenté la possibilité de repositionner le sea-line après les travaux.

EPPLN a déjà fait part dans le passé, de ses inquiétudes sur la pérennité de son activité durant le chantier d'extension portuaire, avec un risque fort de ne plus pouvoir assurer son approvisionnement**, notamment lors du conseil portuaire du 6 octobre 2017, dont le compte-rendu figure dans la pièce « *Volume 7. Avis sur le projet et mémoires en réponse.pdf* » en pages 91 et suivantes.**

EPPLN avait alors soumis un avis rédigé, qui a été annexé au compte rendu, mais qui n'a pas été reproduit dans ce volume 7.

Cet avis était le suivant :

> *« Si EPPLN entend rappeler qu'elle ne s'est jamais opposée par principe au projet de développement du port, elle n'est pas en mesure d'apporter son avis pleinement favorable au projet tel qu'il est actuellement présenté par la Région et ne peut en conséquence que s'abstenir, en particulier pour les raisons suivantes.*
>
> - *Les moyens techniques et financiers permettant le dévoiement du sea-line ne sont toujours pas arrêtés de manière définitive, pas plus que les conditions de renouvellement de la COT, support indispensable à l'exploitation du sea-line. Avec ce projet, EPPLN se retrouve donc placée dans une totale incertitude quant aux conditions d'un maintien pérenne de son activité, à bref comme à long terme.*
> - *Seul un projet d'extension entendu et défini dans sa totalité serait véritablement porteur de sens et de développement, notamment avec la*

création d'un quai dédié aux hydrocarbures. Or, aujourd'hui, aucune garantie n'est apportée sur la possibilité de réaliser les phases 2 et 3, permettant de garantir la réalisation du projet dans sa globalité, la Région n'en précisant ni le planning, ni le financement. »

3.1. Sur l'engagement à maintenir l'activité du port pendant les travaux

Le projet prévoit de conserver l'activité du port pendant les travaux en :

- maintenant l'accès au port historique via le chenal et,
- garantissant une solution d'approvisionnement pour EPPLN.

Maintien de l'activité du port historique

La nécessité de réaliser les travaux dans le cadre d'un port existant devant rester en activité sans interruption est une des contraintes du projet.

En effet, l'accès des navires au port historique devra être préservé, ce qui nécessitera de conserver un chenal d'accès praticable en sécurité pour les navires actuellement accueillis au port historique, notamment durant la construction de la digue Sud.

Présence du sea-line de déchargement des produits pétroliers

Le sea-line étant actuellement implanté sur la future emprise du port, il devra être démonté préalablement aux travaux de dragages du bassin.

Le nouveau poste « vracs liquides » créé dans le cadre de l'extension du port récupèrera les trafics traditionnellement opérés depuis le poste en mer et rendra donc inutile ce dernier.

Toutefois, afin de maintenir la continuité de leurs activités, il est indispensable que les opérateurs pétroliers utilisant ce sea-line ne soient pas affectés par un arrêt prolongé des opérations de déchargement et que le dépôt EPPLN puisse continuer à être approvisionné pendant la phase des travaux de réalisation de l'extension du port. Comme détaillé au chapitre 3.3 ci-dessus, après concertation avec l'opérateur EPPLN, une solution de déplacement du sealine au nord du futur bassin a été retenue dès l'étape 1 de construction du nouveau bassin. Ce déplacement est porté par EPPLN, propriétaire du sealine qui doit mener les procédures réglementaires correspondantes. A la date de rédaction du présent rapport, on estime que l'opérateur devrait être en mesure de déposer ces demandes d'autorisation avant la fin de l'année 2017, ce qui laisse présager qu'il puisse obtenir ses autorisations de travaux mi 2019 et qu'il puisse débuter les travaux de déplacement du sealine mi 2019.

Volume 2.1. étude d'impact partie 1.pdf – page 162/246

Si EPPLN prend acte de l'engagement de maintenir l'activité des opérateurs économiques pendant les travaux, elle ne peut en revanche qu'être extrêmement surprise par l'assertion consistant à mettre à la charge de EPPLN les opérations de dévoiement du sea-line dans la mesure où il n'y a jamais eu de concertation actant le principe d'un sea-line provisoire de dévoiement ; seul un débat préalable aboutissant à une contestation des techniques proposées pour un éventuel dévoiement (dalot – nappe de béton) a effectivement eu lieu.

Pour le reste, EPPLN ne s'est jamais engagée – il faut le rappeler et insister sur ce point pour une bonne moralité des débats - à porter le projet de construction et de dévoiement d'un nouveau sea-line, qui plus est, provisoire.

3.2. Sur l'engagement de EPPLN à réaliser un nouveau sea-line

Pour permettre la continuité des approvisionnements de EPPLN pendant les travaux d'extension portuaire projetés, et notamment entre l'étape 1 et l'étape 2, le dossier retient, sans la moindre concertation constructive avec EPPLN, le principe d'un dévoiement du sea-line actuel, en reconstruisant, après le démantèlement du sea-line actuel, un nouveau sea-line au nord de la digue nord - ces travaux étant à tort réputés à la charge de EPPLN :

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.

Volume 1. préambule et cadre réglementaire – page 30/122

Etape 1.1 : Début de la construction de la digue Nord, jusqu'au PM 1500
Le chantier débutera par la construction de la nouvelle digue Nord, depuis son enracinement.

Le sea-line actuel intersecte la future digue Nord au **PM 1600 environ** (PM 1615, plus précisément).

La construction de la digue Nord sera réalisée à l'avancement, principalement à partir de moyens terrestres, sur les premiers 1500m tandis que le sea-line actuel restera en exploitation, moyennant les précautions suivantes :

- Balisage du tracé du sea-line existant et interdiction de mouillage sur la zone délimitée par ces balises
- Réglementation du passage des engins maritimes de chantier au-dessus du sea-line

La construction de la digue Nord progressera d'abord depuis son point d'atterrage jusqu'au PM 750 (environ). Ensuite, en parallèle avec la construction de la digue Nord à l'avancement depuis le PM 750, les travaux de mise en œuvre par tirage du nouveau sea-line positionné au Nord de la digue Nord seront réalisés, ainsi que les travaux de mise en place des ancrages et des coffres du nouveau poste tankers situé dans le prolongement du nouveau sea-line. Ces travaux seront réalisés sous maîtrise d'ouvrage EPPLN. Ces travaux seront coordonnés avec les travaux de réalisation de la digue Nord. EPPLN aura par ailleurs mise en place la conduite de transfert vers le dépôt (conduite terrestre courant au Nord du terre-plein portuaire et de la plateforme Nord avant de bifurquer vers le sud pour rejoindre le dépôt). Un balisage du nouveau sea-line, avec interdiction de mouillage sur la zone délimitée par ces balises et réglementation du passage des engins maritimes de chantier de la digue Nord dans cette même zone, sera mis en place en parallèle avec les travaux de tirage du nouveau sea-line.

Arrivé au PM 1500 environ de la construction de la digue Nord, le poste en mer actuel sera mis à l'arrêt et le sea-line actuel sera vidé. Un test en pression (hydrotest) de la nouvelle conduite sera réalisé et les approvisionnements du dépôt EPPLN seront basculés sur le nouveau poste en mer, sans interruption notable. Le poste en mer et le sea-line actuels seront démantelés. Cela suppose qu'à ce stade EPPLN ait obtenu l'ensemble des autorisations administratives nécessaires tant pour le nouveau sealine que pour le démantèlement de l'ancien.

Volume 2.1. étude d'impact partie 1.pdf – page 163/246

La solution retenue, en concertation avec l'opérateur du dépôt d'hydrocarbures et du poste en mer (EPPLN) est de mettre en place, dès l'étape 1 du projet, un nouveau sea-line. Un nouveau poste en mer sera aussi créé, au Nord-Est de la position actuelle du poste tankers. Le nouveau sea-line, partant de la nouvelle position du poste en mer, contournera la future digue Nord par le Nord.

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

Cette solution réduit au minimum la période d'indisponibilité du poste en mer pendant la phase de réalisation des travaux du port, que ce soit lors de l'étape 1 comme de l'étape 2. Cette solution assure la continuité des approvisionnements du dépôt sans interruption notable.

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

Volume 2.1. étude d'impact partie 1.pdf – page 192 et 193/246

EPPLN ne peut que contester et s'opposer fermement à cette présentation des faits et au prétendu accord qui serait intervenu sur le montage soutenu unilatéralement par le maître d'ouvrage :

- EPPLN a en effet à plusieurs reprises indiqué que **la construction d'un nouveau sea-line était un non-sens économique** : le coût de construction d'un tel ouvrage est en effet bien trop élevé et la période d'utilisation d'ici la livraison du poste P1 totalement incertaine ;
- **EPPLN ne s'est à aucun moment engagée à réaliser ni à financer une telle construction ;**
- EPPLN n'a d'ailleurs pas été, jusqu'à ce jour, en mesure de déposer de dossier de demande d'autorisation aux autorités pour procéder aux opérations de démantèlement de l'actuel sea-line, faute de disposer des informations requises sur la réalisation du poste P1.

En conclusion, n'étant pas à l'origine de ce projet conduit sous seule maîtrise d'ouvrage publique ni son bénéficiaire potentiel exclusif, EPPLN ne saurait en supporter le coût, qu'il s'agisse de la construction d'un dispositif provisoire ou des préjudices financiers qui ne manqueront pas d'en résulter lors d'une période d'exploitation dégradée et dont la durée demeure de surcroit inconnue à ce jour.

Aucune entreprise soumise aux lois d'un marché particulièrement tendu ne résisterait longtemps à un tel aléa.

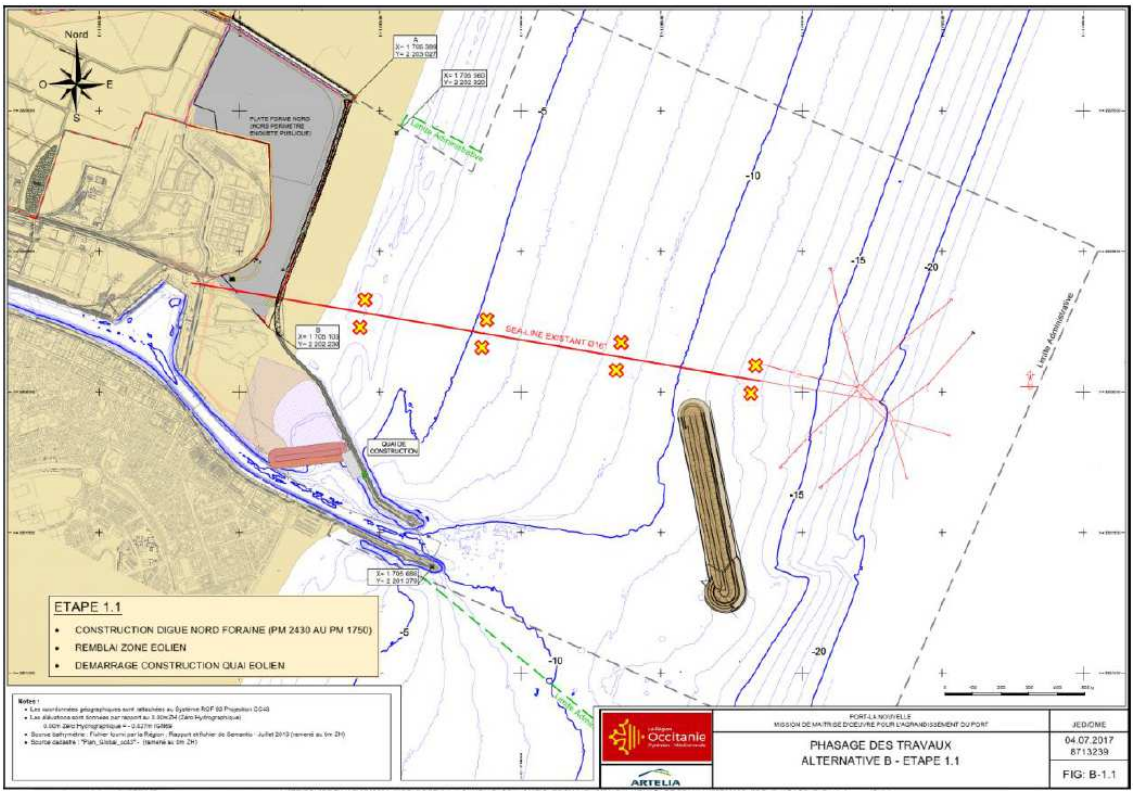
3.3. Sur l'absence de prise en compte du poste en mer

Un poste en mer est actuellement situé à l'extrémité du sea-line, permettant aux navires de s'amarrer pour décharger.

Or, contre toute attente, aucune contrainte ne vient peser sur ce poste en mer.

En effet, la réglementation (ISGOTT – *International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals*) exige qu'aucun obstacle ne soit fixé à moins d'un mille nautique (1 852 m) du poste, avec toutefois la possibilité d'aller au-dessous, sans aller au-delà de 4 x longueur du bateau, soit 4 x 192 m = 768 m en l'état actuel.

Le schéma de construction de la digue nord qui se rapproche à près de 500 m du poste, avant l'arrêt de l'approvisionnement sea-line, pourrait donc être contesté, par les services maritimes notamment.



Volume 2.1. étude d'impact partie 1.pdf – page 166/246

Le projet aurait dû mentionner cette contrainte et préciser les schémas envisageables pour en tenir compte règlementairement.

3.4. Sur le financement du mode d'exploitation dégradé de son site par EPPLN en conséquence d'un « investissement public » partiellement défini

L'examen du dossier confirme que les surcoûts liés à la solution transitoire relèvent bien de la catégorie des **investissements publics**, comme en témoigne le tableau ci-dessous.

5.3.1. Les investissements « publics »

Les investissements « publics » correspondent aux infrastructures, aux VRD et aux équipements portuaires pour ceux qui seront à la charge du propriétaire du port c'est-à-dire la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée.

Le tableau ci-dessous synthétise le coût total de l'opération selon les différents postes d'investissement.

Designation des investissements	Etape 1	Etape 2	Etape 3	Total
- Dragages	7 890 000	49 300 000	800 000	57 990 000
- Remblais	2 820 000	-	1 750 000	4 570 000
- Digues et talus	144 316 900	-	-	144 316 900
- Quais	20 784 900	16 922 800	25 004 300	62 712 000
- Terre-pleins et VRD	8 224 100	14 642 600	33 656 800	56 523 500
- Ouvrages divers et autres	27 533 600	16 336 600	7 991 100	51 861 300
TOTAL Euros H.T.	**211 569 500**	**97 202 000**	**69 202 200**	**377 973 700**

Figure H - 36 Estimation du coût des travaux d'infrastructure portuaire valeur 2016 (source MOE)

Le projet ressort au total de l'ordre de **378 M€** pour les infrastructures portuaires (hors taxes). S'y ajoutent les mesures environnementales pour un montant de l'ordre de 3,4 M€.

A ce total il convient de rajouter le surcoût éventuel lié à la solution transitoire qui sera mise en place durant les travaux pour garantir l'approvisionnement des dépôts pétroliers de Port-La Nouvelle, solution qui aujourd'hui n'est pas totalement figée et estimée. Il est envisagé par les opérateurs nouvellois la construction d'un sealine temporaire extérieur à la zone d'extension et qui sera ensuite démonté.

A ce stade, on estime le surcoût potentiel entre 5 et 8 M€ (voir point 5.3.4). Par prudence, c'est la valeur haute de cette estimation qui est prise en compte dans les calculs. Liée directement au projet d'agrandissement du port, elle peut donc être considérée comme un investissement associé du projet.

Le coût total en termes d'investissement public pour la Phase 1 du projet s'établit donc de l'ordre de 390 M€ hors taxes.

Suivant le planning issu de l'AVP, la chronologie de la réalisation des investissements sur 3 années de chantier entre 2018 et 2021 pour l'Etape 1 (digues et mise en œuvre du quai éolien), entre 2022 et 2024 pour les étapes 2 et 3 (poste P1 VL et postes polyvalents P4 et P5).

Volume 3. étude socio-économique.pdf – page 49-50/65

Le coût de la solution inconséquemment soutenue – i.e. la construction d'un sea-line temporaire – est largement sous-estimée : les premières estimations de EPPLN aboutissent à un montant de 27 M€ pour construire un nouveau sea-line avec un nouveau poste en mer (hors coût du pipeline terrestre nécessaire à terme pour se relier au bord à quai), ce à quoi il faut également ajouter le coût de démantèlement de ce nouveau sea-line (de l'ordre de 6 à 8 M€).

Quoiqu'il en soit, la mise en œuvre de ce « mode dégradé » par un sea-line temporaire ou de tout autre moyen temporaire qui viendrait s'y substituer, en nécessaire concertation préalable avec le maître d'ouvrage, ne pourra que générer un préjudice financier pour EPPLN qui ne devra en aucun cas le supporter.

3.5. Sur le risque de fermeture de EPPLN faute de solution d'approvisionnement

Si aucune solution technique ne peut être mise en œuvre dans des conditions financières et calendaires satisfaisantes, EPPLN devra incontestablement faire face à un risque fort de baisse de son activité et donc de fermeture, ce qui emportera de lourdes conséquences pour le port et la Région.

Il s'agit d'abord - selon les chiffres estimés par EPPLN en 2017 - d'environ 250 emplois directs et indirects :

- personnels du dépôt,
- entreprises portuaires directement liées à l'exploitation et à la maintenance du sea-line (remorqueurs, JIFMAR …),
- le service des douanes resté à Port-la-Nouvelle uniquement en raison du maintien de l'activité pétrolière,
- entreprises locales d'entretien du dépôt (ALMA, SEIIMAR, …),
- transporteurs non délocalisables (CAMIDI …).

A cette projection devra s'ajouter une cinquantaine d'emplois indirects au niveau régional et national (contrat ATEP, entretien des pompes, contrat LUVEBA, entretien des récupérateurs COV, SECOMOC, travaux décennaux d'entretien des bacs…)

De plus, l'attention doit être portée sur l'impact de la perte du trafic hydrocarbure sur le port de Port-la-Nouvelle dans le cas où le projet d'extension portuaire ne se ferait pas, avec un risque de perte de compétitivité du port et *in fine* de report du trafic sur d'autres ports :

4.4.3. Les avantages sur les coûts de transport maritime et terrestre des flux détournés

- Pour les hydrocarbures, l'origine resterait Marseille comme aujourd'hui mais en transit terrestre et non plus par cabotage via Port-La Nouvelle. Cela pourrait également être Sète dont le dépôt pétrolier dispose d'une capacité importante et est moins éloigné que Marseille. Tenant compte de ce dernier élément, la distance moyenne supplémentaire pour alimenter l'hinterland actuel de Port-La Nouvelle serait de l'ordre de +120 km.

4.4.4. Les externalités liées aux transports sur les flux détournés

Trois types d'impacts ont été utilisés, pour lesquels les valeurs moyennes des impacts (exprimées en centimes d'euro par t.km ou v.km[39]) ont été extraites du guide et valorisées dans le présent calcul économique :

- L'accidentologie et ses conséquences qui seraient renforcées dès lors que les transports de pré et post-acheminement par la route augmenteraient ;
- La pollution de l'air et ses conséquences sur la santé, elles-mêmes augmentées avec l'accroissement du trafic routier ou ferroviaire ;
- Les émissions de gaz à effet de serre (principalement le CO2) et leur impact sur le changement climatique.

Volume 3. étude socio-économique.pdf – page 45-46/65

Ces impacts liés à la fermeture de EPPLN sont bien identifiés et même évalués dans les calculs économiques du dossier. Cependant, ce scénario n'est considéré que dans l'hypothèse où le projet portuaire ne se réaliserait pas.

Or, pour les hydrocarbures, EPPLN ne peut que réitérer sa position, à savoir que le mode d'exploitation du site est aujourd'hui optimisé et que les capacités du dépôt ne permettent aucunement l'accueil de navires de la taille du navire projet qui seraient, de fait, surdimensionnés.

A contrario, ces impacts devraient être pris en compte dans les risques du projet : une mauvaise appréciation des contraintes de EPPLN n'est en effet pas à exclure, ce qui conduirait EPPLN à la

fermeture, et donc à un report du trafic hydrocarbure sur d'autres dépôts français (Marseille, Toulouse), voire espagnol (Barcelone).

Enfin, d'autres impacts majeurs liés à la fermeture de EPPLN méritent d'être soulignés :

- La livraison de produits pétroliers par transport terrestre (camions) en provenance de dépôts plus éloignés entrainera un surcoût structurel et durable de plusieurs millions d'euros par an pour les consommateurs (particuliers et entreprises) ;
- La sécurité d'approvisionnement en produits pétroliers dans la région sera remise en question, fragilisant les entreprises et les particuliers ; à ce sujet, à la suite de quelques articles de presse, l'Etat via le Ministère de la Transition écologique et solidaire et plus précisément, la DGEC (Direction Générale de l'Énergie et du Climat) s'est ému de la situation et a demandé des explications à EPPLN sur l'état du dossier, notamment concernant la continuité nationale d'approvisionnement en cas de fermeture. EPPLN s'en est naturellement ouverte auprès du maître d'ouvrage – sans que ce dernier ne juge utile d'en conférer ensuite avec EPPLN ;
- Le poids des hydrocarbures dans l'activité du port de Port-la-Nouvelle est très important aujourd'hui et le restera demain. La disparition de EPPLN déstabilisera complètement l'économie du port.

En conclusion de ce chapitre, EPPLN estime qu'elle n'a pas à subir de préjudice durant toute la période de réalisation du projet. EPPLN demande donc au maître d'ouvrage de lui garantir une indemnisation complète des préjudices subis par EPPLN et ses clients lors de la réalisation des travaux d'extension portuaire, en particulier durant la phase transitoire entre le moment où le sea-line actuel sera supprimé et le moment où le poste P1 sera opérationnel pour décharger des navires de 40 000 t.

4. Un grand port non justifié

Au-delà du chantier et de ses impacts sur les approvisionnements de EPPLN, le projet d'extension portuaire appelle plus généralement les remarques et réserves suivantes.

4.1. Sur le trafic portuaire futur et les dimensions du port

Lors de la consultation publique de 2012-2013, la question du dimensionnement du port était le principal point de concentration des réserves des participants, ainsi que cela ressort de la conclusion du bilan :

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.

Volume 1. préambule et cadre réglementaire – page 113/122

Or, dans le dossier de l'actuelle enquête publique, le projet retient les mêmes chiffres et les mêmes études qu'en 2012 (le dossier évoque plusieurs fois l'Étude économique et financière par CATRAM de Décembre 2012, qui, au regard de sa date de parution, mériterait d'être mise à jour et sans doute reconsidérée – **ce que l'avis n° 2018APO1 du 1er février 2018 de l'autorité environnementale sur le dossier présentant le projet et comprenant l'étude d'impact n'a pas manqué de relever** – cf. p. 8 : *http://www.mrae.developpementdurable.gouv.fr/IMG/pdf/avis_sur_projet_mrae_2018apo1.pdf*)

Qu'il soit permis au passage à EPPLN de s'interroger en 2018 sur la pertinence d'une référence à une étude économique et financière de 2012 dans un secteur aussi fluctuant que complexe et sans qu'un professionnel aussi averti du secteur, comme EPPLN, n'ait été consulté …

L'étude socio-économique[2] réalisée en 2012 par l'AMO du Maître d'Ouvrage a envisagé des opportunités de nouveaux trafics dans une enveloppe de 0,7 et 2,45 Mt supplémentaires, pouvant porter le trafic total sur le long terme entre 5,8 et 7,6 Mt/an. Selon cette étude, les pistes pouvant être explorées dans l'avenir pourraient être par exemple l'arrivée d'un nouvel opérateur aux hydrocarbures et/ou un opérateur de vracs liquides, des céréales, un complexe de hangars de stockage pour des trafics de marchandises diverses, ou encore la création d'une filière industrielle sur la base de l'éolien flottant. Autant de pistes que la dynamique commerciale du futur concessionnaire et de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée explorera, parmi d'autres opportunités qui apparaitront dans le long terme.

Volume 3. étude socio-économique.pdf – page 14/65

3.3.2.2. Hypothèses d'évolution des trafics de commerce en option de référence

- Comme l'a rappelé le diagnostic posé dans l'étude Abington Advisory, le marché des produits raffinés dans l'hinterland du port de Port-La Nouvelle est aujourd'hui mature. Le trafic actuel évolue autour de 1,1 Mt/an. On peut estimer qu'en option de référence, ce niveau de trafic se maintiendrait encore plusieurs années avant de connaitre un recul face à une concurrence plus compétitive dès lors que seul le sealine[23] assumerait les déchargements vers 600 000 t/an (hypothèse retenue par la prévision de l'Etude économique et financière, Catram décembre 2012). Ensuite il est probable que l'on observe une disparition du trafic avec le repositionnement des opérateurs sur d'autres sites (Total est opérateur du dépôt toulousain de l'Espinasse, Dyneff est présent en Catalogne, ainsi que sur les dépôts de Saint-Gaudens, de Fos et de Lyon) ;

Volume 3. étude socio-économique.pdf – page 31/65

Le dossier évoque l'existence d'un « *Rapport de Transition* » (synthèse des éléments discutés lors du débat public et évolution du projet) réalisé par CATRAM/INTERVIA/OCEANIDE en Février 2014.

Cependant, ce rapport n'est invoqué que pour apporter des justifications actualisées sur la taille du navire projet. Les données de trafics futurs ne restent documentées que par le rapport CATRAM de 2012.

Si l'on suit ce rapport de 2012, le trafic en hydrocarbures sur le port passerait de 1 million de tonnes en 2012 à 1,8 million de tonnes en 2030. Le projet prévoit également 1 million de tonnes de vrac liquides supplémentaires (hors chimie), qui pourraient correspondre à des agro-carburants (huiles végétales…). Ces chiffres aboutiraient donc à **2,8 millions de tonnes** de carburants et combustibles à horizon 2030.

EPPLN se contentera d'observer que les données de perspectives de trafics identifiées ne précisent pas les trafics en import / entrée du port de ceux en exports / sorties.

Cette précision aurait permis de mieux comprendre les activités amenées à se développer selon le maître d'ouvrage.

Dans l'hypothèse pessimiste ci-dessous, EPPLN note également que dans la partie calculant la rentabilité économique du projet, le projet limite (hypothèse « pessimiste ») le trafic « *hydrocarbure + vrac liquide* » à 1,8 million de tonnes (dont 1,4 million de tonnes d'hydrocarbures) :

	Perspectives de trafics identifiés (Phase 1)				
Source : Etude économique et financière - Catram - 02/12/2012 et adaptation Maître d'Ouvrage	Tonnage prévisionnel (tonnes)	Tonnage d'escale moyen (t/navire)	Nbre navires	TPL navire (tonnes)	Zone portuaire
Total Hydrocarbures et Autres vracs liquides	**1 800 000**		**97**		
Hydrocarbures petits navires	200 000	7 000	29	10 000	port actuel
Hydrocarbures grands navires	1 200 000	35 000	34	50 000	Extension
Autres vracs Liquides petits navires	200 000	7 000	29	10 000	port actuel
Autres vracs Liquides grands navires	200 000	35 000	6	50 000	Extension
Total Céréales	**1 100 000**		**93**		
Céréales petits navires	285 000	7 300	39	7 500	port actuel
Céréales grands navires	815 000	15 000	54	60 000	Extension
Total Autres Vracs	**950 000**		**182**		
Engrais	150 000	15 000	10	60 000	Extension
Tourteaux	100 000	14 000	7	60 000	Extension
Ciment vrac	100 000	5 300	19	9 000	Extension
Plaquettes	40 000	3 600	11	8 000	Extension
Laitier	100 000	5 000	20	9 000	Extension
Clinker	200 000	5 000	40	9 000	Extension
Coke de pétrole	40 000	5 000	8	9 000	Extension
Autres Vracs divers	220 000	3 300	67	5 000	port actuel
Total Conventionnel	**135 000**		**56**		
Farine	60 000	6 000	10	10 000	Extension
Nitrate	60 000	1 700	35	3 000	Extension
Conventionnel divers	15 000	1 400	11	3 000	port actuel
Total trafic de projet de PLN	**3 985 000**				
dont trafic de projet Port actuel	920 000				
dont trafic de projet Extension phase 1	3 065 000				

Volume 3. étude socio-économique.pdf – page 39/65

Concernant son activité, EPPLN tient à préciser que :

- Les agro-carburants consommés ne s'ajoutent pas aux hydrocarbures mais s'y substituent. A consommation constante de carburant par le marché, toute hausse de volume d'agro-carburants sera compensée par une baisse des produits pétroliers.

- EPPLN permet aujourd'hui la mise à la consommation de **1,1 million de tonnes** (équivalent à environ 1,3 à 1,4 million de m^3) de carburants (gazole, essences) et combustibles (fuel domestique) en région Occitanie, et plus marginalement en Andorre et en Espagne. Le marché des produits pétroliers, au niveau national comme au niveau régional, a une tendance baissière. EPPLN ne prévoit donc pas aujourd'hui une hausse de son activité de 60 à 70% à horizon 2030. Cette hausse est de plus en complète contradiction avec tous les messages gouvernementaux (« Plan climat », « loi de transition énergétique ») ou régionaux (« Région à énergie positive »).

- Un nouvel opérateur de stockage de produits pétroliers pourrait venir s'installer dans le port. Le bassin de consommation étant fixé sans croissance, ce nouvel opérateur et EPPLN se partageraient donc le marché actuel, sans hausse de trafic pour le port. Les investissements étant très importants pour créer un nouveau dépôt pétrolier, dans un contexte de marché décroissant, un tel projet semble peu réaliste, le dernier dépôt créé ex nihilo en France datant de 1994.

Par conséquent, le « vrac liquide » pour un besoin de distribution régionale en carburants et combustibles restera stable autour de **1,1 million de tonnes** (hydrocarbures + agro-carburants) et devrait baisser sur le moyen-long terme au rythme des dernières années et de la mise en perspective des propos de Monsieur le Ministre Nicolas Hulot.

60 à 70% de hausse ne semble par conséquent pas en phase avec la réalité actuelle sauf à ce que le maître d'ouvrage détienne des informations particulières, étant souligné là encore que le principal opérateur local du Port, EPPLN, n'a pas été consulté sur la pertinence de ces chiffres …

De surcroît, il n'est pas inutile de rappeler que **la demande de pétrole en France devrait baisser de 34% jusqu'en 2030 (conformément à l'hypothèse centrale prise en compte dans l'étude d'impact jointe au projet de loi de transition énergétique pour la croissance verte de 2015).**

Enfin, le dossier prétend que l'hypothèse de 1,8 million de tonnes d'hydrocarbures est confirmée par les passeurs (clients d'EPPLN) sur la zone :

3.4.2. Phase 1 – Etapes 2 et 3 : Evolution des trafics prévisionnels cibles du projet

Les prévisions de trafics valorisées à long terme dans l'analyse socio-économique sont celles déterminées dans l'Etude économique et financière réalisée par CATRAM (décembre 2012) pour l'option de projet.

Le trafic prévisionnel cible est estimé dans cette étude à 5,140 Mt pour les trafics identifiés à l'horizon 2030-2040.

Ce trafic potentiel cible se décompose à raison de 1,8 Mt d'hydrocarbures[32] avec un minimum de 1 Mt/an et de 1,2 Mt de vracs liquides (import et export) avec un minimum de 0,3 Mt/an, de 1,1 Mt de céréales[33] (export), et de 1,1 Mt de produits en vrac solide et de marchandises en conventionnel (import et export).

La construction de la plate-forme logistique et industrielle proche devrait également contribuer à générer des flux de trafics portuaires nouveaux, même si sa vocation ne sera pas principalement portuaire.

Le tableau ci-après rappelle d'une part le trafic réalisé en 2014 et 2015, puis les projections de trafics de l'étude prospective Catram.

[32] Les enquêtes menées en avril 2015 auprès deux opérateurs en place, confirment de tels flux prévisionnels cibles d'hydrocarbures.

Volume 3. étude socio-économique.pdf – page 38/65

Cette assertion est extrêmement surprenante et il serait sans doute utile que le maître d'ouvrage verse au dossier d'enquête publique les études qui auraient été conduites en avril 2015.

Quoiqu'il en soit, à ce jour, compte tenu des orientations prises par le gouvernement sur la consommation de produits pétroliers, cette hypothèse n'est pas (plus) du tout valable.

EPPLN demande donc que le maître d'ouvrage :

- **précise les hypothèses prises pour avancer ces estimations de trafic,**
- **travaille avec les acteurs actuels du port sur les véritables perspectives de trafic futur,**
- **revoit son analyse économique de façon plus crédible.**

4.2. L'activité hydrocarbure se maintiendra si le projet d'extension n'aboutit pas

Le maître d'ouvrage l'admet sans ambiguïté dans son dossier : l'activité hydrocarbure peut se passer du projet d'extension portuaire :

[22] A noter que sur les deux grands trafics de La Nouvelle, hydrocarbures et céréales (86% du total), seuls les hydrocarbures pourraient s'accommoder tant bien que mal des conditions du port actuel si elles persistaient. Les

Volume 3. étude socio-économique.pdf – page 33/65

L'unique contrainte pour EPPLN, si le projet d'extension doit être conduit à son terme, est de disposer d'un outil de déchargement par bord à quai en remplacement de son sea-line.

Mais, faut-il une fois de plus insister, EPPLN n'est aucunement demandeur d'un changement d'outil de déchargement dont les gains potentiels demeurent, en toute hypothèse, à démontrer.

Contrairement à ce qui est écrit, EPPLN est donc pleinement satisfaite des conditions actuelles d'utilisation du sea-line. En revanche, le démantèlement du sea-line, en l'absence de construction d'un moyen de substitution pour le déchargement massif conduirait, à coup sûr, à la fermeture de EPPLN.

4.3. Un sea-line prétendument inadapté

Sans que le maître d'ouvrage n'ait jugé utile d'échanger avec EPPLN sur la fonction du sea-line dans l'exploitation et l'économie du dépôt, le dossier prétend que le trafic sur le sea-line serait inadapté avec :

- l'augmentation du tonnage unitaire des navires et,
- l'augmentation du nombre d'escales annuelles.

[18] Comme indiqué précédemment dans l'évolution des transports maritimes, il est possible que des navires plus grands de 60 à 120 000 tonnes soient utilisés par les exportateurs du Golfe ou américains. Le sealine de Port-La Nouvelle (comme celui de Sète) seraient alors inadaptés

[19] Cependant jusqu'à aujourd'hui, l'impact de l'indisponibilité pour conditions de mer reste très faible compte tenu d'une utilisation modérée de l'équipement avec une escale par semaine environ. L'impact devrait cependant se renforcer avec l'augmentation de l'usage du sealine et du nombre d'escales annuelles

Volume 3. étude socio-économique.pdf – page 39/65

Ce postulat ne résiste pas à l'examen.

Le sea-line permet aujourd'hui de décharger des navires de 35.000 à 40.000 tonnes, le dépôt pétrolier de EPPLN n'étant pas en capacité de réceptionner des navires significativement plus importants en raison de sa capacité de stockage de gasoil limitée à 75.000 tonnes et de ses contraintes opérationnelles.

Le dépôt devant en effet conserver une réserve opérationnelle suffisante de produits avant tout approvisionnement (volume de produits impompables / inexploitables, stocks de réserve, stocks de sécurité pour gérer le retard d'un approvisionnement, travaux règlementaires sur les bacs …), **il n'est pas en capacité de réceptionner des navires de plus de 40.000 tonnes.**

Pour ce faire, il faudrait que le dépôt construise de nouvelles capacités de stockage. Or, cet investissement n'est économiquement pas pertinent, dans un contexte de baisse de la consommation de produits pétroliers.

De plus, des navires de 60.000 tonnes de gazole circulent en méditerranée mais en nombre très limité. Le modèle économique de EPPLN a ainsi été construit en 2011 en prenant en compte cette contrainte à réceptionner des navires de capacités limitées.

Quant à la supposée « *augmentation du nombre d'escales annuelles* », elle ne pourrait s'expliquer que par une hausse de la consommation de produits pétroliers, mais celle-ci ne correspond ni aux prévisions ministérielles (voir supra) ni à celles d'EPPLN.

Si besoin est, il est rappelé que l'outil sea-line actuel a fait l'objet dans un passé récent d'investissements significatifs (remplacement de parties fixes) et continue aujourd'hui de faire l'objet d'une maintenance préventive régulière (remplacement de parties souples, inspection pré- et post-

escale) lui permettant d'être opéré en conformité avec les plus hauts standards en terme de sécurité et sur du long terme.

EPPLN estime donc que son sea-line est un outil adapté par rapport au trafic actuel et à venir, qui n'a pas lieu d'être remis en cause sur le plan économique ou stratégique.

L'intérêt de passer du sea-line au bord à quai est une nécessaire conséquence technique résultant du seul projet d'extension portuaire tel que conçu par le maître d'ouvrage sans véritable concertation avec EPPLN.

Ce n'est en aucun cas un choix de EPPLN.

4.4. Nécessité de la digue Nord pour construire le quai « colis lourds » ?

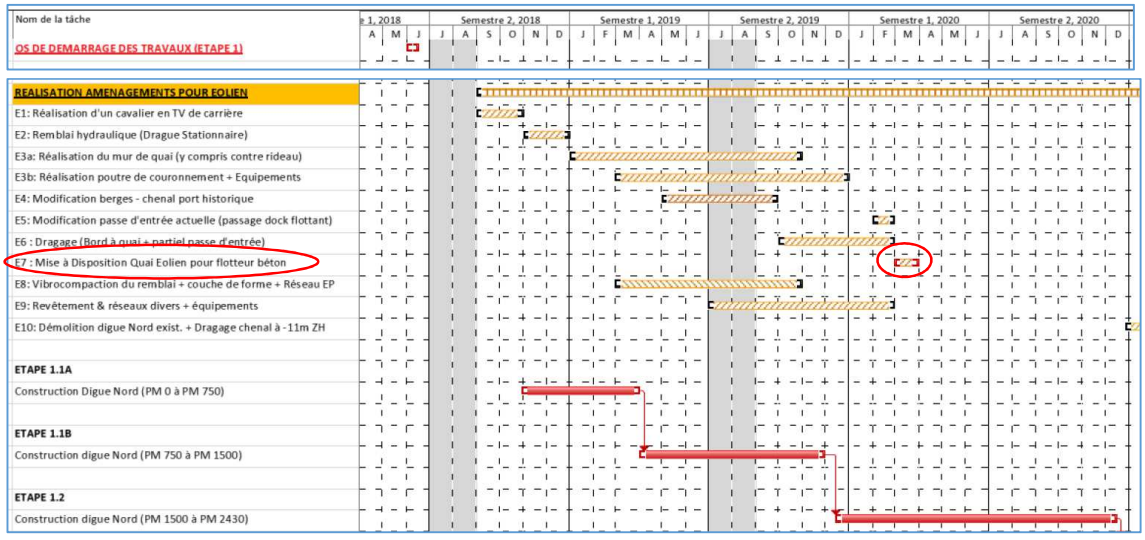
Le dossier n'explique pas en quoi il serait indispensable de construire la digue Nord pour réaliser le quai « colis lourds » pour les éoliennes.

Ces digues sont présentées comme permettant aux quais éoliens d'être dans une situation plus confortable :

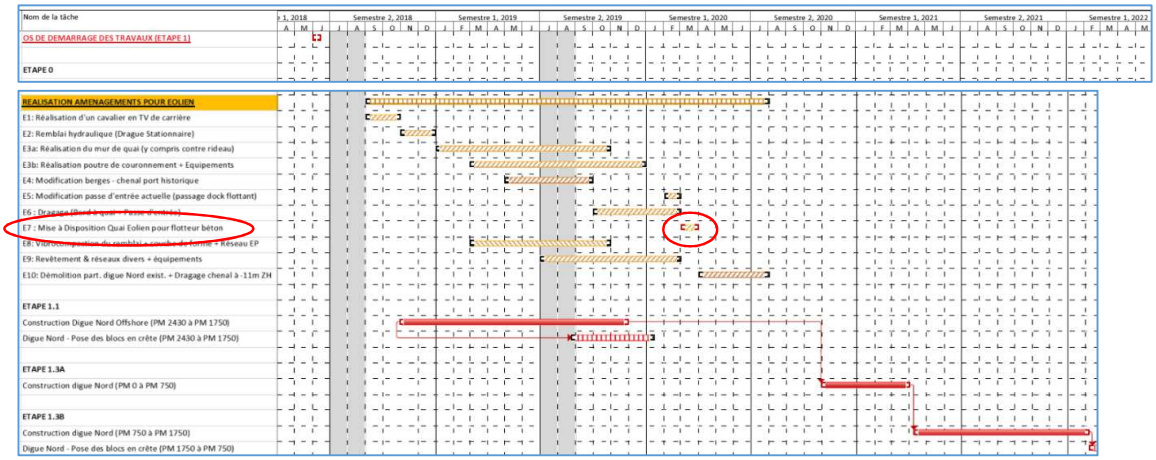
> La deuxième alternative présente l'avantage de procurer, plus rapidement, une protection du quai éolien, en cas de coup de mer et donc de meilleures conditions d'agitation, lors de la phase temporaire ou le quai éolien doit être opéré mais ou les digues de protection ne sont pas terminées. Elle donne aussi plus de marge, en termes de planning, vis-à-vis des travaux de modifications du sealine et du poste en mer actuels, travaux qui sont soumis à une procédure d'autorisation spécifique. Elle présente par contre le désavantage d'obliger à travailler exclusivement par moyens maritimes, au moins pour ce qui concerne la construction de la première étape de la digue Nord (digue foraine) et à réaliser un musoir provisoire.

Volume 2.1. étude d'impact partie 1.pdf – page 25/246

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



Volume 2.1. étude d'impact partie 1.pdf – page 26/246



Volume 2.1. étude d'impact partie 1.pdf – page 27/246

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

Par conséquent, dans le cadre de la mise à disposition du quai « éolien » pour la construction des éoliennes pilotes, il n'y aurait pas d'urgence à construire la digue Nord.

Cette construction pourrait être tout à fait revue dans le cadre de la réalisation de l'étape 2, celle-ci s'inscrirait dans un tout plus cohérent (digue + bassin dragué + quai) et répondant mieux au besoin de **EPPLN qui cherche, à tout prix, à éviter toute période de rupture d'approvisionnement.**

Mais plus encore, EPPLN émet les plus vives réserves sur la nécessité de construire une grande digue pour les seuls besoins de construction et de mise en service de fermes éoliennes à titre, de surcroit, expérimental.

EPPLN demande donc au maître d'ouvrage :

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

4.5. Nécessité du grand port pour les éoliennes pilotes ?

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

3.3.2.8. Hypothèse d'évolution de l'activité éolien offshore en option de référence

Les deux développeurs retenus pour les fermes pilotes de Leucate/Barcarès et de Gruissan prévoient chacun une stratégie différente pour la construction des flotteurs qui supporteront les éoliennes, l'un sur Port-La Nouvelle et l'autre sur Fos-sur-mer. Cependant, pour l'assemblage des équipements complets (flotteur-mat-nacelle-pales), les deux développeurs souhaitent réaliser les opérations sur l'infrastructure de l'agrandissement du port de Port-La Nouvelle.

- Le projet EFGL porté par Engie/EDPR/CDC sur la zone de Leucate/Barcarès en Méditerranée doit s'articuler sur une fabrication des flotteurs en PACA avant leur acheminement par remorquage jusqu'à Port-La Nouvelle. Seuls l'assemblage final et le précommissioning se feront sur Port-La Nouvelle.

  En option de référence, il ne serait pas possible de réaliser ces opérations sur La Nouvelle faute d'agrandissement du port offrant une infrastructure dédiée. La réalisation de l'ensemble des opérations de construction, assemblage et précommissioning[31] se feraient alors sur les infrastructures portuaires de Fos en tant que solution de recours ;

- Le projet porté par le consortium Eolmed, piloté par Quadran pour la zone de Gruissan organise la totalité des opérations de construction des flotteurs et d'assemblage des éoliennes avant précommissioning sur le site dédié dans le projet d'agrandissement de Port-La Nouvelle.

  En cas de non réalisation du projet de Port-La Nouvelle, le développeur sera obligé de rechercher une solution de secours sur la région de Marseille où les partenaires du consortium disposent d'installations industrielles.

Les deux développeurs confirment la faisabilité de réaliser l'ensemble des opérations sur la région marseillaise, puis remorquer ensuite les ensembles jusqu'aux sites retenus pour l'implantation des fermes pilotes.

Ils indiquent cependant que l'option de référence aura comme conséquences probables :

- Des surcoûts liés à un remorquage plus complexe entre les sites de fabrication et d'assemblage jusqu'aux sites d'implantation. Les surcoûts n'ont pas été évalués à ce stade du projet des fermes pilotes. Aussi, une hypothèse proposée est de retenir un montant de 3 M€ (ordre de grandeur indiqué par les professionnels) comme impact économique ;
- Des surcoûts possibles en termes d'infrastructure portuaire pour la réalisation de l'ensemble sur le complexe portuaire du Grand Port Maritime de Marseille-Fos. En effet, les projets des développeurs reposant sur une disponibilité d'une infrastructure sur l'agrandissement du port de Port-La Nouvelle, il leur sera nécessaire de trouver l'équivalent ailleurs, soit en la louant soit en la construisant. Les opérateurs manquent cependant de visibilité sur ce sujet. Aussi, il est proposé comme hypothèse en option de référence de considérer que le coût de l'infrastructure portuaire prévue pour l'éolien offshore flottant sur Port-La Nouvelle serait le même sur un autre port.

On considérera dans le calcul un impact économique négatif de 3 M€ dans le cas de l'option de référence, c'est-à-dire sans offre portuaire sur Port-La Nouvelle adaptée aux besoins du développement des fermes pilotes.

Volume 3. étude socio-économique.pdf – page 37/65

Le dossier admet également que ces fermes pilotes éoliennes n'apporteront que très peu de recettes pour le port de commerce :

La rentabilité s'appuie principalement sur les avantages liés aux transports et aux retombées socio-économiques du port de commerce de Port-La Nouvelle, et dans une moindre mesure sur les avantages liés au développement des fermes pilotes éoliennes offshores. On note que la rentabilité du projet d'extension portuaire de Port-La Nouvelle s'appuie sur une répartition relativement équilibrée des avantages puisque la non prise en compte de l'un ou l'autre entraine une perte comprise entre moins de un point à au plus 3,3 points de rentabilité.

Volume 3. étude socio-économique.pdf – page 54/65

Or, le maître d'ouvrage a fondé sa communication sur le déploiement de fermes éoliennes off-shore, impliquant un projet de plusieurs centaines de millions d'euros, alors qu'une solution alternative extrêmement moins coûteuse est présentement mise en lumière à cette même fin.

Il importe à cet égard de rappeler que l'objet du projet pilote des fermes éoliennes offshore est d'expérimenter dans la zone de Gruissan et Port Leucate la production d'électricité grâce aux vents

marins ; il ne s'agit en aucun cas de vérifier la capacité du port de Port-la-nouvelle à réaliser ces éoliennes.

Le maître d'ouvrage doit donc considérer de manière indépendante ces deux sujets et ne plus lier la livraison de fermes éoliennes pilotes à la réalisation d'un projet d'extension portuaire.

EPPLN demande donc au maître d'ouvrage :

- **de ne pas engager dans la précipitation un tel projet pour répondre à une hypothétique exigence de construction d'éoliennes pilotes,**
- **de redéfinir un dimensionnement et un séquencement des travaux plus en adéquation avec les besoins et contraintes réels des acteurs portuaires actuels.**

4.6. Une absence avouée d'investisseurs

EPPLN constate que ce projet laisse sceptique le monde économique : le maître d'ouvrage admet d'ailleurs dans le dossier soumis à enquête publique qu'aucun investisseur privé n'a accepté de participer au projet d'extension portuaire :

> **5.3.3.1. Les investissements portuaires dédiés au trafic commercial**
>
> Le débat public a montré un intérêt certain du projet pour les acteurs économiques et les opérateurs portuaires qui sont intervenus dans le débat. Mais à l'heure actuelle, aucun investisseur ne s'est positionné sur le projet. Il est donc nécessaire d'évaluer ce poste d'investissement par des hypothèses basées sur des ratios

Volume 3. étude socio-économique.pdf – page 50/65

EPPLN n'est donc pas le seul opérateur économique à s'interroger sur l'intérêt de ce projet.

EPPLN demande au maître d'ouvrage de ne pas lancer la réalisation d'un tel chantier sans en avoir au préalable bouclé le financement complet, lui permettant d'aller jusqu'au terme des 3 étapes de la phase 1.

5. Des aléas à prévoir

5.1. Un planning incertain

Le dossier soumis à enquête laisse entendre que les travaux ne sont pas encore définis de manière précise, des options de construction restant ouvertes pour les futurs sous-traitants.

Les plannings proposés sont donc à considérer comme incluant un fort aléa.

ETAPE 1 :

Le phasage des travaux de l'étape 1 n'est pas figé.

L'entreprise (ou les entreprises) en charge de la réalisation de ces travaux devront proposer un phasage de la construction des deux digues de protection Nord et Sud et du quai éolien qui permette de respecter le planning de mise à disposition de ce quai, tout en tenant compte des contraintes précitées relatives au déplacement du sealine.

Volume 2.1. étude d'impact partie 1.pdf – page 27/246

Cette incertitude sur le calendrier est d'ailleurs curieusement peu soulignée dans le dossier. Le public pourrait ainsi croire que le chantier est précisément défini, ce qui n'est pas le cas.

5.2. Un budget certainement sous-estimé

La réalisation des 3 étapes de la phase 1 est estimée entre 350 et 378 M€ HT selon les documents :

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

Volume 1. préambule et cadre réglementaire – page 37/122

3.4. INVESTISSEMENTS A REALISER

Le coût total des travaux et aménagements pour la première phase d'extension du port de Port-La Nouvelle est estimé à environ 350 M€ HT.

Volume 2.1. étude d'impact partie 1.pdf – page 24/246

5.3.1. Les investissements « publics »

Les investissements « publics » correspondent aux infrastructures, aux VRD et aux équipements portuaires pour ceux qui seront à la charge du propriétaire du port c'est-à-dire la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée.

Le tableau ci-dessous synthétise le coût total de l'opération selon les différents postes d'investissement.

Designation des investissements	Etape 1	Etape 2	Etape 3	Total
- Dragages	7 890 000	49 300 000	800 000	57 990 000
- Remblais	2 820 000	-	1 750 000	4 570 000
- Digues et talus	144 316 900	-	-	144 316 900
- Quais	20 784 900	16 922 800	25 004 300	62 712 000
- Terre-pleins et VRD	8 224 100	14 642 600	33 656 800	56 523 500
- Ouvrages divers et autres	27 533 600	16 336 600	7 991 100	51 861 300
TOTAL Euros H.T.	**211 569 500**	**97 202 000**	**69 202 200**	**377 973 700**

Figure H - 36 Estimation du coût des travaux d'infrastructure portuaire valeur 2016 (source MOE)

Le projet ressort au total de l'ordre de **378 M€** pour les infrastructures portuaires (hors taxes). S'y ajoutent les mesures environnementales pour un montant de l'ordre de 3,4 M€.

Volume 3. étude socio-économique.pdf – page 49/65

De plus, des mesures, prévues pour répondre aux nuisances provoquées par le chantier et par l'exploitation du grand port, sont évaluées à 9,5 M€ HT (et non 3,4 M€ HT), montant qui doit être ajouté au coût global du projet (378 M€) :

TOTAL (HT)	**3 251 500 €**

Tableau A - 10 : Synthèse des mesures d'évitement, de réduction et ou d'accompagnement prévues pour la phase travaux

TOTAL (HT)	**892 000 €**

Tableau A - 11 : Synthèse des mesures d'évitement, de réduction et ou d'accompagnement prévues pour la phase exploitation

Volume 2.1. étude d'impact partie 1.pdf – page 101/246

TOTAL (HT)	**5 328 000 €**

Tableau A - 14 : Synthèse des mesures de suivi et ou d'accompagnement prévues dans le cadre du projet (phase travaux et phase d'exploitation)

Le coût total de l'ensemble des mesures de réduction, d'évitement, d'accompagnement, de compensation et de suivi est de l'ordre de 9 471 500,00 € HT.

Volume 2.1. étude d'impact partie 1.pdf – page 119/246

In fine, l'étude économique retient **<u>un montant global de 390 M€ HT :</u>**

Le coût total en termes d'investissement public pour la Phase 1 du projet s'établit donc de l'ordre de 390 M€ hors taxes.

Volume 3. étude socio-économique.pdf – page 50/65

Ce montant appelle trois remarques :

- **il n'inclut pas les importants préjudices financiers que ne manquera pas de subir EPPLN pendant la période transitoire d'exploitation dégradée de son dépôt et dont elle demandera réparation au maître d'ouvrage ;**
- **compte tenu du niveau d'avancement du projet d'extension portuaire, des aléas sont à prévoir sur ce type de projet. Or, nul aléa ne semble avoir été évalué dans le dossier ;**
- **les montants indiqués sont exprimés « Hors Taxes » ; le maître d'ouvrage récupèrera peut-être la TVA, mais le décalage de trésorerie devra bien être financé : les financements à trouver par les collectivités devront donc bien couvrir la TVA des achats réalisés.**

Le niveau estimé de financement attendu est donc assez éloigné de la réalité.

EPPLN demande au maître d'ouvrage

- **de faire apparaître la nature et les impacts – notamment financiers – des aléas qu'un tel projet doit prendre en considération,**
- **de calculer et faire connaître le besoin complet en financement pour réaliser la totalité de la phase 1 du projet.**

5.3. Un risque sur les coûts d'exploitation et les tarifs portuaires

Le projet indique clairement que les tarifs doivent être alignés sur les charges du port. Ce mécanisme est notamment décrit dans le cas du scénario de référence, si le projet d'extension ne se fait pas :

> ⇨ Le « diviseur » des coûts étant le trafic, une diminution de ce trafic devrait entrainer une augmentation du coût moyen à la tonne et par là probablement à terme la nécessité d'une augmentation de la tarification portuaire (droits de port), sauf à ce que la collectivité régionale accepte de compenser les pertes d'exploitation d'une part de la concession commerce et d'autre part des opérateurs portuaires en difficulté, ce qui n'est pas son rôle.

Volume 3. étude socio-économique.pdf – page 34/65

> ⇨ Une réduction du trafic à un niveau bas, telle que projetée en option de référence (voir point suivant) autour de +/- 1 Mt par an (plus de 50% du trafic 2014 pouvant disparaitre définitivement), entrainerait de facto la nécessité de revoir à la hausse les tarifs portuaires[25] afin de compenser les charges qui ne pourraient pas être réduites dans la même proportion. Une perte de trafic permanente passant de 2 Mt à 1 Mt/an entrainerait une augmentation du coût ramené à la tonne de 100% et de près de 150 % pour un trafic plancher entre 0,8 à 1,0 millions de tonnes.

Volume 3. étude socio-économique.pdf – page 35/65

L'impact de ce scénario de référence est exagéré, puisque le port ne réalise pas 2 millions de tonnes par an, mais plutôt 1,6 million de tonne par an.

Là encore, EPPLN ne peut que s'interroger sur le fondement et la pertinence de ces évaluations, alors même qu'en sa qualité de principal opérateur, elle n'a pas été consultée.

Dans le scénario où le projet se réalise, et selon notre compréhension, les coûts récurrents supplémentaires suivants sont estimés pour le port (hors coûts portés par les entreprises privées) :

- 1,9 M€ / an de provision pour entretien (*paragraphe 5.3.2.1 du document Volume 3. étude socio-économique.pdf*),
- 1 M€ / an de surcoût de dragage récurrent (*paragraphe 5.3.2.2 du document Volume 3. étude socio-économique.pdf*),

- 1,6 M€ / an à horizon 2040 de coûts d'exploitation supplémentaire, via la concession portuaire (*paragraphe 5.3.5.2 du document Volume 3. étude socio-économique.pdf*).

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

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

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

Le risque est donc fort que les opérateurs actuels – dont EPPLN et ses clients – se voient facturer des tarifs portuaires plus importants, afin de réduire ce déficit.

Cette crainte semble d'autant plus avérée que, pour atténuer cette hausse des frais pour EPPLN, le dossier mentionne des gains sur les coûts d'exploitation sea-line :

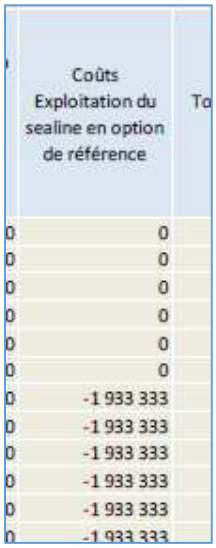
> **5.3.5.3. Les gains sur l'exploitation du sealine**
>
> Les études économiques menées précédemment (Catram, décembre 2012) ont montré que l'utilisation du sealine est pénalisante en termes de coûts d'exploitation. En effet, les coûts des prestations aux navires liées aux conditions de travail en mer ouverte (pilotage, lamanage, remorquage) et les droits de port sont plus élevés pour une opération de déchargement sur le sealine par rapport à la même opération réalisée sur un poste à quai.

> Ainsi, comme le suggèrent les analyses, avec le projet d'agrandissement du port et la création d'un poste dédié aux vracs liquides, l'accueil des navires à quai dans le nouveau bassin protégé des conditions de mer, constituera une économie d'échelle à chaque escale de grand navire pétrolier à quai et donc un avantage économique pour les acteurs portuaires qui pourrait être répercuté même partiellement au niveau des consommateurs.
>
> Entre les coûts d'escale (exploitation) et les coûts annuels d'entretien (maintenance) du sealine, il est estimé un différentiel de 1,56 M€/an entre un sealine et un poste abrité, constituant un avantage économique pour le projet.

Volume 3. étude socio-économique.pdf – page 51/65

Une fois de plus, EPPLN est en droit de s'interroger sur l'estimation du différentiel surligné en jaune ci-dessus et la méthodologie appliquée pour aboutir à ce montant et ce *a fortiori* sans n'avoir jamais été consulté en tant qu'exploitant du dépôt par le maître d'ouvrage.

Dans le tableau qui suit, le gain sur le coût d'exploitation du sea-line passe à 1,93 M€.



	Coûts Exploitation du sealine en option de référence	To
0	0	
0	0	
0	0	
0	0	
0	0	
0	0	
0	-1 933 333	
0	-1 933 333	
0	-1 933 333	
0	-1 933 333	
0	-1 933 333	
0	-1 933 333	

Au-delà de cette incohérence dans les chiffres, que EPPLN découvre à l'analyse du dossier d'enquête publique et qu'elle ne saurait valider, ces coûts sont surestimés.

En effet, à la cible « bord à quai », EPPLN aura d'autres coûts d'exploitation et maintenance à mettre en regard du coût sea-line :

- amortissement et maintenance des équipements sur le quai (bras de déchargement, système de défense contre l'incendie…),
- amortissement et maintenance du nouveau pipeline terrestre permettant de relier le dépôt au quai,

et ce, sans même considérer la question de l'inflation ou non des nouveaux tarifs portuaires avec un bord à quai.

Or, il semble que ces coûts n'aient pas été comptabilisés. Ainsi le différentiel de coût d'exploitation sera bien plus faible, voire peut-être même nul ou même plus coûteux que la situation actuelle.

Et, plus globalement, il est surprenant que le *business plan* du projet d'extension portuaire prenne en compte des baisses de charges potentielles qui seront comptabilisées chez EPPLN et non dans les comptes du port.

EPPLN demande donc au maître d'ouvrage :

- **de réaliser un bilan économique aux bornes strictes de l'entité portuaire, propriété de la Région Occitanie et exploitée par le délégataire,**
- **de compléter cette étude par des sensibilités sur les tarifs portuaires en fonction de l'activité et des tonnages réalisés.**

6. Autre imprécision à corriger

> La logistique était assurée jusqu'en 2013 par deux sociétés qui disposaient chacune de capacités de stockage distinctes et les opéraient en propre : Dépôt Pétrolier de Port-La Nouvelle DPPLN (DYNEFF) et Total Dépôt de Port-La Nouvelle (TOTAL). En 2014, une évolution majeure est apparue : afin de rationaliser les coûts d'investissement pour mise aux normes de sécurité et d'optimiser les opérations logistiques, les deux opérateurs se sont regroupés comme actionnaires à 50/50 d'EPPLN Entrepôts Pétroliers de Port-La Nouvelle pour traiter les importations de produits raffinés. Dyneff a conservé son dépôt en propre pour traiter uniquement des produits associés (adjuvants …).

Volume 3. étude socio-économique.pdf – page 31/65

La société EPPLN a été créée en juillet 2011 et a démarré son activité en 2012. Sur l'exercice 2013, la quasi-totalité du trafic hydrocarbure était déjà opérée par EPPLN.