

PRÉFECTURE DE L'AUDE

## **RAPPORT, CONCLUSIONS ET AVIS**

**de l'enquête publique unique relative au projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle et préalable :**



- à la déclaration de projet déclarant d'intérêt général l'opération ;
- à la mise en compatibilité du P.L.U. de Port-La-Nouvelle ;
- à l'autorisation unique requise au titre de l'article L214-3 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.

**Arrêté préfectoral N° 2018/0004 du 20 mars 2018**

**Arrêté préfectoral N° 2018/0031 du 9 mai 2018**

Déroulement de l'enquête publique du 16 avril 2018 au 25 mai 2018 inclus.

Commission d'enquête publique : président, Georges RIVIECCIO, assesseurs, Bernard CHABBAL, Bernard KIBKALO

Ce document a été établi selon les prescriptions de l'article R123-19 du code de l'environnement et comprend :

- Un sommaire
- Un rapport
- Des conclusions et avis motivés
- Des annexes

### **DIFFUSION :**

- Monsieur le Préfet de l'Aude ; 5 exemplaires,
- Madame la Présidente du tribunal administratif de Montpellier ; 1 exemplaire,
- Archives ; 1 exemplaire.

## Notes préliminaires

En vue de la réalisation des travaux relatifs à l'extension du port de Port-La-Nouvelle comprenant en particulier la création, de nouvelles digues de protection, d'un quai « lourd » permettant l'assemblage d'éoliennes en mer, d'un premier poste dédié aux vracs liquides, d'un quai de 430 m dédié aux vracs solides et nécessitant le dragage du nouveau bassin, la Région Occitanie a demandé au préfet de l'Aude l'ouverture d'une enquête publique unique préalable :

- À la déclaration du 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 présent document a donc pour buts de présenter :

**Dans une première partie le rapport**, qui décrira :

- Le contexte des enquêtes publiques
- L'objet des enquêtes publiques.
- Le cadre juridique des enquêtes publiques.
- La composition des dossiers.
- La nature et les caractéristiques du projet.
- Les spécificités de chacune des enquêtes publiques.
- Le déroulement de l'enquête publique.
- L'analyse des observations.

**Dans une seconde partie les conclusions et avis** de la commission d'enquête publique concernant :

- L'enquête publique unique
- La déclaration du projet déclarant d'intérêt général l'opération
- La mise en compatibilité du PLU de Port-la-Nouvelle ;
- 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 ;
- Le changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime ;
- La décision d'extension du port de Port-la-Nouvelle ;

# SOMMAIRE

## GÉNÉRALITÉS

<b>1. CONTEXTE</b>	<b>12</b>
<b>2. OBJET DES ENQUÊTES</b>	<b>13</b>
2.1 DECLARATION DU PROJET DECLARANT D'INTERET GENERAL L'OPERATION	13
2.2 LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PORT-LA-NOUVELLE	13
2.3 L'AUTORISATION UNIQUE REQUISE AU TITRE DE L'ARTICLE L.214-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT INTEGRANT LA DEROGATION A L'INTERDICTION D'ATTEINTE AUX ESPECES PROTEGEES	14
2.4 CHANGEMENT SUBSTANTIEL D'UTILISATION DES ZONES DU DOMAINE PUBLIC MARITIME	14
2.5 LA DECISION D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA-NOUVELLE	15
<b>3. CADRE JURIDIQUE DES ENQUÊTES PUBLIQUES</b>	<b>16</b>
3.1 LA DECLARATION DU PROJET DECLARANT D'INTERET GENERAL L'OPERATION	16
3.2 LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PORT-LA-NOUVELLE ;	16
3.3 L'AUTORISATION UNIQUE REQUISE AU TITRE DE L'ARTICLE L.214-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT INTEGRANT LA DEROGATION A L'INTERDICTION D'ATTEINTE AUX ESPECES PROTEGEES ;	16
3.4 AU CHANGEMENT SUBSTANTIEL D'UTILISATION DES ZONES DU DOMAINE PUBLIC MARITIME ;	16
3.5 LA DECISION D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA-NOUVELLE ;	16
3.1 DECLARATION DU PROJET DECLARANT D'INTERET GENERAL L'OPERATION	16
3.2 MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME	17
3.3. L'AUTORISATION UNIQUE REQUISE AU TITRE DE L'ARTICLE L.214-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT INTEGRANT LA DEROGATION A L'INTERDICTION D'ATTEINTE AUX ESPECES PROTEGEES.	17
3.4. CHANGEMENT SUBSTANTIEL D'UTILISATION DES ZONES DU DOMAINE PUBLIC MARITIME	18
3.5. PROJET D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA NOUVELLE	18
<b>4. COMPOSITION DES DOSSIERS</b>	<b>19</b>
4.1 VOLUME 1. PRESENTATION DU DEMANDEUR	22
4.1 VOLUME 2. 1 ÉTUDE D'IMPACT	22
4.2 VOLUME 2. 2 ÉTUDE D'IMPACT	23

<b>4.3 VOLUME 2. 3 ÉTUDE D'IMPACT</b>	<b>24</b>
<b>4.4 VOLUME 3. ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET</b>	<b>27</b>
<b>4.5 VOLUME 4. DOSSIER DE DEMANDE DE DEROGATION A LA DESTRUCTION D'ESPECE PROTEGEE</b>	<b>27</b>
<b>4.6 VOLUME 5. DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE PORT-LA NOUVELLE ETUDE D'IMPACT</b>	<b>27</b>
<b>4.7 VOLUME 6. DOSSIER DE TRANSFERT DE GESTION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME</b>	<b>27</b>
<b>4.8 VOLUME 7. LES AVIS EMIS SUR LE PROJET</b>	<b>28</b>
<b>4.9 VOLUME 8. LES DOCUMENTS SUIVANTS REALISES AUX DIFFERENTES ETAPES D'ETUDES DU PROJET ONT ETE MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC POUR UNE PARFAITE CONNAISSANCE DU PROJET. ILS SONT PRESENTES DE MANIERE INDEPENDANTE EN COMPLEMENT DU DOSSIER D'ENQUETE :</b>	<b>28</b>

## **5. NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET** **29**

---

<b>5.1 LES AMENAGEMENTS PREVUS EN PHASE 1, OBJET DE LA PRESENTE ENQUETE PUBLIQUE</b>	<b>30</b>
<b>5.2 LES FUTURS DEVELOPPEMENTS POSSIBLES DU PROJET (PHASE 2)</b>	<b>31</b>
<b>5.3 CARACTERISTIQUES FINANCIERES</b>	<b>31</b>
5.3.1 LES INVESTISSEMENTS	31
5.3.2 LES CHARGES D'ENTRETIEN DE L'INFRASTRUCTURE PORTUAIRE	32

## **6. SPECIFICITE DE CHACUNE DES ENQUETES PUBLIQUES** **32**

---

<b>6.1. DECLARATION DU PROJET DECLARANT D'INTERET GENERAL L'OPERATION</b>	<b>32</b>
6.1.1 UNE SITUATION GEOGRAPHIQUE PRIVILEGIEE	33
6.1.2 UNE IMPERATIVE ADAPTATION AUX MUTATIONS DE L'ENVIRONNEMENT MARITIME ET PORTUAIRE	33
6.1.3 UN PROJET INTEGRE DANS SON ENVIRONNEMENT	33
6.1.4 UN PROJET D'INTERET SOCIO-ECONOMIQUE	34
6.1.5 UN PROJET ADOPTE APRES UN DEBAT PUBLIC	35
<b>6.2. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PORT-LA-NOUVELLE</b>	<b>35</b>
6.2.1. OPPORTUNITE D'ADAPTER LE PADD DU PLU	35
6.2.2. ADAPTATION DU PLAN DE ZONAGE DU PLU	36
6.2.3. CARACTERE DE LA ZONE AUK	36
6.2.3. CREATION D'UNE OAP	41
<b>6.3. AUTORISATION UNIQUE REQUISE AU TITRE DE L'ARTICLE L214-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT</b>	<b>43</b>
6.3.1. RUBRIQUES DE LA NOMENCLATURE « LOI EAU » CONCERNEES AU REGARD DU PROJET	43
6.3.2. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET SUR LES SITES NATURA 2000	44
6.3.3. DEMANDE DE DEROGATION D'ATTEINTE AUX ESPECES PROTEGEES	44
<b>6.4. CHANGEMENT SUBSTANTIEL D'UTILISATION DES ZONES DU DOMAINE PUBLIC MARITIME</b>	<b>45</b>
<b>6.5. DECISION D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA-NOUVELLE</b>	<b>45</b>

# DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

<b>1. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE</b>	<b>49</b>
<b>2. INFORMATION DU PUBLIC</b>	<b>50</b>
PUBLICITE LEGALE DANS LA PRESSE	50
AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE	51
SITES INTERNET	51
REUNIONS PUBLIQUES	51
AUTRES MOYENS	52
<b>3. CONSULTATION DES DOSSIERS.</b>	<b>52</b>
<b>4. DÉPÔT DES OBSERVATIONS.</b>	<b>54</b>
<b>5. EXÉCUTION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.</b>	<b>54</b>
PERMANENCES DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE	55
OBSERVATIONS DU PUBLIC.	56
PROCES-VERBAL DE SYNTHESE DES OBSERVATIONS.	56
MEMOIRE EN REPONSE.	56
REUNION, VISITES ET ENTRETIENS REALISES PAR LA COMMISSION D'ENQUETE	57

## ANALYSE DES OBSERVATIONS

<b>SION RÉGIONALE DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (MRAE)</b>	<b>60</b>
<b>2. AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE (CNP)</b>	<b>63</b>

<b>3. CONCERTATION PRÉALABLE</b>	<b>67</b>
<b>3.1 AVANT LE « DEBAT PUBLIC »</b>	<b>67</b>
<b>3.2 LE « DEBAT PUBLIC »</b>	<b>68</b>
<b>3.3 APRES LE DEBAT PUBLIC</b>	<b>73</b>
<b>3. 4 AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE SUR LA CONCERTATION PREALABLE</b>	<b>74</b>
<b>4. AVIS DES COLLECTIVITÉS ET SERVICES LOCAUX CONSULTÉS</b>	<b>75</b>
<b>5. OBSERVATIONS DU PUBLIC</b>	<b>90</b>
<b>6. DEMANDES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE</b>	<b>95</b>
<b>7. RÉPONSE DE MADAME CAROLE DELGA PRÉSIDENTE DE LA RÉGION OCCITANIE / PYRÉNÉES - MÉDITERRANÉE</b>	<b>95</b>
<b>8. TABLEAU ANALYTIQUE DES OBSERVATIONS ET DU MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE</b>	<b>99</b>
<b>INTERET DE L'EXTENSION DU PORT.</b>	<b>102</b>
<b>1.1. AVIS FAVORABLES A L'EXTENSION DU PORT.</b>	<b>102</b>
1.1.A) TAILLE DES NAVIRES.	102
B) POSITION GEOGRAPHIQUE DE PORT-LA-NOUVELLE	107
1.1.C) CREATION D'EMPLOI, DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE	112
1.1.D) FAVORABLE	154
<b>1.2. AVIS DÉFAVORABLES A L'EXTENSION DU PORT.</b>	<b>162</b>
1.1.2.	162
A) REGRESSION DU TRAFIC DANS LES PORTS	162
1.2.B) ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX	164
1.1.2 C) EMPLOIS HYPOTHETIQUES	190
1.2.D) CHOIX ECONOMIQUES	193
1.2.E) CONCEPTION TECHNIQUE	236
1.2.F) DEFAVORABLE	242
1.2.G) CONCERTATION	261
1.3. INTERROGATIONS SUR L'INTÉRÊT DE L'EXTENSION DU PORT.	263
2. BESOINS EN PORTE CONTAINER.	272

3. SEA-LINE	272
4. IMPACT PAYSAGER	274
5. IMPACT SUR LE LITTORAL	276
6. DRAGAGE ET CLAPAGE EN MER	281
7. ASPECT FINANCIER	285
8. ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER (ERC)	287
9. INCOHÉRENCE DES CHIFFRES CONCERNANT LA CRÉATION D'EMPLOIS	292
10. IMPACT ENVIRONNEMENTALE SUR LES ÉTANGS ET LA PÊCHE	293
11. QUALITÉ DE L'AIR	308
12. PROJET INADAPTÉ	309
13. CONTENU DU DOSSIER	311
14. CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DES EAUX	314
15. PROTECTION DES IMMEUBLES EN RIVE DROITE	315
16. ACCÈS DIGUE SUD	316
17. TOURISME	316
18 DIVERS	317
19 AUGMENTATION DES IMPÔTS	322
20 ÉNERGIES RENOUVELABLES	323
21 TRAFFIC FERROVIAIRE	323
22 SÉCURITÉ ROUTIÈRE	324
23 SÉCURITÉ INCENDIE	325
24 ACCÈS PHARE NORD – PLAGES VIELLE NOUVELLE	327
25 PHARE ROUGE	327
26 CONCEPTION DES DIGUES	328
27 IMPACT SUR LES PORTS DE PORT-VENDRES ET SÈTE	329
28. CANAL DE LA ROBINE	331
29. ASPECTS PAYSAGERS	332
30. SEA LINE	334
31. FLOTTEURS ÉOLIENS EN BÉTON	336

# CONCLUSIONS ET AVIS

## GÉNÉRALITÉS

<b>1. PRÉAMBULE</b>	<b>339</b>
<b>2. NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA-NOUVELLE</b>	<b>339</b>
1. LE PROJET D'EXTENSION PORTUAIRE OBJET DE LA PRESENTE ENQUETE PUBLIQUE CONSISTE EN :	340
1.2. LES FUTURS AMENAGEMENTS POSSIBLES DU PROJET (PHASE 2)	341
<b>3. OBJET DES ENQUÊTES PUBLIQUES ET CADRE JURIDIQUE</b>	<b>342</b>
<b>3.1. OBJET DES ENQUETES PUBLIQUES</b>	<b>342</b>
3.1.1 LA DECLARATION DU PROJET DECLARANT D'INTERET GENERAL L'OPERATION ;	342
3.1.2 LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PORT-LA-NOUVELLE ;	342
3.1.3 L'AUTORISATION UNIQUE REQUISE AU TITRE DE L'ARTICLE L.214-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT INTEGRANT LA DEROGATION A L'INTERDICTION D'ATTEINTE AUX ESPECES PROTEGEES ;	342
3.1.4 AU CHANGEMENT SUBSTANTIEL D'UTILISATION DES ZONES DU DOMAINE PUBLIC MARITIME ;	342
3.1.5 LA DECISION D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA-NOUVELLE.	342
3.1.1 LA DECLARATION DU PROJET DECLARANT D'INTERET GENERAL L'OPERATION	342
3.1.2 LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PORT-LA-NOUVELLE	342
3.1.3 AUTORISATION UNIQUE REQUISE AU TITRE DE L'ARTICLE L.214-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT INTEGRANT LA DEROGATION A L'INTERDICTION D'ATTEINTE AUX ESPECES PROTEGEES	343
3.1.4 AU CHANGEMENT SUBSTANTIEL D'UTILISATION DES ZONES DU DOMAINE PUBLIC MARITIME	343
3.1.5 LA DECISION D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA-NOUVELLE	343
<b>3.2. CADRE JURIDIQUE</b>	<b>344</b>
3.2.1 DECLARATION DU PROJET DECLARANT D'INTERET GENERAL L'OPERATION	344
3.2.2 MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PORT-LA-NOUVELLE	344
3.2.3 AUTORISATION UNIQUE REQUISE AU TITRE DE L'ARTICLE L.214-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT INTEGRANT LA DEROGATION A L'INTERDICTION D'ATTEINTE AUX ESPECES PROTEGEES.	345
3.2.4 CHANGEMENT SUBSTANTIEL D'UTILISATION DES ZONES DU DOMAINE PUBLIC MARITIME	346
3.2.5 DECISION D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA-NOUVELLE	346



<b>4. COMPOSITION DU DOSSIER</b>	<b>347</b>
<b>5. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE</b>	<b>348</b>
<b>6. ANALYSE DES OBSERVATIONS</b>	<b>352</b>
6.1. LE RESPECT DES PROCEDURES	354
6.2. LES ASPECTS ECONOMIQUES	356
6.3. LES ASPECTS TECHNIQUES	360
6.4. LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX	362
6.5. LA DESSERTE MULTIMODALE	364
6.6. LE PLAN LOCAL D'URBANISME DE PORT-LA-NOUVELLE	364

## CONCLUSIONS ET AVIS

<b>DECLARATION DU PROJET DECLARANT D'INTERET GENERAL L'OPERATION</b>	<b>369</b>
<b>LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PORT-LA-NOUVELLE</b>	<b>377</b>
<b>L'AUTORISATION UNIQUE REQUISE AU TITRE DE L'ARTICLE L.214-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT INTEGRANT LA DEROGATION A L'INTERDICTION D'ATTEINTE AUX ESPECES PROTEGEES</b>	<b>380</b>
<b>CHANGEMENT SUBSTANTIEL D'UTILISATION DES ZONES DU DOMAINE PUBLIC MARITIME</b>	<b>384</b>
<b>DECISION D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA-NOUVELLE</b>	<b>386</b>

## ANNEXES

<b>LETTRE DE MADAME LA PRESIDENTE DE LA REGION OCCITANIE</b>	<b>394</b>
<b>COMPTE-RENDU DE LA REUNION PUBLIQUE DU 3 MAI 2018</b>	<b>398</b>

## FICHES COMPLÉMENTAIRES AU MÉMOIRE EN RÉPONSE

<b>Fiche A : Contenu de l'étude socio-économique</b>	<b>410</b>
<b>Fiche B : Economie générale et Contexte Global</b>	<b>413</b>
<b>Fiche C : Filière « Céréales »<sup>1</sup></b>	<b>423</b>
<b>Fiche D : Filière Hydrocarbures</b>	<b>432</b>
<b>Fiche E : Emplois</b>	<b>437</b>
<b>Fiche F : Environnement</b>	<b>443</b>
<b>Fiche G : Conception Technique et Dragages</b>	<b>466</b>
<b>DOSSIER PRESSE</b>	<b>472</b>

---



PRÉFECTURE DE L'AUDE

## **RAPPORT**

### **De l'enquête publique unique relative au projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle et préalable :**

- A la déclaration de projet déclarant d'intérêt général l'opération ;
- A la mise en compatibilité du P.L.U. de port-la-nouvelle ;
- A l'autorisation unique requise au titre de l'article L214-3 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 ;
- A la décision d'extension du port de Port-La-Nouvelle.

**Arrêté préfectoral N° 2018/0004 du 20 mars 2018**

**Arrêté préfectoral N° 2018/0031 du 9 mai 2018**

Déroulement de l'enquête publique du 16 avril 2018 au 25 mai 2018 inclus.

Commission d'enquête publique : président, Georges RIVIECCIO, assesseurs, Bernard CHABBAL, Bernard KIBKALO

Ce document a été établi selon les prescriptions de l'article R123-19 du code de l'environnement et comprend 3 parties :

**A. GÉNÉRALITÉS**

**B. DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE**

**C. ANALYSE DES OBSERVATIONS**

# GÉNÉRALITÉS

## 1. CONTEXTE



Port-La-Nouvelle est une commune audoise d'une superficie de 2 855 ha. Elle est située à 19 km au sud de Narbonne et dans le triangle La Palme, Sigean, Gruissan. Elle est desservie par l'autoroute A9, distante de 10 km à l'Ouest et par la voie ferrée Narbonne – Port-Bou. Le canal de la Robine joint le canal du Midi à Port-La-Nouvelle et à la mer Méditerranée depuis Narbonne.

La zone est assez marécageuse et entourée d'étangs au nord ; Bages, Ayrolles, Sigean, classés en zones humides d'importance internationales (sites Ramsar).

Une plage de sable fin de 13 km s'étend de Gruissan à La Palme.

La commune fait partie de la communauté d'agglomération le Grand Narbonne et aussi du parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée.

Port-La-Nouvelle est une station balnéaire comprenant environ 5700 habitants à l'année et accueille en été plusieurs milliers de touristes

Le port multifonctionnel, propriété de la région OCCITANIE Pyrénées-Méditerranée constitue le troisième port français en Méditerranée. Étendu sur une distance de 2,5 kilomètres, du grau de l'étang de Bages-Sigean jusqu'à la passe d'entrée du canal, il concentre les statuts de port de commerce, de pêche et de plaisance

**Le port de commerce** de Port-la-Nouvelle se situe au 20<sup>ème</sup> rang des ports français avec 1,727 millions de tonnes de marchandises traitées, principalement des produits pétroliers et des céréales. À mi-chemin entre Marseille et Barcelone et au carrefour des autoroutes A9, A61 et A75 (Narbonne), il occupe donc une place stratégique entre Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées, la France et l'Espagne.

La darse pétrolière possède un tirant d'eau de 8 mètres et elle a la possibilité de recevoir des cargos de 14 000 tonnes. Si les pétroliers de 145 mètres de long peuvent accoster dans le port, les gaziers doivent avoir un chargement pesant au maximum 3 000 tonnes. Un sea-line au large de Port-La-Nouvelle permet le transbordement des produits des pétroliers ayant plus de 145 mètres de long.

Port-La-Nouvelle dispose de trois dépôts d'hydrocarbures (Dyneff et Total), de trois dépôts de gaz (Antargaz et Frangaz), d'un dépôt d'alcool (VINIFLHOR) et de silos pour les céréales

Port-la-Nouvelle réunit 10 des 24 établissements à risque ("zones Seveso") du département de l'Aude.

**Le port de pêche** abrite des chalutiers et possède aussi sa propre criée.



**Le port de plaisance** est situé au fond de la darse. Il dispose d'une capacité d'accueil de 269 bateaux sur pontons réservé aux bateaux de moins de 12 m et d'un tirant d'eau maximum de 4 m.

**Une carrière et une usine de ciment** appartenant au groupe Lafarge-Holcim sont implantées également sur la commune.

## 2. OBJET DES ENQUÊTES

En vue de la réalisation des travaux relatifs à l'extension du port de Port-La-Nouvelle comprenant en particulier la création de nouvelles digues de protection, d'un quai « lourd » permettant l'assemblage d'éoliennes en mer, d'un premier poste dédié aux vracs liquides, d'un quai de 430 m dédié aux vracs solides et nécessitant le dragage du nouveau bassin, la Région OCCITANIE Pyrénées-Méditerranée a demandé au préfet de l'Aude l'ouverture d'une enquête publique unique préalable :

2.1 à la déclaration du projet déclarant d'intérêt général l'opération

2.2 à la mise en compatibilité du PLU de Port-la-Nouvelle

2.3 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

2.4 Au changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime

2.5 à la décision d'extension du port de Port-la-Nouvelle

Il est donc présenté successivement l'objet de chacune de ces enquêtes publiques.

### 2.1 DECLARATION DU PROJET DECLARANT D'INTERET GENERAL L'OPERATION

L'extension du port de Port-La-Nouvelle implique une mise en compatibilité de son Plan Local d'Urbanisme. L'extension du port de Port-La-Nouvelle ne nécessitant pas d'expropriation donc pas de déclaration d'utilité publique, il est nécessaire que la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, en application de l'article L153-54 du code de l'urbanisme, prononce une déclaration de projet déclarant d'intérêt général l'extension du port de Port-La-Nouvelle pour que le conseil municipal de la commune de Port-La-Nouvelle adopte la mise en compatibilité de son PLU. Cet intérêt général est également nécessaire pour déroger à la protection des espèces protégées, à la mise en compatibilité du PLU de Port-La-Nouvelle

Dans ce cadre, la commission d'enquête publique devra se prononcer sur l'intérêt général de l'extension du port de Port-La-Nouvelle en le confrontant aux atteintes à l'environnement, aux intérêts privés et publics, aux répercussions sociales et économiques et à son coût financier.

### 2.2 LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PORT-LA-NOUVELLE

La commune de Port-La-Nouvelle est dotée d'un PLU approuvé par délibération du conseil municipal le 27 décembre 2013. Depuis cette date, ce document d'urbanisme a subi plusieurs modifications. En 2015, le parc logistique portuaire a fait l'objet d'une première mise en compatibilité du PLU avec un classement en zone AUK destinée à l'implantation d'établissements industriels, commerciaux de stockage ou de transport, liés à l'activité portuaire et logistique. La mise en compatibilité du PLU engagée actuellement porte sur l'aménagement du bassin portuaire sous la forme d'une modification simplifiée qui revêt plusieurs aspects :

- L'adaptation du plan de zonage du PLU

Le projet d'extension portuaire se situe sur différentes zones aux vocations bien spécifiques :

- La zone UK, zone industrielle portuaire.
- La zone AUK, décrite ci-dessus ;
- La zone Ner : zone de protection des sites naturels et des paysages correspondant à un espace remarquable terrestre au titre de la loi littoral ;

- La zone Nerm : zone de protection des sites naturels et des paysages correspondant à un espace remarquable maritime au titre de la loi littoral.

Le projet d'évolution du PLU consiste à classer la totalité du bassin portuaire en zone AUK en la scindant en deux secteurs, AUK1, zone future d'urbanisation terrestre à vocation industrielle portuaire, et AUK2, zone future d'urbanisation maritime à vocation industrielle portuaire.

- L'adaptation du règlement écrit de la zone AUK du PLU, de sorte à différencier les secteurs AUK1 et AUK2
- La création d'une Orientation d'aménagement et de programmation

En application de l'article L.151-6 du Code de l'Urbanisme, les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements. Les OAP peuvent définir les actions et opérations nécessaires pour mettre en valeur l'environnement, notamment les continuités écologiques, les paysages, les entrées de villes, le patrimoine, lutter contre l'insalubrité, permettre le renouvellement urbain et assurer le développement de la commune.

Le secteur d'étude envisagé recouvre l'espace qui correspond approximativement à l'extension de la zone AUK du PLU avec :

- Une zone « terrestre », dans le prolongement des infrastructures portuaires existantes, au nord de la commune de Port-La Nouvelle. Ce secteur est desservi par la route départementale 703 et se situe en bordure de la ligne ferroviaire permettant le fret du port actuel.
- Une zone « maritime », qui comprend la zone administrative du port, une partie du chenal portuaire actuel et la zone d'emprise des futurs ouvrages sur la mer.

Il est à noter que le PADD du PLU ne sera pas modifié car il avait été adapté, le 31 octobre 2015, afin de le rendre compatible avec le projet portuaire.

De même, le SCOT de la Narbonnaise, a déjà prévu le projet d'aménagement du parc logistique portuaire et celui de l'extension du port. La réalisation du projet d'extension portuaire ne nécessitera donc pas d'engager une nouvelle procédure de déclaration de projet avec mise en compatibilité du SCOT de la Narbonnaise.

Par ailleurs, le projet d'extension du port ne nécessite pas d'autorisation spéciale au titre des installations classées, car il ne situe pas dans un périmètre ayant reçu cette appellation. De plus, il n'est pas soumis à l'avis de l'architecte des bâtiments de France car il n'est pas implanté dans un site inscrit.

### **2.3 L'AUTORISATION UNIQUE REQUISE AU TITRE DE L'ARTICLE L.214-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT INTEGRANT LA DEROGATION A L'INTERDICTION D'ATTEINTE AUX ESPECES PROTEGEES**

Le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle est soumis à autorisation préfectorale au titre des installations, travaux et activités pouvant présenter un danger pour les ressources en eau et les milieux aquatiques. Cette autorisation « Loi sur l'eau » s'applique à plusieurs niveaux :

- Au rejet des eaux de surface compte tenu des seuils des flux de pollution qui permettent de distinguer la procédure de déclaration de la procédure d'autorisation ;
- A la création d'un nouveau bassin portuaire délimité par l'installation de digue en mer et la construction de nouveaux quais ;
- Aux travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu. Le montant envisagé pour ces travaux excédant 1 900 000 € ;
- Au dragage et/ou rejet y afférent en milieu marin étant donné que le volume de sédiments à traiter est estimé à 10 600 000 m<sup>3</sup>.

Comme il doit faire l'objet d'une étude d'impact, le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle est soumis à évaluation de ses incidences sur les espèces et les habitats des sites Natura 2000 de proximité au regard de leurs objectifs de conservation. Il s'agit 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.

Les travaux d'extension du port de Port-La-Nouvelle nécessitent l'obtention d'une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèce protégée pour les spécimens de *Pinna nobilis* (La Grande Nacre) présents dans le futur bassin.

### **2.4 CHANGEMENT SUBSTANTIEL D'UTILISATION DES ZONES DU DOMAINE PUBLIC MARITIME**

La présente enquête publique porte également sur une demande par la Région de transfert de gestion par l'État de deux zones du domaine public maritime

**Les nouveaux ouvrages (digue et quai) du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle** s'inscrivent dans les limites du périmètre portuaire transféré par l'État

à la Région en janvier 2017 selon la convention de transfert n°060891 entre l'État et la Région et portant modalités de mise en œuvre du transfert de compétence et de propriété du port de Port-La Nouvelle. Ce transfert de propriété a été formalisé par l'arrêté préfectoral n°2011/187-002 du 11 juillet 2011.

Le projet soumis à l'enquête nécessite toutefois l'extension du périmètre portuaire transféré par l'État à la Région en deux points distincts et à deux titres :

- Afin de permettre l'accès aux navires de 14.5 m de tirant d'eau à l'intérieur du nouveau bassin créé, un chenal d'accès au port doit être aménagé pour atteindre des profondeurs de 18 m sous le niveau de la mer. Compte-tenu des profondeurs à atteindre, ce chenal s'étend en dehors du périmètre transféré dans sa partie sud-est. Il est donc nécessaire d'étendre le périmètre administratif du port pour inclure l'ensemble du chenal dragué.
- Par ailleurs, l'enracinement de la digue Nord est implanté en limite du périmètre portuaire actuel. Or, des interventions d'entretien de cette digue par voie maritime doivent pouvoir être envisagées. Ces actions doivent se faire à l'intérieur des limites administratives du port et il est donc nécessaire d'étendre le périmètre portuaire d'une cinquantaine de mètres vers le nord.

L'extension du périmètre portuaire concerne donc deux zones :

- Une de 18 000 m<sup>2</sup> au nord du projet
- Une de 413 000m<sup>2</sup> au sud-est du projet.

La modification de ce périmètre doit être précédée d'un transfert de gestion du Domaine Public Maritime (DPM) suivant les dispositions du présent dossier.

L'objet de cette enquête est de porter un avis sur la justification de ce transfert de gestion.

## 2.5 LA DECISION D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA-NOUVELLE

Les travaux prévus dans le dossier d'enquête publique font rentrer l'opération dans la catégorie des « extensions de port » car ils impliquent la modification du périmètre portuaire.

Au demeurant, même en restant dans l'emprise de l'actuel périmètre, l'opération aurait été considérée comme une « extension de port » dans la mesure où elle conduit à un accroissement de la superficie du plan d'eau abrité.

A ce titre, l'extension du port fera l'objet d'un avis spécifique, comme les quatre autres points examinés dans ce chapitre.

En effet, cette extension renvoie au code général de la propriété des personnes publiques, mais aussi au code des transports qui précise que « pour les ports relevant de la compétence des collectivités territoriales et de leurs groupements, les limites établies ne peuvent empiéter sur le domaine public de l'État qui n'aurait pas été mis à disposition de la collectivité ou du groupement compétent ou qui n'aurait pas fait l'objet, à leur profit, d'un transfert de gestion.» (Article R5311-1 du code des transports).

De plus, lorsque l'extension d'un port comporte la réalisation de travaux, ce qui est le cas, le dossier de proposition d'extension présenté au préfet est accompagné des résultats de l'instruction prévue par l'article R.5314 du code des transports : « Les avant-projets de travaux de construction, d'extension et de modernisation des infrastructures des ports régionaux, départementaux, communaux et ceux relevant de groupements de collectivités territoriales sont soumis, avant décision de la collectivité compétente, à une instruction menée par le directeur du port. ».

Outre cette instruction, le projet d'extension nécessite au titre du code des transports, la production d'un certain nombre de pièces qui seront détaillées dans le chapitre spécifiquement dédié au « cadre juridique » des cinq enquêtes dont relève l'opération. Il s'agit notamment d'une étude « étude socio-économique », qui constitue le volume 3 du dossier d'enquête publique.

L'objet de l'enquête au titre de l'extension du port est de porter un avis sur cette dernière, à la lumière des avis émis et de l'examen des pièces réglementaires fournies.

### 3. CADRE JURIDIQUE DES ENQUÊTES PUBLIQUES

L'enquête publique unique relative au projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle est régie en application de l'article L123-6, modifié par Ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016-art 3 :

*« I. - 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 la présente section dès lors que les autorités compétentes pour prendre la décision désignent d'un commun accord celle qui sera chargée d'ouvrir et d'organiser cette enquête. A défaut de cet accord, et sur la demande du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable, le représentant de l'État, dès lors qu'il est compétent pour prendre l'une des décisions d'autorisation ou d'approbation envisagées, peut ouvrir et organiser l'enquête unique.*

*Dans les mêmes conditions, il peut également être procédé à une enquête unique lorsque les enquêtes de plusieurs projets, plans ou programmes peuvent être organisées simultanément et que l'organisation d'une telle enquête contribue à améliorer l'information et la participation du public.*

*La durée de l'enquête publique ne peut être inférieure à la durée minimale de la plus longue prévue par l'une des législations concernées.*

*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 ou des projets, plans ou programmes.*

*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.*

*II. - En cas de contestation d'une décision prise au terme d'une enquête publique organisée dans les conditions du présent article, la régularité du dossier est appréciée au regard des règles spécifiques applicables à la décision contestée. »*

Dans ce cadre il est présenté successivement le cadre juridique de chacune des enquêtes concernant le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle :

#### **3.1 LA DECLARATION DU PROJET DECLARANT D'INTERET GENERAL L'OPERATION**

#### **3.2 LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PORT-LA-NOUVELLE ;**

#### **3.3 L'AUTORISATION UNIQUE REQUISE AU TITRE DE L'ARTICLE L.214-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT INTEGRANT LA DEROGATION A L'INTERDICTION D'ATTEINTE AUX ESPECES PROTEGEES ;**

#### **3.4 AU CHANGEMENT SUBSTANTIEL D'UTILISATION DES ZONES DU DOMAINE PUBLIC MARITIME ;**

#### **3.5 LA DECISION D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA-NOUVELLE ;**

### **3.1 DECLARATION DU PROJET DECLARANT D'INTERET GENERAL L'OPERATION**

Le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle nécessite une mise en compatibilité de son PLU. En application de l'article L153-54 du code de l'urbanisme, créé par Ordonnance du n°2015-1174 du 23 septembre 2015 – art. cette mise en compatibilité nécessite que l'enquête publique porte à la fois sur l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence.

La déclaration de projet déclarant d'intérêt général l'extension du port de Port-La-Nouvelle relève de la compétence du Conseil régional de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée.

La commission d'enquête publique devra donc se prononcer à la fois sur l'intérêt général de l'extension du port de Port-La-Nouvelle, objet de la première enquête, et sur la mise en compatibilité du PLU de la commune de Port-La-Nouvelle, objet de la seconde enquête.



Le critère de l'intérêt général d'une opération sur lequel la commission d'enquête doit se prononcer est essentiellement déterminé par les autorités administratives, ce qui signifie qu'il est à la fois variable dans le temps et subjectif et il convient de s'assurer de la présence de ce critère pour savoir si une activité donnée est conduite dans l'intérêt général. C'est donc un critère tenant au but de l'activité plus qu'à son objet.

Pour juger qu'une activité a un but d'intérêt général il faut s'appuyer sur certaines considérations théoriques. Ainsi, l'intérêt général se distingue de l'intérêt individuel ou même de la somme de ces intérêts individuels. C'est un intérêt qui dépasse ces intérêts et qui s'impose à eux, au nom du bien commun.

Dans ce cadre la jurisprudence a étendu progressivement sa conception de l'intérêt général, en reconnaissant de manière toujours plus large la présence d'un intérêt général. Donc en l'absence d'expropriation et en l'absence d'atteinte au droit de propriété, le bilan que dressera la commission d'enquête publique l'amènera à confronter l'intérêt général avec les atteintes environnementales, l'atteinte aux intérêts privés, l'atteinte aux autres intérêts publics et le coût financier du projet.

### 3. 2 MISE EN COMPATIBILITE DU PLAN LOCAL D'URBANISME

L'article L. 153-54 du code de l'urbanisme stipule : « Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

*« 1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et **sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence** ;*

*2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L132-7 et L132-9. Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »*

Le recours à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Port-La-Nouvelle est donc subordonné à la qualification d'intérêt général du projet d'extension du port qui est porté par la région Occitanie.

Cette procédure est soumise à évaluation environnementale conformément à l'article L.104-2 du code de l'urbanisme qui prévoit que les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'évaluation environnementale lorsqu'ils «... sont susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001, compte tenu notamment de la superficie du territoire auquel ils s'appliquent, de la nature et de l'importance des travaux et aménagements qu'ils autorisent et de la sensibilité du milieu dans lequel ceux-ci doivent être réalisés ; .... »

Cette disposition est complétée par la partie réglementaire du code de l'urbanisme et notamment son article R.1014-8 qui précise dans son paragraphe 2 que les PLU font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité « ... dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ; ...).

Le projet d'extension portuaire a fait l'objet d'une étude environnementale (volume 2). C'est ce document qui est porteur de l'évaluation environnementale.

### 3.3. L'AUTORISATION UNIQUE REQUISE AU TITRE DE L'ARTICLE L.214-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT INTEGRANT LA DEROGATION A L'INTERDICTION D'ATTEINTE AUX ESPECES PROTEGEES.

L'article L.214-1 du code de l'environnement stipule « Sont soumis aux dispositions des articles L. 214-2 à L. 214-6 les installations, les ouvrages, travaux et activités réalisés à des fins non domestiques par toute personne physique ou morale, publique ou privée, et entraînant des prélèvements sur les eaux superficielles ou souterraines, restitués ou non, une modification du niveau ou du mode d'écoulement des eaux, la destruction de frayères, de zones de croissance ou d'alimentation de la faune piscicole ou des déversements, écoulements, rejets ou dépôts directs ou indirects, chroniques ou épisodiques, même non polluants. »

Au titre de la « loi sur l'eau », le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle est assorti d'une étude d'impacts, et, conformément à l'article L. 123-2 du code de

l'environnement, soumis à une enquête publique préalable à autorisation.

L'évaluation environnementale intègre les incidences des travaux et aménagements sur les Sites Natura 2000. Il n'est pas situé dans le périmètre du Parc Naturel Marin du Golfe du Lion et ne nécessite pas la consultation de son conseil de gestion.

Les effets repérés sur l'espèce *Pinna nobilis* (La Grande Nacre), se traduisent par une demande de dérogation à la protection d'espèces protégées en vertu de l'article L.411-1 du code de l'Environnement qui précise « 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 oeufs 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 ; ... »

Par ailleurs, le dossier d'enquête publique ne concerne pas les procédures prévues par le code de l'environnement en matière d'ICPE et de canalisations de transport d'hydrocarbure qui seront, le cas échéant, portées par les opérateurs concernés.

### 3.4. CHANGEMENT SUBSTANTIEL D'UTILISATION DES ZONES DU DOMAINE PUBLIC MARITIME

Pour ce qui est de l'utilisation du domaine public maritime, l'article L.2124-1 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques 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 1er 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.

Les espaces du domaine public maritime concernés par la demande de transfert de gestion relèvent actuellement du domaine public maritime de l'Etat. Afin de pouvoir inclure ces espaces dans le domaine public portuaire régional, la Région doit solliciter le Préfet de département pour un transfert de gestion du DPM.

C'est donc à l'issue de l'enquête publique (définie précédemment) et de ses conclusions que la Région sollicitera le Préfet pour le transfert de gestion de deux espaces actuellement inclus dans le domaine public maritime naturel de l'Etat afin de les inclure dans son domaine public portuaire :

- Une zone de 18000 m<sup>2</sup> au Nord du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle,
- Une zone de 413000 m<sup>2</sup> au Sud-Est du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle

Cette demande donnera lieu à une convention Etat-Région et à un arrêté préfectoral qui interviendra simultanément aux autorisations environnementales liées au projet d'extension du port de Port-La Nouvelle.

C'est postérieurement à ces arrêtés que le Conseil Régional pourra alors redéfinir le périmètre portuaire en application de l'article R5311-1 du code des transports.

### 3.5. PROJET D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA NOUVELLE

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 de la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée.

Comme il vient d'être vu, l'extension du port est soumise au Code Général de la Propriété des Personnes Publiques du fait du transfert du domaine public maritime qu'il nécessite.

### 1.1.1. Le projet d'extension est également 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.5311-1ou, 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 puisque 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 ;
  - 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.

## 4. COMPOSITION DES DOSSIERS

Conformément à l'article R123-8, du code de l'environnement, modifié par décret n° 2017-626 du 25 avril 2017- art.4, le dossier soumis à l'enquête publique doit comprendre 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 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.

L'autorité administrative compétente disjoint du dossier soumis à l'enquête et aux consultations prévues ci-après les informations dont la divulgation est susceptible de porter atteinte aux intérêts mentionnés au I de l'article L. 124-4 et au II de l'article L. 124-5.

**Le demandeur de la mise à l'enquête publique est :**

La Région OCCITANIE / Pyrénées-Méditerranée,  
représentée par sa Présidente, Carole DELGA  
22, boulevard du Maréchal Juin  
31 406 Toulouse Cedex 9

**La personne responsable du dossier mis à l'enquête publique est :**

Monsieur Arnaud BRASSEUR  
Chargé du projet de développement du port de Port-La-Nouvelle  
Service Maîtrise d'Ouvrage Portuaire  
Direction de la Mer  
Site de Montpellier  
[Arnaud.brasseur@laregion.fr](mailto:Arnaud.brasseur@laregion.fr)  
33 (0) 4 34 35 77 07

**Ont participé à la réalisation du dossier d'enquête publique du projet extension du port de Port-La-Nouvelle :**

- Volume 1 : ARTELIA EAU & ENVIRONNEMENT – CRÉOCÉAN – CABINET GAXIEU
- Volume 2.1 : ARTELIA EAU & ENVIRONNEMENT – CRÉOCÉAN – CABINET GAXIEU
- Volume 2.2 : ARTELIA EAU & ENVIRONNEMENT – CRÉOCÉAN – CABINET GAXIEU
- Volume 2.3 : ARTELIA EAU & ENVIRONNEMENT – CRÉOCÉAN – CABINET GAXIEU

- Volume 3 : ARTELIA EAU & ENVIRONNEMENT – CRÉOCÉAN – CABINET GAXIEU
- Volume 4 : ARTELIA EAU & ENVIRONNEMENT – CRÉOCÉAN – CABINET GAXIEU
- Volume 5 : ARTELIA EAU & ENVIRONNEMENT – CRÉOCÉAN – CABINET GAXIEU
- Volume 6 : ARTELIA EAU & ENVIRONNEMENT – CRÉOCÉAN – CABINET GAXIEU
- Volume 7 : ARTELIA EAU & ENVIRONNEMENT – CRÉOCÉAN – CABINET GAXIEU
- Volume 8 : ARTELIA EAU & ENVIRONNEMENT – CRÉOCÉAN – CABINET GAXIEU
- Documents d'études : ARTELIA EAU & ENVIRONNEMENT – CRÉOCÉAN – CABINET GAXIEU

**Le dossier a été déclaré, en date du 6 février 2018, complet et recevable par la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement Occitanie.**

**Le dossier soumis à l'enquête publique était composé de 8 volumes, de 13 documents d'études et de 2 pièces complémentaires.**

- Volume 1 : Présentation du demandeur
- Volume 2.1: L'étude d'impact valant document d'incidences
- Volume 2.2: L'étude d'impact valant document d'incidences
- Volume 2.3: L'étude d'impact valant document d'incidences
- 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
  1. Modèle physique en canal a houle – rapport d'essais
  2. Modèle physique en cuve a houle de l'enracinement de la digue nord – rapport d'essais
  3. Modèle physique en cuve a houle des parties terminales des digues – rapport d'essais
  4. Rapport relatif aux conditions d'agitation à l'intérieur du port
  5. Rapport relatif aux modélisations numériques des impacts hydro-sédimentaires du projet
  6. Évaluation des effets du projet sur le littoral (trait de côte)
  7. Étude du devenir du sable déposés en mer
  8. Rapport relatif aux simulations de navigation
  9. Modélisation des panaches turbides pendant les travaux de dragage
  10. Synthèse des études hydro-sédimentaires
  11. Rapport relatif aux estimations des filières de valorisation des délais de dragage



- 12. Rapport relatif à l'inventaire des sites de production des matériaux
- 13. Rapport relatif à l'analyse multicritères

Pièces complémentaires :

- Avis d'enquête publique
- Registres d'enquête publique

**Le contenu détaillé des pièces composant le dossier est décrit ci-après.**

#### 4.1 VOLUME 1. PRESENTATION DU DEMANDEUR

- Présentation du demandeur (délibération de la Région)
- Préambule :
  - Contexte du projet
  - Le plan de situation
  - Le port de Port-La Nouvelle aujourd'hui
    - Rappel sur le port et ses activités
    - Les trafics du port de commerce
  - Les grands principes d'aménagement
  - Présentation succincte du projet, de ses caractéristiques principales et de son phasage
    - Le projet porté à enquête publique et ses principales caractéristiques
    - Les futurs développements possibles du projet
    - Les étapes clefs du projet
  - L'appréciation sommaire des dépenses
  - Un projet d'intérêt majeur
    - Contexte de l'opportunité de développement portuaire
    - Port-La-Nouvelle outil de la croissance bleue en phase avec le plan littoral 21 et l'éolien flottant
    - Conclusion du débat public
  - Un projet intégré dans son environnement
    - Les mesures compensatoires du parc logistique portuaire
    - La gestion du trait de côte
    - L'éco-conception des ouvrages maritimes
- Un projet permettant le développement de l'éolien flottant au large des côtes régionales
- Préserver la zone urbaine des risques et améliorer la sûreté portuaire
- Vers une labellisation pers-ecoport
- Cadre réglementaire
  - Préambule
    - Enquête publique
    - Composition du dossier
  - Liste des procédures applicables
    - Code de l'environnement
    - Code des transports
    - Code général de la propriété des personnes publiques
    - Code de l'urbanisme
  - Récapitulatif des procédures liées au projet et de la composition du dossier
- Le bilan de la concertation
  - Introduction
  - Dès la genèse du projet portuaire
  - Le débat public
    - Les réunions publiques
    - Le déroulement du débat public
    - Le compte rendu et le bilan du débat public
  - Après le débat public
  - annexes

#### 4.1 VOLUME 2. 1 ÉTUDE D'IMPACT

## Pièce A : résumé non technique

1. Préambule
2. Présentation et justificatif du projet
3. Description de la solution retenue
4. Procédures réglementaires et rubriques dans lesquelles s'inscrit le projet
5. État initial
6. Effets directs, indirects, temporaires ou permanents du projet sur l'environnement et la santé humaine
7. Analyse des effets cumulés
8. Compatibilité du projet avec les documents de planification
9. Mesures de réduction, d'évitement, de compensation et d'accompagnement et de suivi
10. Mesures compensatoires définies en réponse aux impacts résiduels négatifs
11. Mesures de suivi

## Pièce B1 : description du projet

1. Préambule
2. Les évolutions du projet
3. Le projet retenu et son phasage
4. Les digues de protection
5. Les postes vracs liquides P1, P2, P3
6. Le quai polyvalent P4, P5
7. Le terre-plein portuaire
8. Les infrastructures portuaires liées à l'éolien en mer
9. Principales étapes du chantier
10. Descriptions des travaux
11. Durée prévisionnelle des travaux

## Pièce B1 : annexe, réseaux eaux pluviales, note d'hypothèses et de dimensionnement

1. Introduction
2. Le projet d'aménagement
3. Les données du site
4. Référencement du projet – côte des terre-pleins
5. Réseaux des eaux pluviales

## Pièce B1 : annexe 2, réseaux eaux pluviales, terre-plein dédié à l'éolien, note d'hypothèses et de dimensionnement

1. Réseau eaux pluviales

## Pièce B2 : cahier de plans

### 4.2 VOLUME 2. 2 ÉTUDE D'IMPACT

## Pièce D1 – analyse de l'état initial du site et de son environnement : zones d'études

1. Présentation générale de la zone d'étude
  - a. Zone d'étude rapprochée
  - b. Zone d'étude élargie
2. Figures
  - a. Zone d'étude rapprochée
  - b. Zone d'étude élargie

## Pièce D2 – État initial – compartiment physique

1. Contexte météorologique et climatique
2. Géologie et géomorphologie
3. Hydrographie, transport sédimentaire et évolutions récentes
4. Qualité des eaux
5. Qualités des sédiments
6. Annexes

## Pièce D3 – État initial – patrimoine naturel

1. Préambule
2. Patrimoine naturel
3. Réseau Natura 2000

#### **Pièce D4 – État initial – compartiment biologique**

1. Préambule
2. Milieu biologique et écosystèmes terrestres

3. Milieu biologique et écosystèmes aquatiques marins et lagunaires
4. Synthèse des enjeux écologiques au niveau de la zone du projet

#### **Pièce D5 – État initial – risques majeurs**

1. Risques naturels

2. Risques technologiques

#### **Pièce D6 – État initial – contexte socio-économique et cadre de vie**

1. Milieu humain
2. Infrastructure de transport et déplacements
3. Desserte en réseau
4. Situation foncière
5. Patrimoine et loisirs

6. Occupation des sols
7. Analyse paysagère
8. Qualité de l'air
9. Contexte acoustique

#### **Figures**

#### **Pièce D7 – État initial – conteste réglementaire et documents de planification et servitudes**

1. Documents de planification régionaux
2. L'importance majeure du SCRE porte sur la continuité de la trame bleue notamment entre la mer, le canal et l'étang. Document de planification à l'échelle du bassin de vie
3. Les plans et programmes à l'échelle de l'agglomération du Grand Narbonne

4. Le Plan Local d'Urbanisme
5. Servitudes au titre du domaine maritime
6. Autres documents de référence
7. Synthèse des enjeux

#### **Pièce D8 – État initial – synthèse des enjeux**

1. Préambule
2. Enjeux sur le compartiment / milieu physique
3. Enjeux sur le milieu biologique

4. Enjeux sur les risques
5. Enjeux sur le contexte socio-économique, cadre de vie et contexte réglementaire

### **4.3 VOLUME 2. 3 ÉTUDE D'IMPACT**

#### **Pièce E1 : analyse des impacts bruts du projet**

1. Préambule sur les méthodologies et terminologies utilisées
2. Impacts bruts de la phase travaux
3. Impacts bruts de la phase exploitation du futur port

4. Impacts bruts du programme de travaux (étapes 1, 2 et 3)
5. Analyses des effets cumulés
6. Raisons du choix du projet et solutions de substitution examinées

#### **Pièce E2 : compatibilité du projet avec les documents d'urbanisme opposables ainsi que son articulation avec les plans schémas et programmes**

1. Compatibilité avec le PLU de Port-La-Nouvelle
2. Compatibilité avec le SCoT de la Narbonnaise
3. Compatibilité avec le schéma de mise en valeur de la mer du SCoT de la Narbonnaise
4. Compatibilité du projet avec le SDAGE Rhône-Méditerranée

5. Compatibilité du projet avec le SAGE basse vallée de l'Aude
6. Articulation avec le schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire
7. Articulation avec le Schéma Régional de Climat, de l'Air et de l'Énergie (SRCAE)



8. Articulation avec la stratégie régionale des ports et de l'intermodalité marchandises
9. Articulation avec le parc naturel régional de la Narbonnaise en méditerranée et la réserve naturelle régionale de Sainte Lucie

10. Articulation avec le schéma régional de cohérence écologique du Languedoc-Roussillon
11. Plan de gestion du parc naturel marin du golfe du Lion
12. Synthèse

#### **Pièce F : mesures d'évitement, réduction et analyse des impacts résiduels et mesures de compensation et de suivis**

1. Objectifs des mesures
2. Mesures d'évitement, de réduction et d'accompagnement
3. Impacts résiduels du projet
4. Mesures compensatoires définies en réponse aux impacts résiduels négatifs

5. Mesures de suivis
6. Estimation des dépenses induites par les mesures de suppression, réduction, compensation et le suivi de l'environnement

#### **Pièce G : analyse des méthodes d'évaluation des incidences sur l'environnement**

1. Préambule

2. Analyse des méthodes d'évaluation des incidences sur l'environnement

#### **Pièce H : Bibliographie**

1. Bibliographie

2. webographie

#### **Pièce I : abréviations, glossaire et auteurs**

1. Abréviations et glossaire

2. Auteurs

#### **Pièce J : annexes**

**Annexe 1 : synthèse des études préliminaires**

**Annexe 2 : synthèse des études d'avant-projet**

**Annexe 3 : intégrations des nouvelles infrastructures pour les besoins des fermes éoliennes en mer**

**Annexe 4 : synthèse des études hydro-sédimentaires**

**Annexe 5 : étude préliminaire pour la gestion durable des déblais de dragage du port de Port-La-Nouvelle**

#### **Annexe 1 : synthèse des études préliminaires (EP)**

1. Introduction
2. Liste des rapports et plans
3. Critères fonctionnels du port
4. Les conditions naturelles
5. Plan masse portuaire
6. Les accès nautiques

7. Étude d'agitation portuaire
8. Plan masse retenu à l'issue des EP
9. Digue de protection
10. Étude préliminaire des quais et appontements
11. Les terre-pleins
12. Devenir des matériaux dragués

13. Travaux divers
14. Phasage des travaux

### **Annexe 2 : synthèse des études d'avant-projet**

1. Introduction
2. Liste des rapports et plans
3. Critères fonctionnels du port
4. Les conditions naturelles
5. Plan masse portuaire
6. Les accès nautiques
7. Étude d'agitation portuaire
8. Plan masse retenu à l'issue des EP
9. Dignes de protection

### **Annexe 3 : intégrations des nouvelles infrastructures pour les besoins des fermes éoliennes en mer**

1. Introduction
2. Liste des plans
3. Process d'assemblage des éoliennes flottantes
4. Hypothèses relatives aux infrastructures portuaires à créer
5. Référencement du projet
6. Données du site
7. Solution de plan de masse
8. Le quai et ses équipements
9. Dragage et remblai
10. Réseau eaux pluviales

### **Annexe 4 : synthèse des études hydro-sédimentaires**

1. Contexte et dynamique actuelle
2. Les réponses hydro-sédimentaires à l'aménagement
3. Rappel des filières de valorisation des matériaux dragués

### **Annexe 5 : étude préliminaire pour la gestion durable des déblais de dragage du port de Port-La-Nouvelle**

1. Introduction
2. Politique générale de gestion des sédiments en France
3. Qualité des sédiments dans la zone du projet

15. Estimation du coût des travaux
16. Conclusions et recommandations

10. Postes vracs liquides P1, P2, P3
11. Quai polyvalent P4-5
12. Le terre-plein portuaire
13. Les travaux de dragage
14. Quai de service et option liée à l'éolien en mer
15. Travaux divers
16. Phasage des travaux et planning
17. Estimation du coût des travaux

11. Revêtement des terre-pleins et voiries
12. Les réseaux AEP, électricité, éclairage, télécom
13. Planning et phasage des travaux
14. Chiffrage des travaux
15. Annexes
  1. Étude d'agitation en phase temporaire
  2. Note de calcul de pré-dimensionnement du quai
  3. Note de calcul de pré-dimensionnement réseau eaux pluviales – revêtement des terre-pleins
  4. Hypothèses pour l'estimation du coût de réalisation des travaux

4. Évolution de la zone de dépôt provisoire
5. Panachés turbides pendant les travaux

4. Filières de valorisation existantes
5. Filières de valorisation envisagées dans le cadre du projet
6. Réalisation des travaux de dragage et valorisation en mer

7. Synthèse
8. Références

9. Annexe

#### 4.4 VOLUME 3. ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET

1. Introduction
  2. Le cadre de l'évaluation socio-économique
  3. Analyse stratégique
  4. Analyse qualitative et quantitative des effets de l'option de projet
  5. Le calcul socio-économique dans le bilan coûts-avantages
  6. Approche financière des investissements publics
- Annexe 1 liste des contacts réalisés
  - Annexe 2 statistiques de trafic
  - Annexe 3 synthèse de l'atelier AD HOC sur la taille des navires
  - Annexe 4 évolution des pétroliers
  - Annexe 5 tableau économique

#### 4.5 VOLUME 4. DOSSIER DE DEMANDE DE DEROGATION A LA DESTRUCTION D'ESPECE PROTEGEE

1. Préambule
2. Présentation et justification du projet
3. Demande de dérogation
4. État initial et enjeux écologiques de la zone d'étude
5. Impacts de la phase travaux avant la mise en place des mesures
6. Impacts en phase exploitation avant la mise en place des mesures
7. Mesures d'atténuation des impacts
8. Impacts résiduels
9. Mesures de compensation définies en réponse aux impacts résiduels négatifs
10. Mesures de suivis
11. Conclusion
12. Bibliographie
13. Webographie
14. Abréviation et glossaire
15. annexes

#### 4.6 VOLUME 5. DOSSIER DE MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE PORT-LA NOUVELLE ETUDE D'IMPACT

1. Préambule
2. Contexte réglementaire
3. Présentation générale de l'opération
4. État initial
5. Effets directs, indirects, temporaires ou permanents du projet sur l'environnement et la santé humaine
6. Analyse des effets cumulés
7. Compatibilité du projet avec les documents de planification
8. Mesures de réduction, d'évitement, de compensation et d'accompagnement et de suivi
9. Mesures compensatoires définies en réponse aux impacts résiduels négatifs
10. Mesures de suivis
11. Mise en compatibilité du PLU

#### 4.7 VOLUME 6. DOSSIER DE TRANSFERT DE GESTION DU DOMAINE PUBLIC MARITIME

1. Justification de la demande de transfert de gestion du domaine public maritime
2. La procédure de transfert du domaine public maritime et références aux textes du code général de la propriété des personnes publiques

3. La demande de transfert de gestion

#### 4.8 VOLUME 7. LES AVIS EMIS SUR LE PROJET

1. Avis de l'autorité environnementale et réponse du Maître d'Ouvrage
2. Avis du conseil national de la protection de la nature (CNPN) et réponse du Maître d'ouvrage
3. Avis de la commission locale de l'eau du SAGE de la basse vallée de l'Aude et réponse du Maître d'Ouvrage
4. Avis du département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines
5. Avis de l'agence française de biodiversité et réponse du Maître d'Ouvrage
6. Avis émis dans le cadre de l'instruction au titre du code des transports
  - a. Le conseil portuaire
  - b. Collectivités et services locaux intéressés
  - c. Concessionnaire délégataire
  - d. Commission nautique
7. Compte rendu de la réunion d'examen conjoint concernant la mise en compatibilité du PLU

#### 4.9 VOLUME 8. LES DOCUMENTS SUIVANTS REALISES AUX DIFFERENTES ETAPES D'ETUDES DU PROJET ONT ETE MIS A LA DISPOSITION DU PUBLIC POUR UNE PARFAITE CONNAISSANCE DU PROJET. ILS SONT PRESENTES DE MANIERE INDEPENDANTE EN COMPLEMENT DU DOSSIER D'ENQUETE :

1. RAPPORT RELATIF AUX CONDITIONS D'AGITATION A L'INTERIEUR DU PORT : Ce rapport établi au stade des études préliminaires du projet en 2013 et 2014 analyse les conditions d'agitation à l'intérieur du port dans différentes situations météorologiques. Il a été amendé en 2017 à la suite de l'intégration au projet des espaces permettant le traitement des colis lourds.
2. RAPPORT RELATIF AUX SIMULATIONS DE NAVIGATION : Ce rapport établi en 2014 au stade des études préliminaires présente les résultats des études de simulation de navigation réalisées dans et pour accéder au nouveau bassin.
3. MODELE PHYSIQUE EN CANAL A HOULE – RAPPORT D'ESSAIS : Ce rapport établi en 2014 au stade des études de modélisations physiques du projet présente les résultats des modélisations en 2 dimensions des sections de digues en vue d'en vérifier le dimensionnement.
4. MODELE PHYSIQUE EN CUVE A HOULE DE L'ENRACINEMENT DE LA DIGUE NORD – RAPPORT D'ESSAIS : Ce rapport établi en 2014 au stade des modélisations physiques du projet présente le résultat des modélisations en 3 dimensions de la digue Nord au droit de son enracinement en vue d'en vérifier le dimensionnement.
5. MODELE PHYSIQUE EN CUVE A HOULE DES PARTIES TERMINALES DES DIGUES – RAPPORT D'ESSAIS : Ce rapport établi en 2015 au stade des modélisations physiques du projet présente le résultat des modélisations en 3 dimensions des digues Nord et Sud au droit de la passe d'entrée du port en vue de vérifier le dimensionnement des digues.
6. RAPPORT RELATIF AUX MODELISATIONS NUMERIQUES DES IMPACTS HYDROSEDIMENTAIRES DU PROJET : Ce rapport établi en 2014 au stade des études sur le volet hydro-sédimentaire présente l'ensemble des études de modélisations mathématiques réalisées en vue de mesurer les impacts des ouvrages sur les processus hydro-sédimentaires autour du projet.
7. EVALUATION DES EFFETS DU PROJET SUR LE LITTORAL (TRAIT DE COTE) : ce rapport établi en 2015 au stade des études sur le volet hydro-sédimentaire présente les études de modélisations mathématiques réalisées en vue de mesurer l'impact du projet sur l'évolution du trait de côte au Nord et au Sud du projet.
8. MODELISATION DES PANACHES TURBIDES PENDANT LES TRAVAUX DE DRAGAGE : Ce rapport finalisé en 2017 au stade des études sur le volet hydro-sédimentaire présente le résultat des modélisations mathématiques effectuées pour mesurer l'étendue potentielle des panaches turbides dus aux travaux de dragage ou de mise en dépôt des sables dragués.
9. ETUDE DU DEVENIR DU SABLE DEPOSES EN MER : Ce rapport établi en 2016 dans le cadre des études sur le volet hydro-sédimentaire présente les résultats des études de modélisations mathématiques réalisées afin d'évaluer les évolutions possibles du stock de sables réalisé en mer.
10. SYNTHESE DES ETUDES HYDRO-SEDIMENTAIRES : Ce rapport finalisé en septembre 2017 synthétise l'ensemble des études menées dans le cadre du volet hydro-sédimentaire.
11. RAPPORT RELATIF AUX ESTIMATIONS DES FILIERES DE VALORISATION DES DEBLAIS DE DRAGAGE : Ce rapport, établi en 2014 au stade des études préliminaires présente l'ensemble des filières de valorisation étudiées pour traiter les sables issus du dragage du nouveau bassin.
12. RAPPORT RELATIF A L'INVENTAIRE DES SITES DE PRODUCTION DES MATERIAUX : Ce rapport, établi en 2014 au stade des études préliminaires présente les études réalisées sur les ressources en enrochement pouvant servir à la construction des ouvrages.

13. RAPPORT RELATIF A L'ANALYSE MULTICRITERES : Ce rapport, établi en 2012 au stade des études préalables au débat public, présente l'analyse multicritères des différentes variantes d'aménagement du port

### **Observations de la commission d'enquête publique**

Les 10 volumes présentés à l'enquête publique ont été contrôlés et paraphés par la commission d'enquête ainsi que les registres d'enquête.

Les pièces contenaient toutes les informations nécessaires pour permettre d'identifier les enjeux liés à l'extension du port de Port-La-Nouvelle

Le dossier d'enquête public a été déclaré, en date du 6 février 2018, complet et recevable par la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement d'Occitanie.

Tout au long de l'enquête le public a pu disposer d'un dossier réglementaire, suffisamment renseigné pour qu'il puisse se faire une opinion sur le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle, bien qu'il ait dû chercher les informations dans plusieurs pièces et que leur lecture demande une certaine attention.

Il faut noter également une redondance des informations dans les pièces du dossier rendue obligatoire par l'application des différents codes (code de l'environnement, code de l'urbanisme, code général de la propriété des personnes publiques, code des transports) régissant l'ensemble des enquêtes regroupées dans une enquête unique.

La prise en compte d'un tel dossier s'adresse à un public averti et motivé.

Compte tenu du volume conséquent de pages du dossier, sa lecture nécessite plusieurs jours pour prendre connaissance des enjeux liés au projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle.

Toutes les pièces du dossier étaient également consultables sur les sites internet :

- Région Occitanie Pyrénées / Méditerranée : <https://www.laregion.fr/Les-enquetes-et-avis-publics-et-declarations-d-intention>
- Commune de Port-La-Nouvelle : <http://www.portlanouvelle>
- Préfecture de l'Aude ; [www.herault.aude.gouv.fr/les-autres-dossiers-r1687.html](http://www.herault.aude.gouv.fr/les-autres-dossiers-r1687.html)
- Site dédié ; [www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/](http://www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/)

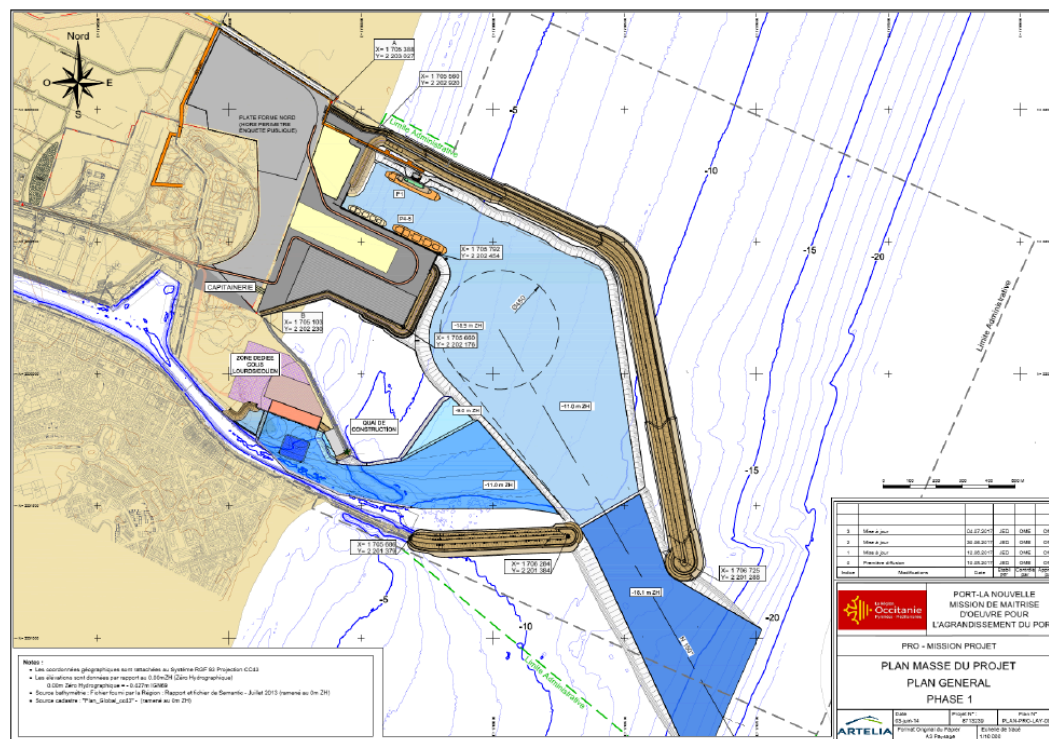
## **5. NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET**

Un 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). L'aménagement du nouveau bassin portuaire, dont la première phase est l'objet du présent dossier d'enquêtes, constitue le volet maritime de ce programme d'aménagement global.

## 5.1 LES AMENAGEMENTS PREVUS EN PHASE 1, OBJET DE LA PRESENTE ENQUETE PUBLIQUE

Le projet d'extension portuaire objet de la présente enquête publique consiste en :

- La création d'un nouveau bassin situé au Nord de la passe d'entrée actuelle ;
- 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 sa structure sera composée d'enrochements ou de blocs artificiels en béton ;
- Sur le même principe, la construction du prolongement de l'actuelle digue Sud sur 600 m de long ;
- La réalisation de 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 ;
- La réalisation d'environ 15 ha 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 ;
- 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, délimitera un poste « vracs liquides ». Ce poste pourra être équipé par les futurs opérateurs d'installations de déchargement et de conduites nécessaires au transport des fluides qui y arriveront. Cet aménagement sera conçu de telle manière à ce que, dans une phase ultérieure du projet, deux autres postes « vracs liquides » puissent être réalisés en continuité et dans le même alignement, lorsque le besoin s'en fera sentir.
- La création d'un poste polyvalent permettant de traiter à la fois des « vracs secs » et des « vracs conventionnels », aux dimensions du navire prototype (245 mètres).
- La délimitation, en partie Sud des aménagements prévus, le long du chenal actuel, d'une zone dédiée au développement des projets éoliens, constitué d'un quai lourd de 200 m de long et de l'aménagement de 7 ha de terre-plein.
- Pour permettre le dragage du bassin portuaire, le démontage du sea-line, qui à ce jour permet le déchargement des navires d'hydrocarbures vers les dépôts pétroliers. Une solution temporaire devra ainsi être mise en place. L'alimentation à terme des dépôts se fera depuis les postes « vracs liquides » aménagés le long de la digue Nord.



Le creusement du nouveau bassin va engendrer un volume de sédiments dragués de 10.5 millions de m3. Les solutions principales envisagées pour la valorisation de ces sédiments 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 besoins potentiels de rechargements de plages le long, notamment, des côtes de l'Aude et de l'Hérault.

## 5.2 LES FUTURS DEVELOPPEMENTS POSSIBLES DU PROJET (PHASE 2)

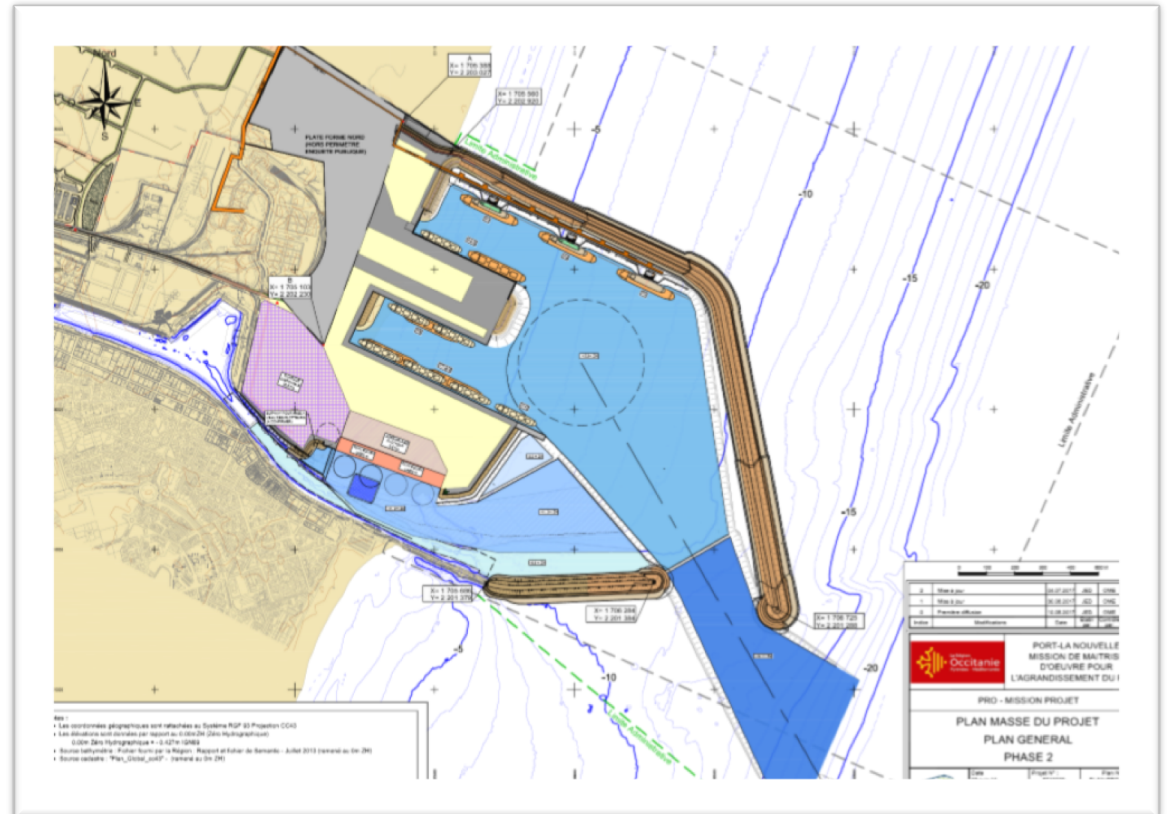
La Phase 1 du projet d'aménagement qui est portée à Enquête Publique permettra à court, moyen ou plus long terme une deuxième phase d'aménagement (Phase 2), consistant à réaliser d'autres quais et terrepleins, dont certains seront eux aussi destinés à recevoir le navire de projet.

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-contre illustre ce que pourrait être, à terme, cette phase 2 du projet. 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 permettant une organisation 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 pilote) se concrétisent. Le prolongement du quai lourd et la création de zones renforcées permettant le transfert de colis lourds pourraient ainsi être aménagés.



## 5.3 CARACTERISTIQUES FINANCIERES

### 5.3.1 Les investissements

Le volume 3 du dossier d'enquête publique expose l'étude socio-économique du projet. L'évaluation financière qu'elle présente, se limite aux seuls investissements publics et aux conséquences du projet pour la région Occitanie. L'investissement privé tout comme l'exploitation des activités portuaires n'y sont

Projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle  
Commission d'enquête publique

intégrés que marginalement. La Région envisage d'investir à un niveau d'environ 150 M€ HT pour l'étape 1 du projet actuellement soumise à enquête publique. Son objectif est d'offrir dès 2021 une capacité portuaire pour l'implantation de l'éolien offshore. Ce montant correspond à pratiquement 70% du montant total de cette première étape. Il est prévu de conserver le même niveau d'investissement et de financement pour chacune des étapes suivantes de réalisation des infrastructures et ouvrages portuaires.

Les 30% restant seront apportés d'une part par les fonds de concours des autres collectivités et, d'autre part, par des investissements privés éventuels.

La clé de répartition entre les différentes sources de financement possibles n'est pas connue car elle est en cours d'élaboration et sera finalisée au travers des études financières détaillées que le Maître d'Ouvrage va faire réaliser dans le cadre d'un AMO en cours.

Les principaux financements envisagés sont prévus par :

- La Région Occitanie via un apport de fonds propres complété par des emprunts sur le marché bancaire classique ou institutionnel (Banque Européenne ...);
- La Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne via une convention de financement ;
- Le département de l'Aude via une convention de financement ;

Des financements complémentaires pourraient avoir pour origine :

- L'Etat via le programme d'investissement et le plan littoral 21 pour appuyer notamment le développement de l'éolien offshore ;
- L'Europe via les différents programmes européens et la BEI (Pas d'indication pour l'instant) ;
- Des opérateurs privés éventuels.

Si les concours apportés par les collectivités publiques de proximité ont reçu un accord de principe, les niveaux de chacune des participations n'est pas encore déterminé. Des pistes sont en cours d'étude par la Région Occitanie pour obtenir des financements privés.

Concernant la nature des fonds que la Région investira, aucune répartition n'est aujourd'hui retenue officiellement. Deux scénarios sont explorés par l'étude : un financement à 100% en fonds propres et un financement à 50/50 entre fonds propres et emprunts.

Il est précisé que la Région paiera la TVA sur les travaux qu'elle engagera mais elle la récupèrera ensuite, ce qui correspond *in fine* à une opération neutre, avec un impact non négligeable sur la trésorerie.

### **5.3.2 Les charges d'entretien de l'infrastructure portuaire**

Les charges de dragages sont évaluées à 2 000 000 € par an de 2018 à 2020, soit le coût actuel. Le surcoût provoqué par le changement d'échelle du port est estimé à 1 000 000 € annuel. L'entretien et le fonctionnement de l'infrastructure projeté sont chiffrés à 2 950 000 € lorsque l'ensemble des travaux seront achevés.

## **6. SPECIFICITE DE CHACUNE DES ENQUETES PUBLIQUES**

Les présentations qui suivent concernant la spécificité de chacune des enquêtes publiques sont extraites des dossiers présentés à l'enquête publique par la Région Occitanie / Pyrénées – Méditerranée.

### **6.1. DECLARATION DU PROJET DECLARANT D'INTERET GENERAL L'OPERATION**

Concernant cette partie, la Région Occitanie / Pyrénées – Méditerranée s'est attachée à présenter les enjeux du projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle constituant un intérêt général pour la Région Occitanie à travers le volume 1 « Présentation du demandeur » et le volume 3 « Évaluation socio-économique du projet ».



Ainsi la Région Occitanie définit l'intérêt général du projet à partir des critères suivants :

### **6.1.1 Une situation géographique privilégiée**

Au coeur 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 permet de rejoindre l'A61 vers Toulouse, l'A75 vers Paris, l'A7 vers Lyon, l'A54 vers Marseille et également par l'A9 Barcelone. Le port dispose de voies ferrées en bord à quai et les liaisons ferroviaires sont facilitées par la présence de plusieurs plateformes intermodales ; Perpignan, Le Boulou ...

### **6.1.2 Une impérative adaptation aux mutations de l'environnement maritime et portuaire**

Pour faire face à l'accélération à la fois de la massification des flux et de la spécification des trafics par bassins de consommation le port de Port-La Nouvelle doit s'agrandir pour préserver ses atouts et améliorer son attractivité.

En effet, aujourd'hui l'augmentation de la taille des navires limite les capacités du port de Port-La-Nouvelle, à la fois du côté maritime et du côté terrestre qui ne peut pas accueillir tous les navires et trafics potentiels actuels et encore moins envisager une augmentation de son activité.

Le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle avec un parc logistique portuaire de 80 ha, relié à la fois au réseau voie ferrée et aux autoroutes du sud de la France offrira des possibilités nouvelles d'implantation pour des entreprises souhaitant disposer d'infrastructures portuaires efficaces en particulier dans le domaine de l'éolien en mer avec une zone dédiée constituée d'un quai lourd de 200 m de long et d'un terre-plein de 7 ha.

Les autres activités traditionnelles du port liées aux filières des hydrocarbures, agroalimentaires, du bois, des vrac liquides, secs et conventionnels pourront être pérennisées, voire se développer avec la création d'un terre-plein portuaire de 15 ha et la possibilité d'accueillir des navires de 225 m de long et d'un tirant d'eau de 14,5 m.

D'autres activités pourront émerger dans le cadre du Plan Littoral 21, lancé par l'État et la Région Occitanie, visant à donner un nouvel élan à l'économie maritime et littorale bâtie autour des énergies renouvelables, du tourisme maritime durable et du développement durable d'activités traditionnelles (aquaculture) et innovantes.

L'extension du port de Port-La-Nouvelle contribuera ainsi à générer des emplois supplémentaires dans une région fortement touchée par le chômage non seulement au niveau local mais aussi dans son hinterland.

### **6.1.3 Un projet intégré dans son environnement**

Le projet présente des impacts environnementaux

L'impact environnemental du projet dans sa partie maritime restera faible dès lors que les recommandations émises dans l'Étude d'Impact Environnemental, notamment durant la phase de travaux, seront respectées.

L'étude d'impact a évalué un certain nombre de mesures de suppression, de réduction, de compensation et de suivi de l'environnement dont le coût total est estimé à près de 3,4 M€. Ce coût se décompose entre :

- 0,6 M€ pour des mesures compensatoires en phase travaux,
- 0,6 M€ en phase d'exploitation du port
- 2,2 M€ en termes de suivis environnementaux soit durant la période de travaux, soit durant les 5 premières années d'exploitation après la mise en service du projet.

Même s'il est très difficile de les quantifier et donc de les monétariser pour les valoriser dans le calcul économique, il convient de souligner l'existence d'effets positifs sur l'environnement du projet portuaire :

- ✚ Les travaux de construction de l'extension portuaire nécessiteront le dragage de matériaux sableux de bonne qualité qui pourront, pour la partie non utilisée pour remblayer les nouveaux terre-pleins portuaires, constituer un stock de sable pour le rechargement des plages de la côte languedocienne. Ce stock pourra devenir une alternative aux zones de prélèvement actuelles ou à une zone d'emprunt plus éloignée au large qui était à l'étude.

- ✚ Ces rechargements de plages sont nécessaires et récurrents tout au long de la côte régionale afin principalement de lutter contre les effets de l'érosion côtière et de protéger le trait de côte d'un recul inéluctable pouvant détruire autant les infrastructures situées sur la côte que le patrimoine naturel de la région. Les rechargements de plage permettent également de renforcer la protection des dunes et des zones arrière d'une éventuelle submersion marine.

Des études menées dans le cadre de précédents contrats de plan État-Région ont montré que les besoins en m<sup>3</sup> sable pour ces rechargements pourraient atteindre jusqu'à 3,6 millions de dans la zone nord du Languedoc, entre Valras le golfe d'Aigues-Mortes, en fonction des décisions de rechargement des plages qui seront prises.

Le stock de sable constitué au large du projet d'extension pourra constituer une alternative intéressante aux zones actuelles de prélèvements pointe de l'Espiguette, ou à une zone d'emprunt plus éloignée au large qui a été envisagée dans le cadre des études précitées.

Cette zone d'emprunt se situerait à 45 km de distance au large de Port Leucate et donc à +/-60 km du lido de Sète et 90 km de Frontignan et d'Aigues-Mortes. Ce qui peut représenter jusqu'à plus de 10 fois la distance à couvrir en mer (pour le dragage des sables) par rapport à la position du futur stock qui sera constitué grâce aux travaux de Port-La Nouvelle. En effet, celui-ci devrait se situer à environ 3 kilomètres au large de Port-La Nouvelle.

De plus, le gisement naturel est situé à une profondeur de 90 à 110 m contre 20 à 30 m pour le stock découlant des travaux de Port-La Nouvelle. Ainsi, le stock de proximité pourra être exploité par des moyens plus légers et moins coûteux que celui envisagé plus au large compte tenu à la fois de la moindre distance à couvrir et de la faible profondeur d'eau.

La constitution de ce stock de sable devient ainsi une mesure environnementale d'accompagnement significative du projet d'extension par le gisement qu'il constitue.

- ✚ Les digues à talus protégées par des enrochements ou des blocs artificiels constituent de nouveaux biotopes où viennent s'installer faune et flore sous-marines. Les expérimentations et le développement des récifs artificiels comme par exemple au large de Leucate – Le Barcarès ont démontré une colonisation de ces nouveaux biotopes par la faune et la flore sous-marine. En effet, sur le plan biologique, les récifs artificiels ont démontré leur intérêt en créant un substrat dur permettant l'installation rapide de peuplements assez diversifiés (poissons et invertébrés). Les espèces recensées durant les expérimentations sont pour la plupart des espèces d'intérêt commercial, présentant une forte affinité pour les substrats rocheux. Un autre effet bénéfique qui a été démontré est la protection des juvéniles ou des pontes. Ainsi, en Languedoc-Roussillon, près de 35 % des pêcheurs petits métiers pêchent sur les récifs artificiels (source CEPALMAR 2011). Ceux-ci jugent les récifs artificiels efficaces et constatent des changements au débarquement.
- ✚ Le projet permettra à terme le transfert de certaines activités vers l'extension portuaire (comme par exemple les hydrocarbures), réduisant par-là les risques liés à la proximité actuelle du port avec le tissu urbain de Port-La-Nouvelle.
- ✚ Sécurisation des déchargements d'hydrocarbures par l'arrêt de l'usage du sea-line : les opérations de déchargement en mer de produits raffinés par un pétrolier amarré sur coffres et le transfert des produits par un sea-line (conduite sous-marine) sont des opérations qui sont soumises aux conditions de la mer, ce qui peut générer des indisponibilités d'usage de l'installation maritime, contrairement à un poste à quai protégé au sein d'un bassin portuaire. De même, la manutention de produits comme les hydrocarbures sur un poste en mer constitue un risque potentiel accru de pollution en milieu ouvert, où la lutte contre la pollution peut s'avérer difficile si les conditions de mer sont mauvaises. Ainsi, en cas de survenue éventuelle d'un problème sur le sea-line actuel et de l'apparition d'une pollution, le confinement, le traitement et la résorption de cette pollution seront certainement plus aisés et plus rapide dans l'enceinte portuaire qu'à l'extérieur en mer libre.

**A cela il convient d'ajouter la mise place de mesures pour un suivi du bon état des eaux et de la biodiversité des étangs.**

#### 6.1.4 Un projet d'intérêt socio-économique

Le bilan socio-économique de la Région présente la balance des avantages et des inconvénients du projet.

Le nombre d'emploi locaux estimé durant la durée du chantier de construction des infrastructures portuaires serait d'un ordre moyen de 1754 emplois et pendant la période d'exploitation il y aurait 814 emplois de créés qui viendraient s'ajouter aux 1626 emplois actuels (source Catram de décembre 2012).

Dans un département où le taux de chômage est important, le déclin du port de Port-La-Nouvelle augmenterait encore plus la fragilité économique du département et signifierait la disparition des emplois actuels.

L'analyse effectuée :

- Précise le cadre général du bilan socio-économique, la définition de la situation de référence (situation la plus probable au cas où le projet n'était pas réalisé) et les postulats et les hypothèses retenus.
- Estime les retombées socio-économiques du projet pour les différentes catégories de bénéficiaires et leur traduction sous forme d'avantages (qui proviendront entre autre du différentiel entre la situation avec projet et la situation de référence établie précédemment comme par exemple les emplois et la valeur ajoutée escomptés en période de chantier et en période de service ou encore les externalités environnementales des transports) et de son coût complet issu des études techniques (investissement et entretien, exploitation au sens de la gestion des infrastructures par le concessionnaire global du port ou par le propriétaire),
- Calcule les indicateurs d'efficacité économique et sociale de l'opération. L'ensemble des paramètres quantifiables et monétarisables sont introduits dans le calcul de la rentabilité économique du projet pour la collectivité : Taux de Rentabilité Interne Economique, (TRIE) Valeur Actualisée Nette, (VAN) temps de retour sur investissement.

L'évaluation socio-économique a été présentée dans le cadre du débat public. Cette étude a permis la caractérisation de la situation actuelle et de la situation de référence ainsi que l'évaluation des retombées économiques attendues.

L'analyse a été complétée et enrichie avec :

- Les scénarios d'évolution des trafics maritimes et routiers ;
- Le coût d'investissement pour ce qui concerne la phase 1 du projet, issu des études techniques en cours ;
- Les couts des impacts environnementaux du projet, tels qu'ils ont pu être évalués et monétarisés dans le cadre de l'étude d'impact.

Des tests de sensibilité complètent le calcul afin de vérifier la solidité de la rentabilité économique, ces tests portent sur des variations des facteurs tels que les prévisions de trafic et/ou les retombées économiques du projet et les coûts du projet.

**Sur la base des différentes estimations et hypothèses prises en compte dans les calculs économiques, il ressort que la rentabilité économique du projet s'établit entre 11% et 18%. On observe que dans une configuration prudente avec une progression des trafics étalée sur une vingtaine d'années et une option de référence où l'activité portuaire reste présente malgré les probables difficultés associées à un tel maintien d'activité, la rentabilité économique du projet est orientée favorablement, nettement au-dessus du taux d'actualisation retenu de 4,5% pour les grands projets d'infrastructures en France.**

### 6.1.5 Un projet adopté après un débat public

L'enquête publique relative au projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle a été précédée d'un débat public conduit par une Commission particulière du débat public du 17 décembre 2012 au 16 avril 2013. Le débat public a été ensuite suivi par une concertation entre la Région Occitanie et les acteurs socio-économique.

De ce débat public et de cette concertation, il est ressorti que ce projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle a été accueilli dans l'ensemble favorablement par les élus, les collectivités, les services locaux et le public avec cependant des réserves aux niveaux de l'environnement et de l'économie générale du projet.

**En conclusion, la Région Occitanie considère que le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle est d'un intérêt majeur pour le développement socio-économique de son territoire dans le cadre de l'application du Plan Littoral 21, lancé par l'État et la Région Occitanie, visant à donner un nouvel élan à l'économie maritime et littorale bâtie autour des énergies renouvelables, du tourisme maritime durable et du développement durable d'activités traditionnelles (aquaculture) et innovantes.**

## 6.2. MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PORT-LA-NOUVELLE

### 6.2.1. Opportunité d'adapter le PADD du PLU

A travers une première mise en compatibilité du PLU approuvée le 31 octobre 2015, le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) a été adapté pour être compatible avec le projet portuaire.

La présente mise en compatibilité n'a donc pas pour objet de le modifier.

### 6.2.2. Adaptation du plan de zonage du PLU

Le projet d'extension portuaire se situe sur différentes zones dont la vocation actuelle n'est pas compatible avec le projet d'extension portuaire.

La mise en compatibilité du PLU nécessite de :

- Modifier le plan de zonage de sorte à ce que le projet d'extension portuaire soit classé dans une seule et même zone du PLU, la zone AUK. Elle sera découpée en deux secteurs : le secteur AUK1 correspondant à la partie terrestre de l'aménagement du port (parc logistique portuaire) et le secteur AUK2, correspondant à sa partie maritime (le nouveau bassin portuaire).
- Créer un règlement spécifique à la zone concernée par le projet afin de distinguer les règles relatives aux secteurs AUK1 et AUK2.
- Créer une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) fixant les orientations d'aménagement en termes de terre-pleins, de quais et de postes au sein du nouveau bassin, objet du projet d'extension.

### 6.2.3. Caractère de la zone AUK

La zone AUK se compose :

- Du secteur AUK1 : zone d'urbanisation future terrestre destinée à l'implantation d'établissements industriels, commerciaux, de stockage ou de transport, liés à l'activité portuaire et logistique ;
- Du secteur AUK2 : zone d'urbanisation future industrielle portuaire maritime.

### Nature de l'occupation du sol

#### **ARTICLE AUK1** : Occupations et utilisations du sol Interdites

En AUK1 et AUK2 sont interdites les constructions ayant la destination suivante :

- Habitat
- Hébergement hôtelier
- Exploitation agricole ou forestière
- Sont également interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :
  - Le camping et le stationnement de caravanes
  - Les aires réservées aux gens du voyage
  - Les installations de production d'énergie au sol-photovoltaïques
  - Les carrières ainsi que les affouillements ou exhaussements qui ne sont pas nécessités par la construction d'un bâtiment autorisé dans la zone
  - La réalisation d'un aménagement lié à l'exploitation agricole.

#### **ARTICLE AUK2** : Occupations ou utilisations du sol soumises à des conditions particulières

En AUK1 et AUK2

Sont admises les occupations et utilisations du sol non mentionnées à l'article précédent.

Sous conditions, sont admises les occupations et utilisations du sol suivantes :

Les constructions à usage de bureaux, de commerce, d'artisanat, d'industrie et d'entrepôts, à condition qu'ils soient strictement liés à l'activité portuaire ; Les affouillements et exhaussements des sols, nécessaires à la réalisation d'un projet admis dans cette zone ; Les constructions et installations nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, sous réserve qu'ils ne compromettent pas la vocation de la zone. Toutes les occupations et utilisations du sol admises dans cette zone sont, par ailleurs, soumises aux dispositions réglementaires des documents suivants, annexés au PLU :

Le Plan de Prévention des Risques Inondations du bassin versant de la Berre approuvé par arrêté préfectoral n° 2006-11-4456 le 15 novembre 2007, les Plans de Prévention des Risques

Technologiques de la zone portuaire et du site DDPLN prescrits depuis le 23 juin 2010, et le futur Plan de Prévention des Risques Littoraux ;

Tout autre risque avéré, notamment les risques inondation et submersion marine, dont la prise en compte est prévue au sein des dispositions générales du présent règlement (Chapitre 3), et le risque incendie dont les prescriptions sont annexées au PLU ;

Toutes autres servitudes d'utilités publiques ;

La réglementation relative aux sites archéologiques

## Conditions de l'occupation du sol

**ARTICLE AUK3** : conditions de desserte des terrains par les voies publiques ou privées et d'accès aux voies ouvertes au public

En AUK1 et AUK2

I. Accès :

Tout terrain enclavé demeure inconstructible, sauf s'il bénéficie d'une servitude de passage conclue entre propriétaires, conformément à l'article 682 du code civil.

Les accès doivent présenter des caractéristiques permettant de satisfaire aux exigences de la sécurité, de la défense contre l'incendie, de brancardage et de la protection civile, Ils doivent également être adaptés à l'opération future et aménagés de façon à apporter la moindre gêne à la circulation publique et à garantir un bon état de viabilité.

Sur les voies principales, l'accès peut être interdit si la parcelle dispose d'un débouchée sur une autre voie.

Aucune opération ne peut prendre accès sur les chemins de halage, les servitudes de marchepied, les pistes cyclables, la servitude de passage le long du littoral, les pistes de défense de la forêt contre l'incendie, les sentiers touristiques, les espaces verts...

Les accès doivent respecter les écoulements des eaux des voies publiques et des voies privées existantes.

II. Voirie

Les voiries et passages publics et privés doivent avoir des caractéristiques adaptées :

- A l'approche des matériels de lutte contre l'incendie, de protection civile, de brancardage, d'enlèvement des ordures ménagères, etc...
- Aux opérations à desservir conformément à la réglementation en vigueur

Les dimensions, formes et caractéristiques techniques des emprises des voies privées doivent être adaptées :

- Aux usages qu'elles supportent
- Aux opérations qu'elles doivent desservir
- Au contexte urbain dans lequel elles se trouvent

Les voies en impasse doivent être aménagées dans leur partie terminale afin de permettre aux poids lourds et aux véhicules des services publics de faire demi-tour aisément. La sécurité des piétons doit être assurée par des aménagements adéquats.

## Conditions de desserte des terrains par les réseaux

### ARTICLE AUK4 :

En AUK1 et AUK2

#### I. Eau

Toute construction ou installation nouvelle doit être obligatoirement raccordée à un réseau public de distribution d'eau potable de caractéristiques suffisantes, sauf celles qui n'en nécessitent pas, de par leur utilisation (remises, abris de jardins, ...).

#### II. Assainissement

Eaux usées

Toute construction ou installation nouvelle, rejetant des eaux usées, doit être raccordée par des canalisations souterraines au réseau public d'assainissement.

Conformément aux législations en vigueur, les eaux usées Industrielles sont rejetées obligatoirement dans le réseau public d'assainissement, et le cas échéant, après pré-épuration appropriée à la nature et au degré de dépollution nécessaire.

Les rejets d'eaux usées ou d'effluents dans les fossés, cours d'eau, égouts pluviaux, ou autre ouvrage d'assainissement pluvial sont interdits.

Eaux pluviales

Le traitement des eaux pluviales doit être assuré sur l'assiette du terrain.

En cas d'incapacité technique, et lorsque le réseau public recueillant les eaux pluviales existe, les aménagements réalisés doivent garantir l'écoulement des eaux pluviales dans ce réseau.

En l'absence ou en cas d'insuffisance du réseau de collecte public d'eaux pluviales, les aménagements nécessaires au libre écoulement des eaux pluviales et ceux visant à la limitation des débits évacués de la propriété sont à la charge du propriétaire, qui doit réaliser les dispositifs adaptés à l'opération projetée et au terrain qui la supportera.

Les rejets d'eaux pluviales dans les réseaux publics ou privés d'assainissement d'eaux usées sont interdits.

#### III. Électricité, téléphone, télédistribution

Les branchements électriques, téléphoniques et de télédistribution doivent être établis en souterrain. Si l'établissement en souterrain est techniquement ou économiquement impossible, l'installation doit être la plus discrète possible. Dans ce dernier cas, elles emprunteront un tracé unique qui doit les insérer au mieux dans l'architecture des bâtiments supports et seront peintes dans le ton des façades qu'elles traversent. Les réseaux établis dans le périmètre des opérations groupées doivent être réalisés en souterrain.

L'utilisation des procédés de production d'énergies renouvelables pour l'approvisionnement énergétique des constructions (chaudière bois, eau chaude sanitaire solaire, pompes à chaleur, photovoltaïque, géothermie...) est autorisée. En zone inondable les branchements électriques, les chaudières doivent être installés hors d'eau.

## Superficie minimale des terrains constructibles

- **ARTICLE AUK5**

En AUK1 et AUK2 : Non règlementé.

- **ARTICLE AUK6** : implantation des constructions par rapport aux voies et emprises publiques

En AUK1 et AUK2 : A minima, toute nouvelle construction doit être implantée à une distance des voies et emprises publiques, ne pouvant pas être inférieure à 4 mètres. La construction de bâtiments publics ou à usage d'intérêt général pourra déroger à ces règles.

- **ARTICLE AUK7** : implantation des constructions par rapport aux limites séparatives

En AUK1 et AUK2 : Toute nouvelle construction doit être implantée à une distance des limites séparatives, au moins égale à la hauteur de la construction, sans pouvoir être inférieure à 4 mètres. La construction d'une piscine et de ses locaux techniques est interdite. La construction de bâtiments publics ou à usage d'intérêt général pourra déroger à ces règles.

- **ARTICLE AUK8** implantation des constructions les unes par rapport aux autres sur une même propriété

En AUK1 et AUK2 Non règlementé.

- **ARTICLE AUK9** : Emprise au sol des constructions

En AUK1 et AUK2 Non règlementé.

### Hauteur maximale des constructions

- **ARTICLE AUK10** :

En AUK1 et AUK2 Définition de la hauteur : La hauteur des constructions est mesurée à partir du sol naturel existant avant travaux jusqu'au point le plus haut de la construction, ouvrages techniques, cheminées et autres superstructures exclus. Dans le cas d'une surélévation du terrain imposée par des problématiques de risques et/ou de submersion marine, la hauteur des constructions est mesurée à partir du sol après travaux de surélévation jusqu'au point le plus haut de la construction.

Sauf pour les constructions à usage d'entrepôt, la hauteur de toute construction, mesurée en tout point de la construction (exception faite des ouvrages techniques publics), ne peut excéder mètres pour les toitures à pentes et 10,5 mètres pour les toitures terrasses. Pour les constructions à usage d'entrepôt, la hauteur de toute construction, mesurée en tout point de la construction (exception faite des ouvrages techniques publics), ne peut excéder 55 mètres.

La construction d'équipements publics ou à usage d'intérêt général pourra déroger à ces règles.

### Aspect extérieur des constructions et aménagement de leurs abords

- **ARTICLE UK11** :

En AUK1 et AUK2 Rappel : L'article R.111-21 du code de l'urbanisme stipule : « le permis de construire peut être refusé ou n'être accordé que sous réserve de l'observation de prescriptions spéciales, si les constructions et autres modes d'occupations du sol, par leur situation, leur architecture, leurs dimensions ou l'aspect extérieur des bâtiments ou ouvrage à édifier ou à modifier, sont de nature à porter atteinte au caractère ou à l'intérêt des lieux avoisinants, aux sites, aux paysages naturels ou urbains ainsi qu'à la conservation des perspectives monumentales».

- Murs et parements

L'emploi à nu des matériaux destinés à être recouverts, tels que carreaux de plâtre, agglomérés, briques creuses, parpaings, est interdit. Les imitations de matériaux sont interdites. Les murs séparatifs, les murs aveugles apparents, les bâtiments annexes doivent avoir un aspect qui s'harmonise avec celui des façades principales. Une attention particulière devra être menée sur la qualité architecturale des bâtiments situés le long de la RD703.

- Toitures

Il est autorisé uniquement des toitures à 2 pans, 4 pans, ou les toitures terrasses. Les pentes inversées sont interdites. Les toitures à pans doivent respecter un pourcentage de pente compris entre 25% et 35%. Les antennes et paraboles doivent être installées uniquement sur les toitures et en recul par rapport aux façades sur rue. Les ouvertures. Elles doivent respecter l'ordonnement de la façade.

- Les ouvrages en saillie.

Les ouvrages techniques (systèmes de refroidissement, rejets des bouches de chaudières, cages d'escalier, machinerie d'ascenseur, dispositifs de climatisation, chauffe-eau solaires, éléments de compteurs...) doivent faire l'objet d'une intégration architecturale au volume des toitures et des bâtiments.

- Les clôtures

En zone inondable les clôtures dont la perméabilité est insuffisante pour assurer l'écoulement des crues et des ruissellements sont interdites. L'implantation de haies, constituées d'essences variées, éventuellement doublées d'un grillage, est préconisée. Les clôtures constituées avec des moyens de fortune sont interdites. Pour les clôtures, constituées en mur plein, l'emploi à nu des matériaux destinés à être recouverts, tels que carreaux de plâtre, agglomérés, briques creuses, parpaings, est interdit.

- Les enseignes

Les enseignes doivent être intégrées dans l'architecture de la construction. La hauteur des enseignes, en façade de bâtiments, ne doit pas dépasser le faitage de la construction. Les enseignes verticales non comprises dans le volume de la construction doivent être situées en retrait par rapport à la voie, suffisant pour assurer une visibilité correcte pour la sortie des véhicules. Les dispositifs de production d'énergie renouvelable Les dispositifs de production d'énergie renouvelable doivent être intégrés à l'architecture du bâtiment. Ils ne devront pas porter atteinte à la qualité architecturale et paysagère des bâtiments existants, et doivent être peu visibles depuis le domaine public, en vision proche comme lointaine. La construction de bâtiments publics ou à usage d'intérêt général pourra déroger à ces règles.

## Stationnement

- **ARTICLE AUK12 :**

En AUK1 et AUK2 Le stationnement des véhicules doit correspondre aux besoins des constructions ou installations et doit être assuré en dehors des voies et espaces publics.

En cas d'impossibilité architecturale ou technique d'aménager sur le terrain de l'opération le nombre d'emplacements nécessaires au stationnement, le constructeur est autorisé à aménager sur un autre terrain situé, à moins de 300 mètres du premier, les surfaces de stationnement qui lui font défaut à condition qu'il apporte la preuve qu'il réalise ou fait réaliser lesdites places.

Dans le cas où le constructeur ne peut pas satisfaire aux obligations résultant de l'alinéa précédent, il peut être tenu quitte de ces obligations en justifiant, pour les places qu'il ne peut réaliser lui-même : soit de l'obtention d'une concession à long terme dans un parc public de stationnement existant ou en cours de réalisation et situé à proximité de l'opération ; soit de l'acquisition ou de la concession de places dans un parc privé de stationnement répondant aux mêmes conditions.

En l'absence d'un tel parc, le constructeur peut être tenu de verser à la commune une participation en vue de la réalisation de parcs publics de stationnement, conformément à la délibération communale instituant cette participation. Lorsqu'une aire de stationnement a été prise en compte dans le cadre d'une concession à long terme ou d'un parc privé de stationnement, au titre des obligations prévues ci-dessus, elle ne peut plus être prise en compte, en tout ou en partie, à l'occasion d'une nouvelle autorisation.

Dans le cas de construction nécessitant la création de plus de deux stationnements, la superficie à prendre en compte pour le stationnement d'une automobile dans le cas de garages collectifs ou aires de stationnement est de 25m<sup>2</sup>, y compris les accès et les aires d'évolution interne.

Il est demandé :

Pour le stationnement automobile :

- 1 place par tranche de 80 m<sup>2</sup> de surface de plancher de commerces et services ;
- 1 place par tranche de 80 m<sup>2</sup> de surface de plancher de bureaux, de locaux artisanaux et de locaux industriels.

Pour le stationnement cycle :

- 1 m<sup>2</sup> pour 100m<sup>2</sup> de surface de plancher à usage de bureaux.

## Espaces libres, aires de jeux et de loisirs et plantations

- **ARTICLE AUK13 :**



- En AUK1 : Les abords des voies de desserte principales seront plantés d'arbres d'alignement de hautes tiges, raison au minimum d'un arbre tous les 10 m. Des haies ou bosquets protégeront les vues depuis les voies principales sur les aires de dépôts et de stockage.

Les parcelles doivent disposer d'un minimum de 20% d'espaces libres non imperméabilisés. Dans les opérations d'ensemble, les dispositifs de rétention des eaux pluviales aménagés à ciel ouvert devront être intégrés à l'aménagement global de l'opération et participer à sa valorisation paysagère.

La palette végétale des clôtures, des espaces libres, des aires de stationnement et des alignements d'arbres de hautes tiges sera choisie parmi celle des essences locales ou historiquement utilisées pour les alignements d'arbres.

La construction de bâtiments publics ou à usage d'intérêt général pourra déroger à ces règles.

- En AUK2 : Les aires de stationnement doivent être plantées à raison d'un arbre de haute tige par 100 mètres carrés de surface de stationnement.

Les abords des voies de desserte principales seront plantés d'arbres d'alignement de hautes tiges, à raison au minimum d'un arbre tous les 10 m.

Dans les opérations d'ensemble, les dispositifs de rétention des eaux pluviales aménagés à ciel ouvert devront être intégrés à l'aménagement global de l'opération et participer à sa valorisation paysagère.

La palette végétale des clôtures, des espaces libres, des aires de stationnement et des alignements d'arbres de hautes tiges sera choisie parmi celle des essences locales ou historiquement utilisées pour les alignements d'arbres.

La construction d'équipements publics ou à usage d'intérêt général pourra déroger à ces règles.

### 6.2.3. Création d'une OAP

#### Rappel juridique

La loi portant « Engagement National pour l'Environnement », dite loi Grenelle 2, entrée en vigueur le 14 janvier 2011 apporte des modifications aux documents d'urbanisme et rend obligatoires les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) qui présentent leur contenu tout en l'enrichissant.

L'article L.151-6 du Code de l'Urbanisme prévoit que les OAP comprennent des dispositions portant sur l'aménagement, l'habitat, les transports et les déplacements.

Par ailleurs, l'article L.152-1 du même code précise que tous les travaux, les constructions ou opérations doivent être compatibles avec ces Orientations d'Aménagement et de Programmation. Cette compatibilité signifie notamment que les travaux et les opérations réalisés dans les secteurs concernés sont opposables aux tiers et ne peuvent être contraires aux orientations d'aménagement retenues. Au contraire, ces travaux doivent contribuer à leur mise en œuvre ou tout du moins ne pas les remettre en cause. Dès lors, l'aménagement et les constructions doivent être réalisées dans le respect des orientations d'aménagement et de programmation, mais également conformément au règlement du PLU. C'est ainsi qu'un permis de construire ou d'aménager pourra être refusé au motif qu'il n'est pas compatible avec les orientations d'aménagement et de programmation définies dans cette section.

En outre, conformément à l'article L151-7 du Code de l'Urbanisme les OAP peuvent :

- comporter un échéancier prévisionnel de l'ouverture à l'urbanisation des zones à urbaniser et de la réalisation des équipements correspondants.
- porter sur des quartiers ou des secteurs à mettre en valeur, réhabiliter, restructurer ou aménager.
- prendre la forme de schémas d'aménagement et préciser les principales caractéristiques des voies et espaces publics. - adapter la délimitation des périmètres, en fonction de la qualité de la desserte, où s'applique le plafonnement à proximité des transports prévu à L. 151-35 et L. 151-36.

## Le zonage

Le secteur d'étude est présenté dans le schéma ci-contre.

Le périmètre comprend deux zones distinctes :

- Une zone « terrestre », qui se compose d'une plage et terrains en friches, dans le prolongement des infrastructures portuaires existantes, au nord de la commune de Port-La Nouvelle. Cette zone est actuellement dépourvue de construction. Pour autant, ce secteur est desservi par la route départementale 703 et se situe en bordure de la ligne ferroviaire permettant le fret du port actuel. Les terre-pleins seront équipés et desservis par les réseaux d'eau potable, d'assainissement, d'électricité, d'éclairage public et de télécommunications. Ils feront aussi l'objet d'une mise en place d'un système d'assainissement pluvial avec un dispositif de traitement des eaux de ruissellement.
- Une zone « maritime », qui comprend la zone administrative du port, une partie du chenal portuaire actuel et la zone d'emprise des futurs ouvrages sur la mer.

## Enjeux et objectifs

L'aménagement de ce secteur va contribuer au développement du port existant de Port-La Nouvelle ainsi qu'aux activités associées. En effet, il s'agit d'un projet majeur tant pour la commune que pour la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée en termes de création d'emplois, d'activités économiques et de renommée internationale.

Il conviendra donc de mettre en place un aménagement qualitatif et cohérent, tout en respectant les enjeux environnementaux en présence.

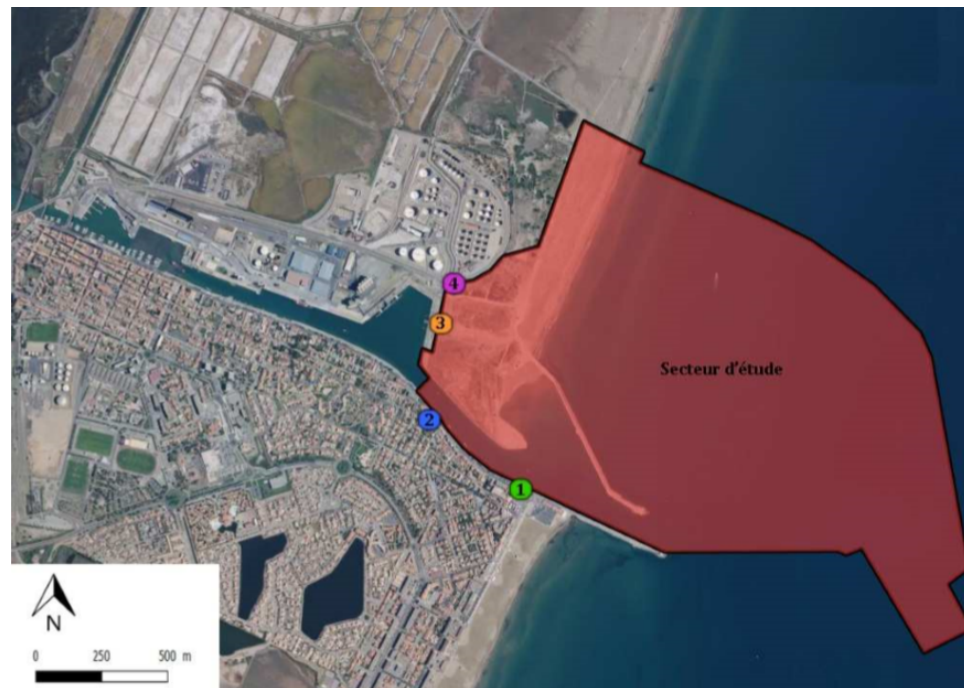
Les aménagements projetés permettront notamment :

- La création d'un nouveau bassin portuaire situé au Nord de la passe d'entrée actuelle, permettant d'accueillir des navires jusqu'à 225 m de long avec des tirants d'eau allant à terme jusqu'à 14,5 m ;
- L'amélioration des conditions d'accessibilité au port ;
- La création de nouvelles digues en mer ;
- La construction de nouveaux quais ;
- La création d'environ 25 hectares de terre-pleins (15 ha jouxtant la plateforme Nord, 10 autres étant dédiés à l'éolien) en première phase d'aménagement. Une deuxième phase d'aménagement pourra générer 30 autres hectares de terre-pleins supplémentaires.

## Les affectations

Le secteur de l'OAP est principalement destiné à recevoir différentes activités portuaires réparties comme suit :

- Création d'un poste « vracs liquides », conçu de manière à être prolongé en continuité et dans le même alignement lorsque le besoin s'en fera sentir, le long de la future digue nord et permettant à termes la construction de 4 postes ;
- Création d'un poste polyvalent, permettant de traiter à la fois les vracs secs et les vracs conventionnels ;



- Création d'une zone dédiée au développement des projets éoliens flottants, de la construction à l'assemblage des éoliennes, le long du chenal actuel, en partie sud.
- La desserte, déplacements et équipements

A l'heure actuelle, la zone du projet est desservie par une seule voie terrestre et un accès maritime. L'accès terrestre se fait depuis l'avenue Adolphe Turrel (ancienne RD703 qui a été déclassée au profit de la région). Une fois le projet d'extension terminé, l'accès à la zone portuaire sera contrôlé. Seules les personnes autorisées pourront alors accéder aux terre-pleins et quais nouvellement créés.

L'accès maritime quant à lui sera déplacé et agrandi pour permettre une meilleure accessibilité du bassin et permettre le passage de navires plus imposants que ceux d'aujourd'hui.

### 6.3. AUTORISATION UNIQUE REQUISE AU TITRE DE L'ARTICLE L214-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT

Le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle relève des 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 qui est sans objet en ce qui concerne ce dossier.

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, le projet étant soumis à autorisation au titre de l'article L.214-3 du Code de l'Environnement, les procédures suivantes sont rattachées à la procédure unique :

- La dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées (4° de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement) ;
- L'autorisation spéciale au titre des réserves naturelles nationales (L.332-9 du Code de l'Environnement) ;

Les procédures relatives au Code de l'Environnement ont fait l'objet de réunions de cadrage avec les Services Instructeurs de la DREAL Occitanie. Le dossier d'étude d'impact vaut 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 est également intégré au dossier de demande d'autorisation unique.

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

- Le rejet dans les eaux de surface : Le projet d'extension du port pouvant présenter un danger pour les ressources en eaux et les milieux aquatiques est soumis à une procédure 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) car son impact sur le milieu marin excède les seuils de référence qui déterminent le passage de la procédure de déclaration à la procédure d'autorisation.
- 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 : 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 terrepleins 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. Ces travaux sont donc soumis à autorisation
- Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu : 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 ».

- Dragage et/ou rejet y afférent en milieu marin : 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>. L'ampleur des opérations prévues les soumet à autorisation

### 6.3.2. Évaluation des incidences du projet sur les 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 « Étangs du Narbonnais »
- SIC - FR9102013 « Côtes sableuses de l'infralittoral languedocien »
- ZSC - FR9101440 « Complexe lagunaire de Bages-Sigean »

Cette proximité le soumet à évaluation de ses incidences 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 projet d'extension du port de Port-La Nouvelle faisant l'objet d'une étude d'impact, il doit aussi comprendre 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. Le dossier d'étude d'impact vaut dossier d'incidences au titre de la « Loi sur l'Eau » et sur les Sites Natura 2000.

### 6.3.3. Demande de 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 :

*« 1. - 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 ; ... »*

*« 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 ... »*

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.

#### 6.4. CHANGEMENT SUBSTANTIEL D'UTILISATION DES ZONES DU DOMAINE PUBLIC MARITIME

Les nouveaux ouvrages (digues et quai) du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle s'inscrivent dans les limites du périmètre portuaire transféré par l'État à la Région en janvier 2017. Ce transfert de propriété a été formalisé par l'arrêté préfectoral n°2011/187-002 du 11 juillet 2011,

Cependant, le projet soumis nécessite toutefois l'extension du périmètre portuaire transféré par l'État à la Région en deux points distincts et à deux titres :

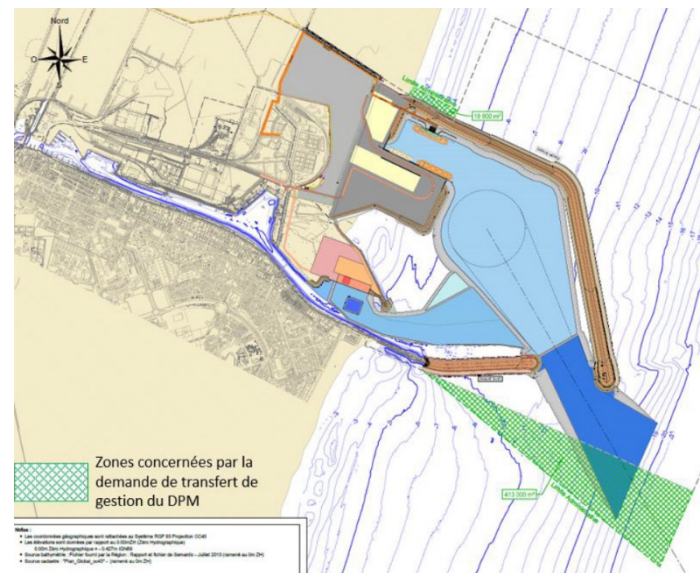
Un chenal d'accès au port doit être aménagé pour atteindre des profondeurs de 18 m sous le niveau de la mer, afin de permettre l'accès aux navires de 14.5 m de tirant d'eau à l'intérieur du nouveau bassin. Compte tenu des profondeurs à atteindre, ce chenal s'étend en dehors du périmètre transféré dans sa partie sud-est.

Ce transfert, portant sur 413 000m<sup>2</sup> de domaine public, est donc nécessaire pour que le périmètre administratif du port couvre l'ensemble du chenal dragué.

L'enracinement de la digue Nord est implanté en limite du périmètre portuaire actuel ; or, des interventions d'entretien de cette digue par voie maritime doivent pouvoir être envisagées.

Il est donc logique d'étendre le périmètre portuaire d'une cinquantaine de mètres vers le nord (soit 18 000m<sup>2</sup>) pour que ces actions d'entretien puissent se faire à l'intérieur des limites administratives du port.

Ces zones sont localisées en vert hachuré dans le plan ci-joint.



#### 6.5. DECISION D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA-NOUVELLE

Venant en cinquième position dans ce chapitre, le principal écueil serait ici de décrire de manière redondante tout ce qui a pu l'être précédemment.

C'est ainsi que les travaux d'extension du port envisagés, déjà détaillés et illustrés, seront brièvement rappelés : il s'agit essentiellement de la création de nouvelles digues de protection, d'un quai « lourd » permettant l'assemblage d'éoliennes, d'un poste dédié aux vracs liquide, ainsi que d'un quai de 430 m dédié aux vracs solides. Le fonctionnement de cet ensemble et l'accroissement du tirant d'eau porté à 14,5 m nécessiteront d'importants dragages du nouveau bassin très sensiblement agrandi.

Les principaux éléments mis en avant par la Région pour étayer l'intérêt général du projet seront rapidement listés :

- Une situation géographique privilégiée,
- Une impérative adaptation aux mutations de l'environnement maritime et portuaire,
- Un projet intégré dans son environnement,
- Un projet d'intérêt socio-économique,
- Un projet adopté après un débat public

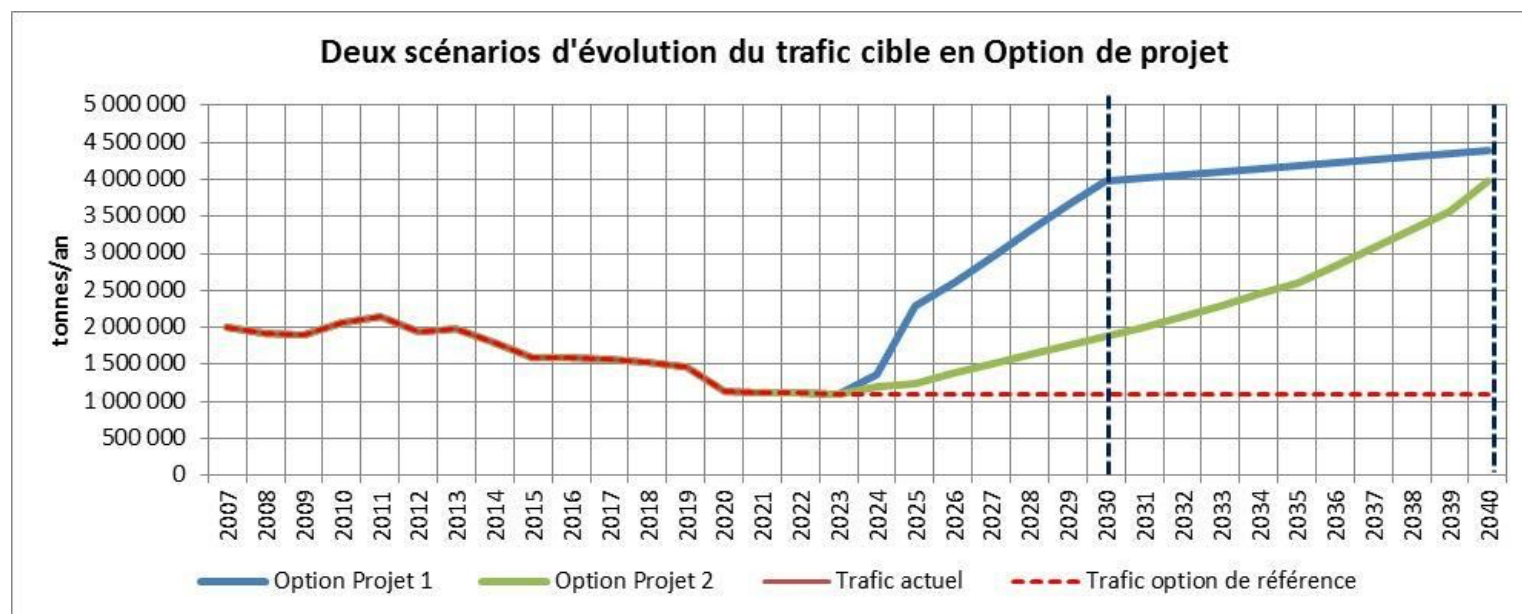
La spécificité de la procédure d'extension du port tient beaucoup au fait qu'elle ressort du Code des Transports, et que de ce fait, le projet est notamment soumis à une évaluation socio-économique. Bien que ce sujet ait déjà été abordé, voici des éléments clés que la Région retire du Débat Public :

« 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.

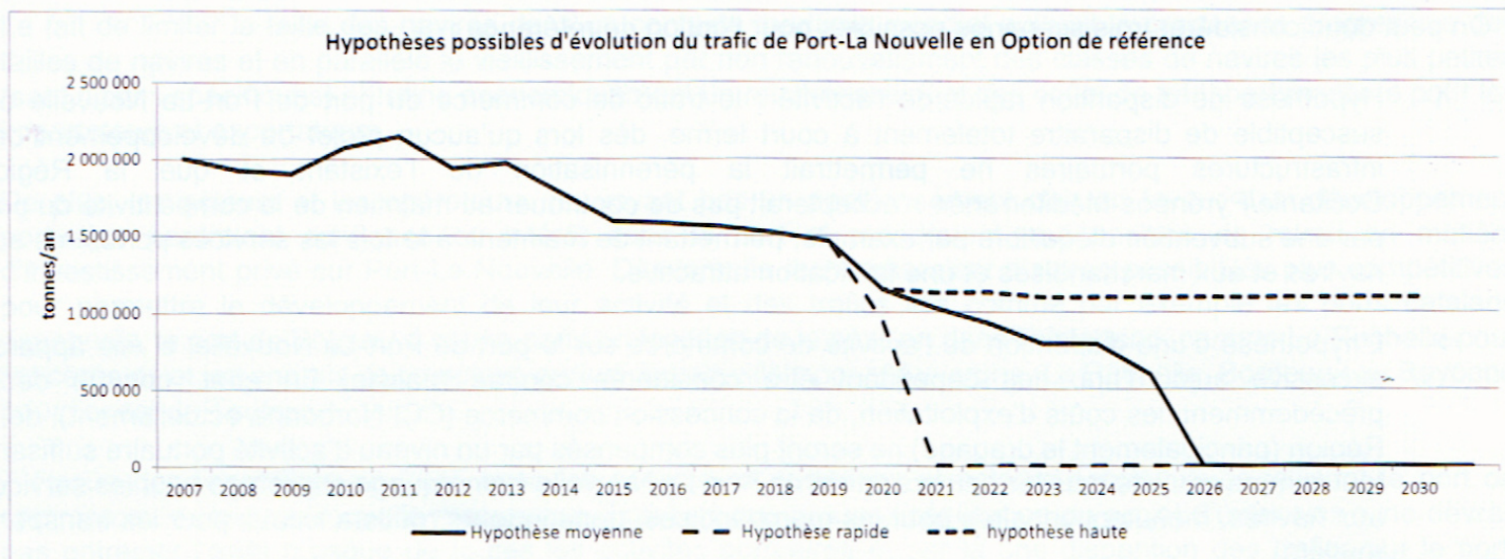
C'est une conclusion très positive pour le port, pour la ville, pour la Région et pour tout l'arrière-pays du port et au-delà. En effet, en cas de statu quo et de non réalisation d'un agrandissement du port, il est plus que probable que l'outil économique qu'est le port pour le territoire périlite et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

C'est cette hypothèse qui a servi « d'option de référence » dans l'étude socio-économique conduite par la Région

Dans le schéma ci-contre c'est « l'hypothèse haute » qui a été retenue comme option de référence pour l'évaluation socio-économique, elle suppose l'intervention de la Région à partir de mi-2020 pour compenser le déficit d'exploitation du port et en enrayer le déclin.



« Par délibération du 19 juillet 2013 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. ». Avec les aménagements portuaires prévus les hypothèses de « trafic cible » sont présentées dans le tableau ci-contre



Hypothèses d'évolution du trafic en option de référence (source : Catram & hypothèses Artelia)

# DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

1. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

---

2. INFORMATION DU PUBLIC

3. CONSULTATION DES DOSSIERS.

---

4. DÉPÔT DES OBSERVATIONS.

---

5. EXÉCUTION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.

---



## 1. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

### Désignation de la commission d'enquête publique

À la Suite de la demande de désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique unique relative à une demande d'autorisation unique concernant un projet d'extension du port de PORT-LA-NOUVELLE formulée par le Préfet de l'Aude le 16 février 2018, la Présidente du Tribunal Administratif de Montpellier par décision N° E18000029 / 34 en date du 5 mars 2018 a constitué une commission d'enquête composée ainsi qu'il suit :

**Président :** Monsieur Georges RIVIECCIO

**Membres titulaires :** Monsieur Bernard CHABBAL      Monsieur Bernard KIBKALO

Les membres de la commission d'enquête ont adressé à Madame le Président du Tribunal Administratif de Montpellier leur **déclaration sur l'honneur** selon laquelle ils n'étaient pas intéressés à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions conformément aux dispositions de l'article L123-5 du code de l'environnement.

### Arrêté d'ouverture d'enquête publique

Le Préfet de l'Aude a prescrit par Arrêté préfectoral N° 2018/0004 en date du 20 mars 2018, l'ouverture d'une procédure d'enquête publique unique pendant 31 jours consécutifs, du 16 avril 2018 au 16 mai 2018 inclus, préalable à :

- La déclaration du projet déclarant d'intérêt général l'opération
- La mise en compatibilité du PLU de Port-la-Nouvelle ;
- 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 ;
- La décision d'extension du port de Port-la-Nouvelle.

**Les modalités du déroulement et de l'organisation de l'enquête ont été arrêtées d'un commun accord** entre :

- Madame Sylvie ESPUGNA, cheffe du bureau de l'environnement et de l'aménagement du territoire de la préfecture de l'Aude,
- Madame Brigitte BROSSARD, du bureau de l'environnement et de l'aménagement du territoire de la préfecture de l'Aude,
- Monsieur Paul CHEMIN, chef de Division – DREAL Occitanie/DE/DMMC
- Monsieur Arnaud BRASSEUR, chargé du projet de développement du port de Port-La-Nouvelle – Direction de la Mer- Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée
- Monsieur Georges RIVIECCIO, commissaire enquêteur, président de la commission d'enquête,
- Monsieur Bernard CHABBAL, commissaire enquêteur, membre titulaire de la commission d'enquête,
- Monsieur Bernard KIBKALO, commissaire enquêteur, membre titulaire de la commission d'enquête.

### Visa du registre d'enquête publique et des dossiers

Le 2 avril 2018, en préfecture de Carcassonne, Monsieur Bernard CHABBAL, commissaire enquêteur membre de la commission d'enquête a renseigné et paraphé le registre d'enquête publique mis en place en mairie de Port-La-Nouvelle. Il a également vérifié et paraphé les documents constituant le dossier d'enquête publique présenté en mairie de Port-La-Nouvelle.

### **Création du site internet dédié de l'enquête publique dématérialisée**

Le 22 mars 2018 le président de la commission d'enquête publique a créé et renseigné le site internet dédié de l'enquête publique dématérialisée :

<https://www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/>

Le dossier d'enquête publique était consultable sur le site dès le 22 mars 2018.

Les observations pouvaient être déposées à compter du 16 avril 2018, 9H00, jusqu'au 16 mai 2018, 17H00, inclus.

Le site internet « DÉMOCRATIE *Active* », dédié à l'enquête dématérialisée a été conçu et hébergé par :

MICROPULSE  
26, Rue Henri Fabre  
12100 MILLAU  
483 134 284 R.C.S. RODEZ  
<https://www.micropulse.fr>

Le site dédié comprenait :

- Une présentation de l'enquête publique,
- Le dossier dématérialisé de l'enquête publique,
- Un dépôt sécurisé d'observations et de fichiers,
- Une visualisation des observations déposées.

## **2. INFORMATION DU PUBLIC**

### **PUBLICITE LEGALE DANS LA PRESSE**

Conformément aux prescriptions de l'article 5 de l'Arrêté préfectoral N° 2018/0004 en date du 20 mars 2018, le préfet de l'Aude a fait publier dans la presse régionale l'avis au public dans les conditions suivantes :

- Dimanche 25 mars 2018 – « L'INDÉPENDANT, Carcassonne »,
- Jeudi 29 mars 2018 – « LA DÉPÊCHE DU MIDI, Aude »,
- Mardi 17 avril 2018 – « L'INDÉPENDANT, Carcassonne », « LA DÉPÊCHE DU MIDI, Aude ».

## AFFICHAGE DE L'AVIS D'ENQUETE

Conformément aux prescriptions de l'article 5 de l'Arrêté préfectoral N° 2018/0004 en date du 20 mars 2018, l'affichage de l'avis de l'enquête publique a été réalisé :

- Sur la commune de Port-La-Nouvelle,
- Au voisinage du port de Port-La-Nouvelle. L'implantation de ces panneaux est précisée en annexe.

La commission d'enquête publique a contrôlé l'exécution de ces affichages et le maire de la commune de Port-La-Nouvelle a établi le certificat d'affichage conformément aux prescriptions de l'article 5 de l'Arrêté préfectoral N° 2018/0004 en date du 20 mars 2018.

## SITES INTERNET

L'avis d'enquête publique et le dossier d'enquête publique étaient accessibles depuis les sites internet :

- Préfecture de l'Aude : <http://www.aude.gouv.fr/les-autres-dossiers-r1687.html>
- Démocratie Active : <https://www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/>
- Région Occitanie Pyrénées / Méditerranée : <https://www.laregion.fr/Les-enquetes-et-avis-publics-et-declarations-d-intention>
- Commune de Port-La-Nouvelle : <http://www.portlanouvelle.fr/>

## REUNIONS PUBLIQUES

A la demande de la commission d'enquête publique deux réunions d'information et d'échanges ont eu lieu :

- Le 6 avril 2018 à la salle Jacques Brel à Port-La-Nouvelle,
- Le 3 mai 2018 à la salle Jean Monnet à Port-La-Nouvelle.

La réunion publique du 6 avril 2018 a été annoncée par affichage sur la commune de Port-La-Nouvelle

La réunion publique du 3 mai a été annoncée par :

- Une annonce légale parue le :
  - 24 avril 2018 – « L'INDÉPENDANT, Carcassonne »,
  - 26 avril 2018 – « LA DÉPÊCHE DU MIDI, Aude ».
- Un avis sur le site internet de la commune de Port-La-Nouvelle
- Affichage sur la commune de Port-La-Nouvelle
- Information sur une radio locale

Le compte rendu de la réunion du 3 mai 2018 est joint en annexe.

Les articles de presse concernant ces réunions sont joints en annexe.

**ÉCONOMIE.** 200 personnes, dont une majorité convaincue, ont assisté à la réunion publique de jeudi soir au gymnase. Les pour et les contre ont pu s'exprimer et poser des questions.

## Projet Grand Port : l'enquête publique enrichie par un débat



Maryse Arditi, constructive comme d'habitude.





#### AUTRES MOYENS

Une banderole annonçant l'enquête publique était mise en place à l'entrée principale de Port-La-Nouvelle.

Annonce de l'enquête publique dans une radio locale.

### 3. CONSULTATION DES DOSSIERS.

#### En mairie de Port-La-Nouvelle

Le public a pu consulter le dossier d'enquête publique en mairie de Port-La-Nouvelle, service urbanisme, aux heures habituelles d'ouverture au public du lundi au vendredi de 8H45 à 12H00 et de 13H45 à 17H30 et se faire délivrer en cas de besoin des photocopies à ses frais.

Un ordinateur était à la disposition du public en mairie de Port-La-Nouvelle pour consulter en ligne le dossier et le registre dématérialisé.





Enquête publique

Dossier de l'enquête

Voir les observations

Objet : Projet d'extension du port de Port-La Nouvelle

Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle consiste à créer un nouveau bassin portuaire, dans la continuité du port existant, afin d'accueillir des navires plus grands et permettant le maintien, la sécurisation et le développement des trafics. Avec l'aménagement d'un quai permettant le traitement des colis lourds, le projet permettra la construction des flotteurs et l'assemblage des éoliennes flottantes prévues au large des côtes de la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée.

L'enquête publique unique relative au projet est 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.

Une plaquette de présentation du projet est consultable en cliquant sur ce lien : [Voir la plaquette](#)

Liens pour consulter :

[Arrêté d'ouverture de l'enquête publique](#)

[Avis d'ouverture de l'enquête publique](#)

Permanences du commissaire enquêteur :

<p>🕒 16 avril 2018 14:00 à 17:00</p> <p>📍 Mairie de Port-La-Nouvelle Place du 21 juillet 1844 11210 Port-La-Nouvelle</p>	<p>🕒 26 avril 2018 09:00 à 12:00</p> <p>📍 Mairie de Port-La-Nouvelle Place du 21 juillet 1844 11210 Port-La-Nouvelle</p>
<p>🕒 5 mai 2018 09:00 à 12:00</p> <p>📍 Mairie de Port-La-Nouvelle Place du 21 juillet 1844 11210 Port-La-Nouvelle</p>	<p>🕒 11 mai 2018 14:00 à 17:00</p> <p>📍 Mairie de Port-La-Nouvelle Place du 21 juillet 1844 11210 Port-La-Nouvelle</p>
<p>🕒 16 mai 2018 14:00 à 17:00</p> <p>📍 Mairie de Port-La-Nouvelle Place du 21 juillet 1844 11210 Port-La-Nouvelle</p>	

Autorité organisatrice : Préfecture de l'Aude

Siège de l'enquête :

Mairie de Port-La-Nouvelle  
11210 Port-La-Nouvelle

Arrêté d'ouverture d'enquête :

Numéro 2018/0004 en date du 20/03/2018  
Arrêté du Préfet de l'Aude

Commissaires enquêteurs

Georges RIVIECCIO  
Bernard CHABBAL  
Bernard KIBKALO

Statut : Cloturée

Dates d'ouverture :

Du 16 avril 2018 - 09:00 au 25 mai 2018 - 17:00



L'enquête publique est une procédure démocratique de consultation des citoyens qui précède la réalisation de projets d'aménagement, de travaux, d'équipements, d'ouvrages, ou de documents d'urbanismes voulus par des personnes publiques ou privées.

Elle a pour but d'informer la population concernée, de recueillir ses appréciations, ses suggestions et contre-propositions, mais aussi de permettre à l'autorité compétente de disposer du maximum d'éléments nécessaires à son information avant la



Le commissaire enquêteur, collaborateur occasionnel du service public, est une personne indépendante et compétente chargée d'une mission de service public visant à éclairer une autorité dans sa prise de décision.

Il joue un rôle fondamental dans l'application du principe de transparence et de participation du citoyen dans la réalisation des projets.

A l'issue de l'enquête publique qu'il conduit dans la plus grande objectivité, il rend un rapport et des conclusions et avis motivés sur le projet pour permettre à l'autorité de prendre sa décision en tenant compte des observations des citoyens.

**Il est le garant de la démocratie participative.**

## Consultation dématérialisée des dossiers.

L'ensemble du dossier était également consultable sur les sites internet :

- Préfecture de l'Aude ; [www.herault.aude.gouv.fr/les-autres-dossiers-r1687.html](http://www.herault.aude.gouv.fr/les-autres-dossiers-r1687.html)
- Région Occitanie Pyrénées / Méditerranée : <https://www.laregion.fr/Les-enquetes-et-avis-publics-et-declarations-d-intention>
- Commune de Port-La-Nouvelle : <http://www.portlanouvelle>
- Site dédié ; [www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/](http://www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/)

## 4. DÉPÔT DES OBSERVATIONS.

Le public a pu déposer et transmettre ses observations et propositions durant toute la durée de l'enquête du lundi 16 avril 2018, 9H00, au vendredi 25 mai 2018, 17H00 :

- Sur le registre d'enquête déposé en mairie de Port-La-Nouvelle, service urbanisme, aux heures habituelles d'ouverture au public du lundi au vendredi de 8H45 à 12H00 et de 13H45 à 17H30
- Par voie postale à l'adresse suivante, M. Georges Riviuccio, Président de la commission d'enquête publique, Mairie de Port-La-Nouvelle – Service urbanisme/environnement – Place du 21 juillet 1844 – 11210 PORT-LA-NOUVELLE
- Par voie électronique sur le site internet comportant le registre dématérialisé : [www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/](http://www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/)

## 5. EXÉCUTION DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE.

L'enquête publique a été ouverte le lundi 16 AVRIL 2018 à 9H00.

Compte tenu de la complexité du dossier, la commission d'enquête publique a été conduite à rencontrer de nombreux acteurs du port de Port-La-Nouvelle en dehors des permanences précisées dans l'arrêté préfectoral. Les nombreux jours fériés du mois de mai limitant les possibilités de réunion et de dépôt des observations, la commission d'enquête publique a décidé d'allonger la durée de l'enquête publique afin de bien cerner tous les enjeux environnementaux, économiques et sociaux relatifs au projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle.

Le préfet de l'Aude a donc, à la demande de la commission d'enquête publique, pris un arrêté N° 2018/0031 en date du 9 mai 2018 portant prolongation pendant une durée de neuf jours de l'enquête publique unique relative au projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle et préalable :

- à la déclaration de projet déclarant d'intérêt général l'opération ;
- à la mise en compatibilité du P.L.U. de Port-La-Nouvelle ;
- à l'autorisation unique requise au titre de l'article L214-3 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.

La fin de l'enquête publique a été fixée au 25 mai 2018 portant à 40 jours consécutifs la durée de l'enquête publique

L'avis de la prolongation de l'enquête a été affiché sur la commune de Port-La-Nouvelle et publié sur deux journaux :

- La Dépêche Du Midi le mardi 15 mai 2018
- L'Indépendant le lundi 14 mai 2018

L'avis de prolongation a également été publié sur le site internet des services de l'État dans l'Aude : <http://www.aude.gouv.fr/les-autres-dossiers-r1687>.

## Permanences de la commission d'enquête publique

La commission d'enquête publique s'est tenue à la disposition du public en mairie de Port-La-Nouvelle :

- Le lundi 16 avril 2018 de 14H00 à 17H00
- Le jeudi 26 avril 2018 de 9H00 à 12H00
- Le samedi 5 mai 2018 de 9H00 à 12H00
- Le vendredi 11 mai 2018 de 14H00 à 17H00
- Le mercredi 16 mai 2018 de 14H00 à 17H00



**Au cours de ces permanences la commission d'enquête publique a reçu 51 personnes :**

### **Lundi 16 avril 2018**

Pierre PLANQUES  
Madame BOMBAL  
Jean GASTOU  
Patrick ALVAREZ  
Madame ALVAREZ  
Hélène DALMON  
Jean-Louis DALMON  
Maryse ARDITI  
Présidente ECCLA  
  
Yvan BARTHEZ  
Albert CORMARY

### **Jeudi 26 avril 2018**

Aimé PASSALACQUA  
François LIZERAY  
Gwenaëlle LE BOA  
Jacques LAMY  
Josiane LANG  
Gilbert COUSTEAUX  
Johanna PARTHUS  
Bruno GARDE

### **Samedi 5 mai 2018**

André MARCOU  
Robert POUZENS  
Claude MARTIN  
Robert DEBES  
Christian SALASSE  
Bruno-Guy ROBBE  
Joelle HESRY  
Alain HESRY  
  
Anonyme  
Anonyme  
Ginette MARLIER

### **Vendredi 11 mai 2018**

Sophie ROBERT  
Laure-Emmanuelle PHILIPPE  
Bruno LERVOIRE  
Maryse ARDITI  
Hervé CIFAI Les silos du Sud  
Tania BLATS'KA T&T Shipping  
Frédéric CAGNAT Syndicat des pilotes  
Michel DESBENOIT  
Rudiger HEINEMANN  
Michèle HAILLERES-HEINEMANN

### **Mercredi 16 mai 201**

Nathalie UCHAN  
Jacqueline GARCIA  
Michelle MARTINEZ  
Monsieur MULERO  
Monsieur PAMIES  
Monsieur MARCEROU  
Monsieur LAFON  
Laurent MAILLIE  
Frédéric RESTE 1° Prud'homme de Bages PLN  
CUESTAS Yves  
CUESTAS Martine  
Philippe GOUVERNEUR

## Observations du public.

Au cours de l'enquête publique :

- 51 personnes ont été reçues par la commission d'enquête publique
- 73 personnes ont déposé une contribution sur le registre d'enquête déposé en mairie de Port-La-Nouvelle.
- 409 personnes ont déposé une contribution sur le registre dématérialisé,
- 45 fichiers ont été joints aux 409 contributions,
- 17 courriers ont été déposés en mairie de Port-La-Nouvelle,
- 1 pétition a été déposée en mairie de Port-La Nouvelle avec 86 signatures

**Au total 499 contributions ont été recueillies sur les registres d'enquête publique, le registre dématérialisé, les courriers déposés et la pétition.**

**Sur les 499 contributions du public on peut noter que :**

- **272 personnes ont donné un avis favorable,**
- **184 ont donné un avis défavorable,**
- **43 personnes ne se prononcent pas.**

Il convient de rajouter les 86 personnes de la pétition du cercle nautique de Peyrac-de-Mer qui ne se prononcent pas mais qui demandent à être consultées au titre de la protection environnementale de l'étang de Bages et Sigean.

Le courrier de Monsieur Christophe RIVENQ président du Groupe Union des Élus de la Droite et du Centre du Conseil Régional Occitanie / Pyrénées-Méditerranée déposé à la préfecture de Carcassonne après la clôture de l'enquête publique ne peut pas être prise en compte.

## Procès-verbal de synthèse des observations.

Conformément aux prescriptions de l'article R123-18 du code de l'environnement, la commission d'enquête publique a remis le 2 juin 2018 à Madame Carole DELGA, Présidente de la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée le procès-verbal de synthèses des observations du public, recueillies au cours de l'enquête publique en lui demandant de bien vouloir apporter une réponse avant le 15 juin 2018.

## Mémoire en réponse.

Le 18 juin 2018 au cours d'une réunion au siège de la Région Occitanie à Montpellier Monsieur Pascal PINET, Directeur général délégué à l'aménagement du territoire , a remis à la commission d'enquête publique le mémoire en réponse de Madame Carole DELGA, présidente de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée.

### Observations de la commission d'enquête publique

L'enquête publique s'est déroulée dans les conditions conformes à la réglementation en vigueur et les services municipaux de la mairie de Port-La-Nouvelle ont tout mis en œuvre pour faciliter la tâche de la commission d'enquête publique et l'accueil du public.

Le Bureau de l'Environnement de la préfecture de l'Aude, la Direction de la Mer de la Région Occitanie, le Maire de la commune de Port-La-Nouvelle et ses services ainsi que la commission d'enquête publique ont veillé d'un commun accord à ce que le public soit le plus largement informé et puisse s'exprimer le plus librement. Pour cela :

- le nombre des permanences de la commission d'enquête publique a été porté à 5,



- 2 réunions publiques ont été organisées par la commission d'enquête publique avec le soutien de la Région Occitanie, de la mairie de Port-La-Nouvelle et du bureau environnement de la préfecture de l'Aude.
- Des moyens informatisés dont un site internet dédié ont été mis en place par la Région Occitanie et la préfecture de l'Aude pour faciliter l'accès du public au dossier.

L'importance de la participation du public à cette enquête publique confirme que son information a été efficace.

### Réunion, visites et entretiens réalisés par la commission d'enquête

Date	Horaire	Lieu	Objet
23 février 2018	9H30 – 13H00	Région Occitanie – Direction de la Mer Site de Montpellier	Réunion avec Monsieur Arnaud BRASSEUR Chargé du projet de développement du port de Port-La Nouvelle, Madame Brigitte BENEDETTO directrice adjointe à la Direction des ports et Monsieur Benjamin GRENTE pour prendre connaissance du dossier et définir en concertation les modalités du déroulement de l'enquête publique
23 février 2018	14H00 17H00	Région Occitanie – Direction de la Mer Site de Montpellier	Réunion de la commission pour définir les modalités du déroulement de l'enquête
9 mars 2018	10H00 - 17H00	Préfecture de Carcassonne	Réunion avec Madame Sylvie ESPUGNA, cheffe du bureau de l'environnement et de l'aménagement du territoire de la préfecture de l'Aude, Madame Brigitte BROSSARD, du bureau de l'environnement et de l'aménagement du territoire de la préfecture de l'Aude, Monsieur Arnaud BRASSEUR, chargé du projet de développement du port de Port-La-Nouvelle pour définir les modalités du déroulement de l'enquête et le contenu de l'arrêté préfectoral.
19 mars 2018	10H00 – 14H00	Mairie de Port-La-Nouvelle	Réunion avec le maire de Port-La-Nouvelle pour coordination du déroulement de l'enquête publique
19 mars 2018	14H00 – 17H00	Port-La-Nouvelle	Visite du projet d'extension du port avec Monsieur Arnaud BRASSEUR Chargé du projet de développement du port de Port-La Nouvelle
21 mars 2018	10H00 – 17H00	DREAL Montpellier	Réunion avec Monsieur Paul CHEMIN, chef de Division – DREAL Occitanie/DE/Division Milieu Marins et Côtiers et Madame Pascale SERVEN DREAL, espèces protégées
4 avril 2018	10H00 – 16H30	SATO DDTM Béziers	Réunion de la commission d'enquête préparation réunion publique et rédaction du rapport
6 avril 2018	17H00 – 19H30	Port-La-Nouvelle	Réunion publique

		Salle Jacques Brel	
20 avril 2018	9H00 – 11H00	Région Occitanie – Direction de la Mer Site de Montpellier	Préparation réunion publique du 3 mai avec Mme Marie Tchakérian, Directrice de la Mer, Mme Benedeto Directrice adjointe, M. Denis Massol, Directeur adjoint, M. Arnaud Brasseur.
3 mai 2018	17H00 – 20H00	Port-La-Nouvelle	Réunion publique
9 mai 2018	9H00 – 12H00	DREAL Montpellier	Réunion de la commission
9 mai 2018	14H00 – 15H30	Dyneff 1300 Avenue Albert Einstein, 34000 Montpellier, France	Entretien de la commission avec M. Chevalier, président de EPPLN et M. Lalloz, directeur de EPPLN
9 mai 2018	16H30 – 19H00	Hôtel de Région Montpellier	Audition des représentants de la Région et de EPPLN par la commission
16 mai 2018	9H00 – 12H00	Mairie Port-La-Nouvelle	Réunion de la commission
24 mai 2018	9H00 – 10H00	Préfecture Carcassonne	Entretien de la commission avec le préfet de l'Aude
25 mai 2018	16H00 – 17H00	Mairie de Port-La-Nouvelle	Clôture des registres d'enquêtes publiques et récupération des dossiers d'enquête publique par le président de la commission
30 mai 2018	9H00 – 12H00	Maison de la Région à Narbonne	Réunion de la commission
2 juin 2018	14H00 – 15H00	Fréjorgues	Remise du Procès-Verbal de synthèse des observations à la Présidente de la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée par la commission
18 juin 2018	10H00 – 12H00	Hôtel de Région Montpellier	Remise du mémoire en réponse à la commission
18 juin 2018	14H00 – 16H00	Hôtel de Région Montpellier	Réunion de la commission
21 JUIN 2018	8H00 – 18H00	Mas de Saporta Lattes	Réunion de la commission
26 juin 2018	15h00 – 17h00	Préfecture Carcassonne	Remise du rapport
28 juin 2018	10H00 – 12H00	Tribunal administratif Montpellier	Remise du rapport

# ANALYSE DES OBSERVATIONS

1. AVIS DE L'AUTORITE ENVIRONNEMENTALE	
2. AVIS DE LA COMMISSION NATIONALE DES ESPÈCES PROTÉGÉES	
3. CONCERTATION PRÉALABLE	
4. AVIS DES COLLECTIVITÉS ET DES SERVICES LOCAUX CONSULTÉS	
5. OBSERVATIONS DU PUBLIC	
6. DEMANDES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE	
7. TABLEAU ANALYTIQUE DES OBSERVATIONS ET DU MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE	

## 1. AVIS DE LA MISSION RÉGIONALE DE L'AUTORITÉ ENVIRONNEMENTALE (MRAE)

Le 8 décembre 2017 la Région Occitanie a transmis à l'Autorité Environnementale pour avis le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle.

Le 25 janvier 2018 la Mission Régionale d'Autorité environnementale, MRAe, a formulé ses observations sur le dossier qui conformément à l'article R122-7 du code de l'environnement a été joint au dossier d'enquête publique avec le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage.

Dans le dossier présenté à l'enquête publique le Maître d'Ouvrage a apporté les éléments demandés par la MRAe.

Le tableau suivant présente ces observations avec en regard pour chacune d'entre elles la réponse de la Région Occitanie et les appréciations de la commission d'enquête publique.

Thème	Observations de la MRAE	Réponse de la Région Occitanie	Appréciations de la commission d'enquête publique
<b>Forme du dossier</b>	Faciliter la lecture et la recherche d'information dans l'étude d'impact en utilisant des repères visuels. Mettre en regard les enjeux, les effets attendus et les mesures prévues	Une plaquette comportant les informations strictement nécessaires et destinée au public est jointe au dossier d'enquête publique. Pour chaque dossier, les en-têtes de page précisent sa structure et rappelle celle des autres dossiers	Le dossier est volumineux et aurait, sans doute, pu être simplifié. Il est découpé par thème entre plusieurs volumes qui peuvent être lus de façon autonome. La forme a été soignée et une plaquette de synthèse a effectivement été produite.
<b>Présentation du projet</b>	Préciser : <ul style="list-style-type: none"> <li>les critères environnementaux retenus et leur prise en compte dans le choix du projet.</li> <li>Les éléments quantitatifs qui ont permis de dimensionner le projet, en particulier les besoins liés à l'évolution de la consommation d'hydrocarbures</li> </ul>	<p>Une analyse multicritères a été réalisée par la Région en 2012 pour choisir le scénario le plus pertinent (étude CATRAM 2012). Elle est ajoutée au dossier d'enquête dans le volume 8.</p> <p>Les calculs de rentabilité présentés dans l'étude socio-économique du dossier d'enquête ont été réalisés par la société ARTELIA (et non CATRAM comme évoqué dans l'avis de l'AE). ARTELIA a adapté les données de trafic en fonction des nouvelles hypothèses de projet.</p> <p>Concernant le dimensionnement global du projet, il prend en compte les besoins de l'activité éolienne et le maintien et le développement des activités existantes qui souffrent du manque de capacité nautique du port.</p>	Le volume 8 apporte la réponse de la Région aux recommandations de la MRAE notamment sur les analyses qui ont conduit à choisir le scénario retenu. Le dossier souligne que le fonctionnement du port est inadapté aux besoins du commerce maritime actuel. Il insiste sur l'irréversible déclin du port en cas de statu quo.
<b>Cohérence avec les documents d'orientation de rang supérieur</b>	Prendre en compte les mesures : <ul style="list-style-type: none"> <li>Inscrites dans le Plan d'action pour le milieu marin ;</li> <li>Du SDAGE en faveur de la préservation et la restauration du littoral et du milieu marin</li> </ul>	<p>Les aménagements soumis à l'enquête publique s'insèrent dans un schéma plus global ayant été initié par la réalisation du parc logistique portuaire (déjà soumis à enquête publique) et dont l'ambition est d'être en cohérence vis-à-vis des directives d'orientations et de planifications de l'aménagement régional et local.</p> <p>L'aménagement du parc logistique portuaire a entraîné la réalisation de mesures compensatoires qui ont vocation à préserver et restaurer le littoral de Port-La Nouvelle. Les échanges menés dans le cadre de l'instruction du dossier avec les services de l'Etat ont amené la Région à préciser</p>	L'aménagement du parc logistique est étroitement lié à l'extension du port à tel point que les mesures environnementales prises pour ce volet de la restructuration du port sont souvent interchangeables avec celles identifiées comme inhérentes au nouveau projet. Le public rencontre des difficultés pour discerner le caractère fonctionnel de ces projets tant ils sont dépendants l'un de l'autre.

		<p>les mesures limitant les impacts du projet sur les petits fonds côtiers qui représentent un habitat sensible local.</p> <p>Les études environnementales concernant le projet d'extension du port ont débuté en 2013 et les premières rédactions des différentes parties de l'étude d'impact datent pour certaines de 2015. Ceci peut expliquer que l'étude d'impact ne cite pas expressément le document stratégique de façade pour la Méditerranée (toujours en cours d'élaboration) ou le PAMM (plan d'actions pour le milieu marin) approuvé en avril 2016. Toutefois, le maître d'ouvrage précise que certaines mesures d'accompagnement environnementales prévues permettent de répondre aux objectifs du PAMM.</p>	
<b>Recul du trait de côte</b>	<p>Suivi morphologique d'une durée minimale de 5 ans après la mise en exploitation du port</p>	<p>La mesure de suivi 27 (§ 5.1.1.2, p122 de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact) a été complétée entre la version aujourd'hui présentée et celle examinée par l'Autorité Environnementale. Le maître d'ouvrage a prévu de réaliser un suivi numérique de la dynamique littorale et de l'engraissement des plages nord et sud de Port La Nouvelle. Ces suivis seront réalisés grâce à l'utilisation d'un outil innovant déjà utilisé sur plusieurs sites notamment dans le département de l'Hérault. Ce suivi doit permettre d'évaluer l'incidence des nouveaux ouvrages portuaires sur l'érosion littorale à la fois :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A court terme afin de comprendre l'effet des événements les plus énergétiques de tempête ou de surcote ;</li> <li>- A long terme (plusieurs années) afin de quantifier l'impact des aménagements portuaires mais aussi de comprendre la cyclicité saisonnière de l'évolution morphologique du trait de côte.</li> </ul> <p>Il est prévu d'installer au moins deux (2) mâts permettant de recueillir des images instantanées mais aussi des images de plus longues durées. Il s'agit d'un outil opérationnel qui permettra au gestionnaire, si besoin, de recueillir des données sur les zones à recharger préférentiellement. Il est prévu une durée d'étude pendant toute la durée des travaux puis une durée minimale de cinq (5) ans en phase exploitation qui pourra être rallongée si besoin.</p>	<p>Les effets de la nouvelle infrastructure portuaire sur le trait de côte feront l'objet d'un suivi conformément au souhait de l'autorité environnementale. L'utilisation du produit des importants dragages qui sont prévus ne devraient pas être utilisés pour renforcer les 2 plages.</p>
<b>Renforcer l'évitement et la réduction des incidences des travaux sur la qualité de l'eau dans l'étang de Bages</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rechercher une méthode de clapage plus respectueuse de la qualité de l'eau ;</li> <li>• Justifier l'absence d'alternative au clapage en mer ; Réduire celui-ci en valorisant les sédiments dragués.</li> <li>• Présenter le protocole d'alerte et de suspension des travaux de dragage en cas de turbidité de l'eau</li> </ul>	<p>Une étude portant sur les filières potentielles de valorisation des sédiments de dragage a été réalisée par le maître d'ouvrage au stade de l'Avant-Projet. Le rapport correspondant (rapport n°8713239-avp-dra-r003, étude préliminaire pour la gestion durable des déblais de dragage du port de port-la nouvelle, phase 3 : estimations des filières de valorisation) sera ajouté par le maître d'ouvrage en tant que document d'études joint au dossier d'enquête. Ce rapport sera répertorié dans le volume 8 du dossier</p>	<p>Il y aura un impact environnemental fort du dragage en phase de travaux. Les enjeux de turbidité se poseront lors des échanges entre l'étang et la mer. Il est donc nécessaire d'arrêter les opérations de dragage à certaines périodes. Initialement, la proportion de fine dans les sédiments qui vont être dragués a été sous-estimée. Le dossier présenté au public prend en</p>

		<p>d'enquête listant l'ensemble des documents mis à disposition du public.</p> <p>Le projet tel que présenté à l'enquête publique n'arrête pas de façon définitive une méthode de clapage mais dresse les techniques potentielles apparues comme étant les moins impactantes sur l'environnement local.</p> <p>Les entreprises qui vont soumissionner aux appels d'offres de travaux pourront proposer des techniques différentes qui peuvent leur être propres. En mettant un critère environnemental fort dans le choix des entreprises de travaux, le maître d'ouvrage souhaite inciter les entreprises à proposer des solutions qui limiteront les impacts des dragages sur l'environnement.</p> <p>Par ailleurs les méthodes retenues pourront faire l'objet de remarques / conseils / préconisations de la part de l'écologue qui accompagnera le maître d'ouvrage pendant la réalisation des travaux ainsi que du Comité scientifique mis en place pour le suivi de ces opérations.</p> <p>Néanmoins, le Maître d'ouvrage rappelle que la modélisation du panache turbide généré pendant les opérations de clapage des sédiments n'indique pas de risque vis-à-vis de l'environnement proche et que les mesures d'évitement et de réduction prises en phase travaux (mesure 3, §2.1.2.2, p 8 de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact) visent à minimiser encore plus ces impacts.</p> <p>Il y est précisé quels travaux pourraient être limités ou arrêtés pendant les périodes de migration (travaux de dragage de nuit par exemple). Toutefois un protocole sera établi par l'écologue en charge du suivi du chantier pour suivre les périodes de migration et ainsi bien connaître les périodes concernées pour que l'impact sur le chantier soit le moins pénalisant possible. En effet compte tenu du cumul des périodes sensibles pour l'ensemble des espèces, il est impossible d'interdire complètement certains travaux pendant ces périodes pour la bonne exécution du chantier. Ces protocoles seront soumis au comité d'experts qui sera mis en place pour suivre le chantier.</p>	<p>compte désormais la variabilité de la granulométrie.</p> <p>L'intégration de critères environnementaux dans le choix des entreprises qui soumissionneront aux appels d'offre des travaux de dragage et de clapage devra garantir un traitement optimal de cet aspect à fort impact sur la qualité de l'eau.</p>
<p><b>La Liaison Mer - Etang</b></p>	<p>Surveiller les échanges mer – étang par des mesures in situ au-delà de la période de travaux pour tenir compte de l'impact du nouvel aménagement</p>	<p>Le maître d'ouvrage souligne, comme il est évoqué dans la mesure 3 (§2.1.2.2, p 8 de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact), que des suivis de la courantologie entre l'étang et la mer seront réalisés : « En complément de ces mesures, un courantomètre sera installé dans le port à proximité de l'étang de Bages-Sigean pour définir le débit des échanges entre la mer et la lagune et surveiller en continu les flux entrants et/ou sortants. Un protocole de suivi pour mesurer la vitesse des vents sera également mis en place. »</p>	<p>Les échanges mer-étang constituent un enjeu environnemental majeur en termes de comblement et d'eutrophisation.</p> <p>Lorsque les travaux seront réalisés on peut s'interroger sur les incidences de la réalisation sur les échanges entre la mer et la lagune. La commission acte qu'il y aura un protocole de suivi mis en place</p>

<p><b>Incidences de l'aménagement sur les habitats d'intérêt communautaire, les biocénoses associées et leur rôle fonctionnel</b></p>	<p>Une étude est prévue pour améliorer les connaissances. Elle pourra conduire à la mise en place d'une zone de protection forte des communautés benthiques des fonds meubles</p>	<p>Des éléments complémentaires ont été apportés sur les fiches de mesure 9 et 19 par rapport à la version du dossier examinée par l'AE. Ces fiches mesures sont aussi en lien avec la mesure 21. Elles ont toutes trait au principe d'écoconception des ouvrages.</p> <p>La solution de base retenue par la Région au stade de ses études pour réaliser les digues consiste à construire une digue en enrochements recouverte d'une carapace en blocs béton de type accropode II qui est une marque déposée. La mesure 19 (§2.2.2.1, p25 de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact) propose des actions expérimentales sur ces accropodes. Sur ces blocs artificiels les surfaces sont normalement planes et lisses. Il est alors prévu de modifier la structure de certains de ces blocs en simulant l'aspect des enrochements ou en altérant les blocs et en y faisant des stries, rainures, etc. En termes de résultats attendus : cette mesure vise à favoriser la colonisation des blocs artificiels par les communautés benthiques, y compris les jeunes poissons inféodés aux substrats durs et donc à augmenter la biodiversité marine présente sur les substrats durs des futurs ouvrages portuaires.</p> <p>En plus de ces mesures, d'autres idées/solutions sont attendues par la Région et constituent la mesure 21 (§ 2.2.2.3, p 27 de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact). L'objectif est de créer une zone d'expérimentation pour des mesures favorisant la biodiversité dans le futur port, une fois les ouvrages construits (les mesures 9 et 19 ont trait à la construction même des ouvrages).</p>	<p>La commission note que cet aspect fera l'objet d'une attention particulière en termes de suivi</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 2. AVIS DU CONSEIL NATIONAL DE LA PROTECTION DE LA NATURE (CNPN)

Thèmes	Observations du CNPN	Réponse de la Région Occitanie	Appréciations de la commission d'enquête publique
<p><b>Les inventaires</b></p>	<p>les inventaires marins se limitent d'une part à une analyse bibliographique pour la plupart des vertébrés (mammifères marins, ormes, poissons, ...) et d'autre part à la seule analyse des 20 ha objet de l'aménagement sans se préoccuper d'une zone d'étude élargie des fonds marins qu'aurait méritée le projet</p>	<p>Deux zones d'étude, rapprochée et éloignée, ont été définies pour le projet d'extension portuaire. L'ensemble de cette zone a fait l'objet d'inventaires pour le milieu marin réalisés entre 2012 et 2016. Toutes ces prospections sont décrites en détails et cartographiées dans les pièces D de l'étude d'impact présentant l'état initial de l'environnement du projet.</p> <p>Le maître d'ouvrage produit un tableau (tableau 8 page 63, 64 et 65 du volume 4 dans la section 4.2.1.1.2 du dossier « espèces marines et lagunaires protégées ») qui récapitule</p>	<p>Le CNPN voit dans le projet qui lui est soumis l'opportunité d'élargir le champ d'investigation des études proposées par la Région. On peut le comprendre comme une extension qui excède l'objet de la demande de dérogation. C'est aussi le moyen d'avoir une vision systémique d'un tel projet sur la biodiversité. Reste à déterminer si de telles études doivent être intégralement imputées au maître d'ouvrage.</p>

		<p>les espèces protégées observées dans la zone d'étude rapprochée et élargie du projet (l'analyse s'appuie à la fois sur les prospections de terrain, sur les données de la littérature et sur des informations provenant d'échanges directs avec des experts).</p> <p>Aucune espèce protégée de poisson n'a été observée lors des prospections préalables sur la zone d'étude rapprochée et élargie. Ainsi les espèces protégées de poissons ne font pas partie du présent dossier de demande de dérogation.</p> <p>De même, Aucune espèce protégée inféodée aux substrats meubles n'a été trouvée au cours de ces prospections de terrain.</p>	
<b>Interaction avec l'Etang de l'Ayrolle,</b>	<p>Les fonctionnalités écologiques du milieu marin et les interactions avec l'étang ne sont pas suffisamment décrites et recherchées, tout comme les couloirs de migration empruntés par les poissons (anguille, sole, daurade), les tortues marines et mammifères marins</p>	<p>Il se peut que le CNPN ait confondu entre les deux étangs de Bages/Sigean et celui de l'Ayrolle qui sont deux étangs distincts. C'est en effet le long du Grau de l'étang de Bages/Sigean que sont aujourd'hui aménagées les installations portuaires.</p> <p>Le tableau 48 page 93 du dossier de demande de dérogation présente le calendrier de migration lagune-mer des principales espèces concernées synthétisé dans la littérature pour l'ensemble des lagunes Méditerranéennes et plus spécifiquement pour la lagune de Bages-Sigean d'après l'expérience de terrain des pêcheurs professionnels de la prud'homie de Bages-Port-La Nouvelle (Cepalmar 2015).</p> <p>Compte-tenu des faibles connaissances actuelles sur la migration de l'anguille dans l'étang de Bages Sigean (montaison au stade civelles et dévalaison au stade anguille) etc.), Un suivi spécifique et opérationnel de l'anguille sera réalisé bien que la modélisation hydrodynamique laisse présager un impact faible des futurs ouvrages (courantologie peu modifiée dans le cadre du projet.</p>	<p>L'erreur commise par le CNPE, en confondant l'étang de Bages avec celui de l'Ayrolle, ne change rien à l'interrogation essentielle sur l'évolution des échanges entre la mer et l'étang et son effet sur les couloirs de migration. Si la modélisation hydrodynamique donne à penser qu'il n'y aura pas de changements significatifs dans les échanges, il est difficile de présager quels seront les effets des travaux et dans quel sens (positif ou négatif) ils s'exerceront.</p>
<b>La Grande Nacre (Pinna nobilis) :</b>	<p>Efforts de prospection insuffisants au regard de la zone de dragage impactée par le projet d'aménagement.</p>	<p>Quatre campagnes de terrain ont été réalisées entre 2012 et 2016 pour localiser les grandes nacres. Ces investigations ont eu lieu dans la zone d'étude rapprochée et dans la partie sud de l'étang de Bages Sigean. Ces campagnes de terrain ont ciblé des milieux proches de la zone de projet et propices à l'installation de cette espèce : les zones d'herbiers et les zones de faibles courants. Les zones plus au large étant battues par la houle sont en effet moins favorables à l'installation de cette espèce.</p> <p>En complément pour répondre aux demandes du CNPN la Région Occitanie s'engage à réaliser de nouvelles</p>	<p>La Région accède à la demande du CNPN en élargissant le champ des prospections.</p> <p>En ce qui concerne la Grande Nacre, la commission constate que des exemples figurant dans le dossier illustrent le succès de transplantations.</p>



		prospections de terrain au niveau de la zone d'étude rapprochée sur l'emprise complète du projet (dignes et zone de dragage) et au niveau du Grau de l'Ayrolle afin de compléter les données sur la distribution de cette espèce protégée dans les aires d'étude du projet.	
<b>Enjeux et risques écologiques</b>	<p>Les incidences de la circulation des navires de fort tonnage et leur multiplication ne font l'objet d'aucune discussion. Il manque aussi une approche globale et prospective des effets des travaux et de l'activité du port en pleine activité sur la biodiversité.</p> <p>Rien n'est dit ou presque sur le risque écotoxicologique lié à la remise en suspension de 65.000 m3 de sédiments pollués potentiels.</p>	<p>Il a été fait le choix de centrer le document principalement sur les espèces protégées présentes au niveau de la zone du projet et qui font l'objet de la demande de dérogation à leur destruction. Néanmoins, en complément, afin de prendre en compte l'ensemble de la biodiversité présente sur la zone du projet, le dossier reprend également des éléments de synthèse de l'analyse des impacts et des mesures en découlant issus du dossier d'étude d'impact du projet d'extension portuaire pour les autres espèces écosystèmes, habitats, fonctionnalités (qui ne sont pas protégées). Le choix de ne reprendre que de manière synthétique le dossier d'étude d'impact pour les espèces, écosystèmes, habitats, fonctionnalités autres que espèces protégées a été fait pour des raisons de clarté. Le dossier de demande de dérogation fait mention et renvoie aux documents de l'étude d'impact pour l'analyse détaillée des effets du projet mais l'étude d'impact n'est pas reprise avec exhaustivité.</p>	<p>Les questions relatives à ce thème illustrent l'incompréhension initiale sur le format du dossier de demande de dérogation. La Région, pour répondre aux demandes du CNPN, fait référence aux autres pièces du dossier soumis à l'enquête publique.</p>
<b>Mesures de compensation</b>	<p>le CNPN regrette que le pétitionnaire ne propose en réparation que des actions de type « observatoires de faune et flore. »</p> <p>Il ne présente pas de mesures concrètes réparant les Impacts résiduels liés à ces travaux contrairement à celles envisagées pour la plate-forme logistique terrestre. Le transfert des grandes Nacres vers un secteur d'étang favorable est très aléatoire.</p>	<p>Plusieurs actions concrètes sont bien envisagées par la Région dans le cadre des mesures qu'elle envisage :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concernant la biodiversité marine, plusieurs actions liées à l'écoconception des ouvrages maritimes sont prévues et la Région s'engage à accompagner au mieux des projets de recherche existant ou à venir ;</li> <li>• Concernant les petits fonds sableux, la fiche de mesure prévoit le financement d'une étude de faisabilité pour la création d'une zone de protection en lien avec l'opérateur du site NATURA 2000. Si cette zone apparaît faisable et utile après concertation, la Région en financera la mise en place.</li> <li>• Concernant la Grande Nacre, afin de ne pas détruire les quelques individus présents sur le site de projet, ces derniers seront transplantés dans l'étang de l'Ayrolle où elles sont naturellement présentes. Le Professeur Nardo Vincente de l'Institut Paul Ricard, expert biologiste sur les</li> </ul>	<p>Le CNPN considère l'aménagement de Port La Nouvelle dans sa globalité sans dissocier l'extension du port de la création de la plate-forme logistique. Or cette dernière a fait l'objet de mesures compensatoires qui n'ont pas été valorisées dans le dossier présenté au CNPN.</p>

		<p>grandes nacres a été contacté (échanges de mails) suite aux remarques du CSRPN concernant la transplantation des grandes nacres dans le cadre du projet. Il a confirmé que la transplantation dans l'étang de l'Ayrolle ne constituait pas un problème puisque l'espèce y est naturellement présente.</p>	
<b>Avis final</b>	<p>Un avis défavorable est apporté à cette demande de dérogation en tant qu'il n'assure pas que les travaux ne nuiront pas au maintien, dans un état de conservation favorables, des populations des espèces protégées concernées dans leur aire de répartition naturelle.</p> <p>Il est proposé notamment la création d'une aire protégée en milieu marin et/ou en zone littorale susceptible d'accueillir la faune et la flore impactée par les travaux et de favoriser le benthos sur substrat.</p>	<p>La Région prend acte de l'avis défavorable du CNPN, toutefois au vu des réponses apportées dans le présent mémoire, elle souligne que la plupart des remarques émises sur les inventaires ou l'analyse des enjeux trouvent réponse dans le dossier d'étude d'impact du projet d'extension qui analyse de manière plus approfondie les impacts du projet sur les milieux naturels alors que le dossier de demande de dérogation (volume 4 du dossier d'enquête qui a été le seul communiqué au CNPN) s'attachait à développer les impacts du projet sur les seules espèces protégées potentiellement impactées.</p> <p>Toutefois, pour prendre en compte les observations émises par le CNPN la Région s'engage :</p> <p>1/ à compléter ses inventaires :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En réalisant directement de nouvelles campagnes de terrain concernant la Grande Nacre sur l'emprise totale de son projet et au droit du Grau de l'et même si les milieux concernés ne sont pas propices à leur installation ; t</li> <li>- En complétant les éléments apportés sur les mammifères marins et les tortues marines par les résultats des inventaires de terrain des opérateurs éoliens en mer (notamment le projet EOLMED au large de Gruissan).</li> </ul> <p>2/ à désigner, sans attendre l'arrêté préfectoral autorisant les travaux, l'écologue qui encadrera les travaux et dont une des missions est d'établir certains protocoles liées aux mesures environnementales ;</p> <p>3/ à anticiper dès maintenant la nomination du comité d'experts qui suivra l'ensemble des mesures environnementales du projet ;</p> <p>4/ à engager avec l'écologue et le comité d'experts les réflexions pour arrêter les protocoles liés au suivi de la turbidité en phase travaux bien avant le début des travaux</p>	<p>La Région a répondu dans le détail aux demandes du CNPN. La commission estime qu'une réponse satisfaisante a été apportée aux préoccupations du CNPN qui, au-delà, de la dérogation concernant les espèces protégées dans la zone d'emprise et d'influence du projet, s'intéresse à l'ensemble de la biodiversité dans un espace maritime plus large.</p> <p>En ce qui concerne la Grande Nacre, objet central de la saisine du CNPN, la commission constate que des exemples figurant dans le dossier illustrent le succès de transplantations précédemment réalisées.</p>

de dragage ;

5/ à engager, en lien avec le plan littoral 21, des réflexions et des actions sur d'autres mesures environnementales entrant dans le domaine de la recherche ou de l'innovation et en favorisant toute opération expérimentale notamment les actions mises en œuvre dans le cadre du Plan d'Actions pour le Milieu Marin.

Concernant la proposition faite par le CNPN d'une création d'une aire protégée en milieu marin, la Région ne peut que rappeler l'engagement déjà pris dans le cadre de la mesure 20 de financer une étude sur l'opportunité, la faisabilité et la gouvernance d'une zone de protection forte des petits fonds sableux et de financer sa mise en place si cette dernière apparaît pertinente. Si cette zone de protection ne peut être mise en œuvre, les actions engagées au point 5 ci-dessus viendront en substitution.

### 3. CONCERTATION PRÉALABLE

Dans la relation que le Maître d'Ouvrage a entretenue avec le public et les différentes parties prenantes au projet d'extension du port, il convient de distinguer ce qui relève :

- De la concertation proprement dite,
- De l'information du public,
- Du recueil d'avis dans un cadre réglementaire.

Les différentes étapes de l'information du public seront présentées en fin de chapitre, mais c'est à la concertation elle-même et au « débat public » en particulier, que sera consacré le plus long développement.

#### 3.1 AVANT LE « DEBAT PUBLIC »

En janvier 2007, la Région Languedoc-Roussillon est devenue propriétaire des ports de Sète et Port-La Nouvelle.

Suite à une réflexion sur la compétitivité de ces derniers, elle a vite estimé qu'à Port-La Nouvelle, 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 risquerait de voir son trafic péricliter au risque de ne plus avoir les moyens pour fonctionner.

Dès lors, des études visant à améliorer la passe d'entrée afin d'accueillir des navires plus importants ont été engagées. Ceci correspondait à ce qui avait 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 permettant d'accueillir de nouveaux trafics.

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, ont dès lors été largement associés aux études d'aménagement de la passe d'entrée qui ont débuté en février 2010. 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. Ceci 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 la Région a engagé les premières études d'aménagement du nouveau bassin portuaire.

Par ailleurs, dès l'année 2007, des concertations s'étaient engagées entre le conservatoire du littoral et la Région 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.

### **3.2 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 1er septembre 2011.

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 organisa elle-même et dont elle confia l'animation à une Commission Particulière du Débat Public (CPDP). Le 7 décembre 2011, la CNDP a nommé Monsieur Pierre-Frédéric Ténière-Buchot, président de la CPDP. Les autres membres de la CPDP ont été nommés en 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.

Un compte rendu du débat public a été établi par la CPDP et le bilan du débat public ont été publiés par la CNDP le 14 juin 2013.

#### **3.2.1 Choix du périmètre du débat**

Le Maître d'Ouvrage optait pour un périmètre limité au site de Port-La Nouvelle et à la capitale régionale qu'était 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.

Les contacts pris par la CPDP lui 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 rénové 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, 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 du Languedoc-Roussillon (Hérault, Aude et Pyrénées-Orientales).

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.

#### **3.2.2 Les réunions publiques**

Le débat a été organisé par la CPDP autour de 10 réunions qui se sont tenues sur le territoire régional :

Lieu	Date	Objet	Fréquentation
Port-La Nouvelle	14/01/13	Aspects techniques	334 personnes
Montpellier	25/01/13	Réunion générale : ambition du projet	121 personnes
Port-Vendres	28/01/13	Réunion d'expression	125 personnes
Gruissan	11/02/18	Environnement et insertion du projet	145 personnes
Sète	18/02/18	Réunion d'expression	162 personnes
Narbonne	11/03/18	Enjeux économiques et sociaux	167 personnes
Castelnaudary	22/03/18	Réunion d'expression	90 personnes
Lézignan-Corbières	28/03/18	Réunion d'expression	82 personnes
Montpellier	25/03/18	Atelier « ad hoc »	32 personnes
Narbonne	04/04/18	Réunion conclusive	183 personnes

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.

### 3.2.3 Le « bilan » du débat<sup>1</sup>

Un compte rendu du débat public a été établi par la CPDP et le bilan du débat public ont été publiés par la CNDP le 14 juin 2013.

« 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 mètres. 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.

<sup>1</sup> Dans le présent chapitre la commission d'enquête publique ne reprendra pas les observations ayant porté sur l'accès à la plage de la Vieille Nouvelle. Elle considère en effet que ce sujet, qui avait motivé nombre d'interventions, a été réglé à la suite de l'enquête publique sur la partie terrestre du projet et des travaux réalisés en 2016 pour créer la desserte de la plage contournant le domaine portuaire.

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.

« 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 »

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 périclité 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.

Par délibération du 19 juillet 2013, 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. »

Comme la CPDP l'indique elle-même « 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. ». Ses réflexions portent donc sur la conduite et les conditions du débat et non pas sur 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). ».

La commission d'enquête a donc recherché dans le compte-rendu du débat qu'a rédigé la CPDP, les éléments principaux que cette dernière avait collectés au fil des réunions.

Après la présentation du déroulement du débat sous ses aspects de forme, le compte rendu de la CNDP était organisé selon quatre points principaux et un cinquième point complémentaire correspondant à des considérations sur l'après débat. Pour ce qui est du débat, les aspects suivants sont successivement abordés :

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

Pour chacun de ces aspects, la CPDP a mis en lumière des « points saillants », qui seront repris ci-après. Par ailleurs, le débat public a permis de collecter diverses questions auxquelles le Maître d'Ouvrage a pu répondre, mais également des interrogations auxquelles il a parfois partiellement répondu, ou différé sa réponse, voire apporté une réponse que les études ultérieures ont pu conduire à infléchir. La commission d'enquête a choisi d'en faire un inventaire organisé suivant les « points saillants », afin de « faire vivre » la démarche initiée par le débat public.

**a) Opportunité du projet, pertinence, positionnement dans le contexte portuaire et économique local et national.**

- 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 terrestre plus performants pourront y contribuer.
- L'intermodalité de la chaîne logistique et le développement du ferroviaire jugé actuellement insuffisants 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 à un niveau régional est à compléter.
- Les acteurs ayant présenté des propositions et alternatives au projet espèrent les voir traitées par la suite. □

**b) Faisabilité technique du projet : contraintes et voies de réalisation.**

- 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 et l'approche plus progressive. Ces échanges laissent entrevoir des réflexions à approfondir.

Plusieurs intervenants ont exprimé leur désir de voir le projet se réaliser de manière très progressive :

- L'association « Écologie du Carcassonnais des Corbières et du Littoral Audois » (ECCLA) a souhaité dans son cahier d'acteur un développement 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),
- Pour d'autres acteurs, le phasage du projet pourrait consister en un déploiement successif de plusieurs variantes plus modestes ou en un découpage du projet lui-même en plusieurs phases,
- Un membre d' « Ensemble pour PLN » a proposé, dans l'attente de la mise en œuvre plus ambitieuse, la construction d'un quai Francis Vals (190 mètres de long en rive gauche du chenal). Elle pourrait rapidement apporter une solution transitoire à l'insuffisance du linéaire de quais.
- Lors de l'atelier « ad hoc », 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).
- 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 souhaité la mise en œuvre d'un projet très évolutif.

Le maître d'ouvrage a soutenu la réalisation du projet en deux phases et 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.

Pour la CPDP, cette vision du phasage du projet par le maître d'ouvrage semble s'être enrichie au cours du débat public. Ainsi, le 11 mars 2013 à Narbonne, le maître d'ouvrage a-t-il annoncé que des études de maîtrise d'oeuvre seront réalisées « afin de mieux inscrire dans le temps le déroulement du projet ».

**Au coeur 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.**

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 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.

**Au vu de l'ensemble des éléments, les experts ont souligné la complexité du choix d'un dimensionnement :** il leur paraît cohérent de dimensionner le projet 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. Le Syndicat Professionnel des Pilotes Maritimes de Port- La Nouvelle et de Port-Vendres (SPPMPLNPV) a confirmé que le site a atteint une limite en matière de longueur des navires pouvant être accueillis en son sein.

**La réserve foncière de 80 hectares constitue un atout marqué 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.**

*Il ne sera pas traité ici des opportunités en matière d'éolien (filiale qui n'était qu'entrevue lors du débat public).*

**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.**

**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, selon la CPDP, 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.

**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 , 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. Pendant la phase chantier, 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.

**La phase chantier a soulevé d'autres questionnements :**

- 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.

**L'approvisionnement en matériaux lié aux travaux a été également évoqué.** Il s'agit de :

- Dans une contribution internet, il est mis en avant l'avantage que constitue « la proximité du chantier de l'avant-port protégé, [de] la proximité au rivage d'au moins trois carrières de bon calcaire, de possibles amenés 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.



- En réponse à une préoccupation de la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO) de l'Aude sur les nuisances liées au chantier, le maître d'ouvrage s'est engagé à minimiser ces dernières 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

### **c) Perspectives socio-économiques et financières du projet.**

- 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'opportunités. Sans apporter de garantie de réussite, le Maître d'Ouvrage a insisté sur les signaux encourageants envoyés par des opérateurs potentiels.
- Sur les hydrocarbures en particulier, qui constituent 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 des 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 des investissements public et privé. Au-delà de ceux déjà réalisés seuls les manutentionnaires du port ont déclaré étudier la possibilité d'investir.

### **d) Insertion dans le territoire du projet, protection de l'environnement, prévention des risques.**

- L'intention du Maître d'Ouvrage de faire de l'extension du port 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
- Le port de Port-La Nouvelle étant classé Seveso, le public se sent 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 PPHT.
- 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.

## **3.3 APRES LE DEBAT PUBLIC**

Voici la description par le Maître d'Ouvrage de cette phase :

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, Réserve Naturelle Régionale de Ste Lucie, Parc Naturel Régional de la Narbonnaise ...) et du public via un plan de communication à établir.

Ce plan de communication a été présenté à la Commission Nationale du Débat Public en avril 2015, conformément à l'article L 121-13 du code de l'environnement. 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 la progression 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.

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.

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 1er 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 liée 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.

Les informations sur ces évolutions ont débuté auprès du conseil portuaire de novembre 2016 et se sont poursuivies en 2017 avec la communauté portuaire ou dans le cadre du parlement de la mer. »

En 2018, l'information du public et la concertation se sont inscrites dans le cadre de la préparation et du déroulement de l'enquête publique, qui s'est tenue du 15 avril au 25 mai 2018. Elles ont été citées précédemment.

### 3. 4 AVIS DE LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE SUR LA CONCERTATION PREALABLE

Il est indiscutable que le Débat public a été le « temps fort » de la concertation préalable.

Au-delà des considérations techniques, il peut en être retenu, comme le fait le Maître d'Ouvrage, que :

- ✚ Le projet 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.
- ✚ 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.

Mais ce débat a mis en évidence des pistes de réflexion à creuser :

- ✚ « Le débat a permis d'ouvrir la question du phasage de l'extension du port, entre l'approche en deux phases et l'approche plus progressive. Ces échanges laissent entrevoir des réflexions à approfondir ».

✚ « Au coeur 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 », etc...

A l'issue du Débat, le Maître d'ouvrage a présenté, en avril 2015, à la Commission Nationale du Débat Public un plan de communication conformément à l'article L 121-13 du code de l'environnement. « 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 ».

Comme il a été vu plus avant, le seul outil de communication à destination du public utilisé après le Débat a été la diffusion de plaquettes d'information en 2014 et 2015.

Des informations ont été fournies à la communauté portuaire au travers des conseils portuaires et des réunions de l'UMaNo en 2014, 2015 et 2016.

Mais, de l'aveu même du Maître d'Ouvrage, « à partir de l'automne 2015 et compte tenu du regroupement des Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées au 1er 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 ».

Il apparaît donc à la commission d'enquête publique que la concertation préalable a été insuffisante après la clôture du Débat Public, d'autant plus que l'accueil du projet d'éoliennes flottantes expérimentales est venu interférer avec la conception de l'extension du port.

Cet avis n'est pas une impression suggestive interne à la Commission :

➤ Professionnels :

Le Président de l'Union Maritime Nouvelloise ( UMaNo) « rejoint les pêcheurs sur la manière dont le projet a été géré : même si la communauté portuaire a été informée sur l'avancement du projet, il n'y a pas eu de consultation. Il aurait été judicieux d'associer les opérateurs, notamment sur la définition de la phase 1, de façon à trouver des solutions pour que cette première étape soit également profitable pour d'autres activités que l'éolien. Il réitère sa demande d'association de la communauté industrielle et commerciale aux groupes de travail sur ce projet » (avis du conseil portuaire au titre de la consultation réglementaire dans le cadre de l'enquête publique). « La concertation et l'information de la communauté portuaire, par le biais de réunions de suivi régulières et étayées sur l'avancement du programme de travaux s'avère indispensable pour assurer à chaque usager les moyens d'anticiper les effets sur sa propre organisation » (avis de la CCI de l'Aude au titre de la consultation réglementaire dans le cadre de l'enquête publique) ;

➤ Public :

Très nombreuses sont les observations regrettant le manque de suivi dans les échanges initiés lors du Débat Public. Dans sa fiche G en réponse, le Maître d'Ouvrage déplore que « Les propositions émises par certaines observations semblent ignorer ces contraintes liées aux règles de construction des bassins portuaires ». Des réunions « pédagogiques » en amont de l'enquête auraient peut-être permis de limiter ce type de propositions.

**Cependant, si la concertation après le débat public a été insuffisante pour les raisons d'ordre organisationnel dues à la réorganisation territoriale des Régions, l'enquête publique a permis aux services concernés, aux associations et à tous les citoyens de s'exprimer et d'échanger sur l'ensemble du projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle.**

#### 4. AVIS DES COLLECTIVITÉS ET SERVICES LOCAUX CONSULTÉS

La Région Occitanie a adressé pour avis le 11 octobre 2017 le dossier d'enquête publique aux collectivités et services locaux intéressés. Ces derniers avaient deux mois pour faire parvenir leurs observations. Ce délai dépassé leur avis était réputé favorable.

### Collectivités territoriales consultées :

Conseil Départemental de l'Aude  
Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne  
Commune Port La Nouvelle  
Commune de Leucate

Commune de Gruissan  
Commune de Sigean  
Commune de Lapalme

### Avis favorables donnés :

Conseil Départemental de l'Aude  
le 30/11/2017

Communauté d'Agglomération du Grand  
Narbonne le 21/11/2017

Commune Port La Nouvelle  
le 11/12/2017

### Avis réputés favorables :

Commune de Gruissan

Commune de Sigean

Commune de Lapalme

### Services locaux consultés

Préfet de Région Occitanie

Préfet de l'Aude

Préfet Maritime

Dreal Occitanie

Direction Départementale des Territoires et de la Mer

Délégué Mer et Littoral de l'Aude

CCI de la Région Occitanie

Direction Régionale des Douanes

Conseil portuaire de Port-La-Nouvelle

Concessionnaire (délégataire) du port (CCI de l'Aude)

Grande Commission Nautique

Groupement de gendarmerie maritime de Méditerranée

Parc Marin du Golfe du Lion

Parc Naturel Régional de la Narbonnaise

Conservatoire du littoral

Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE de la basse vallée de l'Aude

Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines

Agence française de biodiversité

Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée

**Avis favorables donnés :**

CCI de la Région Occitanie le 12/12/2017

Conseil portuaire de Port-La-Nouvelle le 06/10/2017

Concessionnaire (délégataire) du port (CCI de l'Aude) le 11/10/2017

Grande Commission Nautique le 15/12/2017

**Avis réputés favorables :**

Préfet de Région Occitanie

Préfet de l'Aude

Préfet Maritime

Dreal Occitanie

Direction Départementale des Territoires et de la Mer

Délégué Mer et Littoral de l'Aude

Direction Régionale des Douanes

Groupement de gendarmerie maritime de Méditerranée

Parc Marin du Golfe du Lion

Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée

Conservatoire du littoral

**Services ayant fait part d'observations :**

1. Commission Locale de l'Eau (CLE) du SAGE de la basse vallée de l'Aude ;
2. Département des recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines ;
3. Agence française de biodiversité ;
4. Préfecture de l'Aude et de la direction départementale des territoires et de la mer de l'Aude ;
5. Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée.

**Les tableaux suivants mettent en regard les synthèses de l'avis des services consultés, de la réponse formulée par le maître d'ouvrage et de la position de la commission d'enquête.**

#### 4.1. ANALYSE DE L'AVIS DE LA COMMISSION LOCALE DE L'EAU (CLE) DU SAGE DE LA BASSE VALLEE DE L'AUDE

Identification	Observations de la CLE	Réponse de la Région Occitanie	Appréciations de la commission d'enquête publique
<p><b>Impacts des dragages et des clapages</b></p>	<p>L'extraction d'un volume important de sédiments par la réalisation de dragages et de clapages en mer va induire des impacts majeurs dont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La perte d'habitats sur fond sableux Natura 2000</li> <li>- La mise en suspension d'un grand volume de sédiments créant une turbidité de l'eau importante et permettant le relargage potentiel de certains effluents polluants contenus dans les sédiments avec le risque d'une bioaccumulation (effet cocktail) ayant des impacts forts sur les écosystèmes marins.</li> </ul> <p>A ce titre, La disposition suivante du SAGE précise:</p> <p><b>B.Me.6 : Optimiser la gestion et le suivi des sédiments dragués en milieu marin</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dans un souci de communication et de transparence sur les opérations de dragage et d'immersion, une commission Mer et Littoral sera mise en place afin de regrouper les maîtres d'ouvrages de ces opérations, la police de l'eau, l'agence de l'eau ainsi que les usagers et les acteurs locaux.</li> </ul> <p>Cette commission aura pour but de présenter le bilan annuel des dragages, des immersions et des suivis par le biais des études prélevables avec l'analyse des sédiments, le suivi des chantiers, et les suivis environnementaux.</p> <p><i>Cette commission sera donc mise en place dès 2018 afin d'avoir une visibilité sur les actions réalisées dans le cadre du chantier d'extension du port de Port la Nouvelle et de pouvoir apporter des informations aux usagers et acteurs locaux.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La mise en place d'une expérimentation sur le traitement des sédiments à terre est encouragée à l'occasion des futurs dragages.</li> </ul>	<p>Le Maître d'ouvrage tient au préalable à préciser ces points importants pour la bonne compréhension du projet et de ses enjeux.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Seuls les aménagements des ouvrages portuaires, dont le creusement du bassin, vont impacter une surface de fonds meubles dans la zone Natura 2000 « Côtes sableuses de l'infralittoral languedocien » qui est estimée à environ 2.30% de la surface totale de la zone Natura 2000.</li> <li>• Les zones prévues pour l'immersion des sédiments ne sont pas localisées dans la zone Natura 2000 et ne sont pas prises en compte dans le calcul de surface d'habitat détruit dans cette zone.</li> </ul> <p>Consciente des enjeux, le Maître d'ouvrage a proposé dans le cadre de la mesure d'accompagnement n°20 (§ 2.2.2.2, p26 de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact) des actions en faveur des milieux impactés et ce, en partenariat avec l'Agence Française de Biodiversité, opérateur du site NATURA 2000.</p> <p>Concernant, le risque de relargage de polluants à la suite des opérations de dragage, le Maître d'ouvrage tient à préciser que toutes les mesures ont été prises afin de minimiser ce risque (voir mesure 3 et 4, §2.1.2.2 et 2.1.2.3, p8 et 10 de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact). Tout d'abord, il faut préciser que les études réalisées dans le cadre du diagnostic de l'état initial ont montré que sur 10 millions de m3 de sédiments qui seront dragués, le volume de sédiments présentant un risque de pollution est très limité (65 000m3). Pour ces sédiments, une benne environnementale sera utilisée lors de leur extraction qui permettra d'empêcher la remise en suspension des sédiments. Ces sédiments ne seront par ailleurs pas rejetés en mer mais confinés dans des géotextiles dans des remblais portuaires.</p> <p>D'autre part, les techniques de dragage seront adaptées selon les secteurs pour tenir compte des zones les plus sensibles en fonction de la granulométrie ou de leur proximité par rapport à l'étang de Bages/Sigean. Le</p>	<p>Les impacts potentiels des dragages et des clapages ont été précédemment évoqués lors de l'examen des avis de l'autorité environnementale et du CNPN.</p> <p>Dans sa réponse aux interrogations de la CLE, le Maître d'ouvrage s'attache essentiellement à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- localiser et quantifier les lieux et les volumes de dragage et de clapage pour les mettre en perspective avec les enjeux sur le milieu et le site Natura 2000 en particulier ;</li> <li>- lister les dispositions techniques adoptées pour éviter ou limiter les conséquences dommageables du projet, en matière de turbidité et de relargage de polluants notamment.</li> </ul> <p>En matière de gestion et de suivi des sédiments dragués en référence au SDAGE (disposition B.Me.6), la Région indique qu'elle communiquera à la commission Mer et littoral les éléments relatifs aux suivis des dragages réalisés dans le cadre des travaux d'extension du port.</p> <p>Par rapport aux préoccupations de la CLE, plusieurs actions sur lesquelles le Maître d'ouvrage s'est engagé ont déjà examinées et ne sont pas reprises ici : prévention de la turbidité (alerte chantier), suivis multiples (en termes de paramètres et de localisation) par l'écologue qui accompagnera les travaux et le Comité Scientifique qui sera consulté.</p> <p>Tout concourt à penser que la Région s'est focalisée sur les éléments singuliers pouvant étayer sa réponse en complétant sans le reprendre tout l'argumentaire déjà largement développé dans ses réponses à la MRAe et au CNPN.</p> <p>Il est cependant à relever que l'atteinte de l'objectif de Bon État des Eaux (BEE) n'est pas traitée en tant que telle, mais plutôt sous l'angle des moyens mis en œuvre pour limiter les effets négatifs potentiels</p>

	<p>A ce titre, le bureau de la CLE souligne qu'il est regrettable que l'objectif de Bon État des Eaux (BEE) pour le milieu marin à atteindre à l'horizon 2020, et prescrit par la Directive Cadre Stratégie pour le Milieu Marin (DCSMM) de 2008 ne soit pas pleinement pris en compte.</p> <p>En effet, aucune anticipation n'est observable vis-à-vis des prescriptions inscrites dans la loi pour l'économie bleue de Juin 2016 interdisant à compter du 1er Janvier 2025 tout rejet en mer des sédiments et résidus pollués issus du dragage</p>	<p>dragage par surverse sera interdit dans le chenal aux endroits représentant les fractions les plus fines de sédiments.</p> <p>L'objectif de ces mesures est d'empêcher toute pollution accidentelle dans les zones représentant des enjeux forts. Ces zones sont notamment présentes dans l'étang de Bages Sigean. Pour anticiper et donc mieux maîtriser les impacts sur ce compartiment, une modélisation de la propagation du panache turbide a été réalisée. Les conclusions de cette modélisation concluent à un risque quasi inexistant d'observer un panache turbide arriver jusqu'à cet espace. En effet, d'après le modèle, le panache turbide ne serait susceptible de pénétrer dans l'étang que pendant quelques heures en période climatique extrême au cours desquelles les dragages ne pourraient pas avoir lieu. Enfin, un suivi en temps réel de la qualité de l'eau (turbidité, contaminants, nutriments) sera mis en place dans l'étang de Bages- Sigean sous le contrôle d'un écologue qui permettra d'alerter les gestionnaires des travaux instantanément et d'adapter, si besoin, les travaux.</p> <p>Toutes ces mesures doivent permettre de minimiser les risques occasionnés par les opérations de travaux sur les zones situées à proximité.</p> <p>En réponse aux deux points soulevés en lien avec la disposition B.Me.6 du SAGE, la Région souligne :</p> <p>1/ qu'elle communiquera à la commission Mer et littoral les éléments relatifs aux suivis des dragages réalisés dans le cadre des travaux d'extension du port</p> <p>2/ que l'ensemble des sédiments contaminés (identifiés à 65000 m3) dragués pour les travaux d'extension du port seront confinés à terre et utilisés dans des remblais. Ils ne seront donc pas rejetés en mer anticipant ainsi les prescriptions indiquées dans l'avis de la CLE avec le plein objectif de bon état des eaux pour le milieu marin.</p>	<p>du projet en la matière. Ce point aurait pu faire l'objet d'un développement spécifique, même s'il est bien certain qu'à l'échelle de la qualité du milieu marin, le projet (malgré son ampleur) n'aura que des effets difficiles à quantifier et à priori temporaires.</p> <p>Dans ce contexte, il apparaît à la Commission que la CLE du SAGE de la Basse Vallée de l'Aude devrait trouver une réponse à ses interrogations parmi l'ensemble des éléments figurant dans le dossier ou dans les divers mémoires en réponse aux personnes publiques consultées.</p>
<p><b>Communication entre la mer et l'étang de Bages-Sigean, effets sur la qualité de ce dernier.</b></p>	<p>La réalisation de digues au Nord et au Sud de la zone d'extension du port va fortement modifier le fonctionnement naturel du site induisant les effets suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Destruction d'habitats sableux dunaires</li> <li>- Augmentation de l'érosion du trait sur la partie Nord du site par blocage de la recharge sédimentaire naturelle provenant des courants marins sud-nord</li> </ul>	<p>Le maître d'ouvrage tient au préalable à préciser les points suivants :</p> <p>1/ si le projet va en effet induire directement la destruction d'habitat sableux dunaires au droit des futures terre-pleins portuaires, ces habitats ont déjà été compensés dans le cadre du projet de parc logistique portuaire. L'aménagement de conditions d'accès et de stationnements pour la plage de la Vieille Nouvelle, a notamment permis de faire disparaître la</p>	<p>Le Maître d'ouvrage apporte des réponses aux remarques en matière :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de destruction d'habitats sableux dunaires : Les habitats qui seront touchés au droit des futures terre-pleins portuaires ont déjà été compensés dans le cadre du projet de parc logistique portuaire ;</li> </ul>

<p>- Réduction de 20% des échanges entre les milieux marins et continentaux</p> <p>A ce titre, différentes dispositions du SAGE précisent les éléments suivants :</p> <p><b>C.ZC.1 : Restauration de la continuité piscicole : zones prioritaires et espèces cibles</b></p> <p>L'enjeu sur la basse vallée de l'Aude est le maintien et la restauration des populations d'anguilles ainsi que la restauration de l'attractivité vis-à-vis des lamproies marines.</p> <p><b>C.Su.1 : Préciser les enjeux de continuités piscicoles</b></p> <p>Les lagunes méditerranéennes et notamment les étangs du narbonnais constituent un habitat privilégié pour l'anguille. <b>C.Me.2 : Préserver la fonction de corridors écologiques des graus à l'interface terre-mer</b></p> <p>- Les graus constituent des corridors écologiques essentiels entre les étangs narbonnais et la mer, ce sont notamment des couloirs migratoires et des zones d'échanges pour la salinité des étangs et leurs sédiments.</p> <p>- Sur Port la Nouvelle, les aménagements physiques résiduels des anciennes vannes constituent des obstacles très partiels aux échanges hydrauliques et donc à la salinisation de l'étang sud. En cas de nouveaux aménagements, ceux-ci ne devront pas impacter le fonctionnement et l'attractivité du grau pour les espèces cibles.</p> <p>Le bureau de la CLE remarque vis-à-vis de ces différents points, qu'aucun ouvrage transversal ayant un impact direct sur la continuité écologique ne sera créé. Cependant une réduction de 20% des échanges entre milieu marin et milieu continental sera observée. Dans ce contexte, il est donc important de noter que l'impact sur la continuité écologique et la remontée des anguilles notamment ne sera pas nul et aura des répercussions financières importantes sur le secteur de la pêche lagunaire. De plus la lagune de Bages-Sigean</p>	<p>circulation motorisée sur cette dernière, ce qui permet dorénavant de protéger ces espaces.</p> <p>2/ l'impact des ouvrages sur l'érosion du trait de côte est faible comme cela est précisé au §3.8.1.2 de la pièce E1, volume 2.3 de l'étude d'impact. La synthèse des études hydro-sédimentaires menées sur le projet est par ailleurs présentée en annexe du volume 2.3 de l'étude d'impact. Le chapitre 2.4.1 en page 23 de cette synthèse détaille le résultat des études menées sur l'érosion du trait de côte à l'horizon 20 ans et 100 ans. Elle montre que l'impact des ouvrages est nul au sud du projet (la digue sud actuelle du port a déjà un effet de blocage des courants sud-nord et son allongement n'aggrave pas ce phénomène) et qu'au Nord un impact existe de manière limitée et seulement à proximité de l'enracinement de la future digue Nord.</p> <p>3/ la réduction de 20% des échanges entre les milieux marins et continentaux n'est observée qu'en cas de tempête exceptionnelle. Il faut en effet se référer au chapitre 3.1.3.4, p. 156 de la pièce E1 du volume 2.3 de l'étude d'impact ou à la synthèse des études hydro-sédimentaires présentées en annexe au volume 2.3 de l'étude d'impact (au §2.3.1, p 19 de cette synthèse). Les études ont modélisé 5 scénarios de conditions météo pour mesurer les impacts du projet sur les échanges mer-étang. Seul le scénario de tempête exceptionnelle (le scénario en question modélisait une tempête décennale) a un impact sur les échanges qui a été quantifié autour de 20% pour les flux entrants. Il s'agit d'un cas exceptionnel et il faut prendre en compte l'ensemble des simulations réalisées. Ainsi sur 6 mois de modélisation, la modification des échanges n'est que de 0.56% ce qui est très faible. Les considérations qui suivent dans l'avis de la CLE et qui découlent de la prise en compte d'une modification dans les échanges mer-étang sont donc erronées.</p> <p>Pour autant, concernant les dispositions C.ZC.1 et C.Su.1 du SAGE, le maître d'ouvrage précise qu'il est conscient que le grau de Port La Nouvelle est une zone de transit importante pour certaines espèces d'ichtyofaunes migratrices. Il rappelle qu'une mesure spécifique a été imaginée pour suivre et protéger les espèces d'ichtyofaune et notamment les anguilles (Fiche Mesure 6, § 2.1.3.3, p12 de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact).</p> <p>Cette mesure permettra de mieux comprendre les mécanismes de migration de ces espèces en offrant aux gestionnaires une base de données complètes des périodes de montaison et de dévalaison ainsi que du nombre</p>	<p>- d'augmentation de l'érosion du trait sur la partie Nord du site par blocage de la recharge sédimentaire naturelle :</p> <p>Les études menées sur l'érosion du trait de côte à l'horizon 20 ans et 100 ans montrent que l'impact des ouvrages est nul au sud du projet et qu'au Nord un impact existe de manière limitée et seulement à proximité de l'enracinement de la future digue Nord. Dans sa réponse détaillée à l'Agence Française de Biodiversité (voir ci-après), le maître d'ouvrage indique qu'il avait envisagé dans un premier temps de réaliser un rechargement préventif de la plage de la Vieille Nouvelle au Nord du projet. Toutefois, après concertation avec les services de l'Etat et le conservatoire du littoral, cette solution a été abandonnée car il est dans la politique du conservatoire du littoral de laisser évoluer naturellement les milieux dont il a la gestion vis-à-vis de l'érosion marine.</p> <p>- de réduction de 20% des échanges entre les milieux marins et continentaux :</p> <p>Seul le scénario de tempête exceptionnelle a un impact sur les échanges qui a été quantifié autour de 20% pour les flux entrants. Pour le Maître d'Ouvrage, il s'agit d'un cas exceptionnel, ainsi sur 6 mois de modélisation, la modification des échanges n'est que de 0.56%. Cependant, il convient de relever que ce sont ces épisodes de tempêtes exceptionnelles qui assurent un rôle majeur dans l'apport d'eau salée à l'étang, et donc dans le renouvellement des eaux de la lagune. A l'inverse, le projet impose un dragage du chenal plus important à une côte moindre. Il contribue ainsi à lutter contre le comblement de l'étang</p> <p>Vis-à-vis du SDAGE, le maître d'ouvrage précise qu'il est conscient que le grau de Port La Nouvelle est une zone de transit importante pour certaines espèces d'ichtyofaunes migratrices et qu'une mesure spécifique a été imaginée pour suivre et protéger les espèces d'ichtyofaune et notamment les anguilles.</p> <p>Les observations de la CLE ont appelé des réponses que le Maître d'ouvrage a fournies de manière convaincante pour la commission d'enquête. Quant aux impacts évoqués du projet sur les échanges mer-étang, le suivi programmé de l'état de</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



<p>connaît une dynamique de restauration liée aux effets de la réduction des flux polluants issus du bassin versant lui permettant aujourd'hui d'être proche du « bon état » tel qu'exigé par la Directive Cadre sur l'Eau (DCE). Les échanges mer/lagune jouant un rôle majeur dans cette dynamique, en permettant le renouvellement des eaux notamment, la diminution de 20% des échanges va induire un confinement accru de la masse d'eau et notamment de son bassin Nord le rendant plus sensible aux pollutions. Le bureau de la CLE s'interroge alors sur le lien entre les impacts de la diminution de ces échanges et la dynamique de restauration en cours et donc l'atteinte effective du bon « état » écologique imposé par la DCE.</p> <p>Vis-à-vis de cette problématique induite directement, les dispositions suivantes du SAGE précisent :</p> <p><b>B.ZC.3 : Risque d'eutrophisation des étangs du narbonnais : état de référence et objectifs sectorisés</b></p> <p><b>B.ZC.4 : Qualité sanitaire des étangs du narbonnais: objectifs sectorisés</b></p> <p>- Il est nécessaire de maîtriser les flux de nutriments arrivant aux étangs littoraux afin de ne pas modifier les équilibres actuels et donc de ne pas dégrader les milieux.</p>	<p>d'individus utilisant cet espace. Ces données seront largement diffusées pour agrémenter les études qui pourraient bénéficier de ce type de données.</p> <p>Par ailleurs, ces suivis permettront d'accompagner les travaux afin d'aider les gestionnaires lors des opérations prévues. Il s'agira avant tout que les travaux n'impactent pas l'activité de ces espèces en permettant des adaptations en cas de moutaison avérée pendant la phase travaux.</p> <p>Pour rappel, ces adaptations pourront concerner :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le phasage des travaux qui devra prendre en compte autant que possible les périodes de plus grande sensibilité pour ces espèces,</li> <li>- La limitation des panaches turbides dans la zone de travaux</li> <li>- L'interdiction des dragages de nuit qui représente la période de plus grande sensibilité pour ces espèces lors des migrations.</li> </ul> <p>Ces suivis seront, par ailleurs réalisés, sous le contrôle de l'écologue qui accompagnera les travaux et du Comité Scientifique qui sera consulté et validera notamment le protocole de suivi correspondant.</p> <p>En phase d'exploitation, les faibles impacts des ouvrages sur les courants et les échanges entre la mer et l'étang feront que les conditions de transit des civelles ou de tout autre poisson migrateur seront sensiblement les mêmes qu'aujourd'hui.</p> <p>Enfin concernant les mesures C.Me.2, B.ZC.3 et B.ZC.4, les réserves de la CLE se basent sur le fait que les échanges entre la mer et l'étang sont modifiés à hauteur de 20% avec le projet, ce qui, comme cela est expliqué plus haut, n'est pas la bonne hypothèse. Les modélisations cumulées sur une période de 6 mois montrent que les échanges ne sont modifiés qu'à hauteur de 0.56% ce qui ne représente pas de risque pour la modification des milieux. Par ailleurs, plusieurs mesures de suivi tant sur la qualité des eaux, sur l'ichtyofaune et les civelles permettront de vérifier les potentiels impacts sur les milieux.</p>	<p>la lagune devrait fournir un éclairage sur les phénomènes antagonistes précités.</p>
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------

#### 4.2. ANALYSE DE L'AVIS DU DEPARTEMENT DES RECHERCHES ARCHEOLOGIQUES SUBAQUATIQUES ET SOUS-MARINE

Identification	Observation du DRASS	Réponse de la Région Occitanie	Appréciations de la commission d'enquête publique
<b>Recherches archéologiques subaquatiques et sous-marines</b>	Compte-tenu de la très grande sensibilité de cette portion du littoral eu égard à l'activité portuaire de la capitale de la province romaine de Narbonnaise, il informe de l'intention du Ministère de la Culture de prescrire un diagnostic archéologique sur l'emprise des travaux.		La prescription annoncée du Ministère de la Culture s'imposera au Maître d'ouvrage.

#### 4.3. ANALYSE DE L'AVIS DE L'AGENCE FRANÇAISE DE BIODIVERSITE

Identification	Observation de l'agence française de biodiversité	Réponse de la Région Occitanie	Appréciations de la commission d'enquête publique
<b>Transit sédimentaire</b>	Un système de by-pass au niveau des ouvrages, dimensionné au regard des flux en transit doit être mis en place afin de permettre une meilleure circulation des sédiments de part et d'autre des infrastructures (digues).	<p>Le Maître d'ouvrage tient à rappeler le contexte sédimentaire local très particulier de la zone située à proximité.</p> <p>Les plages de Port La Nouvelle (Vieille Nouvelle et Urbaine) sont naturellement dans un état d'équilibre instable puisque l'on observe des migrations transversales (entre le haut et le bas de plage) et longitudinales (sous l'influence des courants de dérive littorale) des sédiments. Ces migrations contribuent à faire évoluer la saisonnalité des paysages notamment entre l'été (propice à l'accrétion) et l'hiver (propice à l'érosion).</p> <p>La dynamique sédimentaire locale est donc sous l'influence de plusieurs paramètres qui se complètent et évoluent pour former l'état du littoral actuel.</p> <p>Le Port La Nouvelle est une zone très particulière qui est influencée à la fois par un courant de dérive littorale venant du nord et un courant de dérive littorale venant du sud. Ces cellules sédimentaires s'inversent au droit du grau de l'Ayrolle favorisant ainsi l'établissement d'une zone propice à l'accrétion des plages.</p> <p>Actuellement les bilans actualisés montrent des évolutions du trait de côte, sur la période de 1992-2011 :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avancée du littoral entre Cap Leucate et Port-La Nouvelle sur la période 1992 à 2011 (de l'ordre de +0,1 m/an).</li> <li>- Recul du littoral de Port-La Nouvelle à Narbonne plage sur cette même période (de l'ordre de -0.4 à -0.9 m/an),</li> </ul>	<p>Le Maître d'ouvrage a conduit des études détaillées concluant à la modestie de l'érosion générée par le projet au Nord de la digue Nord ainsi qu'à une efficacité assez aléatoire d'un by-pass situé plus au large du port actuel.</p> <p>Compte-tenu des résultats des investigations conduites par la Région et de la position des Services de l'État et du Conservatoire du littoral, très réservés sur des interventions relatives au transit sédimentaire littoral, la Commission n'a pas trouvé d'argumentaire suffisant dans la demande de l'AFB pour justifier l'implantation d'un système de by-pass au niveau des ouvrages.</p>

Par ailleurs, il faut noter que les aménagements portuaires et notamment les digues, interceptent déjà une certaine quantité de sédiments. Les musoirs actuels atteignent une profondeur 5/6 m/ ZH. A cette profondeur, la dynamique sédimentaire est importante.

Le projet d'extension a pour objectif d'allonger ces digues qui atteindront des profondeurs plus importantes (de l'ordre de 9m / ZH pour la digue sud et 14m / ZH pour la digue nord). A ces profondeurs, la dynamique sédimentaire est réduite car la profondeur de fermeture est atteinte. Il n'y a pas l'énergie suffisante pour mettre en suspension les granulométries sableuses.

Il est donc pertinent de supposer que l'extension de ces ouvrages n'impactera pas davantage le transit sédimentaire sur cette zone.

Enfin, une modélisation a été réalisée permettant de quantifier l'impact des ouvrages sur ces aspects. Cette modélisation a permis d'obtenir un aperçu à 20 ans et 100 ans de l'impact des ouvrages en intégrant le scénario de hausse du niveau marin relatif provoqué par le changement climatique. Les résultats de ces modélisations sont évoqués au §3.8.1.2, p 216 de la pièce E1, volume 2.3 de l'étude d'impact, §2.4, p 23 de la synthèse des études hydro-sédimentaires menées sur le projet et présenté en annexe du volume 2.3 de l'étude d'impact. Par ailleurs le rapport complet des études menées sur l'évaluation des effets du projet sur le littoral est mis à disposition du public (voir volume 8 de l'étude d'impact).

Les résultats obtenus par ce modèle sont les suivants :

**Conclusion quant aux impacts à 20 ans :**

- Au Nord du port :

Le recul maximal de l'ordre de 30 m sur 20 ans dans la situation actuelle atteint 50m en présence du nouvel aménagement mais simplement au droit de l'enracinement de la digue nord.

- Au Sud du port :

Au Sud immédiat du port, le recul du trait de côte est de 15 m environ à 20 ans dans la situation sans le nouvel aménagement comme dans la situation avec l'extension portuaire.

<p><b>Turbidité</b></p>	<p>La définition des seuils d'alerte sur la turbidité ; des procédures d'intervention et des modalités d'arrêt du</p>	<p><b>Conclusion quant aux tendances évolutives futures du littoral à l'horizon 2100</b></p> <p>En intégrant les effets du réchauffement climatique, le recul maximal qui serait de 220 m dans la situation actuelle de l'aménagement passerait à 245 m en présence du nouvel aménagement.</p> <p>En dehors de ce secteur, les évolutions sont analogues sur l'ensemble du domaine d'étude dans la situation sans et avec le nouvel aménagement.</p> <p>En conséquence les études confirment les impacts mineurs des ouvrages sur le transit sédimentaire déjà observés aujourd'hui de par la présence des ouvrages actuels du port. Les impacts prévisibles se situent au niveau de l'enracinement de la future digue Nord. Mais ce phénomène est déjà observé à l'enracinement de la digue nord actuelle et ce n'est qu'un report de l'impact existant vers le Nord.</p> <p>Le Maître d'ouvrage précise toutefois qu'une surveillance renforcée sera réalisée sur ces aspects via notamment la mise en place d'un suivi du littoral pendant la phase travaux et en phase d'exploitation (voir mesure 27, § 5.1.1.2, p122 de la pièce F du volume 2.3 de l'étude d'impact) qui aura pour objectif de mettre en évidence des zones d'érosion préférentielles permettant ainsi d'intervenir rapidement par des rechargements ponctuels.</p> <p>Il faut également souligner que le maître d'ouvrage avait envisagé dans un premier temps de réaliser un rechargement préventif de la plage de la Vieille Nouvelle au Nord du projet ; Toutefois après concertation avec les services de l'Etat et le conservatoire du littoral, cette solution a été abandonnée car il est dans la politique du conservatoire du littoral de laisser évoluer naturellement les milieux dont il a la gestion vis-à-vis de l'érosion marine.</p> <p>Ainsi la proposition de l'AFB concernant la demande de mise en place d'un by-pass pour maintenir le transit littoral n'est pas en cohérence avec les autres politiques des services de l'Etat. Par ailleurs, la faisabilité technique et le fonctionnement d'un tel ouvrage sous-marin de près d'1.5km de long est aléatoire et apparaissent inopportuns au regard des impacts à compenser et du contexte de la plage de la Vieille Nouvelle.</p> <p>Le Maître d'ouvrage précise que dans la nouvelle version du dossier présenté à l'enquête publique il est prévu qu'un comité</p>	<p>La Région indique qu'il est prévu qu'un comité composé d'experts scientifiques soit mis en</p>
-------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------

	chantier devront être préalablement validées par l'AFB.	<p>composé d'experts scientifiques soit mis en place dans le cadre du projet d'extension portuaire de Port-La Nouvelle.</p> <p>Les protocoles détaillés ainsi que les critères de seuil et/ou de qualité nécessaires à la mise en œuvre de la mesure 3 (§2.1.2.2, p 8 de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact) relative au suivi de la turbidité seront élaborés plusieurs mois (au moins deux mois) avant le début des travaux et feront l'objet de concertation et de validation par les experts du comité de suivi. L'AFB pourra faire partie de ce comité d'expert.</p> <p>Il est prévu notamment de réaliser un état initial de la turbidité dans l'étang de Bages Sigean afin de quantifier le bruit de fond naturel en phase travaux. Ces suivis préliminaires permettront d'établir des seuils d'adaptation des travaux qui, en cas de dépassement, devront permettre de limiter les impacts du chantier sur les espaces naturels à proximité.</p> <p>Les modalités d'adaptation seront débattues et validés par le Comité Scientifique qui accompagnera les travaux dont l'AFB pourra faire partie</p>	<p>place dans le cadre du projet d'extension portuaire de Port-La Nouvelle.</p> <p>Il est notamment prévu de réaliser un état initial de la turbidité dans l'étang de Bages Sigean afin de quantifier le bruit de fond naturel.</p> <p>Les protocoles détaillés ainsi que les critères de seuil et/ou de qualité nécessaires à la mise en œuvre de la mesure relative au suivi de la turbidité devraient être élaborés au moins deux mois avant le début des travaux et faire l'objet de concertation et de validation par les experts du comité de suivi, dont l'AFB pourra faire partie selon le Maître d'ouvrage.</p> <p>Pour la Commission, le fait que l'AFB puisse intégrer le comité d'experts chargé d'élaborer les protocoles de suivi de la turbidité dans l'étang de Bages-Sigean et y exprimer son point de vue est de nature à satisfaire la préoccupation qu'elle a exprimée.</p>
<b>Bruits sous-marins (1)</b>	La réduction des bruits sous-marins de la mesure 8 doit être accompagnée par une veille spécifique par un ingénieur écologue avec une attention particulière lors du commencement de la phase de travaux.	<p>Le Maître d'ouvrage précise que le contenu de la mesure 8 a évolué entre la version présentée aujourd'hui à enquête publique et celle examinée par l'AFB. Dans sa dernière version de janvier 2018, le dossier soumis à l'Enquête publique précise, dans la mesure 8 (§2.1.3.5, p14 de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact), les modalités de veille concernant l'application des protocoles de réduction des bruits sous-marins.</p> <p>Les objectifs de cette mission seront multiples.</p> <p>Préalablement au lancement des travaux, l'Ingénieur Écologue devra définir le protocole qui sera appliqué tout au long des travaux. Celui-ci devra permettre d'arrêter les prescriptions techniques que les entreprises de travaux devront suivre. Ces prescriptions porteront notamment sur les fréquences de battage de pieux au démarrage et les temps d'arrêt maximums autorisés avant l'application de ce protocole.</p> <p>Ce protocole sera validé par le Comité Scientifique qui sera mis en place pour accompagner toute la période de travaux.</p>	<p>Les dispositions contenues dans la réponse du Maître d'ouvrage (et le dossier soumis à l'enquête) paraissent avoir évolué par rapport à celles figurant dans la version du dossier examinée par l'AFB.</p> <p>En tout état de cause, la veille spécifique par un ingénieur écologue est bien actée aujourd'hui. Par ailleurs, ce protocole sera validé par le Comité Scientifique qui sera mis en place pour accompagner toute la période de travaux.</p> <p>Aux yeux de la Commission, les mesures sur lesquelles le Maître d'ouvrage s'engage répondent aux demandes de l'AFB, voire plus.</p>
<b>Bruits sous-marins (2)</b>	Les opérateurs de travaux doivent être informés préalablement des perturbations potentielles de la faune marine par les bruits sous-marins	<p>Le Maître d'ouvrage rappelle que la mesure 1 (§ 2.1.1, p7 de la pièce F, volume2.3 de l'étude d'impact) précise les attentes et les missions qui seront confiées à l'Ingénieur Écologue. Celui-ci aura pour mission notamment de former au moins deux (2)</p>	<p>Le fait que les nuisances sonores sous-marines figurent parmi les enjeux auxquels seront sensibilisées les entreprises par l'Ingénieur écologue en charge du suivi des travaux répond</p>

		<p>personnes de chaque entreprise afin de les informer des enjeux et risques situés à proximité et notamment ceux liés à la faune marine. Toutes les entreprises devant intervenir sur le lieu des travaux recevront cette formation et s'engageront à suivre les demandes du maître d'ouvrage sur cet aspect.</p>	<p>à la demande de l'AFB.</p>
<p><b>Grande nacre</b></p>	<p>Les mesures sur la grande nacre doivent être renforcées en fonction du résultat des études de suivi.</p>	<p>Le Maître d'ouvrage s'engage à suivre pendant 10 ans l'état des individus de Grande Nacre qui seront transplantés dans l'étang de l'Ayrolle.</p> <p>Sous la demande de l'Autorité Environnementale, ces suivis et résultats obtenus seront partagés avec l'ensemble des gestionnaires intéressés par cette étude. Elles aboutiront, si besoin, à une réévaluation de l'étude et à un renforcement des mesures de sauvegarde.</p>	<p>Il paraît logique que le renforcement des mesures de sauvegarde soit conditionné par les résultats du suivi que le Maître d'ouvrage s'engage à réaliser. De plus, le fait que les bilans des constats qui seront effectués soient partagés avec l'ensemble des gestionnaires intéressés par cette étude, sont de nature à rassurer la Commission et l'AFB sur les moyens mis en œuvre pour assurer la sauvegarde de cette espèce protégée.</p>
<p><b>Mesures sur la restauration de milieux marins</b></p>	<p>Les mesures sur la restauration de milieux marins doivent être renforcées au niveau de l'étude de faisabilité, de la définition de l'état initial, de l'animation et des suivis.</p>	<p>La fiche de mesure 20 (§2.2.2.2, p26 de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact) concernant les biocénoses de substrat meuble a fait l'objet de compléments sur la version du dossier aujourd'hui présenté à l'enquête et celle examinée par l'AFB. Ces compléments ont été directement concertés avec l'Agence Française de Biodiversité, opérateur du site NATURA 2000 « côtes sableuses de l'infra littoral languedocien ».</p> <p>Outre le fait qu'elle acte que l'ensemble des études et suivis qui seront réalisés par le Maître d'ouvrage seront mis à disposition de l'AFB pour améliorer les connaissances sur le site, elle arrête aujourd'hui définitivement les participations du maître d'ouvrage à des études qui seront menées par l'AFB :</p> <p>1/ sur la définition d'un indicateur écosystémique sur les substrats meubles permettant une meilleure caractérisation de l'état de conservation des habitats ;</p> <p>2/ sur l'étude d'opportunité, de faisabilité et de gouvernance pour la mise en place d'une zone de protection forte. Le maître d'ouvrage rappelle qu'il ne peut être porteur de ce type de projet qui aboutira, s'il est jugé pertinent, à la nomination d'un gestionnaire.</p> <p>Par ailleurs si cette étude démontre la pertinence de la mise en place d'une telle zone la Région s'engage à participer financièrement à son installation.</p> <p>La nouvelle rédaction de la fiche répond ainsi à la demande de renforcement des actions qui étaient initialement envisagées.</p>	<p>La fiche de mesure relative aux biocénoses de substrat meuble examinée par l'AFB a fait l'objet de compléments directement concertés entre le Maître d'ouvrage et l'Agence Française de Biodiversité.</p> <p>La version du dossier présenté à l'enquête acte que l'ensemble des études et suivis qui seront réalisés par le Maître d'ouvrage seront mis à disposition de l'AFB. Elle définit également la participation de la Région à des études qui seront menées par l'AFB.</p> <p>De plus, si la pertinence de la mise en place d'une zone de protection forte est démontrée, la Région s'engage à participer financièrement à son installation.</p> <p>Il apparaît à la Commission que la nouvelle rédaction concertée de la fiche et les engagements pris répondent à la demande de l'AFB en matière de renforcement des actions qui étaient initialement envisagées par le Maître d'ouvrage.</p>

<p><b>Mesures compensatoires réserve naturelle de Sainte-Lucie</b></p>	<p>Le contrôle de l'efficacité des mesures compensatoires au niveau de la réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie.</p>	<p>Le Maître d'ouvrage précise que ces mesures compensatoires s'insèrent dans le cadre de la compensation de l'aménagement du parc logistique portuaire.</p> <p>Cet aménagement a déjà fait l'objet d'une autorisation de travaux et de deux arrêtés préfectoraux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- au titre de la loi sur l'eau le 17/11/2015</li> <li>- au titre de la dérogation à la destruction d'espèces végétales et animales protégées le 18/11/2015:</li> </ul> <p>Le Maître d'ouvrage a conventionné avec le PNR pour la gestion et le suivi des mesures compensatoires qui ont commencé à être mises en œuvre. Dans le cadre de ces conventions des bilans annuels sont dressés qui sont communiqués aux services de l'État.</p>	<p>Le Maître d'ouvrage a conventionné avec le Parc Naturel Régional pour la gestion et le suivi des mesures compensatoires au niveau de la réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie. Celles-ci ont d'ailleurs commencé à être mises en œuvre.</p> <p>Dans le cadre de ces conventions des bilans annuels sont dressés qui sont communiqués aux services de l'État. La Commission estime que les engagements pris par le Maître d'ouvrage, le conventionnement avec le Parc Naturel Régional et la communication des bilans annuels aux services de l'État sont de nature à répondre aux interrogations de l'AFB sur le contrôle de l'efficacité des mesures compensatoires au niveau de la réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie.</p>
<p><b>Mesures de suivi</b></p>	<p>Les stations d'échantillonnage prévues pour les mesures 26, 30, 32, 33 feraient utilement l'objet d'une validation par l'animateur du site Natura 2000 concerné.</p>	<p>Le Maître d'ouvrage rappelle que ces mesures seront réalisées avant, pendant et après les travaux. Elles concernent les suivis morpho-sédimentaires des zones de dépôt (mesure 26), les suivis de la qualité des sédiments marins (mesure 30), les suivis des communautés benthiques de substrats meubles au niveau des zones de dépôt et les suivis de l'ichtyofaune.</p> <p>Le Maître d'ouvrage précise que les protocoles liés à ces mesures seront présentés pour validation au Comité scientifique qui accompagnera les travaux et qui est prévu dans la nouvelle version du dossier. Comme cité plus haut, l'AFB pourra faire partie de ce comité d'experts.</p>	<p>Le Maître d'ouvrage indique que l'AFB pourra faire partie du comité d'experts auquel seront présentés pour validation les protocoles liés à ces mesures de suivi. Cette disposition figure dans la nouvelle version du dossier d'enquête.</p> <p>Du point de vue de la Commission, la validation par le Comité scientifique (dont l'AFB pourra faire partie) des protocoles liés aux mesures de suivi répond à la préoccupation de l'AFB.</p>
<p><b>Suivi de l'aire d'étude</b></p>	<p>L'étude de faisabilité de la zone de protection forte de la mesure 33 pourrait également être associée à un renforcement de la connaissance de l'aire d'étude.</p>	<p>Le Maître d'ouvrage précise que la nouvelle rédaction de la mesure 20 (§2.2.2.2, p26 de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact) revue en concertation avec l'AFB par rapport au dossier sur lequel cet avis se fonde que le maître d'ouvrage prévoit :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1/ de partager avec l'AFB, animateur du site N2000, les protocoles et les résultats des suivis environnementaux réalisés dans le cadre des opérations d'immersion des sédiments (voir fiches de mesures 26-30-32 et 33) ;</li> <li>2/ de financer l'étude pour la définition d'un indicateur écosystémique sur les substrats meubles permettant une meilleure caractérisation de l'état de conservation des habitats et de mettre à disposition de l'AFB les résultats des suivis environnementaux réalisés dans le cadre du projet d'extension</li> </ol>	<p>Là encore, les dispositions contenues dans le dossier soumis à l'enquête paraissent avoir évolué par rapport à celles figurant dans la version du dossier examinée par l'AFB.</p> <p>Le Maître d'ouvrage prévoit en effet de partager avec l'AFB les protocoles et les résultats des suivis environnementaux réalisés dans le cadre des opérations d'immersion des sédiments. Il financera également une étude permettant une meilleure caractérisation de l'état de conservation des habitats et mettra à disposition de l'AFB les résultats des suivis environnementaux (qui contribuent à l'amélioration des connaissances du fonctionnement des fonds sableux).</p>

	<p>du port. Ces suivis seront une source de données qui participera à l'amélioration des connaissances sur le fonctionnement des fonds sableux.</p> <p>Ces partages de données permettront un renforcement de la connaissance de l'aire d'étude.</p>	<p>La Commission rejoint le Maître d'ouvrage pour considérer que ces partages de données permettront un renforcement de la connaissance de l'aire d'étude, souhaité par l'AFB.</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

#### 4.4. ANALYSE DE L'AVIS DE LA PREFECTURE DE L'AUDE ET DE LA DIRECTION DEPARTEMENTALE DES TERRITOIRES ET DE LA MER

Identification	Observations de la Préfecture et de la DDTM	Réponse de la Région Occitanie	Appréciations de la commission d'enquête publique
<p><b>Procédure de transfert du domaine public maritime</b></p>	<p><b>Les remarques ont trait à la procédure de transfert</b> de gestion du domaine public maritime préalable à l'extension du domaine portuaire qui doit bien être présentée comme un des sujets de l'enquête publique.</p>	<p><b>Cette remarque avait été reprise par les services de la DREAL dans le cadre de la procédure d'instruction et ont amené la Région modifier son dossier.</b></p> <p>Dans la version du dossier présentée à l'enquête et redéposée auprès des services de l'État le 24 janvier 2018, un volume particulier (le volume 6) présente la procédure liée au transfert de gestion du domaine public maritime au titre du code général de la propriété des personnes publiques. Cette nouvelle architecture du dossier permet de répondre à la remarque du préfet de l'Aude et de la DDTM</p>	<p>La version du dossier présentée à l'enquête contient bien un volume particulier (le volume 6) présentant la procédure liée au transfert de gestion du domaine public maritime au titre du code général de la propriété des personnes publiques.</p> <p>Cette procédure de transfert de gestion du domaine public maritime figure explicitement comme étant l'un des cinq objets de la présente enquête publique. Elle fera d'ailleurs l'objet d'un avis spécifique de la part de la Commission d'enquête publique.</p>

#### 4.5. ANALYSE DE L'AVIS DU PARC NATUREL REGIONAL DE LA NARBONNAISE EN MEDITERRANEE

Identification	Observations du parc régional de la narbonnaise en méditerranée	Réponse de la Région Occitanie	Appréciations de la commission d'enquête publique
<p><b>Modélisation hydrodynamique et communication Mer-étang</b></p>	<p>Un développement important est consacré au calage de la modélisation hydrodynamique effectuée dans le cadre de l'étude d'impact. Si le modèle n'est effectivement pas remis en cause, il apparaît en effet que son calage tend à surestimer les échanges actuels Mer-étang actuels et donc potentiellement à <b>sous-estimer l'ensemble des incidences des travaux et aménagements envisagés sur les comportements physiques et biologiques de la lagune de Bages - Sigean</b>, ainsi que l'impact sur l'état de conservation de l'habitat naturel « Lagune côtière » et de la ressource</p>	<p><b>Elle précise face aux remarques sur le calage du modèle hydrodynamique que ce dernier a été réalisé à l'aide d'une campagne de mesures représentative des diverses conditions océano-météorologiques qui a duré 6 mois en 2013 et que ce calage a été validé par les services de la DREAL et le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement).</b> Cette modélisation a été réalisée par le bureau d'études ARTELIA reconnu pour son expertise dans le domaine. Le modèle a été construit pour mesurer les impacts des nouveaux ouvrages sur le milieu. Les mesures d'accompagnement prévues au projet sur le modèle sont prévues afin de compléter les connaissances sur le</p>	<p>Si personne ne remet en cause le modèle utilisé par le Maître d'ouvrage, le Parc Naturel Régional (PNR) conteste son calage, validé d'autre part par la DREAL et le CEREMA.</p> <p>Dans la perspective de trouver un terrain de convergence, la Région estime que la participation du PNR et/ou son conseil scientifique au comité d'experts qui sera créé pour suivre les mesures environnementales adoptées permettra au PNR d'être notamment associé aux mesures relatives au calage du modèle hydro-sédimentaire, au suivi de la</p>



	halieutique dans l'étang.	fonctionnement des milieux.  <b>De plus, le PNR étant un partenaire privilégié de la Région</b> dans le cadre du projet d'extension portuaire (pour rappel la Région et le PNR ont conventionné pour la mise en œuvre, la gestion et le suivi des mesures compensatoires du parc logistique portuaire), la Région s'engage à associer le PNR et/ou son conseil scientifique au comité d'experts qui sera nommé pour suivre les mesures environnementales sur le projet d'extension du port. Cela permettra au PNR d'être notamment associé aux mesures relatives au calage du modèle hydro-sédimentaire, au suivi de la qualité de l'eau dans la lagune et aux suivis sur des échanges ichtyologiques dans le grau.	qualité de l'eau dans la lagune et aux suivis sur des échanges ichtyologiques dans le grau.  La Commission estime que le niveau d'expertise du BET ARTELIA et du CEREMA fonde assez sûrement le calage du modèle adopté dans les études du projet. Elle juge également que l'association du Parc au comité d'experts est de nature à faciliter les échanges, pour en tirer mutuellement bénéfice.
<b>Erosion littorale</b>	L'avis du PNR contient des observations sur l'impact du projet sur le lido de la Vieille Nouvelle, secteur d'érosion littorale.	La Région renouvelle son engagement à associer le PNR et/ou son conseil scientifique au comité d'experts précité. Cela permettra au PNR d'être notamment associé aux suivis de l'évolution du littoral.	L'érosion littorale sur la plage de Vieille Nouvelle est une nouvelle fois évoquée. La Commission a bien pris acte de la relative modestie de l'érosion générée par le projet et de la volonté commune de « laisser la nature faire ».
<b>Suivi écotoxicologique des sédiments</b>	Le PNR estime qu'il serait opportun de réaliser un suivi écotoxicologique qui permettrait d'intégrer l'effet « cocktail » des contaminations sédimentaires. Il s'agirait d'avoir un état « zéro » des niveaux d'écotoxicité des sédiments de l'étang, du chenal et de l'aire de proximité en mer. Ce suivi pourrait alors être reconduit de façon régulière et conduire à prendre des mesures appropriées en fonction des résultats.	La Région réitère son engagement à associer le PNR et/ou son conseil scientifique au comité d'experts précité. Cela permettra au PNR d'être notamment associé aux suivis de la turbidité.  Elle s'engage également à réfléchir avec ce comité à la pertinence de réaliser des états zéro avant travaux et des suivis sur l'écotoxicologie.	La Commission prend à nouveau acte de la proposition de la Région d'associer le PNR et/ou son conseil scientifique au comité d'experts précité. Elle estime également que ce comité sera la structure adéquate pour réfléchir à la pertinence de réaliser des états zéro avant travaux et des suivis sur l'écotoxicologie.
<b>Végétation aquatique et herbiers de zostère</b>	A propos de la végétation aquatique et en particulier les herbiers de zostère, le conseil scientifique du Parc estime qu'il serait important d'avoir un état zéro robuste de la cartographie des habitats aquatiques de l'étang de Bages-Sigean mais également de pouvoir réaliser un suivi afin d'adapter si nécessaire les mesures prévues	La Région s'engage à réfléchir avec le comité d'experts précité à la pertinence de réaliser des états zéro avant travaux et des suivis sur les herbiers de zostère dans l'étang de Bages/Sigean .	Tout comme précédemment, la Commission rejoint le Maître d'ouvrage pour estimer que le comité d'experts sera le lieu privilégié pour travailler sur la pertinence de réaliser des états zéro avant travaux et des suivis sur les herbiers de zostère dans l'étang de Bages-Sigean.
<b>Impacts du trafic de la RD 709</b>	Le PNR s'interroge sur la prise en compte des impacts environnementaux directs et indirects de l'aménagement sur le territoire du Parc lors de la phase travaux puis exploitation et plus particulièrement l'impact de l'augmentation du trafic routier sur la RD 709 longeant l'étang de La Palme	La Région s'engage à réfléchir avec le département de l'Aude et l'exploitant du port à privilégier un plan de circulation d'accès au port évitant la RD 709.	L'étude d'impact (volume 2.3, partie 3/3) traite de l'accroissement de trafic (essentiellement poids-lourds) induit par le projet en phase travaux. Elle prévoit effectivement la possibilité d'élaborer un plan de circulation évitant la RD 709. Le développement du sujet est toutefois relativement succinct.
<b>Valorisation paysagère de la façade portuaire</b>	La charte du Parc indique notamment que ses signataires s'engagent à respecter les coupures d'urbanisation identifiées et à valoriser la façade maritime et portuaire en aménageant le front	La Région s'engage à être attentive, avec la commune, qui délivrera les permis d'aménager correspondants, à la qualité architecturale des constructions qui seront érigées sur le futur port.	La Commission rejoint le Parc pour signaler l'importance que revêt la valorisation la façade maritime et portuaire locales, mais reconnaît également que le Maître d'ouvrage ne dispose pas

	<p><b>portuaire</b> (quai de la rive Sud du chenal). Le projet présenté respecte la coupure d'urbanisation. Concernant la valorisation de la façade portuaire, le projet tel qu'il est présenté dans ce dossier ne révèle pas de réelle prise en compte des enjeux paysagers lors de sa définition ni d'orientation particulière pour que cet aménagement contribue à la création d'un paysage de qualité.</p>	<p>Sur ce dernier point (la préservation du paysage), la Région rappelle par ailleurs que des mesures sont prévues dans le cadre du parc logistique portuaire pour traiter les franges de l'extension portuaire le long du canal de la Robine et de la Réserve Naturelle Régionale de Ste Lucie.</p>	<p>des prérogatives nécessaires pour veiller à la qualité architecturale des constructions qui seront érigées sur le futur port.</p> <p>La Commission a pu constater que les aménagements paysagers prévus dans le cadre du parc logistique portuaire pour traiter les franges de l'extension portuaire le long du canal de la Robine et de la Réserve Naturelle Régionale de Ste Lucie sont effectivement mis en œuvre.</p>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 5. OBSERVATIONS DU PUBLIC

### 73 personnes ont déposé une contribution sur le registre d'enquête déposé en mairie de Port-La-Nouvelle :

1. Jean CERVERA	F	26. Bernard MOLINA		51. Nathalie UCHAN	
2. P. PLANQUES	C	27. Guy PERRONE		52. Philippe GOUVERNEUR	F
3. Martine BOMBA	F	28. Claudie TRUILHET		53. Daniel CALA	C
4. Maryse ARDITI	C	29. Jean-Louis FABRE		54. Monique SAUVAIN	F
5. Nicole BOYER		30. Laurent PITIÉ	F	55. Michel SAUVAIN	F
6. Jean-Marie GUERIF	F	31. Laurent FERRIÉS	F	56. M.Christine SABARDEIL	F
7. Jean-Louis NICOLET	F	32. Christian SALAS		57. J.Louis SABARDEIL	F
8. Edwige BRESSOLLES		33. Ancien chef de centre des pompiers de PLN	F	58. C. DELORME	F
9. Francis GUIBOUX		34. Mme FABRE	F	59. Claude KNOCKAERT	F
10. A. CAZAL BALESTRO		35. M. FABRE	F	60. P. JAMMEX	
11. R.B.	C	36. Daniel CALA	C	61. Lilian COPOVI	F
12. X ?	F	37. Maryse ARDITI	C	62. Gérard LAVOYE	F
13. Y. SALL... agriculteur commerçant	F	38. Robert ABAD		63. Jean-Luc MAZO	F
14. X ?	F	39. ? LOUBARIE		64. J. GRASSET	F
15. Louis CAZALETZ	F	40. Francis BOIGUERT	F	65. Shady BOUDJERRA	F
16. Jacqueline PERRONE-FOURNIÉ	F	41. Daniel GIRARD	F	66. ORTEGA KAHIA	F
17. Monique CAZALETZ	F	42. Marie-France GIRARD	F	67. Agence CLTM	F
18. Philippe BOURJADE	F	43. Lucien PEPY	F	68. Aldo FARINACCIO	F
19. Johanna PARTHUS		44. R. CHARLEY	F	69. Serge ROSADOT	F
20. Johanna PARTHUS		45. Marie-Claude PHALIPPOU	F	70. Jean-Pierre FOURNIER	F
21. Gwenaëlle LE BOA		46. Marc PHALIPPOU	F	71. Virginie BALZANO	F
22. André HUC	F	47. Jacqueline GARCIA	F	72. Éric LAVOYE	F
23. X ?	F	48. Michèle MARTINEZ	F	73. Claude ROQUELAURE	F
24. Marie-France POUDOU	F	49. Antoine MARTINEZ	F		
25. Paul-Jacques POUDOU	F	50. A. PAMIES Vivons BAGES			

### 409 personnes ont déposé une contribution sur le registre dématérialisé :

1. Gaétan-Pierre DUMONCEAU Organisation : Mr.Bricolage Mouret
2. Roger AYMOND Claude DAUMAS
3. jean-yves BARSALOU
4. jean-yves BARSALOU
5. Organisation : MEDEF
6. Jean Marc AMBROSINO
7. Catherine MILLOT-CHRISTAL Organisation : CY2
8. Geraldine DUHAMEL
9. Anonyme
10. Anonyme
11. Sébastien GERARD Organisation : Groupe COMELEC
12. Sébastien GERARD Organisation : Groupe COMELEC
13. Anonyme
14. Jean-François CLARET
15. Jean-François CLARET
16. Mickael MENA Organisation : DEBELEC – COMELEC
17. Bernard BALLESTER
18. Naïké MASSU
19. Nicolas VIRARD
20. Thierry MARRO Organisation : COLAS M.M.
21. Jean-Francois MATHON Organisation : Simple et Solaire
22. Emmanuel TEIXEIRA Organisation : Alenis SA
23. Albert CORMARY
24. Dominique BLANCHARD, Retraité des pêches maritimes ayant exercé à l'étang de Bages
25. Bernad MOLINA Organisation : Société Nouvelle de Remorquage
26. Michel NUTTIN
27. Anonyme
28. Jean GASTOU
29. Jean Luc CLAVERY
30. Laurent TOKARSKI
31. Jacques LAMY
32. Alain AVEZOU
33. Patrice MENARD
34. Serge DOUTRE
35. Michel NUTTIN
36. Anonyme
37. Régis ARTIS Organisation : Chef d'entreprise
38. Anonyme
39. Arnaud SIROTTI
40. Pierre PLANQUES
41. Pierre PLANQUES
42. Marlène BEGUE
43. Gilbert LAVOYE
44. Muriel NAUDY
45. Anonyme
46. Albert CORMARY
47. Gérard BRISSEAU
48. EELV, Groupe Local du Narbonnais, Albert CORMARY, Marie-Laure ARRIPE, Mariette GERBER
49. François DORIGNY
50. Peter WALLPOTT
51. Daniel CALLA
52. Henri BENEDITTINI SDIS
53. Nicole MARILL
54. Jean-Pierre MARILL
55. Jean-Claude BISCONTE DE SAINT JULIEN (fichier joint)
56. Jeanne Maryse SEGUI
57. Marc MAILLET FNE / FRENE 66, PVAP (fichier joint)
58. Robert DELBES
59. Georges OLIOSO
60. Patrick CASSIGNOL, Silos du Sud
61. Jean-Claude SAROUILLE
62. Anonyme
63. Bernard LAFONT
64. Pierre CONTANT
65. Jean-Luc FAYOS
66. Anonyme
67. Albert CORMARY
68. Daniel CALLA
69. David PAREMIN, Citoyen de Narbonne
70. Max CANEL
71. Serge LALLEMAND
72. Denyse FREDERICQ
73. Anonyme
74. Jean-Emmanuel LEGRY, TIMAC AGRO
75. Anonyme
76. Jean-Claude BISCONTE DE SAINT-JULIEN (fichier joint)
77. Jean-Claude BISCONTE DE SAINT-JULIEN (fichier joint)
78. Maryse ARDITI, ECCLA (fichier joint)
79. JC Asso, PvAP (fichier joint)
80. Maryse ARDITI, ECCLA (fichier joint)
81. JC Asso, PvAP (fichier joint)
82. Jonathan BESOMBES
83. Hervé CIFAI (fichier joint)
84. Hervé CIFAI (fichier joint)
85. Thierry NOBLENS, FNE Midi-Pyrénées, (fichier joint)
86. Jean-Claude MARTY
87. Bernard BALLESTER, CCI Aude, (fichier joint)
88. Robert MASQUET, Association Roquefort Histoire & Patrimoine
89. Jean-Claude BISCONTE DE SAINT-JULIEN
90. Anonyme
91. Anonyme
92. Anonyme
93. Robert ABAD
94. Anonyme
95. Anonyme
96. Anonyme
97. Anonyme
98. Anonyme
99. Marie-Eve ARMENGAUD
100. Sylvie JANSANA
101. Elyane ARMENGAUD
102. Benoit LECLERCQ
103. Benoit LECLERCQ
104. Le groupe de Narbonne
105. Le groupe de Narbonne
106. Liberto MARTI, TOLLENS
107. Anonyme
108. Thierry CUTILLAS, COBATY
109. Thierry CUTILLAS, COBATY
110. Sylvie CHATILLON
111. Jérémie RIBOUREL
112. Sébastien SABRE
113. Alain VISA
114. Alain VISA
115. Alexis ARMENGAU
116. Jean-Michel DUPUY
117. Marc PAYA
118. Lucien COMBES ACCA de Peyrac-de-Mer
119. Anonyme
120. Christophe OBIN
121. Guillaume LAURENT (PROMAN)
122. Marie-Thérèse COSTA-FESENBECK Conseillère régionale Occitanie
123. Hervé NOUGUIER CPSPLN (fichier joint)
124. Xavier LEVY (TRINQUIER)
125. Claude MULERO
126. Pascal PAVIE
127. Anne-Marie QUENISSET
128. Ivan TOGNELLA (SAS TOGNELLA ARCHITECTES )
129. Jean-Marc SAMUEL (Chambre nationale de la batellerie artisanale et Fédération Agir pour le Fluvial)
130. Jean-Louis BERGÉ
131. Frédéric DROVILLE
132. Véronique POUTAS
133. Jean-Jacques GALY (Prud'homie Gruissan)
134. Marie-Josée BONNEL
135. Clément MANOS
136. Anonyme
137. Virgile LEROY
138. Anonyme
139. Max CANEL

140. Anonyme  
141. Caroline CABANIER (Foselev Logistique)  
142. Sandrine SEGURA (CCI Aude)  
143. Valérie DURAND DASTES (EPI)  
144. Laurent PEREZ (Medef Aude)  
145. Yves MENDEGRIS (ALGOL Sarl)  
146. Laurent VILLET (SNP)  
147. Catherine RAYNAUD  
148. Pierre Joël ESPINASSE (BDF)  
149. Olivier PHALIPPOU  
150. José NAVIO (copra navio)  
151. Jean-Pierre LEDUC (CCI Aude)  
152. Jean-Christophe CABROL (CRCM)  
153. Dominique BLANCHARD  
154. Thyl ZOETE (EIFFAGE)  
155. Olivier LOZAT (Confédération paysanne de l'Aude)  
156. Catherine ROI (ROI architecture urbanisme paysage)  
157. Philippe CAULLIER  
158. Martine GUIGUE  
159. Anonyme  
160. Catherine MAUMY  
161. Jean-Christophe CABRIOL (CRCM)  
162. André MARATUECH (groupe sm)  
163. Nadia GLEIZES-RAYA (CCI Aude)  
164. Gabriel PALA  
165. Frédéric BOUTROUX  
166. Yves SAVOYE  
167. Jean-Philippe EVERLING  
168. Anonyme  
169. Rémy SUAOU (RAGT)  
170. Mylène GAUD  
171. Miguel ALVAREZ  
172. Anonyme  
173. Christophe LALLOZ (EPPLN)  
174. Anonyme  
175. Anonyme  
176. Pierre VERA (Chambre des Métiers et de l'Artisanat de l'Aude)  
177. Anonyme  
178. Christophe LAGET (Agence Rayssac)  
179. Anonyme  
180. Stephan JOLIVET (Orano)  
181. Le Groupe de Narbonne Organisation  
182. Jean LABOURGADE  
183. Christophe BERNARD  
184. Georges BENNAVAIL (AVAL)  
185. Anonyme  
186. Eric DAJON  
187. Daniel DEDIES  
188. Paul GARCIA  
189. Cathy DAJON  
190. Corinne CABAILH  
191. Bruno LAFOREST  
192. Catherine PAPY  
193. Anonyme  
194. David MARTIN  
195. Alain PEREZ  
196. Roger AYMOND (MEDEF)  
197. André COURNAC (CCI)  
198. Jérémy TARBOURIECH  
199. Philippe BONHOURE  
200. Marie-Jpseph BOUNOURE  
201. Philippe GASTOU  
202. Pascal RAMONDEC AXSO  
203. Daniel CALA  
204. Anonyme  
205. Pascale LAGET DEFFAYET  
206. Serge VIALETTE  
207. Jean-Claude MARTY  
208. Michel DAUBE  
209. Alistair SMITH Eco-citoyennetés  
210. Julien VAYSETTES  
211. Bernard BALLESTER CCI  
212. Alain PEREA Député de l'Aude  
213. Sophie DUPLAN  
214. Anonyme  
215. Anonyme  
216. PHILIPPECCI AUDE DECAUD  
217. Jean-Pierre OUSTAL  
218. Stéphane PUECH CCI  
219. Didier BOBRIE  
220. Marc VIRES  
221. Anonyme  
222. Benjamin BEAUGRAND Société nouveloise de remorquage  
223. Anonyme  
224. Marc LABELLE  
225. Frédéric CAGNAT Station de pilotage maritime de Pot-La-Nouvelle et Port-Vendres  
226. Manuel LUNES  
227. Anonyme  
228. Anonyme  
229. Mariette GERBER EELV  
230. Max CANEL  
231. Dylan TABONI  
232. Jacques de la PIQUERIE  
233. Maxime PEREZ  
234. Guy ESTEBAN  
235. Gérard DAUDE  
236. Joël CASTANY  
237. Anonyme  
238. Fabien MURET  
239. Melchior SONIER LABOISSIERE  
240. Max CANEL  
241. Max CANEL  
242. Max CANEL  
243. Max CANEL  
244. Thomas le Jardinier  
245. Lydie PASSEMAR Nouveau Cap pour PLN  
246. Michel ROBIN  
247. André ARGELLIES  
248. André MARTROU Salarié EPPLN  
249. Albert CORMARY  
250. Jean-François LIOZOU  
251. Adrienne FABRE-LIOZOU  
252. Agnès DEMOLOMBE  
253. Sébastien DEMOLOMBE  
254. Vincent DEMOLOMBE  
255. Anonyme  
256. Anonyme  
257. Anonyme  
258. Jean-Pierre QUIGNARD Ichtyologue Université de Montpellier  
259. Anonyme  
260. Christian RECLUS Arterris coopérative agricole  
261. Benoit DAL GAEC du Colombier  
262. Edouard CAVALIER Alliance Occitane  
263. Anonyme  
264. Gérard TUBERY Arteris  
265. Frédéric PEROTIN SPPPLNPV  
266. Claude Marie BENSON EELV  
267. Emma COWLEY Apicultrice  
268. Sylvain LEFAUCHEUX  
269. Julien LEYDIER  
270. Anonyme  
271. Anonyme  
272. Anonyme  
273. Charles BALIER PROMARMED  
274. Bernard BIGUET  
275. Laure-Emmanuelle PHILIPPE Groupe des élus FN RBM au Conseil Régional d'Occitanie  
276. EolMed Quadran Energies Marines  
277. Damien JOLIVET  
278. Anonyme  
279. Jean-Paul TERESZKIEWICZ CCI  
280. Éric MONTERRAT SAS NOUGALET  
281. Anonyme  
282. Eole BONNEAULT  
283. Philippe COMBE  
284. Robert CURBIERERS Confédération paysanne  
285. Jean CHANOIS  
286. Patrick CHARPENTEAU  
287. Jean CHANOIS  
288. Jean CHANOIS  
289. Jean-Claude GAYSSOT

290. M TEISSEIRE  
291. Jean-Claude GAYSSOT  
292. François SANGALLI  
293. Isabelle LAWERMAN  
294. Jérôme STRAUSS UMANO  
295. Roland MAZET CPME  
296. Christophe LANDAIS LAFARGE-HOLCIM  
297. Catherine GOUIRY Commune de Peyrac-de-Mer  
298. Arnaud CARAYON CARAYON  
299. Martine COUSIN La Mission de la Mer PLN  
300. Alain DI CRESCENZO CCI OCCITANIE Pyrénées-  
Méditerranée  
301. Hervé NOUGUIER CPSPPLN  
302. Association blé dur Méditerranée  
303. Chantal GIL-FOURNIER  
304. Lucien TARANTOLA SIVOM Corbières-  
Méditerranée  
305. Annette GIBERT PARLEMENT DE LA MER  
306. Jean GITOU  
307. Kito de PAVANT SIXTEAM  
308. Jean-Elie ROBIN  
309. Matthieu MONNIER France Energie Eolienne  
310. Catherine DIMET EPPLN  
311. Anonyme  
312. Alexandre PHILIPOT EPPLN  
313. Anonyme  
314. Hervé GARDOUX  
315. Anonyme  
316. Anonyme  
317. Jérôme STRAUSS CLTM  
318. Anonyme  
319. Simon POPY FNE L-R  
320. Pascal SOMMER  
321. Fabien CABROL CLTM  
322. Anonyme  
323. Anonyme  
324. Anonyme  
325. Mickae MARCEROU Agriculteur  
326. Mickae MARCEROU Agriculteur  
327. Jean SOULIER  
328. Jean-Michel NAVARRO Didier CABROL CAMIDI  
329. Nicolas GUILPIN Mairie de Leucate  
330. Eric L'HOTELIER  
331. Gérard DEMOULIN  
332. Jean-Claude BISCONTE DE SAINT-JULIEN  
333. Écologistes élu(es)  
334. Cyril QUÉTIER  
335. Frédéric RESTE Prud'homie Bages / Port-La-  
Nouvelle  
336. Francis MORLON LPO Aude  
337. Serge VIALETTE ADAOA  
338. Didier JEANNET CDA de l'Ouest audois  
339. Philippe VERGNES Chambre d'agriculture de  
l'Aude  
340. Grégory RICHARD Lamanage  
341. Laurence DUPUY CLTM PLN  
342. Serge PALLARES FFPP UPVO  
343. Gretchen PEDRERO  
344. Anonyme  
345. Louis MADAULE  
346. Donato SEGOVIA EPPLN  
347. Guy HERROUN Pôle Mer Méditerranée  
348. Josette CERON  
349. Anonyme  
350. Stéphane LINOU  
351. Le Groupe de Narbonne  
352. Jean-François CARLIER  
353. Régis SERRES Arterris  
354. Pascal PAVIE NOPALME  
355. Christian RIEUSSEC  
356. Benoit FISCHER Fret SNCF  
357. Élus Radicaux Région Occitanie  
358. Anonyme  
359. Jacques CARAYON  
360. Bruno PRADES Association Transparence  
361. Michel LAURET Consultant IFREMER  
362. Stéphane MONTERO  
363. Matthieu MOUNIER Les Chants de la mer  
364. Jean PELEGRY CAPL  
365. Anonyme  
366. Marie-Laure ARRIPE EELV  
367. Julie PERSON Pôle Mer Méditerranée  
368. Clothilde de RAVIGNAN Alterlauquet  
369. Sabine FLAUTRE  
370. Laurent MOUILLIE Directeur commercial port de  
commerce  
371. Aurélien PONS Soleil du Midi développement  
372. Mylène VESENTINI Élus communistes  
républicains et apparentés Région Occitanie  
373. Patrice LLEDO CLTM  
374. Anonyme  
375. Florent DESROCHES RDT 13  
376. Anonyme  
377. David MARAIS Oceanides  
378. Evelyne GUIBERT  
379. Colette ROBIN  
380. Anonyme  
381. Jean-François SEGOVIA CLTM  
382. Nadine L'HENORET AIRE  
383. Robert CURBIERES  
384. Daniel GERBER  
385. Anonyme  
386. Pierre HARDY EELV – LR  
387. Christian ASSAF Groupe Socialiste Républicain et  
Citoyen Région Occitanie  
388. Jérôme DESPEY Chambre agriculture 34  
389. Anonyme  
390. Victor BOUISSOU-THOMAS NAVAL ENERGIES  
391. Victor BOUISSOU-THOMAS NAVAL ENERGIES  
392. Thierry LAUGIER écologue  
393. Gwénaëlle LE BLOA  
394. Frédéric LANOË  
395. Anonyme  
396. Marie-Laure BOULET  
397. Meïdi SAKHRAOUI  
398. Anne-Marie PALA  
399. Jean-Pierre GOVERN  
400. Anonyme  
401. Camille DOGNIN  
402. Stéphane MICHAUT  
403. Marie-Laure BOULET  
404. Anonyme  
405. Aurélien SAULIÈRES  
406. Anne GEORGELIN Syndicat des énergies  
renouvelables  
407. Anonyme  
408. Anonyme  
409. Anonyme

## 45 fichiers ont été joints aux 409 contributions

1. Albert CORMARY
2. Daniel CALLA
3. Robert DELBES
4. Albert CORMARY
5. Max CANEL
6. Maryse ARDITI, ECCLA
7. Maryse ARDITI, ECCLA
8. Hervé CIFAI
9. Thierry NOBLENS, FNE Midi-Pyrénées
10. Jean-Claude MARTY
11. Bernard BALLESTER, CCI Aude
12. Sébastien SABRE
13. Hervé NOUGUIER CPSPPLN
14. Jean-Marc SAMUEL (Chambre nationale de la batellerie artisanale et Fédération Agir pour le Fluvial)
15. Max CANEL
16. Mylène GAUD
17. Christophe LALLOZ (EPPLN)
18. Bernard BALLESTER CCI
19. Alain PEREA Député de l'Aude
20. Max CANEL
21. Gérard DAUDE
22. Max CANEL
23. Lydie PASSEMAR Nouveau Cap pour PLN
24. Albert CORMARY
25. Laure-Emmanuelle PHILIPPE Groupe des élus FN RBM au Conseil Régional d'Occitanie
26. Jean-Claude GAYSSOT Ancien Ministre
27. Jérôme STRAUSS UMANO
28. Alain DI CRESCENZO CCI OCCITANIE Pyrénées-Méditerranée
29. Jérôme STRAUSS CLTM
30. Simon POPY FNE L-R
31. Nicolas GUILPIN Mairie de Leucate
32. Écologistes élu(es)
33. Francis MORLON LPO Aude
34. Stéphane LINOU
35. Marie-Laure ARRIPE EELV
36. Mylène VESENTINI Élus communistes républicains et apparentés Région Occitanie
37. Pierre HARDY EELV – LR
38. Christian ASSAF Groupe Socialiste Républicain et Citoyen Région Occitanie
39. Jean-Claude BISCONTE DE SAINT-JULIEN
  - a. Lettre du 7 mai 2018
  - b. Lettre du 12 mai 2018
  - c. Lettre de Port-Vendres et les port-Vendrais du 7 mai 2018
  - d. Lettre de Port-Vendres et les port-Vendrais du 12 mai 2018
  - e. Les ports de commerce en crise
  - f. Document 6 mai 2018

## 17 courriers ont été déposés en mairie de Port-La-Nouvelle

1. Monsieur Jacques BASCOU, Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne
2. Monsieur Dominique MONIOT, Directeur Développement Énergies Marines Renouvelables ENGIE Green
3. Les Silos du Sud
4. Madame Maryse ARDITI, Présidente de Écologie du Carcassonnais, des Corbières et du Littoral Audois ECCLA
5. Prud'homie de Bages-Port-La-Nouvelle
6. Vivons Bages
7. Jacques DUCROS
8. Jean-Mathieu KOLB Les Eoliennes folttantes du Golfe du Lion
9. Société Nouvelloise de remorquage
10. Claude GERARD
11. EOLMED QUADRAN
12. CONSEIL GÉNÉRAL DE L'AUDE
13. GRAND NARBONNE TOURISME
14. OUIILLADE
15. GROUPE FN RBM
16. Bernard PEREZ CRPMEM
17. Jacky MOURRUT

**1 pétition du cercle nautique de Peyrac-de-Mer a été déposée en mairie de Port-La-Nouvelle avec 86 signatures.**

**Il est à noter la participation d'un député de l'Aude, d'un ancien ministre, d'élus des collectivités territoriales régionales, départementales et locales, de présidents de chambres consulaires, de représentants de partis politiques, de présidents d'associations de défense de l'environnement, de l'ensemble des acteurs économiques de Port-La-Nouvelle et de la Région Occitanie ainsi que de la population locale.**

## **6. DEMANDES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE**

En remettant son procès-verbal de la synthèse des observations du public à Madame Carole DELGA, Présidente de la Région Occitanie / Pyrénées – Méditerranée le 2 juin 2018, la commission d'enquête publique lui a fait part également de ses propres demandes.

En effet, la commission d'enquête doit rendre plusieurs avis sur les composantes du projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle, couvrant l'ensemble des étapes 1, 2 et 3 de la phase 1. Ces avis permettront :

- A la Région Occitanie de se prononcer sur la déclaration du projet déclarant d'intérêt général l'opération emportant mise en compatibilité du PLU de Port-La-Nouvelle, en application de l'article L153-54 du code de l'urbanisme
- Au préfet de l'Aude de prononcer 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,
- D'établir une convention État / Région sur le changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime ;
- A la Région Occitanie de décider de l'extension du port de Port-la-Nouvelle en application du code des transports.
- Au conseil municipal de Port-La-Nouvelle d'approuver la mise en compatibilité du PLU de Port-la-Nouvelle ;

L'avis sur l'intérêt général du projet en constitue l'élément central. Il s'inspirera du dossier soumis à enquête et des réponses apportées par la Région aux questions posées par les différents contributeurs. Il trouvera son fondement dans l'application de la théorie du bilan en considérant qu'un projet ne peut être déclaré d'intérêt général que si les atteintes à la propriété privée, le coût financier et les inconvénients d'ordre social et environnemental qu'il comporte ne sont pas excessifs eu égard à l'intérêt qu'il présente.

La commission estime qu'elle ne peut pas faire l'impasse sur le volet financier du projet aussi elle a demandé à la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée de bien vouloir lui fournir le plan de financement de la phase 1 et lui indiquer si le FEDER participe à ce financement.

Le 18 juin 2021, Monsieur Pascal PINET, Directeur général délégué à l'aménagement du territoire a remis à la commission d'enquête publique la lettre de réponse de la Présidente de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée et son mémoire en réponse aux observations du public.

## **7. RÉPONSE DE MADAME CAROLE DELGA PRÉSIDENTE DE LA RÉGION OCCITANIE / PYRÉNÉES - MÉDITERRANÉE**

*« Monsieur le Président,*

*Vous m'avez remis le 2 juin dernier le Procès-Verbal de synthèse des observations émises par le public lors de l'enquête publique relative au projet d'extension du port de Port-La Nouvelle qui s'est déroulée du 16 avril au 25 mai 2018.*

*A la vue de ce Procès-Verbal, permettez- moi de souligner ma satisfaction face au nombre d'observations qui ont été émises lors de cette enquête, preuve que l'information du public concernant le déroulement de cette enquête a bien été relayée et que le public a pu s'exprimer en toute transparence sur le projet régional. La tenue de deux réunions publiques, l'une préalablement à l'ouverture de l'enquête, l'autre pendant l'enquête a par ailleurs permis des échanges fructueux.*

*Je relève par ailleurs qu'une majorité des avis exprimés sont favorables mais je note bien les inquiétudes soulevées notamment concernant les enjeux environnementaux liés au projet et en lien avec l'étang de Bages/Sigean ou encore l'érosion du trait de côte.*

*Les mesures environnementales prévues par la Région et présentées dans l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête témoignent de l'attention particulière que la Région a apportée dans leurs prises en comptes. De même, je note bien un réel souhait des opérateurs historiques du port de voir se réaliser le projet tel qu'il a été présenté à l'enquête dans sa totalité, c'est-à-dire l'ensemble des étapes 1, 2 et 3.*

*La Région confirme cet objectif permettant de dynamiser les activités et récolter les effets attendus.*

*J'ai l'honneur de vous communiquer, en pièce jointe, le mémoire en réponse de la Région aux observations émises lors de l'enquête. Ce dernier reprend les tableaux que vous avez dressés dans votre Procès-Verbal de synthèse et s'attache à répondre à l'ensemble des avis défavorables. Plusieurs fiches thématiques viennent par ailleurs compléter ce mémoire en réponse.*

*Afin d'apporter un éclairage à la commission d'enquête qui souhaite appréhender les modalités de portage des étapes 2 et 3, la Région apporte les éléments d'éclairage suivant :*

*La 1<sup>ère</sup> étape (les digues et le quai lourd) a d'ores et déjà fait l'objet d'un engagement financier (210 M € HT) ; il s'agit d'une phase sans productivité économique (pour les digues) mais indispensable pour les étapes suivantes et très contrainte dans le calendrier éolien (pour le quai « lourd »).*

*La Région assume le financement de cette étape en maîtrise d'ouvrage publique avec les cofinancements du Grand Narbonne (30 M€) et du Département de l'Aude (30 M€)*

*Concernant votre question sur les financements dans le cadre du FEDER, le cadre européen du programme opérationnel 2014/2020 ne permet pas de financer les grandes infrastructures portuaires, dont le port de PLN. (Règlement 1301/2013 du parlement européen et du conseil relatif au fonds européens de développement régional).*

*Il en est de même pour les fonds du Mécanisme d'Interconnexion en Europe directement géré par l'Union européenne car Port la Nouvelle n'est pas référencé au titre des réseaux transports Européens. (RTE T) toutefois les négociations devraient commencer en 2019 sur ce sujet. La Région s'attachera à référencer Port La Nouvelle.*

*Concernant les étapes 2 et 3 :*

*Estimées à (97 M€ + 69 M€) elles permettront de doter le port d'équipements productifs : postes à quai pour le vrac liquide et solide dont la rentabilité sera liée aux trafics tels que présentés au dossier d'enquête. Ces étapes 2 et 3 généreront du développement économique intéressant des financeurs et investisseurs privés grâce aux perspectives de trafics (4 M t à horizon 2030 versus 1.7 Mt en 2016) et un doublement (6 M€ versus 2.6 M€ en 2016) du chiffre d'affaire escompté.*

*Ces étapes et donc ces investissements sont à mettre en perspective avec la future exploitation du port qui dans son modèle actuel (DSP à la CCI de l'Aude) arrive à son terme fin 2020. Il convient de renouveler le contrat d'exploitation.*

*Ce prochain contrat sera opérationnel au 1 janvier 2021.*

*Pour la mise en œuvre de ce projet des étapes 2 et 3 ainsi que pour le parc logistique (travaux estimés à 42 M€), la Région lancera au début de l'année 2019 une procédure de mise en concurrence en application de l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 en vue de la conclusion d'un contrat de concession avec mise en place d'une société d'économie mixte à opération unique avec l'opérateur (SEMOP).*

*Ce contrat de concession, d'une durée estimée à 30 années, aura pour objet de confier à un concessionnaire la conception, la réalisation, le financement et l'exploitation des ouvrages.*

*La mise en place d'une SEMOP, dont la Région sera actionnaire, permettra d'apporter des garanties aux investisseurs et d'opérer un transfert de risque d'exploitation vers l'opérateur tout en bénéficiant d'un intéressement et d'un contrôle public sur l'activité concédée.*

*Les études financières et juridiques réalisées concluent en effet que l'attribution d'un contrat de concession à une SEMOP constitue le montage le plus adapté au projet au vu des différents paramètres en jeu.*

*Le cahier des charges qui sera établi lors du lancement de la mise en concurrence et la phase de négociation en cours de procédure permettront de consolider et de préciser le modèle financier.*



*Ce schéma contractuel sera mis en place d'ici le 1er janvier 2021*

*Le cahier des charges de la consultation qui sera établi comportera notamment les deux obligations particulières suivantes à la charge du futur concessionnaire :*

- d'une part que le calendrier de mise en œuvre de l'étape 2 permette la livraison du poste hydrocarbure au plus tôt, avec un lancement des études et autorisations en 2021, et réalisation des travaux en 2022 et 2023.*
- d'autre part que la réalisation de l'étape 3 soit programmée dès la fin de réalisation de l'étape 2.*

*Les hypothèses de capitalisation de la société, de financement du projet par l'opérateur (emprunt, dette subordonnée,...), de redevances et de subventions publiques du projet feront l'objet de négociations avec les candidats dans le cadre de la procédure de mise en concurrence.*

*Toutefois, afin de répondre à votre demande, il est possible de vous indiquer que, en l'état actuel des analyses, le modèle intègre les éléments suivants : une capitalisation par la collectivité dans la SEMOP à hauteur de 50% sur un capital de 13 M€ et un total de financement versé par la Région limité à 34 %.*

*L'ensemble de ces éléments éclairant votre appréciation du caractère d'intérêt général du projet doit vous permettre de donner vos conclusions et avis afin que les autorités concernées puissent prendre les décisions relatives à :*

- la déclaration de projet déclarant l'intérêt général de l'opération prononcée par la Région Occitanie ;*
- l'autorisation unique requise au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement prononcée par le Préfet ;*
- la convention État/Région de transfert de zones dans le domaine public portuaire;*
- l'approbation de la mise en compatibilité du PLU par le conseil municipal de la commune de Port-la-Nouvelle.*
- l'extension du port de Port-la-Nouvelle en application du code des transports par la Région Occitanie.*

*Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes salutations distinguées.*

*Carole DELGA »*

## **6.2. OBSERVATIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE PUBLIQUE**

La commission d'enquête publique note l'engagement personnel de Madame Carole DELGA à répondre aux :

- Inquiétudes soulevées pendant l'enquête publique concernant les enjeux environnementaux liés au projet et en lien avec l'étang de Bages/Sigean ou encore l'érosion du trait de côte.
- Souhaits des opérateurs historiques du port de voir se réaliser le projet tel qu'il a été présenté à l'enquête dans sa totalité, c'est-à-dire l'ensemble des étapes 1, 2 et 3.

À la suite des demandes de la commission d'enquête publique relatives au financement de la phase 1 et à la réalisation calendaire des étapes 2 et 3, la Présidente de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée apporte les précisions suivantes :

### **Financement de la phase 1.**

- La première étape, digues et quai lourd, d'un montant de 210 M€, est assumée par la Région en maîtrise d'ouvrage publique avec les cofinancements du Grand Narbonne, 30 M€ et du Département de l'Aude, 30 M€.

- Les seconde et troisième étapes, estimées à 97 M€ plus 69 M€, feront l'objet au début de l'année 2019 d'une procédure de mise en concurrence en application de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 en vue de la conclusion d'un contrat de concession avec mise en place d'une société d'économie mixte à opération unique avec l'opérateur (SEMOP).

Les hypothèses de capitalisation de la société, de financement du projet par l'opérateur (emprunt, dette subordonnée,...), de redevances et de subventions publiques du projet feront l'objet de négociations avec les candidats dans le cadre de la procédure de mise en concurrence et en l'état actuel des analyses, le modèle intègre les éléments suivants, une capitalisation par la collectivité dans la SEMOP à hauteur de 50% sur un capital de 13 M€ et un total de financement versé par la Région limité à 34 %.

### **Réalisation calendaire des étapes 2 et 3.**

La Présidente de la Région s'engage à ce que le futur concessionnaire s'oblige à :

- d'une part que le calendrier de mise en œuvre de l'étape 2 permette la livraison du poste hydrocarbure au plus tôt, avec un lancement des études et autorisations en 2021, et réalisation des travaux en 2022 et 2023.
- d'autre part que la réalisation de l'étape 3 soit programmée dès la fin de réalisation de l'étape 2.

**La commission d'enquête publique prend donc note que la Présidente de la Région Occitanie a levé le doute concernant le financement des étapes 2 et 3 ainsi que sur le calendrier de leur réalisation et a, dans ce sens répondu, aux attentes des opérateurs historiques du port et en particulier à celui de l'Entrepôt Pétrolier de Port-La-Nouvelle (EPPLN).**

## 8. TABLEAU ANALYTIQUE DES OBSERVATIONS ET DU MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

### Notes en préambule :

Une contribution est un avis exprimé par le public sur le registre d'enquête publique déposé en mairie, sur le registre dématérialisé ou adressé par courrier au siège de l'enquête publique.

Une contribution peut comprendre plusieurs observations sur des sujets différents.

Afin d'avoir une vue d'ensemble sur les avis émis par le public, les observations sont regroupées par thèmes.

**Au total 499 contributions ont été recueillies sur les registres d'enquête publique, le registre dématérialisé, les courriers et la pétition déposés en mairie de Port-La-Nouvelle**

Sur les 499 contributions du public on peut noter que :

- 272 personnes ont donné un avis favorable,
- 184 personnes ont donné un avis défavorable,
- 43 personnes ne se prononcent pas.

Il convient de rajouter les 86 personnes de la pétition du cercle nautique de Peyrac-de-Mer qui ne se prononcent pas mais qui demandent à être consultées au titre de la protection environnementale de l'étang de Bages et Sigean.

**Les 499 contributions ont donné lieu à 534 observations et la commission d'enquête publique les a classées en 31 thèmes présentés dans le tableau ci-dessous.**

	Thèmes	Nombre d'observations	Pages
1	Intérêt de l'extension du port		102
1.1.	Favorables		102
	a) Taille des navires	15	102
	b) Position géographique de Port-La-Nouvelle	12	107
	c) Création d'emploi, développement économique	151	112
	d) Favorable	61	154
1.2.	Défavorables		162
	a) Régression du trafic dans les ports	1	162
	b) Enjeux environnementaux	40	164

	<b>c) Emplois hypothétiques</b>	2	190
	<b>d) Choix économiques</b>	66	193
	<b>e) Conception technique</b>	6	236
	<b>f) Défavorable</b>	46	242
	<b>g) Concertation</b>	2	261
<b>1.3</b>	<b>Interrogations sur l'intérêt de l'extension du port.</b>	12	263
<b>2</b>	<b>Besoins en porte container</b>	1	272
<b>3</b>	<b>Construction d'un nouveau sea-line</b>	3	272
<b>4</b>	<b>Impact paysager négatif pour les habitants et les touristes</b>	2	274
<b>5</b>	<b>Impact sur le littoral</b>	13	276
<b>6</b>	<b>Dragage et clapage en mer</b>	3	281
<b>7</b>	<b>Aspect financier</b>	3	285
<b>8</b>	<b>Mesures Éviter, Réduire, Compenser (ERC)</b>	8	287
<b>9</b>	<b>Incohérence sur les chiffres donnés concernant la création des emplois</b>	1	292
<b>10</b>	<b>Impact environnementale sur les étangs et la pêche</b>	33	293
<b>11</b>	<b>Qualité de l'air</b>	3	308
<b>12</b>	<b>Projet inadapté</b>	4	309
<b>13</b>	<b>Contenu du dossier</b>	8	311
<b>14</b>	<b>Contrôle de la qualité des eaux</b>	2	314
<b>15</b>	<b>Protection des immeubles en rive droite</b>	1	315
<b>16</b>	<b>Accès à la digue Sud</b>	2	316
<b>17</b>	<b>Tourisme</b>	2	316
<b>18</b>	<b>Divers</b>	23	317
<b>19</b>	<b>Augmentation des impôts</b>	1	322
<b>20</b>	<b>Énergies renouvelables</b>	1	323
<b>21</b>	<b>Trafic ferroviaire</b>	2	323
<b>22</b>	<b>Sécurité routière</b>	2	324

23	Sécurité incendie	1	325
24	Accès au phare Nord et aux plages de Vielle Nouvelle	2	327
25	Phare rouge	2	327
26	Conception des digues	3	328
27	Impact sur les ports de Port-Vendres et Sète	3	329
28	Canal de la Robine	1	331
29	Aspects paysagers	1	332
30	Sea line	1	334
31	Flotteurs éoliens	1	336
<b>Total des observations</b>		<b>534</b>	

Afin de répondre d'une manière exhaustive à chacune des observations du public la commission d'enquête publique a choisi de présenter en regard des observations produites la réponse du Maître d'Ouvrage et l'appréciation de la commission. La Région a ainsi répondu à l'ensemble des observations répertoriées par la commission d'enquête.

Il est apparu à la Région au cours de l'analyse des diverses contributions que de nombreuses observations se regroupaient autour de même thèse. Il lui est alors paru opportun, pour étayer ses réponses de constituer des fiches thématiques auxquelles les réponses peuvent faire référence.

Sept (7) fiches thématiques ont ainsi été établies. Elles ont vocation à éclairer la commission d'enquête et le public sur les thèmes suivants :

- **Fiche A** : Les attendus d'une étude socio-économique ;
- **Fiche B** : L'économie générale et le contexte global du projet (taille des navires et trafics maritimes ;
- **Fiche C** : La Filière Céréale ;
- **Fiche D** : La filière hydrocarbures ;
- **Fiche E** : Les emplois
- **Fiche F** : L'environnement (échanges mer/étang et érosion du trait de côte)
- **Fiche G** : La conception technique et les dragages.

Ces fiches sont jointes en annexe

# ANALYSE EXHAUSTIVE DES OBSERVATIONS PAR THÈME

- RE correspond à la contribution écrite sur registre d'enquête déposé en mairie de Port-La-Nouvelle.
- RD correspond a à la contribution écrite sur le registre dématérialisé.

## INTERET DE L'EXTENSION DU PORT.

Sur l'intérêt de l'extension du port on note des avis favorables et des avis défavorables ainsi que certaines interrogations. Il est donc présenté ci-après :

- 1.1. Les avis favorables à l'extension du port,
- 1.2. Les avis défavorables à l'extension du port,
- 1.3. Les interrogations.

### 1.1. AVIS FAVORABLES A L'EXTENSION DU PORT.

Les avis favorables à l'extension du port s'expriment selon les critères suivants :

- a) Taille des navires
- b) Position géographique de Port-La-Nouvelle
- c) Création d'emploi, développement économique
- d) Simplement favorable

#### 1.1.a) Taille des navires.

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
1.1. a N° 1 RD Claude DAUMAS	1	Il me semble indispensable que notre port soit mis aux normes et agrandi pour permettre l'accueil des navires actuels de plus en plus grands et gros.		La commission d'enquête publique note que l'ensemble des acteurs économiques du port actuel de Port-La-Nouvelle estime qu'il est nécessaire que le futur bassin puisse accueillir des navires de 225m de long, de 36m de large et de 14,5m de tirant d'eau afin de pouvoir répondre aux standards de la navigation en Méditerranée.
1.1. a N° 14 RD N° 15 RD Jean-François CLARET	2	Le fret maritime utilise des bateaux de fort tonnage et le port de Port la Nouvelle doit pouvoir les accueillir sinon l'activité portuaire n'existera plus.		

<p>1.1. a N° 17 RD Bernard BALLESTER</p>	<p>3</p>	<p>Ce projet d'extension portuaire, notamment la réalisation du futur bassin permettant l'accueil de navire de 225m de long, 36m de large et 14,5m de tirant d'eau, offre de fortes opportunités de développement ainsi que l'accueil de nouvelles implantations d'entreprises.</p>		<p>La commission note également que l'agrandissement des possibilités d'accueil de navires plus grands permettra le développement d'autres filières et rendra plus compétitif le coût du fret des céréales vers l'Italie et le Maghreb face à la concurrence du Canada et de l'Ukraine qui utilisent des navires de 20 000 à 30 000 tonnes</p>
<p>1.1. a N° 83 RD Hervé CIFAI Les Silos Du Sud</p>	<p>4</p>	<p>La compétitivité internationale repose aujourd'hui sur des critères de qualité, de quantité mais surtout sur des coûts de logistique d'approche sur les ports et de fret par voie maritime.</p> <p>Le marché type de clients « privés » qui faisait l'atout indéniable de Port La Nouvelle par navires de 3 000 Tonnes s'est amoindri au regard des pratiques internationales et notamment sur les pays du Maghreb.</p> <p>Les échanges internationaux de blé dur représentent annuellement 7 à 8 millions de Tonnes. La France avec 20 à 25 % des échanges, est le deuxième exportateur mondial après le Canada (50%) et devant le Mexique, les USA et le Kazakhstan. Les 2/3 à 3/4 des exportations Françaises se font à destination de l'Italie et de l'Algérie, 10% vers le reste du Maghreb et le solde vers différents pays d'Europe du Nord (Allemagne, Benelux).</p> <p>La Méditerranée est donc actuellement et pour longtemps une destination privilégiée vers des pays très convoités car leur consommation, leur crédibilité financière et leur démographie ne cesse de croître.</p> <p>Sur le plan logistique, les deux marchés les plus facilement accessibles aux coopératives et exportateurs de Port La Nouvelle sont l'Italie et l'Algérie, soit un marché d'au moins 3 millions de Tonnes chaque année. Or si le marché Italiens ne traite principalement en navire de 5 000 à 10 000 Tonnes ainsi que quelques navires de 20 à 30 Tonnes, le marché Algérien (et du Maghreb, Afrique de l'Ouest en général) est dominé par un système d'appel d'offres étatiques majoritairement alimenté par des navires de 20 à 30 000 Tonnes, avec donc, un avantage concurrentiel très important pour le Canada et les ports bénéficiant de conditions nautiques identiques.</p> <p>La possibilité de charger à Port La Nouvelle des navires d'au moins 20 à 30 000 Tonnes ramènera l'attractivité et la compétitivité de l'arrière-pays de production des coopératives régionales.</p> <p>La construction massive de navires de 20 à 60 000 Tonnes ces dernières années, conjuguée à une baisse importante du prix du pétrole ont fait chuter les coûts de</p>	<p>Cette contribution d'un opérateur actuel du port de Port-La Nouvelle vient confirmer la nécessité d'agrandir le port pour qu'il puisse accueillir le navire projet retenu par la Région</p>	

		fret maritime de ces navires (surcapacité de cales) profitant aux acheteurs des pays du Maghreb dont le critère de proximité n'est plus essentiel, car à contrario les coûts de fret des petits navires 3 à 10 000 Tonnes ont fortement augmentés et dorénavant très pénalisant (manque de cale, plus de construction, flotte vieillissante / contraintes administratives).	
1.1. a N° 225 RD Frédéric GAGNAT Station de pilotage maritime de Port-La-Nouvelle et Port-Vendres	5	La région a défini le navire projet, longueur : 225m, largeur :36m, Tirant d'eau :14,5 m, qui correspond au navire caboteur inter océans de demain. Pour information, il y a 30 ans, un porte conteneur de 220 m de longueur, était un très gros navire, A ce jour, certains dépassent les 400 m et personne ne l'avait envisagé. Par cette réalisation, la Région Occitanie s'inscrit dans un schéma économique orienté vers l'avenir. Sans agrandissement du port, les activités industrielles seront limitées à de petits navires ne répondant plus aux demandes des marchés et l'érosion des trafics amorcée depuis 2013 perdurera.	Cette contribution d'un acteur principal du port de Port-La-Nouvelle vient confirmer la nécessité d'agrandir le port pour qu'il puisse accueillir le navire projet retenu par la Région.
1.1. a N° 261 RD Benoit DAL GAEC du Colombier	6	La réception et le chargement de bateaux de grands volumes sera une force pour l'exportation de produits de l'agriculture d'Occitanie. Cette évolution est indispensable pour « contenir » la concurrence des exportateurs de la mer noire et assurer le revenu d'une partie des agriculteurs d'Occitanie	Cette contribution d'un producteur agricole vient confirmer la nécessité d'évolution du port.
1.1. a N° 262 RD Édouard CAVALIER Alliance Occitane	7	Il me paraît indispensable pour le développement économique de l'Occitanie pour le transfert de céréales d'avoir des bateaux qui puisse rentrer aisément dans le port d'une catégorie supérieure à celle d'aujourd'hui	Cette contribution de cette alliance regroupant divers coopératives céréalières vient confirmer la nécessité de pouvoir accueillir des navires plus grands qu'aujourd'hui.
1.1. a N° 265 Frédéric PEROTIN SPPPLNPV	8	Si le projet semble démesuré à certains il ne faut pas oublier qu'un port se construit pour les générations futures et doit donc être dimensionné pour le trafic et les navires du siècle à venir.	
1.1. a N° 298 RD Arnaud CARAYON	9	Je suis tout à fait favorable au projet. En effet, le transport maritime augmente et la taille des bateaux augmente aussi. J'ai été confronté au problème du tirant d'eau qui m'a gêné dans mon activité.	Cette contribution d'un ancien acteur du port de Port-La Nouvelle vient confirmer la nécessité d'agrandir le port pour qu'il puisse accueillir le navire projet retenu par la Région.



		<p>En effet, j'ai été obligé de travailler avec de "petits" bateaux, ce qui augmente tout simplement les coûts de transport et par la même la rentabilité.</p> <p>De plus, étant donné que les armateurs s'équipent de bateaux de plus en plus gros, il y a un manque de disponibilité de "petits" bateaux.</p> <p>Il est donc primordial de mener à bien cet investissement, d'une part pour la pérennité du port mais aussi pour son développement, celui de la ville ainsi que de la région. Le port, une fois agrandi permettra l'implantation d'entreprises qui fourniront tant directement qu'indirectement des emplois à la région.</p>	
<p>1.1. a N° 340 RD Grégory RICHARD Lamanage</p>	10	<p>Etant originaire de Port La Nouvelle, je suis satisfait de pouvoir exercer mon activité professionnelle maritime à proximité des miens. Les mouvements de navires de commerce fournissent du travail pour plusieurs familles de lamaneurs comme d'autres prestataires portuaires vivant sur Port La Nouvelle et les environs. Dans notre activité, nous constatons aujourd'hui que nous amarrons moins de navires mais qu'ils sont de plus en plus grands.</p> <p>Cette tendance finira par avoir un effet néfaste sur notre activité. Soucieux de maintenir un bassin d'emploi pour nos familles, Il me paraît indispensable que le port s'adapte à l'augmentation de la taille des navires.</p> <p>Je suis donc favorable à l'extension du port de Port La Nouvelle qui doit garantir l'avenir de notre activité dans le respect de notre cadre de vie et de la tradition maritime de Port La Nouvelle.</p>	<p>Cette contribution d'un acteur principal du port de Port-La Nouvelle vient confirmer la nécessité d'agrandir le port pour qu'il puisse accueillir le navire projet retenu par la Région.</p>
<p>1.1. a N° 345 Louis MADAULE</p>	11	<p>Je suis favorable au projet car il permettra de recevoir des bateaux ayant un tirant d'eau supérieur à celui actuel et donc plus en phase avec le marché actuel. Les bateaux sont de plus en plus gros il est nécessaire de réaliser ce projet au risque de voir notre port disparaître et donc toute l'activité économique qu'il génère cela serait une catastrophe pour notre territoire et les futures générations nous sommes en train d'assister à la mise en place d'une véritable filière industrielle avec l'éolien en mer, le projet nous permettra de répondre favorablement aux opérateurs générant ainsi de l'emploi et de l'économie</p>	
<p>1.1. a N° 353 RD Régis SERRES ARTERRIS</p>	12	<p>Cet avis est donné au nom des 25 000 afférents d'Arterris qui ont besoin d'un port avec des tirant d'eau plus importants afin d'exporter les céréales sur le pourtour Méditerranéen</p>	<p>Cette contribution d'une fédération de 25 000 agriculteurs vient confirmer la nécessité de pouvoir accueillir des navires plus grands qu'aujourd'hui.</p>

		<p>Ce projet a nos yeux ne crée pas de concurrence pour les produits régionaux et est une opportunité d'ouverture vers la Méditerranée et son potentiel démographique</p> <p>Nous sommes très favorables au projet porté par la région</p>	
<p>1.1. a</p> <p>N° 359 RD</p> <p>Jacques CARAYON</p>	13	<p>L'aménagement du port de Port-la-Nouvelle est absolument nécessaire. D'autant plus nécessaire que la nouvelle région OCCITANIE regroupe les anciennes régions Midi-Pyrénées et Languedoc- Roussillon. PLN est le port naturel de desserte de l'ancienne Midi-Pyrénées, région dont il est le plus proche. Précédemment, la Région LR avait lancé le projet, il serait maintenant totalement illogique qu'il soit abandonné alors que les deux anciennes régions ne font plus qu'une ! Par ailleurs, il faut que des bateaux d'un gabarit plus important que l'actuel puissent accéder au port. Si cela n'est pas possible, je crains que PLN ne disparaisse un jour. Et les bateaux sont de plus en plus gros. Cet agrandissement du port permettra le développement de nos exportations, ainsi que de notre région OCCITANIE. Cela va dans le sens de l'histoire. Ne pas le faire serait régresser, et nous serait reproché plus tard par les générations futures.</p>	
<p>1.1. a</p> <p>370 RD</p> <p>Laurent MOUILLIE</p> <p>Directeur commercial port de commerce</p>	14	<p>Une nouvelle infrastructure maritime est essentielle pour garantir la continuité et la croissance de l'activité portuaire de Port-La Nouvelle. Tout en oeuvrant pour que le tonnage annuel progresse (+ 8,42 % en 2016, + 4,86 % en 2017 et + 5,99 % à fin avril 2018), les opérateurs se confrontent régulièrement à l'incapacité de répondre à des marchés. Au cours des 2 dernières années, parmi les dossiers qui n'ont pu être accompagnés, on trouve par exemple des aciers pour les industries de revalorisation, des minéraux pour l'industrie verrière, des matières premières pour l'industrie des alliages, des vracs liquides, des vracs agro-alimentaires et des demandes d'armateurs dont les caractéristiques des navires sont supérieures aux dimensions admissibles. Les capacités nautiques limitées, l'insuffisance de ressources foncières et un manque de linéaires de quais sont des freins quotidiens alors que la demande existe et que le potentiel d'amplification des trafics est réel. A court terme, le risque d'un affaiblissement des flux est prévisible en l'absence d'une initiative telle que celle présentée à l'enquête publique.</p> <p>Pour répondre à la demande, Port-La Nouvelle doit disposer de nouveaux espaces maritimes et terrestres</p>	<p>Cette contribution du directeur commercial actuel du port de PLN vient confirmer le fait que le port actuel souffre de ne pas pouvoir accueillir de navires plus grands et qu'il faut donc augmenter les caractéristiques nautiques du port pour répondre aux standards de la navigation en Méditerranée. Il précise par ailleurs que d'autres projets « vracs liquides » existent et qu'ils pourront venir en complément des activités déjà exercées sur le port.</p>

		<p>(développement des activités, place pour de nouveaux investissements), accueillir des navires plus grands (réponse à l'évolution du marché maritime) et spécialiser ses terminaux (rationalisation des outils, compatibilité réglementaire). Pour cela, il doit quitter le chenal et se tourner naturellement vers la pleine mer. Cette étape implique des ouvrages conçus de telle sorte qu'ils permettent, au sein du nouveau plan d'eau, la construction de futurs terminaux. Le projet n'est donc pas surdimensionné (loin de là) car voué à évolution et élaboré pour plusieurs dizaines d'années.</p> <p>Sur la question du tirant d'eau, les navires qui correspondent au navire projet escalent déjà régulièrement les ports d'Europe et de Méditerranée. Il faut être en mesure de les recevoir, soit par navires complets, soit en se plaçant comme premier port permettant à des navires de décharger des cargaisons partielles avant d'escaler d'autres destinations une fois allégés. Le tirant d'eau est un critère essentiel du projet, y compris pour l'accès aux postes liquides.</p> <p>D'ailleurs, concernant l'accès au poste P1, un projet existe pour des produits non concurrents aux activités du terminal pétrolier. Dès sa mise en service, ce poste pourra donc servir plusieurs entreprises. Cela encourage son aménagement dans des conditions satisfaisantes pour tous.</p>		
1.1. a 373 RD Patrice LLEDO CLTM	15	<p>L'agrandissement est une nécessité pour l'avenir du port et le développement économique de notre région.</p> <p>Les tailles de navires et les volumes proposés sur le marché actuel sont en augmentation et la configuration actuelle du port ne nous permet plus d'être compétitifs.</p> <p>Il ne faut surtout pas manquer cette opportunité pour l'avenir de notre port et de nos emplois.</p>	Cette contribution d'un acteur principal du port de Port-La Nouvelle vient confirmer la nécessité d'agrandir le port pour qu'il puisse accueillir le navire projet retenu par la Région	

## b) Position géographique de Port-La-Nouvelle

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
1.1. b N° 1 RD Claude DAUMAS	1	De plus, Port la Nouvelle est, et restera le point d'accès à la mer le plus direct pour la plus grande partie de l'Occitanie, notamment la région Toulousaine.		La commission d'enquête publique prend note que les principaux acteurs

<p>1.1. b N° 4 RD Gaétan-Pierre DUMONCEAU Organisation : Mr.Bricolage Mouret</p>	<p>2</p>	<p>Nous tenions à manifester de façon expresse notre attachement à la réalisation de ce projet structurant pour notre département.</p> <p>Porte ouverte aux échanges avec la méditerranée, mais pas uniquement, l'extension de notre port audois ne peut avoir qu'un impact positif quant au développement de nos échanges commerciaux.</p> <p>Notre département ne peut pas se permettre de passer à côté d'une occasion d'améliorer ses outils dont Port-La-Nouvelle fait partie intégrante.</p>		<p>économiques du port de Port-La-Nouvelle considèrent que :</p> <p>La Région Occitanie bénéficie d'une situation géographique exceptionnelle, elle est située au cœur de l'Europe du sud et ouverte sur la Méditerranée et les installations portuaires de Port La Nouvelle (premier port pour l'exportation du blé dur avec 52% des exportations Française) favorisent les échanges avec les grands acheteurs de blé dur que sont l'Italie, la Grèce, mais aussi les pays du Maghreb et l'Afrique de l'Ouest.</p> <p>Le port de Port-la-Nouvelle occupe un positionnement stratégique sur l'un des grands corridors identifiés par l'Europe, le corridor méditerranéen. Situé à égale distance des ports de Barcelone et Marseille-Fos, ainsi qu'au carrefour de l'axe Narbonne- Toulouse, il est idéalement placé pour la desserte de la région Occitanie.</p>
<p>1.1. b N° 14 RD N° 15 RD Jean-François CLARET</p>	<p>3</p>	<p>Ce nouveau port va permettre d'accroître les échanges économiques notamment pour la région toulousaine qui a besoin d'une ouverture sur la méditerranée. (Airbus...). La Narbonnaise en manque d'industrie et d'emploi a une chance de développement pour les années futures. De nombreuses industries comme l'éolien ne s'installeront sur notre territoire, que si les voies de communications maritime, terrestre et ferroviaires se développent. Ne passons pas une fois de plus à côté d'une belle opportunité de développement...</p>		<p>Le projet d'extension du port de Port-la-Nouvelle permet de le réinstaller à un niveau stratégique et commercial équivalent à celui de ses partenaires méditerranéens. Sa réalisation est indispensable au maintien de ses trafics actuels et au développement d'autres trafics en lien avec l'économie régionale.</p>
<p>1.1. b N° 33 RD Patrice MENARD</p>	<p>4</p>	<p>Avis très favorable, le devenir du Port passe obligatoirement par son extension. S'il reste en l'état actuel il est condamné à disparaître dans quelques années.</p> <p>Sa situation géographique en fait une ouverture pleine d'avenir sur la façade méditerranéenne.</p> <p>Les retombées en terme économique, emplois directs ou induits se feront ressentir bien au-delà de la commune et du département.</p> <p>Toute la région Occitanie devrait bénéficier de ce nouvel élan...</p>		
<p>1.1. b N° 83 RD Hervé CIFAI Les Silos Du Sud</p>	<p>5</p>	<p>La Région Occitane bénéficie d'une filière céréalière dynamique et parmi les plus diversifiées de France (Blé Tendre, Blé Dur, Maïs Orges, Sorgho, Riz...).</p> <p>La production céréalière régionale s'élève en moyenne à 4.8 millions de Tonnes par an. Elle se répartit autour du blé dur (700 000 T 1<sup>ère</sup> région productrice Française, du blé tendre (1.6 MT), du maïs (1.6 MT), de l'orge (500 000 T), du sorgho (130 000 T 1<sup>ère</sup> région productrice Française) et du riz.</p>	<p>Cette contribution d'un opérateur actuel du port de Port-La Nouvelle vient confirmer l'importance de la filière céréalière en Occitanie et ses besoins en termes d'exportation.</p>	

		<p>Toutes activités confondues de la production à la transformation en passant par la collecte et le négoce, la filiale céréalière régionale génère 37 000 emplois et 1.5 Md€ de valeur ajoutée.</p> <p>Situé au cœur de l'Europe du sud et ouverte sur la Méditerranée, la Région Occitanie bénéficie d'une situation géographique exceptionnelle. Les installations portuaires de Port La Nouvelle (premier port pour l'exportation du blé dur avec 52% des exportations Française) favorisent les échanges avec les grands acheteurs de blé dur que sont l'Italie, la Grèce, mais aussi les pays du Maghreb et l'Afrique de l'Ouest.</p> <p>La moitié des céréales produites en France est exportée vers nos voisins de l'Union Européenne et les Pays Tiers.</p> <p>L'exportation des céréales est donc d'une importance vitale pour la filière céréalière. Mais contrairement au marché national relativement captif, les marchés de l'export sont totalement ouverts et font l'objet d'une concurrence acharnée entre les différentes origines.</p>		
<p>1.1. b N° 116 RD Jean-Michel DUPUY</p>	<p>6</p>	<p>Ce nouveau port permettra de recevoir des navires de plus grande taille afin de pouvoir importer et exporter des marchandises depuis et vers des pays plus lointains, de pérenniser les échanges avec les pays avec lesquels nous commerçons déjà, de permettre l'accueil de nouveaux trafics et de développer ceux déjà existants grâce à l'augmentation des zones de stockages au sein de l'enceinte portuaire.</p> <p>De plus, il présentera une alternative (encore plus) intéressante pour les opérateurs/armateurs/exportateurs et importateurs qui transitent sur le port de Port-La Nouvelle face aux autres ports du bassin méditerranéen déjà engorgés, de par sa réactivité, sa position géographique et sa paix sociale.</p> <p>Enfin, de par sa situation mixte, à la fois touristique et industrielle, Port-La Nouvelle est un exemple du succès de l'intégration de ces deux aspects économiques au sein d'une commune, et le projet d'extension du grand port est une suite naturelle au développement de la ville, qui bénéficiera des retombées économiques, sociales et financières de ce projet.</p> <p>Natif de Port-La Nouvelle, les industries ont toujours fait partie du paysage de Port-La Nouvelle, que ce soit l'usine Lafarge, les cuves d'hydrocarbures ou les silos portuaires, et l'intégration des industries au sein du paysage urbain novoallois s'est toujours réalisé de façon</p>		

		harmonieuse, comme par exemple le silo à ciment et son éclairage nocturne.	
1.1. b N° 123 RD Hervé NOUGUIER CINM	7	<p>J'ai participé à la définition du navire projet, basée sur l'analyse des marchés de l'affrètement et de la construction navale, ainsi qu'aux essais sur simulateur de manoeuvre. Je reste donc sensible à l'avenir du port. Le port de Port-la-Nouvelle occupe un positionnement stratégique sur l'un des grands corridors identifiés par l'Europe, le corridor méditerranéen. Situé à égale distance des ports de Barcelone et Marseille-Fos, ainsi qu'au carrefour de l'axe Narbonne- Toulouse, il est idéalement placé pour la desserte de la région Occitanie et offre une véritable alternative au couloir Rhodanien. Pourtant, le port de Port-la-Nouvelle est toujours plus éloigné des capacités d'accueil nautique offertes par l'ensemble des ports méditerranéens ainsi que de l'offre transport attachée à ses trafics historiques. Les contraintes économiques et écologiques actuelles conduisent à une rationalisation des transits maritimes et à privilégier l'affrètement de navires plus grands. Le projet d'extension du port de Port-la-Nouvelle permet de le réinstaller à un niveau stratégique et commercial équivalent à celui de ses partenaires méditerranéens. Sa réalisation est indispensable au maintien de ses trafics actuels et au développement d'autres trafics en lien avec l'économie régionale. Adapter les infrastructures du port de Port-la-Nouvelle aux besoins des nouvelles tendances logistiques, c'est aussi le rendre plus attractif auprès des acteurs maritimes et industriels.</p>	Cette contribution d'un acteur principal du port de Port-La Nouvelle vient confirmer les potentialités du port si celui s'adapte pour accueillir des navires plus grands.
1.1. b N° 265 Frédéric PEROTIN SPPPLNPV	8	<p>Projet nécessaire au maintien puis au (re)développement du trafic de Port la nouvelle. L'emplacement de PLN en fait le débouché naturel de la région sur la Méditerranée.</p>	
1.1. b N° 268 Sylvain LEFAUCHEUX Hydrogeotechnique	9	<p>Développer le transport maritime dans une région aussi mal desservie par le ferroviaire, dont le réseau routier est souvent saturé et présentant un tel accès à la Méditerranée paraît une évidence</p>	
1.1. B N° 298 RD Arnaud CARAYON	10	<p>Une des raisons de la future réussite du port après ces travaux vient de la position de PLN. En effet, PLN est extrêmement bien situé, tout d'abord vis à vis de l'intérieur du territoire, à un jet de pierre de l'autoroute reliant la France à l'Espagne et qui débouche sur le noeud autoroutier de Narbonne permettant d'aller aussi bien à Toulouse qu'à Montpellier. (Quelques km de plus et nous tombons sur l'A75.)</p>	Cette contribution d'un ancien acteur du port vient confirmer le rôle que PLN peut jouer dans l'économie régionale compte-tenu de son positionnement et apporte un éclairage sur la complémentarité des ports en Région.

		<p>PLN deviendrait alors le port naturel de Toulouse, ville qui n'a aujourd'hui pas la culture portuaire, mais qui une fois le port aménagé pourra l'utiliser dans de très grandes proportions et nous connaissons le dynamisme de cette ville.</p> <p>Le port est également relié au réseau ferroviaire, ce qui est un atout majeur, et le transport fluvial pourrait même être relancé.</p> <p>Mais sa position est également excellente vis à vis de la mer. Face à l'Afrique dont le développement est extrêmement important, PLN a sa place à prendre dans ces échanges qu'il s'agisse d'importation et d'exportation. La filière bois des hauts cantons pourrait alimenter les pays du magreb qui ont besoin de bois par exemple, etc, etc..De plus les ports de Port Vendres et de Sète ne disposent pas de beaucoup d'espace supplémentaire pour accueillir d'autres activités, leurs surfaces étant déjà bien utilisées.</p> <p>Il ne faut pas pleurer que des entreprises ne viennent pas s'implanter si on ne le leur permet pas en n'aménageant pas le territoire.</p> <p>Or c'est ce qui nous est proposé et nous ne devons pas laisser passer cette chance.</p> <p>Je suis donc favorable au projet.</p>		
1.1. b N° 300 RD Alain DI CRESCENZO CCI OCCITANIE	11	Voir pièce jointe en annexe		
1.1. b N° 370 RD Laurent MOUILLIE Directeur commercial port de commerce	12	<p>Face aux autres ports, Port-La Nouvelle a toute sa place. Si certaines entreprises doivent utiliser des ports proches de leurs sites de production ou de leurs zones de distribution, d'autres évaluent les opportunités logistiques à l'échelle méditerranéenne ou européenne. Les distances entre les ports et leur localisation exacte par rapport aux centres urbains ou économiques sont des données relatives. Avec une configuration en eau profonde et de nouveaux terminaux, Port-La Nouvelle sera en capacité d'intégrer des circuits logistiques plus internationaux, notamment en misant sur sa capacité de distribution ferroviaire. De plus, l'extension sous-entend de futures installations modernes puisqu'elles seront déployées en neuf par les opérateurs. La ressource foncière de 80 hectares et l'apport d'un faisceau ferroviaire desservant à terme les espaces portuaires valoriseront aussi le projet. Tout cet ensemble technique servira les intérêts des entreprises et particulièrement celles qui s'implanteront régionalement.</p>		

### 1.1.c) Création d'emploi, développement économique

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
1.1.c N° 1 RD Claude DAUMAS	1	Il permettra de maintenir et développer l'emploi dans un département où le taux de personnes sans emploi est très élevé.		<p>La commission d'enquête publique prend note que les 151 observations des contributeurs favorables au projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle expriment leur soutien à ce projet qui répond à leur souhait en termes de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Création d'emploi pendant les phases de construction et d'exploitation,</li> <li>• Développement économique,</li> <li>• Captation de nouveaux marchés,</li> <li>• D'accueil de nouvelles activités portuaires,</li> <li>• Complémentarité avec les ports de Sète et Port-Vendres,</li> <li>• Développement des filières de l'éolien en mer,</li> <li>• Conciliation de développement économique et de protection durable,</li> <li>• Ressources complémentaires pour la Fédération des Industries Nautiques,</li> <li>• Capacités d'exportation des coopératives agricoles et viticole améliorées,</li> <li>• Pérennité du port dans le contexte maritime mondial,</li> <li>• Croissance nouvelle favorable à l'environnement, à la mise en oeuvre des objectifs nationaux et mondiaux</li> </ul>
1.1. c N° 4 RD Gaétan-Pierre DUMONCEAU Organisation : Mr.Bricolage Mouret	2	Etant chef d'entreprises dans la grande distribution, l'extension du port n'aura pas un impact directeur notre activité mais bien indirect grâce au développement que son agrandissement induira auprès des acteurs économiques majeurs (industries et commerces) bénéficiant d'une position géographique centrale en région Occitanie.		
1.1. c N° 5 RD Roger AYMOND Organisation : MEDEF	3	Pour le développement de notre région et de ses entreprises, Pour l'emploi dans notre région, Pour que le Port de La Nouvelle prenne une place de plus en plus importante sur la Méditerranée.	Les effets d'entraînements sur les impacts indirects et induits sont effectivement un enjeu de portée générale du projet. Le volume 3 du dossier d'étude d'impact chapitre 4 explicite et quantifie ces enjeux.	
1.1. c N° 6 RD Jean Marc AMBROSINO	4	Je soutiens ce projet ambitieux et nécessaire, porteur d'espoir pour les entreprises de la région, pour nous permettre de maintenir l'emploi et donner au département de l'Aude une infrastructure économique indispensable à son développement		
1.1. c N° 7 RD Catherine MILLOT-CHRISTAL Organisation : CY2	5	Le projet d'extension de Port-La Nouvelle lui permettrait de trouver un nouvel essor		
1.1. c N° 8 RD geraldine DUHAMEL	6	je suis favorable au projet pour le développement de notre région		
1.1. c N° 9 RD Anonyme	7	Projet extrêmement structurant qui avec le renouvellement de l'A61 doit dynamiser toute l'Aude. C'est un point de départ, et il faut souhaiter que les autres infrastructures suivront.		



1.1. c N° 10 RD Anonyme	8	Favorable		<p>CAP 21 pour réduire les gaz à effet de serre</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Position géographique centrale entre l'Espagne et l'Italie et l'axe direct vers l'Atlantique et le Nord Europe,</li> <li>• Réserves foncières pour y implanter durablement des industries,</li> <li>• Flexibilité opérationnelle de services portuaires et d'opérateurs,</li> <li>• Stabilité sociale reconnue et intéressant les futurs clients/partenaires des acteurs économiques du port,</li> <li>• Participation au Plan Littoral 21 dédié à la façade maritime de la Région Occitanie afin de la préserver, de l'entretenir, de l'aménager et de développer son attractivité.</li> </ul> <p>La commission note également l'accord très majoritaire des acteurs associatifs et économiques ainsi que le soutien unanime des collectivités territoriales concernées.</p>
1.1. c N° 11 RD N° 12 RD Sébastien GERARD Organisation : Groupe COMELEC	9	Très beau projet qui prend enfin vie pour le Port-La nouvelle, mais aussi une bonne étiquette pour le département de l'Aude.		
1.1. c N° 16 RD Mickael MENA Organisation : DEBELEC - COMELEC	10	L'extension du port va permettre a l'Aude d'être à la pointe de l'énergie Éolienne, ce qui va développer de l'emploi plus qualifié dans notre département.		
1.1. c N° 17 RD Bernard BALLESTER	11	Le port de Port la Nouvelle représente une infrastructure importante et nécessaire au développement économique de notre territoire, de notre département et de notre grande Région OCCITANIE.		
1.1. c N° 18 RD Naïké MASSU	12	Projet novateur qui sera un tremplin pour notre région		
1.1. c N° 19 RD Nicolas VIRARD	13	Un projet de développement ! Enfin pour cette région qui en a bien besoin		
1.1. c N° 20 RD Thierry MARRO Organisation : COLAS M.M.	14	Axe très favorable au développement économique		
1.1. c N° 21 RD Jean-Francois MATHON Organisation : Simple et Solaire	15	Favorable !		
1.1. c N° 22 RD Emmanuel TEIXEIRA Organisation : Alenis SA	16	Nous sommes favorables au développement de ce Port. Il est indispensable dans un premier temps pour permettre la construction des flotteurs des éoliennes « Eolmed ». Cela aura un impact positif sur l'emploi local. Par ailleurs l'augmentation des capacités du port permettra de capter de nouveaux marchés qui généreront aussi de l'emploi. Ce projet est un levier de développement indispensable à notre territoire.		
1.1. c N° 27 RD Anonyme	17	Ce projet, appuyé sur des études solides et pertinentes, s'avère être un facteur dynamisant de la région, un véritable tremplin économique ; générateur d'emploi.		

<p>1.1. c N° 30 RD Laurent TOKARSKI</p>	<p>18</p>	<p>En tant que personne travaillant sur Port-La Nouvelle l'extension du port est nécessaire pour accueillir de nouvelles activités tel que l'éolien flottant. Cette nouvelle activité est un axe de développement pour le territoire de l'Occitanie et pourra positionner le port au même titre que le port de Marseille qui est le seul autre port qui pourrait accueillir cette activité d'énergies renouvelables.</p> <p>Cette extension portuaire va permettre de générer un ensemble d'emplois qualifiés dans différents corps de métiers pendant la construction des quais, digues et terre-plein puis ensuite lors de l'exploitation.</p>		
<p>1.1. c N° 32 RD Alain AVEZOU</p>	<p>19</p>	<p>Comme présenté dans le projet l'extension du port permettra d'en assurer la pérennité et un rayonnement économique pour l'ensemble de notre région. On ne peut que regretter la lenteur du processus d'étude de validation et de mise en place d'une telle infrastructure. (le plus d'une dizaine d'année). Nos lois et diverses réglementations paraissent bien loin de la réactivité et l'adaptabilité dont doivent faire preuve nos entreprises afin de rester compétitif dans un environnement économique évoluant toujours plus rapidement.</p> <p>Je soutiens à 100% ce projet et souhaite qu'il soit très vite opérationnel.</p>		
<p>1.1. c N° 34 RD Serge DOUTRE</p>	<p>20</p>	<p>L'activité portuaire apporte à la commune des ressources importantes qui permettent à beaucoup de résider sur son territoire et donc de participer à l'essor du village et au développement des acteurs commerciaux. Son agrandissement va dans ce sens.</p> <p>Le développement éolien est aussi porteur d'emplois dans la mesure où PORT LA NOUVELLE sera en capacité de se positionner en tête pour obtenir des marchés d'assemblage des éoliennes marines.</p>		
<p>1.1. c N° 36 RD Anonyme</p>	<p>21</p>	<p>Enfin un vrai projet qui va donner des expertises professionnelles et du boost à Port La nouvelle. Je suis impatient que les premières offres d'emploi liées au port et aux éoliennes soient publiées par les Entreprises sélectionnées pour faire ce(s) projet(s)</p>		
<p>1.1. c N° 37 RD Régis ARTIS Organisation : Chef d'entreprise</p>	<p>22</p>	<p>Favorable à l'extension du port</p>		

1.1. c N° 3 RE Martine BOMBAL	23	Malgré une crainte de nuisance pour les nouvellois une crainte de produits toxiques, je suis pour l'extension du port en vue d'une dynamisation et d'un échange commercial avec l'extérieur.	Le projet d'extension s'articule avec le développement urbain, il est conçu pour éloigner et sécuriser les chargements de vracs liquides le long de la digue Nord
1.1. c N° 5 RE Nicole BOYER	24	Projet visionnaire, création d'emploi en espérant que le bénéfice sera supérieur aux risques	
1.1.c N° 7 RE Jean-Louis NICOLET commerçant	25	Suis complètement acquis à l'agrandissement du port. Comptons sur l'impact apporté lors des travaux	
1.1. c N° 13 RE SALIS agriculteur commerçant	26	Ce projet est à suivre et il est des plus important pour la commune et son rayonnement soit par l'emploi que par l'économie locale	
1.1. c N° 15 RE Louis CAZALETZ	27	Il faut que le grand port nouvellois se fasse. C'est la survie du Port de la Nouvelle	
1.1. c N° 17 RE Monique CAZALETZ	28	Oui au projet. Du travail pour nos jeunes	
1.1. c N° 18 RE Philippe BOURJADE, Président du club Nouvelle Vague	29	Complètement d'accord pour ce projet d'extension qui dynamisera la région	
1.1. c N° 23 RE Anonyme	30	Projet économiquement intéressant pour l'avenir	
1.1. c N° 42 RD Marlène BEGUE	31	Très bon projet pour Port la Nouvelle. Cela emmènera de l'emploi et de la création de richesse pour le département et la région	
1.1. c N° 43 RD Gilbert LAVOYE	32	Le projet est bénéfique pour Port la Nouvelle	
1.1. c N° 45 RD Anonyme	33	Très heureux que ce projet aboutisse. Enfin des emplois pour nos jeunes, ils auront le choix de rester dans la région, et non pas l'obligation de chercher du travail dans d'autre région. La main d'oeuvre qualifiée et l'encadrement pour construire les caissons flottants va être dur à trouver localement. Les sociétés doivent d'ores et déjà s'affoler pour former ou attirer du personnel qui viendrait dans notre région	Les métiers de la filière éolienne sont déjà bien identifiés en Occitanie, cependant l'opportunité des fermes pilotes permettra aux organismes de formation de compléter et d'adapter aux métiers spécifiques de l'éolien flottant.

<p>1.1.c N°47 RD Gérard BRISSEAU</p>	<p>34</p>	<p>Projet fantastique bien présenter, bien expliquer, Port la Nouvelle se démarque, et va de l'avant. Les retombées positives, l'emploi une denrée rare, retombées économiques pour la région le département, mais nous aussi pour les Nouvellois qui pourrons profiter de ce grand projet.</p> <p>Et si le pari, était de marier le tourisme, l'écologie, le Port, Et bien La, moi je prends. BRAVO</p> <p>PS juste une remarque, faire ou ne pas faire, facile de dire non, un peu plus courageux et compliquer pour dire oui.</p>		
<p>1.1. c N° 39 RD Arnaud SIROTTI</p>	<p>35</p>	<p>Nouvellois depuis seulement 2013, nous sommes heureux de constater que le développement économique de la ville fait partie des priorités de nos autorités -</p> <p>Nous sommes favorables à ce projet d'extension du port</p> <p>Nous souhaitons que tous les nouvellois se retrouvent derrière ce projet ambitieux, et que celui-ci ne soit pas seulement pour le bénéfice des sociétés de construction, des entrepreneurs ou autres commerçants Les villageois, retraités ou actifs, doivent aussi en avoir pour leur part, par des aménagements qui leur facilite la vie au sein de la communauté -</p> <p>Je vous souhaite bonne continuation dans ce projet,</p>	<p>La dynamique économique du projet sera distribuée comme l'a explicité le volume 3 chapitre 4 du dossier d'étude d'impact.</p>	
<p>1.1. c N° 53 RD Nicole MARILL</p>	<p>36</p>	<p>je suis favorable au développement du port pour redynamiser la ville et la région</p>		
<p>1.1. c N° 54 RD Jean-Pierre MARILL</p>	<p>37</p>	<p>il est de notre intérêt à tous que ce projet aboutisse</p>		
<p>1.1. c N° 23 RE Anonyme</p>	<p>38</p>	<p>Projet économiquement intéressant pour l'avenir</p>		
<p>1.1. c N° 24 RE Marie-France POUDOU</p>	<p>39</p>	<p>D'accord sur le projet d'extension du port pour l'avenir de Port-La-Nouvelle</p>		

1.1. c N° 25 RE Paul-Jacques POUDOU	40	D'accord sur le projet d'extension du port pour l'avenir de Port-La-Nouvelle	
1.1. c N° 26 RE Bernard MOLINA Gérant de la société nouvelloise de remorquage	41	Pour le projet d'extension du port, c'est une chance pour Port-La-Nouvelle sur tous les plans (économique humain) si cette extension ne se fait pas, le port est mort ! l'ensemble de la région va en bénéficier que ce soit les entreprises, les commerces.	
1.1. c N° 28 RE Claudie TRUILHET	42	Étude très complète qui m'a impressionnée. Je suis pour la création d'emploi donc pour l'extension du port	
1.1.c N° 30 RE Laurent PITIÉ	43	Étude très complète qui donne encore plus envie de soutenir ce projet. Le grand port comme le parc éolien en mer sont deux projets qui doivent voir le jour. Tant sur le plan environnemental que sur le plan social professionnel. Je n'y vois que des avantages des retombées économiques même sur le plan touristique. Je dis oui au grand port pour un grand Port-La-Nouvelle	
1.1. c N° 31 RE Laurent FERRIÉS	44	Étude extrêmement fournie. Très technique. J'ai essentiellement consulté les dossiers touchant aux aspects socio-économique et environnementaux qui sont à mon avis ce qui touchera le plus directement les riverains et habitants de la commune. La synthèse montre que la population aura tout à y gagner, à moyen et long terme malgré les désagréments à court terme liés aux travaux.  Étant un maillon du tissu économique local, situé en plein cœur du village historique je ne peux que me réjouir de l'aboutissement d'un tel projet !  De toute façon, si l'on ne fait rien, il se passera rien, le train économique passera et nous resterons à quai... Que La Nouvelle vive avec ambition (mesurée) !!!	
1.1. c N° 56 RD Jeanne Maryse SEGUI	45	Avis TRES FAVORABLE à l'agrandissement du Port de Port la Nouvelle. Toute la région profitera de cet agrandissement tant que le plan économique que sur le plan créations d'emplois	

<p>1.1. c N° 60 RD Patrick CASSIGNOL</p>	<p>46</p>	<p>Projet ambitieux, nécessaire, vital qui va rendre le port de PLN plus compétitif et qui va dynamiser toute la région Occitanie.</p>		
<p>1.1. c N° 32 RE Christian SALAS</p>	<p>47</p>	<p>L'agrandissement du port génèrera des besoins. Je crois à l'augmentation du trafic notamment côté Toulouse car pour l'aérospatiale pourra amener son trafic ici plutôt qu'à Bordeaux. Les infrastructures routières d'accès au port sont intéressantes même si le trafic augmente et ne sera pas une gêne pour la ville. En conclusion je suis favorable à l'agrandissement du port qui amènera du travail sur la ville, le département et la région.</p>		
<p>1.1.c N° 63 RD Bernard LAFONT</p>	<p>48</p>	<p>L'opportunité qui est offerte à notre Région d'accueillir à court terme deux projets d'expérimentation d'éoliennes en mer doit être saisie. Ces réalisations et la notoriété internationale qu'elles nous apporteront, permettront d'inscrire Port la Nouvelle au rang des ports durables méditerranéens. Né à Montpellier, j'y ai fait toutes mes études, j'y vis avec ma famille et je suis particulièrement attaché à mon territoire devenu l'Occitanie. Nous devons saisir toutes les opportunités de développement économique créatrices d'emplois en réalisant les infrastructures nécessaires, tout en protégeant notre environnement. Le projet d'extension de Port la Nouvelle qui fait suite à la création de la réserve naturelle régionale illustrera ce principe : développer pour protéger. Voici en quelques mots les raisons qui font que je suis très favorable aux différents projets présentés et que je suis prêt à défendre cette vision moderne du développement.</p>		
<p>1.1. c N° 71 RD Serge LALLEMAND</p>	<p>49</p>	<p>Je me permets d'intervenir en tant qu'ancien chef d'entreprise ayant exercé Sur port la nouvelle, et en tant qu'élú municipal d'un village voisin et en Tant qu'élú communautaire (agglo grand Narbonne). Économiquement il est Essentiel que le projet aboutisse, car le port de la nouvelle (bien que</p>	<p>Cette contribution confirme toutes les retombées que peut avoir le projet sur le territoire..</p>	

		Troisième port méditerranéen) est coince entre Sète et Barcelone qui ne Sont qu'a une poignée de kilomètres. Port la nouvelle est et doit demeurer La façade maritime de Toulouse et de sa grande région. De plus port la Nouvelle a cette chance de pouvoir faire cohabiter avec bonheur un port De commerce avec une station balnéaire. L'extension du port ne peut avoir D'incidence sur la pérennité de la station dont les commerces pourront Toujours bénéficier de cet afflux touristique. Cependant le canton est Économiquement sinistre et ce serait une belle bouffée d'oxygène au Niveau de l'emploi. Les effets secondaires induits au niveau de la fiscalité Locale du commerce locale ne sont pas non plus quantité négligeable. Quant à l'Écologie, on ne peut pas dire que cette extension aurait des conséquences néfastes. Je me permet donc d'émettre un avis très très favorable.	
1.1. c N° 73 RD Anonyme	50	Nouvellois depuis 33 ans, je suis pour ce projet qui va dynamiser le département et la région. Les travaux du port, la construction des éoliennes et l'accueil de bateaux à fort tonnage vont créer des emplois dans un département qui en a besoin.	
1.1. c N° 74 RD Jean-Emmanuel LEGRY TIMAC AGRO	51	Le développement du port me parait une bonne chose pour la ville de Port la Nouvelle. La plage présente au sud de la ville est déjà suffisamment importante pour que personne ne soit lésé par cette extension. Le développement permettra la croissance de Port la Nouvelle dans le fret méditerranéen puisque Sète est saturé	
1.1. c N° 82 RD Jonathan BESOMBES	52	Il est important pour la commune que ce projet aboutisse !! Autant pour la vie industrielle que touristique ce projet pourrai relancer la ville.	
1.1. c N° 106 RD Liberto MARTI Tollens	53	Je trouve que cette est bien réalisé et doit contribuer à des retombées économiques sur le plan local.	
1.1. c N° 107 RD Anonyme	54	Comment ne pas être favorable à un tel projet !!!!, nous sommes un département sinistré, l'un des plus pauvre de France. Un tel projet amènera de l'emploi et des ressources économiques très importante pour notre région. On ne peut pas passer à côté de tels investissements .....	

<p>1.1. c N° 108 – 109 Thierry CUTILLAS Cobaty</p>	<p>55</p>	<p>FAVORABLE : Projet positif pour le développement de PORT LA NOUVELLE et pour le département</p>		
<p>1.1. c N° 111 RD Jérôme RIBOUREL Louxor</p>	<p>56</p>	<p>Projet formidable pour notre territoire, indispensable pour le développement économique notamment pour l'éolien offshore.</p>		
<p>1.1. c N° 112 RD Sébastien SABRE</p>	<p>57</p>	<p>Je travaille sur la zone portuaire depuis plus de 17 ans et j'ai connu, en termes de trafic, des années exceptionnelles et des années qui le furent moins ; je suis favorable à l'extension portuaire de Port-La Nouvelle parce que c'est un projet tourné autant sur l'existant que sur l'avenir avec toutes les perspectives qu'il offre, les plus connues comme les plus inattendues. Nous travaillons aujourd'hui avec un outil conçu et réalisé il y a plusieurs décades, je pense donc qu'il est avisé de construire pour nous-mêmes et nos enfants l'outil de demain. Conscient qu'un tel projet peut difficilement faire l'unanimité je remarque néanmoins un élan de plus en plus suivi et je remercie les personnels qui oeuvrent à son développement depuis plusieurs années déjà et qui le portent avec tant de sérieux et de passion.</p>		
<p>1.1. c 115 RD Alexis ARMANGAU</p>	<p>58</p>	<p>Je suis très favorable au projet d'extension du port de la Nouvelle pour 3 raisons. la première raison, pour son emplacement géographique avec un axe autoroutier et ferrovière très proche avec une ouverture sur la mer de l'ex midi-pyrénées, place importante de la recherche et de l'industrie mais aussi et surtout de l'agriculture. La 2ieme raison, pour son intérêt économique avec des nombreux emplois direct et indirect induit, transit de marchandises servant à l'approvisionnement du territoire. la taxation des entreprises permettra de réinjecter dans l'économie locale, mais aussi de modérer les taxes des foyers privés. La 3ieme raison, est sa fonction de transit, stockage, traitement de marchandises et approvisionnement du territoire(carburant) sans surcout lié au transport grâce à la proximité des matières. Enfin, nous avons tous un intérêt de développer l'outil en général afin d'accueillir des navires de tailles importantes, avec des volumes plus importants, d'où moins de navire, moins de pollution et un coût du fret réduit. A court terme, le projet de ferme éolienne</p>		



		offshore, sera générateur d'emploi, avec l'utilisation des énergies propres. Puis à plus long terme, ce projet donnera une plus importante attractivité pour les entreprises locales, un nouveau souffle pour des emplois et permettra de capter de nouveau trafic par les ports d'Occitanie	
1.1. c 121 RD Guillaume LAURENT PROMAN	59	Projet positif pour le développement de PORT LA NOUVELLE et pour le département.	
1.1. c 124 RD Xavier LEVY TRINQUIER	60	Ce projet va dynamiser toute une région en créant des emplois. Il permettra également aux entreprises audoises de participer aux travaux d'extension	
1.1. c 128 RD Ivan TOGNELLA SAS Tognella Architectes	61	le projet d'extension du Port de Port La Nouvelle est un projet indispensable pour l'avenir de notre région. Élément structurant de notre cadre socio-économique, ce projet d'infrastructure est d'une grande qualité environnementale. Dans la continuité du projet d'infrastructure, les projets immobiliers seront tous porteurs d'activité indispensable au développement de notre région. Le port de Port La Nouvelle est en devenir, son potentiel de croissance est énorme et valorisant. Le projet éolien offshore participera en synergie à la renommée et l'avènement des conditions climatiques de notre région. Ainsi se dessine un destin plein d'ambitions et de consciences environnementales qui va propulser notre région sur le devant de la scène dans un futur serein et respectueux.	
1.1. c 131 RD Frédéric DROVILLE	62	Notre département se situe sur axe favorable au développement des échanges commerciaux, cela permettrait de diversifier l'économie locale (essentiellement la viticulture), de créer des emplois et de développer de nouvelles compétences afin d'attirer de nouveaux investisseurs(industriels) grâce à la facilité d'accès que représente port la nouvelle (10mn A9). Donc je suis plus que favorable à cette opportunité.	
1.1. c 132 RD Véronique POUTAS	63	A titre personnel, je pense que ce projet d'extension portuaire est une belle opportunité économique pour notre région, notre département et la narbonnaise. Ces nouvelles capacités d'accueil à terre comme en termes de tirant d'eau permettront aux acteurs portuaires de capter de nouveaux flux, inaccessibles jusqu'à présent.	

1.1. c 141 RD Caroline CABANIER Foselev Logistique	64	<p>Par mon père et mon mari, j'ai assisté depuis près de 20 ans au recul de la pêche et de la viticulture. Je travaille sur un site de stockage sur le port qui a été repris en 2013 par le groupe Foselev. Pourquoi ce groupe d'Aix en Provence s'est-il intéressé à notre entrepôt ? Il bénéficie d'une situation privilégiée en façade méditerranéenne et en zone industrialo-portuaire dynamique.</p> <p>Le Grand port va attirer de nouvelles entreprises, de nouveaux secteurs d'activité (comme l'éolien).</p> <p>Mère de 2 fils de 15 et 20 ans, je pense à l'avenir de nos jeunes. Il faut développer Port La nouvelle, créer de nouveaux emplois et offrir des formations innovantes, adaptées aux futurs besoins.</p>	<p>Cette contribution confirme l'intérêt que portent certaines entreprises à l'agrandissement du port. En acquérant en 2013 les anciens dépôts de France-Agrimer, la société Foselev a pris en compte ce projet d'extension.</p>
1.1. c 142 RD Sandrine SEGURA CCI	65	L'extension du port devrait être créatrice d'emploi et engendrer une activité économique dont nous avons bien besoin	
1.1. c 143 RD Valérie DURAND DASTES EPI	66	Dynamisation de notre territoire. Opportunité d'ouverture de la région sur la mer. Nécessaire pour le développement de l'éolien.	
1.1. c 144 RD Laurent PEREZ Medef Aude	67	<p>Mobilisons nos efforts pour donner un nouvel essor économique à l'Aude qui en grandement besoin.</p> <p>Nous devons nous doter de moyens pour affronter la concurrence internationale, tout en préservant nos atouts naturels pour le tourisme.</p> <p>C'est possible, avec beaucoup de bon sens</p>	
1.1. c 145 RD Yves MENDEGRIS Algol Sarl	68	Notre unique débouché Audois sur la Méditerranée doit saisir cette opportunité unique de développement pour notre département.	
1.1. c 146 RD Laurent VILLET SNP	69	Continuons à nous ouvrir sur la Méditerranée.	
1.1. c 147 RD Catherine RAYNAUD	70	L'agrandissement du port est indispensable pour le développement de notre région ainsi que pour notre département, nous avons une chance de pouvoir ouvrir notre commerce, toutes les régions n'ont pas les atouts que nous avons, développement de l'emploi, développement pour la viticulture l'Occitanie est une région qui explose et si nous voulons garder nos jeunes dans notre région il nous appartient aujourd'hui de prendre les bonnes décisions.	

1.1. c 148 RD Pierre-Joël ESPINASSE BDF	71	Je suis favorable au projet, qui va donner un outil moderne au département pour des décennies, et améliorera les flux économiques. je comprends les inquiétudes écologiques, qu'il faudra suivre et financer	
1.1. c 149 RD Olivier PHALIPPOU	72	Je suis favorable à l'extension de la zone portuaire de Port La Nouvelle	
1.1. c 150 RD José NAVIO copra navio	73	Favorable pour le développement du département et de la Région	
1.1. c 151 RD Jean-Pierre LEDUC CCI	74	L'extension du port de Port la Nouvelle est indispensable si l'on veut rester une plate-forme importante du trafic maritime en Méditerranée. L'accueil de navires de gros tonnage devient de plus en plus demandé. Cette extension permettra de développer les projets d'éolien en mer . Enfin port la Nouvelle représente une ouverture maritime indispensable pour notre nouvelle région Occitanie.	
1.1. c 154 RD Thyl ZOETE EIFFAGE	75	Le projet de PLN répond à une problématique de développement économique dans le domaine portuaire au sein de la région Occitanie. Il s'inscrit dans le cadre du plan littoral 21 porté par la région Occitanie et dans un cadre de respect de l'environnement, ce projet doit permettre au monde économique et en particulier au secteur des travaux publics (1500 emplois et 100 établissements sur le département de préserver ses emplois durables et non délocalisables. 1 million d'euros investis correspondent au maintien de 8 emplois donc les 250 M€ permettront de donner une "bouffée d'oxygène" à une économie bien en souffrance sur un territoire délaissé par les grands projets d'infrastructures (LGV ...). Ce projet est une nécessité car outre la phase des travaux, l'agrandissement du port permettra de maintenir sa compétitivité et doit déboucher sur la création d'emplois durables au niveau du territoire du Grand Narbonne. Le projet des éoliennes en mer est un début et montre en tout cas tout le bien fondé de cet investissement qui s'inscrit pour le développement durable et plus largement pour une économie circulaire au service du territoire et de son économie. PLN OUI, Vite pour que demain soit meilleur !!!!	
1.1. c 162 RD	76	Je suis très favorable au projet d'extension du Port de Port La Nouvelle. Ce nouvel équipement portuaire permettra d'inscrire notre territoire, trop souvent oublié par le passé, dans	

André MARATUECH groupe SM		une dynamique porteuse d'emploi pour l'avenir. Ne nous égarons pas dans des polémiques stériles et sachons saisir toutes les opportunités de développement économiques grâce à cet équipement structurant.	
1.1. c 163 RD Nadia GLEIZES Raya organisation	77	L'attractivité du territoire fortement renforcée, Modernisation des équipements pour attirer de nouvelles entreprises, y compris et surtout à l'export. Un atout de tout premier ordre pour le développement de notre région qui en a vraiment besoin	
1.1. c 167 RD Jean-Philippe EVERLING	78	Notre société Transgrain France, utilisateur des installations portuaires céréalières de Port La Nouvelle à destination du Sud de l'Europe et des Pays Tiers (Maghreb essentiellement), sommes très intéressés par cette extension, étant contraints par les restrictions nautiques actuelles du Port..	
1.1. c 169 RD Rémy SUAU RAGT	79	Actionnaire et utilisateur du site de Port La Nouvelle (15 000 t exportés/an soit 10 % de notre activité), il s'agit là d'un débouché indispensable et important pour assurer la pérennité du développement agricole de notre territoire.	
1.1. c 178 RD Christophe LAGET Architecte agence Rayssac	80	Je suis favorable à ce projet d'extension du port, pour le développement économique de notre Région et les emplois qui pourront en découler. Il faut des infrastructures comme celle-là pour provoquer le développement et l'implantation de nouvelle activité. L'écologie et l'environnement sont des sujets importants, mais je crois aussi qu'après le temps de la réflexion vient le temps de l'action. Produire des éoliennes c'est aussi penser environnement, écologie, et cela peut rimer avec développement et économie !!!	
1.1. c 180 RD Stéphan JOLIVET Orano	81	Cet investissement est absolument essentiel pour le développement économique du Narbonnais car il encourage le commerce international et il sécurise les opérations actuelles. Cette étape peut aussi être un tremplin pour d'autres activités futures qui pourraient être imaginées et développées ultérieurement. Je suis absolument favorable à ce projet.	
1.1. c 186 RD Eric DAJON	82	Ayant travaillé pendant 25 ans sur le port du Havre j'ai connu ce type de développement avec la création de port 2000 directement à la sortie de l'estuaire de la Seine. Malgré toutes les réticences des diverses organisations écologistes, de la protection de l'environnement de la faune et de la flore en baie de	

		l'estuaire, des chasseurs (déplacement des gabions), des industriels, ce projet a vu le jour et a été générateur de création d'emploi et à permis à la ville de se redimensionner et au port de reprendre sa place au niveau international. Alors je suis favorable à un tel projet.	
1.1. c 199 RD Philippe BONHOURE	83	<p>Ayant passé une grande partie de ma vie active sur le port de Port la Nouvelle je me permets de vous transmettre ce modeste témoignage.</p> <p>En espérant au plus vite cette extension indispensable : "J'ai travaillé sur le port de Port la Nouvelle d'avril 1970 à décembre 2000.</p> <p>Dans les années 60 l'augmentation de la production céréalière en particulier dans le Lauragais impose aux responsables de ce négoce la recherche de débouchés supplémentaires. La création d'un silo portuaire se concrétise avec l'ensemble du monde Coopératif régional enrichi des principaux exportateurs français et du groupe devenu aujourd'hui INVIVO . Le choix d'implantation de cette structure a été longtemps indécis.</p> <p>Finalement Port la Nouvelle a été choisi au détriment de Sète. Sa proximité, le département commun, son débouché avec le canal du midi l'on emporté sur le tirant d'eau bien supérieur à son voisin. Un exportateur était déjà présent sur le port, implanté dans la darse de commerce non loin du débouché de la robine qui amenait un fort trafic de péniches céréalières. Ce groupe hollandais jokelson et hantslaem exportait principalement du maïs sur l'Italie avec des Installations vétustes et inadaptées. L'arrivée du silo SICA a entraîné un gain non négligeable du trafic. La criée s'est déplacée pour se rapprocher du point de chargement ce qui inévitablement a généré des conflits suite aux poussières. D'autre part, était touché également par ces nuisances très difficilement maîtrisables le quai du port et la rue de la mairie. Au tout début, le tirant d'eau de cette darse suffisait au chargement d'unités dépassant Rarement les 1000 tonnes et il était courant de charger 3 bateaux dans la même journée, les horaires étant strictement encadrés par les dockers. Le temps a passé, la taille des bateaux a augmenté constamment faisant du faible tirant d'eau de cette darse un handicap de plus en plus contraignant. Un autre silo, issu du négoce privé s'est installé en 82 au quai est 2 bénéficiant d'un tirant d'eau bien supérieur. En 93 tous les records sont battus avec 1300000 tonnes exportées.</p>	

		Mais cela n'empêche pas la CCI de comprendre qu'un seul silo peut traiter ce trafic. À la suite d'un linéaire de quai insuffisant, à un tirant d'eau inapproprié, la CCI décide une réorganisation des affectations et un glissement vers la mer. Elle demande aux deux silos de trouver une solution pour ne créer qu'une seule entité afin de pouvoir faire glisser la pêche dans la darse de commerce. Ce changement sera acté en 99 et très rapidement concrétisé par La liaison des deux silos et la construction d'un stockage supplémentaire. J'ai donc assisté à la dernière évolution spatiale du port de Port la Nouvelle qui a commencé son histoire au deuxième siècle avant J-C dans l'anse des galères. Bénéficiant de la puissance de l'Atax (le fleuve Aude) les navires de haute mer pouvaient traverser la lagune, Narbo marcius était la Première fille de Rome."	
1.1. c 41 RE Daniel GIRARD	84	Indéniablement je suis favorable à l'extension du port qui procurera du travail sur la ville, le département la région. Un plus pour PLN. Enfin ce projet va aboutir. Et magnifique que le phare rouge reste	
1.1. c 21 RE Marie-France GIRARD	85	Un très beau projet pour PLN une ville qui vivra beaucoup plus un avenir pour toute la jeunesse qui voudra rester ou s'installer définitivement	
1.1. c 45 RE Marie-Claude PHALIPPOU	86	Enfin une décision politique qui sera profitable à l'économie nouveloise en priorité mais également à la région Occitanie. L'emploi mais aussi toutes les variantes économiques seront concernées par ce projet et je souhaite également que le port permette le délestage du surplus d'activité de Barcelonne. Je suis donc favorable à ce projet	
1.1. c 46 RE Marc PHALIPPOU	87	Enfin une décision politique qui sera profitable à l'économie nouveloise en priorité mais également à la région Occitanie. L'emploi mais aussi toutes les variantes économiques seront concernées par ce projet et je souhaite également que le port permette le délestage du surplus d'activité de Barcelonne. Je suis donc favorable à ce projet	
1.1.c 48 RE Michèle MARTINEZ	88	Il faut penser à l'avenir et voir dans le grand port le développement de PLN et de la région nous devons attirer de nouvelles entreprises créatrices d'emplois et pérenniser l'activité de nos entreprises locales. Un projet tourné vers l'avenir pour nos enfants et nous gardons le phare super	
1.1.c 49 RE	89	Il faut penser à l'avenir et voir dans le grand port le développement de PLN et de la région nous devons	

Antoine MARTINEZ		attirer de nouvelles entreprises créatrices d'emplois et pérenniser l'activité de nos entreprises locales. Un projet tourné vers l'avenir pour nos enfants et nous gardons le phare super	
1.1. c 52 RE Mr GOUVERNEUR	90	Très beau projet capable de donner un nouveau souffle à la région et à PLN notamment pour l'éolien offshore flottant dont le potentiel est énorme... et dont les coûts vont devenir très compétitifs. Les retombées fiscales de l'éolien n'apparaissent pas dans l'étude socio-économique. Dommage ! ....	
1.1. c 202 RD Pascal RAMONDENC AXSO	91	Le transport des marchandises par la voie maritime reste une des solutions la plus économique. Il ne faut pas laisser passer cette opportunité d'augmenter le flux et l'activité économique qui en découlera. Au-delà de cet intérêt, les aspects environnementaux doivent être respectés mais cela semble être le cas	Les aspects environnementaux sont effectivement pris en compte et l'analyse des impacts résiduels du projet après application de mesures de réduction ou d'accompagnement sont qualifiés de faibles à modérées au travers de l'étude d'impact (piève F volume 2.3).
1.1. c 210 RD Julien VAYSSETTES	92	Étant installé à Narbonne je suis extrêmement favorable à ce projet pour plusieurs raisons : - L'activité économique générée par l'extension du port sera très bénéfique au bassin d'emploi narbonnais que ce soit à court terme avec le volume de travaux qui sera réalisé et qui va nécessiter beaucoup de ressources humaines ou bien sur le moyen et le long terme avec les entreprises qui ont pour projet de s'installer à Port la Nouvelle une fois le grand port opérationnel. - La création de 2 fermes éoliennes offshores expérimentales et puis définitives va bien évidemment dans le sens de la transition énergétique nécessaire à opérer dès aujourd'hui dans notre pays. Celles-ci ne pourront voir le jour qu'avec la création du grand port.	
1.1. c 211 RD Bernard BALLESTER CCI AUDE	93	La Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aude est favorable au projet d'extension portuaire du port de Port-La-Nouvelle, porteur de développement économique et d'emplois locaux. En PJ : l'avis complet du pôle aménagement du territoire de la CCI Aude	
1.1. c 212 RD Alain PEREA Député de l'Aude	94	Dans le cadre de l'enquête publique citée en objet, je tenais à vous faire part de mon avis favorable à l'aboutissement de ce dossier. Investissement économique d'ampleur programmé par l'ancienne région Languedoc Roussillon sous la présidence de Georges FRECHES, ce projet permettra d'inscrire durablement le port de Port-la-Nouvelle dans l'économie portuaire méditerranéenne en plein essor.	

		<p>L'accord très majoritaire des acteurs associatifs et économiques ainsi que le soutien unanime des collectivités territoriales concernées constituent également un point positif de ce dossier qui s'inscrit pleinement dans le projet local de développement porté par le SCOT de la Narbonnaise et le Grand Narbonne Communauté d'Agglomération et en cohérence avec le Parc Naturel Régional.</p> <p>Opportunité économique pour notre territoire et pourvoyeur espéré d'emploi directs et indirects, ce projet paraît également concilier autant que possible les nécessités techniques d'exploitation avec le respect dû aux exigences de préservation environnementale, si importantes pour un secteur sensible et à plus d'un titre emblématique de notre littoral.</p> <p>Comme l'invite l'étude d'impact, les observatoires que le projet prévoit de mettre en place lors de la phase exploitation devront à mon sens accorder une attention particulière aux échanges mer étang et à l'érosion du trait de côte.</p> <p>Ce projet pourrait ainsi approfondir l'exemple réussi de conciliation du développement économique et de protection durable sur notre littoral dans un secteur déjà marqué par la coexistence historique d'une activité industrielle majeure et de la réserve naturelle régionale de Sainte Lucie.</p> <p>Aussi, en qualité de Député, j'ai l'honneur de vous faire connaître mon avis favorable à la poursuite de ce projet.</p>		
1.1. c 216 RD Philippecc aude Decaud CCI	95	Favorable et en accord avec la cci		
1.1. c 218 RD Stéphane PUECH CCI	96	Je soutiens ce projet ambitieux synonyme d'emplois et de développement économique pour notre territoire.		
1.1. c 219 RD Didier BOBRIE	97	<p>Nous nous permettons, à divers titres, de porter à votre connaissance notre AVIS TRÈS FAVORABLE à l'extension du port de commerce de Port La Nouvelle..</p> <p>En premier lieu, en notre qualité d'Administrateur de la Fédération des Industries Nautiques (F.I.N.) en charge des "Métiers de Service", d'une part, puis, de Membre Élu du Parlement de la Mer Occitanie, d'autre part et, enfin en tant que Président de la Station SNSM de Gruissan - Narbonne-Plage - Cabanes de Fleury et</p>		



	<p>Membre de la Commission Consultative Nationale des Bénévoles de la SNSM.</p> <p>De même, en qualité d'Expert Maritime &amp; Fluviale indépendant, Expert de Justice près la Cour d'Appel dans la rubrique E7-6 "NAVIRE", nous ne pouvons qu'émettre qu'un AVIS tout à fait FAVORABLE à ce projet d'extension du port de commerce de PLN.</p> <p>L'extension voulue depuis de nombreuses années de ce site portuaire ne peut que contribuer au développement économique locale du secteur Port La Nouvelle/ Sigean et voir la création de nouvelles structures liées, de près ou de loin, aux activités portuaires de commerce.</p> <p>Déjà à l'époque où nous étions en activité à la CCI de Narbonne, en charge du développement touristique, nous avons rédigé un rapport (dans le cadre de notre service uniquement) d'une "restructuration portuaire" afin :</p> <p>1- de créer, en eau profonde, une escale technique pour les navires de Grande Plaisance (bateau de plus de 24m) qui ne trouvaient pas de zone technique entre St Mandrier et Palamos (à cette époque la zone de la Ciotat n'était pas encore opérationnelle) ;</p> <p>2- d'inciter les "petits" paquebots de croisière de pouvoir escale à PLN.</p> <p>Ce rapport mettait en avant, tout naturellement, le développement économique local et également de "juguler" les pertes d'emploi dans le secteur maritime.</p> <p>Aujourd'hui, le développement de l'Off-Shore des éoliennes en mer, vient à point nommé pour encourager l'extension de la zone portuaire de PLN, tant en longueur de quai qu'en terre-plein de dépôt.</p> <p>De même, l'évolution des navires de commerce marchants fait que le port de commerce de PLN intéresse les armateurs maritimes du fait, notamment de l'accessibilité rapide et simple depuis le large que ce soit par la passe nord ou par la passe sud.</p> <p>Bien évidemment, la Fédération des Industries Nautiques et plus particulièrement le secteur que nous représentons des "métiers de service" (experts - bateaux-écoles - conciergerie - bureaux d'études - etc...) ne peut trouver dans ce développement portuaire d'Occitanie qu'une ressource complémentaire à notre structure de défense patronale des métiers du maritime hors les structures purement rattachées au Droit Maritime et aux directives de la marine marchande.</p> <p>Depuis la création du Parlement de la Mer Occitanie où nous siégeons, nous avons toujours défendu et encouragé ce projet de développement portuaire lors de</p>		
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

		<p>nos travaux, considérant comme étant le complément de l'activité maritime des ports du Sud de France (Sète &amp; Port Vendre) avec la particularité pour Port la Nouvelle d'être la "Porte de l'Occitanie "intérieure" (ex Midi-Pyrénées) avec un accès routier rapide et proche pour rejoindre Toulouse ou la Catalogne hors Barcelone ou encore la partie sud de la Région Nouvelle Aquitaine.</p> <p>Enfin, au niveau de nos responsabilité au sein de la Société Nationale de Sauvetage en Mer, nous ne pouvons que nous féliciter de ce projet d'extension portuaire de PLN.</p> <p>D'abord qui dit "plus de navires" dit de facto "plus de risques et donc, plus d'assistances à porter aux marins", mission régaliennne de la SNSM.</p> <p>D'ores et déjà, notre Siège parisien de la SNSM a engagé une "réflexion" sur l'avenir de la surveillance et la sécurité en mer au droit de nos littoraux dans la perspective des 10 aux 20 prochaines années.</p> <p>Une réunion est prévue d'ailleurs le 30 juin 2018 pour notre zone Aude-Pyrénées Orientales afin de prendre en compte l'extension du port de commerce de PLN, dont nos Stations sont favorables, et voir quelques nouveaux moyens nous devrions privilégier ainsi que quelles implantations devraient être "mise en avant en priorité".</p>		
<p>1.1. c 225 RD Frédéric GAGNAT Station de pilotage maritime de Port-LA-Nouvelle et Port-Vendres</p>	98	<p>L'extension du port de Port la Nouvelle, s'associe en complémentarité des investissements du port de Sète depuis que la région est propriétaire des ports. Elle doit permettre de maintenir les trafics et tonnages historiques et proposer des alternatives de développement à de nouveaux marchés industriels.</p> <p>Les pilotes maritimes de Port la Nouvelle, experts dans la manœuvrabilité des navires, sont favorables à ce projet portuaire.</p>		
<p>1.1. c 231 RD Dylan TABONI</p>	99	<p>Étudiant de 21 ans en aménagement du territoire à l'université de Montpellier mais avant tout Nouvellois depuis 21 ans j'ai pu suivre le dossier d'extension portuaire de la nouvelle depuis de nombreuses années.</p> <p>L'humanité fait face à l'une des plus importantes crises écologiques de son histoire, des espèces disparaissent, le climat se réchauffe et les émissions de gaz à effet de serre atteignent des niveaux jamais égalés dans certains pays en développement. Répondre aux besoins des générations actuelles sans compromettre ceux des générations futures tel est le défi à relever.</p> <p>Le transport maritime est actuellement le mode de transport le moins polluant par tonne de marchandises, la flotte maritime s'est dotée de navires de plus en plus grands et à ce titre, l'extension du port semble</p>		

	<p>inélucltable sans quoi c'est tout un tissu économique régionale qui s'en retrouvera affaibli. Suivant la logique de développement durable, l'extension de ce port est selon moi soutenable depuis l'arrivée du projet d'éoliennes off-shore. Ce projet qui contribuera à la transition énergétique fait pencher de manière positive la balance en faveur du projet et l'inscrit dans la durabilité, à condition que la phase d'expérimentation d'éoliennes se transforme en phase de production massive.</p> <p>La tenue d'une telle concertation met en exergue de nombreux avis défavorable qu'il faut évidemment prendre en compte car le territoire appartient à tous ceux qui le vivent et le pratiquent mais c'est aussi au nom de la majorité silencieuse que je souhaite m'exprimer. Cette majorité qui souhaite le développement économique de leur bassin de vie via l'extension du port mais qui pour de diverses raisons ne s'exprime très peu. Les jeunes diplômés du territoire se voient contraint de le quitter par manque de travail et le taux de chômage est important dans toutes les communes du secteur, en ce sens, l'extension portuaire permettra de pérenniser sur le long terme de nombreux nouveaux emplois et donnera un nouveau souffle à toute une « région ».</p> <p>J'ai récemment pu rencontrer un ancien chef docker du port âgé aujourd'hui de 80 ans, à ma question « que pensez-vous de l'extension du port ? », il m'a répondu très simplement : « Je pense qu'il est nécessaire que le port se mette à jour et je vais te prendre un exemple très simple. Avant, on déchargeait les marchandises en vrac directement sur les quais sans pouvoir les protéger sous des hangars. Lorsque les hangars ont été créés on pouvait accueillir et stocker de nouvelles matières et les répercussions sur le trafic ont été importantes. A une toute autre échelle, la nouvelle capacité d'accueil des navires permettra une nouvelle offre et la demande s'en retrouvera évidemment impacté positivement. »</p> <p>D'un point de vue environnementale, je pense qu'il ne faut pas être dupe, il est évident que tout un écosystème se retrouvera bouleversé, il est nécessaire de promouvoir des initiatives qui permettrait de maintenir en place la biodiversité mais les bénéfiques tant économiques qu'environnementaux avec l'aide du projet éolien sont tels que le projet doit se concrétiser.</p> <p>En tant que citoyen, étudiant et Nouvellois je souhaite depuis de nombreuses années la tenue de ce projet nécessaire pour notre commune.</p>		
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

<p>1.1. c 238 RD Joël CASTANY Vinadeis</p>	<p>100</p>	<p>Première entreprise coopérative viticole d'Occitanie nos usines d'embouteillage de Narbonne Carcassonne et Béziers ont besoin d'un grand port de proximité d'autre part notre activité viticole amont nécessite aussi des installations portuaires de haut niveau afin de favoriser les achats de matières premières (engrais...) que nous ne trouvons pas sur le marché national définitivement tournés vers l'international nous avons besoin de la réalisation de ce projet</p>		
<p>1.1. c 260 RD Christian RECLUS Arterris coopérative agricole</p>	<p>101</p>	<p>Merci pour ce projet à hauteur des ambitions économiques de la région qui pourra développer ses échanges avec les pays du sud et de l'est de la méditerranée Pour notre coopérative, implantée sur toute l'Occitanie comptant plus de 20 000 producteurs dont l'avenir est intimement lié au commerce avec les pays de la méditerranée, ce projet est une réelle opportunité Nos territoires ruraux dont l'économie et la vie sociale sont intimement liés à l'agriculture et l'alimentaire pourront bénéficier des capacités d'échange Maritimes dont se dote la région à port la nouvelle</p>		
<p>1.1. c 264 RD Gérard TUBERY Arteris</p>	<p>102</p>	<p>Le développement de l'agriculture et des territoires est basé sur la satisfaction du marché intérieur mais aussi sur les échanges avec nos voisins et au-delà. Ce projet permettra à notre région d'être un acteur au sein des enjeux essentiels que porte la Méditerranée</p>		
<p>1.1. c 269 RD Julien LEYDIER</p>	<p>103</p>	<p>Ce projet constitue une belle opportunité de développement économique pour la région Occitanie et plus particulièrement pour le département de l'Aude.</p>		
<p>1.1. c 273 RD Charles BALIER PROMARMED</p>	<p>104</p>	<p>Somme favorable à la construction du nouveau port qui pourra permettre d'accueillir de nouveaux trafics avec un terre-plein de 20 Hectares déjà en place. Comme dans tous les ports européens, il est important que la région finance les postes à quai et non les privés qui doivent eux les équiper et les faire fonctionner C'est comme ça dans tous les ports français pas de raison que PORT LA NOUVELLE soit un port à part . Nous ne pouvons raisonnablement faire venir de nouveaux trafics que si les postes à quai sont terminés. Si le poste pour EPPLN est construit il sera possible de faire venir de nouveaux investisseurs pour des produits chimiques par exemple, le stockage en Sud France étant limite Donc favorable mais que la région mette les moyens qu'il faut pour les postes à quai</p>	<p>Au sein des Grands Ports Maritimes, les opérateurs privés ont la possibilité d'investir et de disposer de convention de terminal privé. Au port de Sète, BP investit 50 M€ pour financer et réaliser un poste de déchargement de vrac liquide.  La Région Occitanie porte ce projet d'extension sur deux plans : technique et financier pour la première étape et juridique et financier pour les étapes suivantes. La Région initie ce projet en réalisant la première étape, puis elle porte une démarche d'intégration d'investisseurs privés associés à la construction et à</p>	

			l'exploitation du futur port tel que présenté dans le dossier d'enquête publique
1.1. c 276 RD EoIMed Quadran Energies Marines	105	<p>Quadran Energies Marines se prononce favorablement au projet d'extension du port de Port-La Nouvelle. Cette extension des installations portuaires permettra dans un futur proche le développement d'une nouvelle activité, les Energies Marines Renouvelables.</p> <p>Le Groupe Quadran Energies Marines s'est implanté à Port-La Nouvelle dans le cadre du projet EoIMed, projet pilote d'éoliennes flottantes. Il est prévu que l'ensemble des opérations nécessaires à la construction des flotteurs et à l'assemblage des éoliennes se fassent intégralement sur le port et notamment au niveau du « quai colis lourd ».</p> <p>Ces opérations de construction nécessiteront l'utilisation de ce quai pendant une année pleine ainsi que la mobilisation d'environ 150 personnes pour la construction et l'assemblage.</p> <p>Au-delà de cette phase pilote pour les éoliennes flottantes, l'extension du port de Port-La Nouvelle permettra à terme de répondre aux besoins des futurs parcs commerciaux d'éoliennes flottantes, pour lesquels le Gouvernement devrait annoncer courant 2019 des objectifs ambitieux.</p> <p>Le Développement de ces nouvelles sources d'énergies ne peuvent se faire sans un port offrant des capacités logistiques dimensionnées pour de grosses charges (terre-plein, quai lourd...), et la phase commerciale pourrait générer de l'activité à partir de 2025 pour une période de plusieurs années.</p> <p>L'extension du port permettra également l'accueil d'une activité de maintenance éolienne avec l'installation d'une base de maintenance dans un premier temps pour les parcs pilotes, puis dans un second temps pour les parcs commerciaux et atteindre une centaine d'emplois qualifiés. Le quai lourd permettra de réaliser les maintenances curatives à partir du quai sans qu'il n'y ait besoin de faire intervenir des moyens maritimes lourds.</p> <p>L'extension du port de Port-La Nouvelle est une chance pour la région Occitanie d'accueillir une nouvelle activité source d'emplois et de retombées économiques tout autant que pour la commune de Port-La Nouvelle qui verra s'installer une nouvelle population travaillant sur ces nouvelles activités.</p> <p>Quadran Energies Marines est donc favorable à l'extension du port de Port-La Nouvelle dans la</p>	<p>Cette observation d'un des porteurs de projet de fermes pilotes d'éoliennes flottantes vient confirmer la nécessité de disposer d'un quai spécifique pour la construction de ces fermes et le rôle que le port a à jouer pour développer la filière liée à cette énergie marine.</p>

		configuration présentée et se tiens à disposition de la commission d'enquête si elle souhaite un complément d'information quant au développement des Energies Marines Renouvelables.	
1.1. c 56 RE M. Christine SABARDEIL	106	Je suis favorable à l'extension du port qui augure d'un avenir florissant pour ce port qui était condamné à une disparition lente. Il représente un avenir professionnel pour les générations futures et impactera également notre ville de manière positive	
1.1. c 57 RE J.Louis SABARDEIL	107	Je suis favorable à l'extension du port qui augure d'un avenir florissant pour ce port qui était condamné à une disparition lente. Il représente un avenir professionnel pour les générations futures et impactera également notre ville de manière positive	
1.1. c 289 RD 291 RD Jean-Claude GAYSSOT Ancien Ministre EPR Port Sud de France	108	<p>Depuis que la Région, hier Languedoc Roussillon, aujourd'hui Occitanie Pyrénées- Méditerranée est propriétaire, le Port de Sète-Frontignan connaît un véritable renouveau.</p> <p>La mise en oeuvre du plan stratégique 2015-2020 confirme une progression sensible depuis 3 ans sur le Port de Commerce : + 33% du Chiffre d'affaires ; 3eme année consécutive de développement du tonnage ; record historique sur la croisière....</p> <p>Près de 400M€ dont la moitié émanant des entreprises privées sont investis. La croissance de toutes ses activités : Commerce, Pêche, Plaisance est là !</p> <p>En développant ses projets pour Port la Nouvelle, la Région voit grand, elle a raison.</p> <p>L'investissement majeur envisagé va permettre tout simplement la pérennité du port dans le contexte maritime mondial actuel. Le développement d'une filière d'éolien offshore flottant, maillon indispensable de la transition énergétique de notre pays, est une opportunité formidable pour notre façade et plus précisément pour le territoire régional. La Région mise sur cette nouvelle activité mais elle n'oublie pas les activités historiques du port spécialisé dans les vracs liquides (importance actuelle des hydrocarbures) et les vracs solides dont l'activité d'exportation de blé dur vers le Maghreb très importante pour nos agriculteurs.</p> <p>Pour la croisière aussi des possibilités de développement existent.</p> <p>La Région a juste titre entend faire de l'économie maritime sur sa façade méditerranéenne : le Golfe du Lyon, des Pyrénées au Rhône un intérêt majeur pour l'emploi non délocalisable.</p> <p>Pour une croissance nouvelle favorable à l'environnement, a la mise en oeuvre des objectif</p>	<p>Cette contribution du Président du port de Sète vient confirmer la complémentarité des ports de Sète et PLN.</p>

		<p>nationaux et mondiaux CAP21 pour réduire les gaz à effet de serre et accueillir dans les meilleures conditions la 1ère région de France en terme d'attractivité démographique.</p> <p>Les projets pour Port la Nouvelle non seulement ne s'opposent pas à ceux prévus à Sète mais ils se confortent l'un et l'autre. C'est pour cela que je suis favorable au projet d'extension du Port : Port la Nouvelle.</p> <p>La consolidation et l'élargissement de nos capacités maritimes de la Région Occitanie est le gage de réussite sur du long terme, c'est le sens des investissements réalisés sur la façade méditerranéenne, sur Sète et maintenant sur Port La Nouvelle.</p> <p>Comme président du Port de Sète je vois les projets de Port la Nouvelle comme un atout supplémentaire pour être compétitif et vertueux à la fois. Compétitif pour augmenter un service de qualité à tous les acteurs du commerce maritime mondial et sur notre Méditerranée. Vertueux pour réussir une croissance durable favorable à l'emploi, à l'activité, au report modal, au fer-mer-caroutage et à la transition énergétique.</p> <p>Dans cet esprit, Carole DELGA en a appelé à un véritable patriotisme régional pour faire passer par le rail, la voie d'eau et la mer le maximum des trafics de marchandises. Pour cela, de Port Vendre à Laudun l'Ardoise on a besoin de développer les capacités portuaires dans notre région Occitanie.</p> <p>Chacun de nos ports doit se développer sans que ce soit au détriment de l'autre ; la Région, par son approche globale et sa vision économique d'ensemble, a pour rôle d'assurer la cohérence du développement des ports régionaux.</p> <p>En conclusion et en refusant l'opposition entre nos ports je vous confirme que le Port de Sète-Frontignan est pleinement favorable au projet d'extension du Port « Port la Nouvelle ».</p>		
1.1. c 290 RD M TEISSEIRE	109	<p>Je suis très favorable pour le projet d'extension du Port de Port-la-Nouvelle.</p> <p>Cette extension nous permettra d'accroître l'activité du port.</p> <p>Cette activité sera bénéfique pour notre territoire.</p> <p>Elle permettra la création de nouveaux emplois.</p>		
1.1. c 292 RD François SANGALLI	110	<p>Très favorable pour le projet d'extension du Port de Port-la-Nouvelle.</p> <p>Activité bénéfique pour notre territoire, créatrice d'emplois</p> <p>Cette extension permettra d'accroître l'activité du port.</p>		

SNC ENERGIE RENOUVELABLE		En outre l'extension du port facilitera la construction des éoliennes flottantes (Energies renouvelables d'avenir)		
1.1. c 294 RD Jérôme STRAUSS UMANO	111	<p>L'Union Maritime Nouvelle (UMANO), représente les principaux acteurs tous secteurs et activités confondus ayant un lien avec le port de PORT-LA-NOUVELLE.</p> <p>Elle regroupe les sociétés suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ANTARGAZ : Dépôt gazier</li> <li>- CAMIDI : Transporteur</li> <li>- CLTM/CTS: manutention portuaire, Agent consignataire, transitaire / Commissionnaire en transport</li> <li>- CIMAT : Maintenance industrielle</li> <li>- CONTROL UNION : Bureau de contrôle</li> <li>- DPPLN : Dépôt pétrolier</li> <li>- EPPLN : Dépôt pétrolier</li> <li>- FOSELEV : Stockeur liquide</li> <li>- FRANGAZ : Stockage de gaz</li> <li>- JIFMAR : Travaux maritimes</li> <li>- LAVOYE : BTP / Transporteur</li> <li>- PROMARMED : Agent consignataire</li> <li>- QUADRAN : Eolien offshore</li> <li>- SEREC : Bureau de contrôle</li> <li>- SNR : Société de remorquage</li> <li>- SPPM : Station de Pilotage Port-la-nouvelle</li> <li>- T&amp;T Shipping : Courtier d'affrètement, Agent consignataire</li> <li>- SILO DU LANGUEDOC : stockage de ciment</li> </ul> <p>Représentant plus d'un millier d'emplois salariés directs et indirects locaux pour plus de 500 Million € de chiffre d'affaires par an.</p> <p>Cette phase d'enquête publique est l'aboutissement d'une longue réflexion, sur les capacités futures d'accueil du port de PORT-LA-NOUVELLE.</p> <p>L'augmentation constante de la taille des navires répond à un besoin de massification auquel le port ne pourrait plus répondre s'il ne s'adapte pas. Winston Churchill disait : « Mieux vaut prendre le changement par la main avant qu'il ne nous prenne par la gorge ».</p> <p>Ainsi, si le port n'a pas subi de modifications de son infrastructure depuis une cinquantaine d'année, il s'avère nécessaire aujourd'hui de passer à une taille supérieure pour, à minima, préserver les activités existantes et en développer de nouvelles.</p> <p>En permettant l'accueil de navires allant jusqu'à 225 m de long, le port de Port-la-Nouvelle offrira de meilleures opportunités de Fret à nos clients actuels et futurs.</p>	<p>Le travail avec EPPLN qui a abouti à identifier techniquement une solution qui permet d'assurer la continuité d'approvisionnement des dépôts a été réalisée. Le point 5.3.4 du volume 3 en témoigne : de nombreuses réunions techniques auxquelles pour certaine l'Umano a été associée ont eu lieu.</p> <p>La Région initie ce projet en réalisant la première étape, puis elle porte une démarche d'intégration d'investisseurs privés associés à la construction et à l'exploitation du futur port tel que présenté dans le dossier d'enquête publique dès 2021 (voir §6.1 p 45 du volume 3).</p> <p>La Région n'émet pas "les plus grandes des réserves" sur la réalisation des étapes 2 et 3. Comme expliqué dans le dossier d'enquête, elle est transparente sur le fait qu'il y aura bien un laps de temps entre la réalisation de l'étape 1 et les étapes 2 et 3. Elle s'attache à ce que l'usage de fonds publics soit les plus efficaces. C'est pourquoi elle couple les futurs investissements à la future exploitation qui doit être opérante le 01 janvier 2021. comme ci-dessus expliqué.</p> <p>Le volume 3 de l'étude d'impact précise bien que le port historique est maintenu et continue de générer des trafics. Le projet d'extension du port ne se réalise pas "contre" les activités actuelles, ni les opérateurs en place. Il contribuera à maintenir les opérateurs en place et permettra une projection avec ceux-ci et/ou de nouveaux acteurs. Le port historique est à ce titre préservé dans ses composantes et des aménagements et investissements conséquents ont été opérés pour en garantir la pérennité.</p>	<p>La commission d'enquête publique prend note, en regard de cette réponse et celle exprimée par Madame Carole DELGA, Présidente de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée dans sa lettre du 15 juin 2018 relative aux modalités de portage des étapes 2 et 3 qu'une Société d'Économie Mixte à Opération unique (SEMOP) sera créée pour la réalisation entre 2022 et 2023 de l'étape 2, suivie de l'étape 3 dès la fin des travaux de l'étape 2.</p> <p>Dans ce cadre la Région s'engage, concernant les étapes 2 et 3, estimées à 97 M€ plus 69 M€, à doter le port de postes à quai pour le vrac liquide dès la fin de 2023 et dans la continuité de postes à quai pour le vrac solide.</p> <p>Ces dispositions répondent aux souhaits de EPPLN et de l'UMANO ainsi qu'aux demandes de la commission d'enquête publique.</p>



	<p>Cette évolution aura plusieurs effets :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'accueil de nouveaux projets tel que l'éolien off-shore.</li> <li>- Une adaptation des volumes de céréales aux marchés internationaux par l'accueil des navires de type Handysize.</li> <li>- Une sécurisation (environnementale et économique) de l'activité pétrolière sea-line vers un poste à quai dans la nouvelle darse.</li> <li>- La possibilité de Part-cargo des navires adaptés aux capacités actuelles de stockage de PLN (à titre d'exemple : réception d'un navire vrac de 30000 t pour y déposer 10000 t-base actuelle).</li> <li>- Capturer de nouveaux trafics, qu'il soit en provenance sud-américaine (navire mini de 30000t) ou en transit en mer méditerranée pour desservir le nord Europe. Jusqu'à présent les sociétés nord européennes non implantées sur le bassin méditerranéen, n'arrivaient pas à trouver un terrain favorable réunissant un trio Tirant d'eau/Disponibilité foncière/Paix sociale. Dès lors, l'installation de nouveaux terminaux nécessite de structurer la taille des ouvrages et des zones logistiques à pareille échelle, tout en permettant une possible évolution. De ce point de vue, nous supportons totalement le dimensionnement du projet global.</li> </ul> <p>Si l'activité éolien off-shore, portée par la Région Occitanie paraît d'ores et déjà actée et est l'élément déclencheur de la construction de l'agrandissement portuaire, l'UMANO souligne l'importance vitale pour les autres activités de la réalisation des étapes 2 et 3 qui doivent intervenir dans un délai très proche voir simultanément pour réaliser des économies d'échelle:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La construction d'un poste hydrocarbures P1</li> <li>- La construction de quais Multi-Vrac et terre-pleins associés.</li> </ul> <p>A ce jour, la Société EPPLN (Entrepôt Pétrolier de Port la Nouvelle), premier contributeur du port en tonnage, soit 1,2 Millions de tonnes à travers l'importation d'hydrocarbures en darse et au sea line, n'a pas reçu à ce jour les garanties nécessaires au transfert de l'activité sea-line au poste 1 dans la nouvelle darse. L'UMANO est étonnée qu'au stade de l'enquête publique, ce dossier ne soit pas finalisé. Nous n'imaginons pas qu'une issue favorable soit trouvée prochainement pour ne pas voir disparaître une activité historique ainsi que ses emplois directs et indirects et remettre l'équilibre actuel du port en question (services portuaires, taxes et droits associés, investissement du délégataire, etc...).</p>		
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

	<p>EPPLN représente une activité majeure du port et vient d'investir lourdement en fond propre pour améliorer les infrastructures de son dépôt pétrolier afin de répondre aux exigences commerciales de ses clients. Ce qui est un signe fort de son engagement industriel pour les prochaines années.</p> <p>L'UMANO demande donc à la Région d'accompagner les secteurs d'activités existants au même titre que les activités nouvelles de l'Eolien Offshore, ces activités sont complémentaires pour le développement et l'agrandissement du port.</p> <p>Il appartient donc à la Région et à EPPLN de définir un phasage cohérent sans causer de préjudice pour le transfert de ces activités.</p> <p>Les opérateurs privés existants sont prêts à assumer les investissements terrestres de leurs activités mais la mise à disposition des infrastructures, des quais et tirant d'eau associés est du ressort du maître d'ouvrage.</p> <p>Les atouts du projet d'extension sont multiples :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la position géographique centrale entre l'Espagne et l'Italie et l'axe direct vers l'Atlantique et le Nord Europe</li> <li>- Des réserves foncières pour y implanter durablement des industries</li> <li>- Une flexibilité opérationnelle de services portuaires et d'opérateurs</li> <li>- Une stabilité sociale reconnue et intéressant nos futurs clients/partenaires.</li> </ul> <p>Bien que la Région Occitanie mette toutes les réserves à la réalisation de l'étape 3 :</p> <p>« Les étapes clés du projet : ...sachant qu'un lap 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 »,</p> <p>L'UMANO est convaincue que les potentiels investisseurs et clients se manifesteront dès la mise en oeuvre des ouvrages des quais multi-vrac. A défaut d'une réalisation immédiate, qui nous apparaît nécessaire pour permettre une évolution significative de l'économie du port, il convient de prendre acte de la date de l'étape 3 (ou des conditions précises de déclenchement) pour donner de la visibilité aux futurs industriels et investisseurs. La phase 2 pourrait, elle, dans un second temps, faire l'objet d'un partenariat public/privé.</p>		
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

		<p>Nous sommes convaincus que l'infrastructure doit servir l'économie. La réussite des ports Nord-Atlantique doit nous guider. Les investissements réalisés par les autorités ont permis aux industriels de se projeter dans leur installation pour développer leur trafic et non l'inverse.</p> <p>A ce stade, l'UMANO souhaite rencontrer Madame la Présidente de Région pour parfaire les décisions stratégiques du port actuel et futur ainsi que partager la vision des acteurs économiques que nous représentons.</p> <p>En conclusion, L'UMANO espère vivement que l'extension du port ne se fasse pas au détriment des acteurs historiques et que l'évolution construite ensemble puisse donner une nouvelle dimension à Port-la-Nouvelle dans le but ultime du développement des activités portuaires, du tonnage et des emplois. Suivant la prise en compte des observations mentionnées, nous donnons un avis favorable.</p>		
<p>1.1. c 296 RD Christophe LANDAIS Lafarge-Holcim</p>	112	<p>Industriel implanté au plus près du port de Port-La Nouvelle, LafargeHolcim est une partie prenante qui utilise et bénéficie directement et indirectement de l'infrastructure portuaire de Port-la-Nouvelle.</p> <p>C'est aussi un acteur historique majeur pour l'économie locale et régionale. LafargeHolcim se félicite que la région Occitanie projette de réaliser des investissements importants dans des infrastructures nécessaires à son développement et exprime sa convergence avec l'avis émis par l'Union Maritime du port de Port-La Nouvelle (UMANO). LafargeHolcim pour répondre aux besoins des installations maritimes et plus spécifiquement aux projets d'éolien flottant a développé une formulation de béton reconnue comme ayant de nombreux atouts environnementaux et économiques.</p>		
<p>1.1. c 300 RD Alain DI CRESCENZO CCI OCCITANIE</p>	113	Voir pièce jointe en annexe		
<p>1.1. c 302 RD Association Blé Dur Méditerranée</p>	114	<p>Port la Nouvelle (PLN) a une importance capitale pour la filière blé dur de la zone traditionnelle de production : le blé dur correspond au 2/3 des tonnages exportés via PLN et le blé dur exporté provient à 90% d'Occitanie. En 2016/2017 cela correspondait à près de 300 kt. L'extension proposée permettra d'accueillir des bateaux de tonnage supérieur afin de pouvoir être plus compétitifs pour développer le partenariat euroméditerranéen avec les pays du sud et l'est méditerranéen et ainsi contribuer à la politique</p>	<p>Cette contribution vient confirmer l'importance du port pour la filière blé dur et la nécessité de pouvoir accueillir des navires plus grands.</p>	

		euroméditerranéenne ("5+5") qui vise à développer une politique agricole et alimentaire avec les pays du sud et de l'est méditerranéen. La France deviendra ainsi plus compétitive vis à vis de l'autre grand pays exportateur mondial qu'est le Canada sur les destination méditerranéenne (Italie, algérie, maroc, égypte, grèce). Si la filière longue est confortée cela permettra aussi de dynamiser les filières courtes et de diversification telles les légumineuses, les pâtes, pains... En effet, en sécurisant un débouché via la contractualisation, il sera possible de bâtir des filières locales fortes. Enfin, cela permet à PLN de devenir aussi compétitif par rapport au port de la PALICE (océan atlantique) et pourrait aider au rapatriement des tonnages de l'extrême ouest d'Occitanie vers ce port, notamment pour les blés tendre, orge...	
1.1. c 303 RD Chantal Gil-Fournier	115	Afin de rendre attractif notre territoire et notamment optimiser certaines zones maritimes à des fins économiques, je suis favorable au projet.	
1.1. c 304 RD Lucien TARANTOLA SIVOM Corbières Méditerranée	116	Le projet d'extension du port de Port la Nouvelle, est un projet indispensable au devenir de notre territoire. L'apport économique tant sur la durée de la construction ainsi que pour son exploitation, permettra à nos enfants et petits-enfants d'entrevoir un avenir professionnel sur notre littoral Audois. Je tiens à remercier tout particulièrement Carole DELGA (Présidente de notre région), les représentants la région Occitanie, ainsi que toutes les personnes qui oeuvrent à la réalisation du projet.	
1.1. c 305 RD Annette GIBERT Parlement de la Mer	117	Favorable pour le développement du département et de la région	
1.1. c 307 RD Kito DE PAVANT	118	il me semble que l'agrandissement du port de La Nouvelle respire le bon sens. De jolis projets ambitieux et novateurs voient le jour aujourd'hui, notamment le projet Eol Med qui depuis quelques années a bénéficié de l'adhésion de la population locale et de la filière pêche. Ce projet d'avenir va booster l'économie locale, qui en a bien besoin, et permettre au tissu économique de ce territoire de se développer autour de valeurs fortes. Toute la région a besoin d'ouverture sur la Méditerranée. Sète ne suffit pas, à moins qu'on ne laisse à Gênes ou Barcelone le monopole du trafic maritime...	

		Voyons large...	
1.1. c 309 RD Mathieu MONNIER France Energie Eolienne	119	<p>France Energie Eolienne, association professionnelle française de l'énergie éolienne, fondée en 1996 et rassemblant 300 entreprises du secteur éolien, dont un nombre conséquent en Occitanie, se prononce très favorablement au projet d'extension de Port-la-Nouvelle, tel que proposé.</p> <p>L'aménagement des infrastructures portuaires est un pré-requis nécessaire au développement de la filière éolienne flottante en Occitanie, porteuse de retombées socio-économiques locales et outil de rayonnement de la région dans le cadre de la transition énergétique en France.</p> <p>La qualité du projet proposé par le maître d'ouvrage est à souligner dans le cadre de cette enquête, notamment du point de vue environnemental.</p> <p>L'association soutient sans réserve ce projet de modernisation du port, qui profitera également à d'autres secteurs d'activité de l'économie maritime régionale.</p>	Cette contribution vient confirmer le rôle que PLN a à jouer pour le développement de la filière liée à l'éolien flottant.
1.1. c 313 RD Anonyme	120	<p>Je suis favorable à ce projet prometteur d'avenir, d'emploi pour notre Région qui en a tant besoin.</p> <p>La filière de l'éolien en mer est une filière d'avenir et même si nous en sommes qu'au stade des fermes pilotes. C'est maintenant que la Région doit accompagner le développement de cette filière prometteuse.</p> <p>En effet si ce n'est pas à ce stade que le port de Port-La Nouvelle doit s'adapter, ça ne le sera jamais et, les retombées auront échappé à la Région.</p> <p>Il faut savoir ce que l'on veut :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Veut-on des énergies renouvelables ?</li> <li>- Veut-on sortir du nucléaire ?</li> </ul> <p>L'éolien en mer représente un fort potentiel pour notre Région. Il faut nous donner notre chance tout en faisant tout ce qui doit être fait pour que ce soit la Région qui en bénéficie.</p> <p>Voilà pourquoi je souhaite soutenir ce projet qui au-delà de permettre le développement d'une filière d'énergie propre, entrainera des possibilités importantes de développement économique pour le territoire audois mais à toute la Région.</p>	
1.1. c 317 RD Jérôme STRAUSS CLTM	121	<p>Le CLTM (Comptoir Languedocien de Transit et Manutention) est un opérateur portuaire polyvalent présent depuis plus de 50 ans à Port-la-Nouvelle. Nous traitons aussi bien des marchandises Vrac Sec et Conventionnel que des Colis Lourds. A ce titre, fort de cette expérience, nous pensons avoir la légitimité de s'exprimer sur les enjeux portuaires et faire partager</p>	Cette contribution d'un acteur important du port vient confirmer le fait que le port doit s'adapter à l'économie maritime et qu'il doit pouvoir accueillir des navires plus grands.

	<p>notre expérience professionnelle ainsi que notre vision de l'avenir. Certes le développement économique ne se commande pas en appuyant sur un bouton mais les chances d'y parvenir réelles si les infrastructures existent. Depuis plusieurs années, on observe une massification des marchandises se traduisant par une diminution du nombre d'escale, des navires de tailles croissantes pour des lots de plus en plus importants. Ceci implique que nous sommes confrontés à des demandes atteignant les limites du port en longueur, largeur ou tirant d'eau. Le premier objectif de l'extension portuaire sera donc de rester en phase avec le marché et nos clients chargeurs et armateurs. Sans le projet proposé par la Région OCCITANIE, la clientèle se délaissera de notre port par manque de capacité opérationnelle (admissibilité navire, linéaire de quai, espace de stockage). Un tel projet structura davantage l'offre logistique régionale et nationale. A titre d'exemple, nous recevons des minéraux qui sont acheminés par trains vers plusieurs usines en France, transformés en produits finis et réexportés vers d'autres pays du monde du Havre ou de Marseille. Sécuriser les approvisionnements d'un industriel et améliorer notre infrastructure sera aussi le meilleur moyen de soutenir les industries françaises que nous desservons. Au passage, permettons-nous d'affirmer que l'hinterland de Port-la-Nouvelle est bien plus élargi que celui décrit dans le dossier du maître d'ouvrage et il le sera encore plus demain. Il apparaît donc bien difficile de parler simplement d'un retour sur investissement financier, même s'il est nécessaire, tant le projet est global. La seconde évolution, conséquente à la première, est d'ordre logistique. Nos clients nous demandent la possibilité d'effectuer un « feeder/part-cargo » c'est-à-dire un chargement/déchargement partiel de navire. Ce mode de massification tendra à se renforcer dans le futur car les navires répondant à cette offre sont plus nombreux et les économies d'échelle renforcées. La projection du futur port nous a porté à anticiper avec nos clients les conditions d'exploitation. Ainsi des projets nous ont été présentés sur la base de navire de 30 à 60000 tonnes.</p> <p>Enfin, le plus important sera de disposer de nouveaux quais dans les meilleurs délais, avec le tirant d'eau navire porté à 14.50 m, sans quoi les points précédents ne seraient se réaliser. De même, la réserve foncière devra être aménagée pour répondre au plus vite à toute sollicitation industrielle. Par notre intermédiaire, une</p>		
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

		entreprise internationale a déjà proposé un tel dossier à la Région OCCITANIE. C'est pourquoi je soutiens avec force ce projet d'extension que je considère très favorable au développement local, régional et national. J'insiste particulièrement pour que la réalisation de l'étape 3 soit annoncée rapidement afin d'amorcer le démarrage de futures activités génératrices d'activités portuaires (augmentation du tonnage), de revenus pour les collectivités et l'État (droits et taxes) et d'emplois. L'extension immédiate ne doit pas se restreindre aux projets éoliens mais englober l'ensemble des flux qui doivent être développés : éoliens, vracs secs et vracs liquides.	
1.1. c 324 RD Anonyme	122	Qui peut être défavorable a enfin un réveil de l'une des régions de France pour essayer de rattraper le retard portuaire énorme que nous avons En espérant que cela permettra de donner un coup à l'industrie local. (un port [adapté] ne peut pas être délocalisé, mais son absence mènera sûrement à la délocalisation des chantiers industriels, même pour des projets Français!! donc soyons heureux que ce projet verra le jour, enfin!!). Adam AOu	
1.1. c 325 RD Mickae MARCEROU Agriculteur	123	Ce site est indispensable pour le développement économique de notre région. il faut qu'il puisse évoluer pour rester adapté au marcher agricole, industrie ... .Il nous faut garder une ouverture sur le monde par la mer performante pour notre région et pour tout le sud de la France.	
1.1. c 329 RD Nicolas GUILPAIN Michel PY Maire de Leucate	124	La commune de Leucate donne un avis favorable à l'extension du port de Port-La-Nouvelle  Voir pièce jointe	
1.1. c 333 RD Ecologistes Elus.es Région Occitanie	125	Les élu.e.s écologistes ont voté le 16 février 2018 favorablement à l'affectation des crédits pour l'extension du port de Port La Nouvelle au regard de la modification importante de la vocation de l'infrastructure En effet, en 2016, suite à l'appel à projets lancé par l'État, deux projets de fermes pilotes d'éoliennes flottantes ont été retenus au large du littoral de notre région Occitanie. Les sites choisis ont résulté d'une large concertation sur les zones propices menée par le Parlement de la Mer : un au large de Gruissan (consortium EOLMED) et un autre au large de Leucate/Barcarès (consortium EFGL).	<p>Les perspectives de trafics ont été précautionneuses au regard du potentiel que les aménagements peut générer. Ainsi le paragraphe 3.4.2 du volume 3 explique cet aspect.</p> <p>Le modèle économique du port s'appuie également sur le développement de la filière éolienne.</p> <p>Les impacts du projet sur l'environnement sont qualifiés de faibles après application de</p>

	<p>L'accueil des fermes pilotes, puis à terme, de fermes commerciales, nécessite l'aménagement du port actuel avec la construction de nouveaux ouvrages de protection maritime (digue) ainsi que l'aménagement d'un quai pouvant traiter les charges « lourdes ».</p> <p>La solution mis en oeuvre par Eolmed s'appuie sur la construction des flotteurs béton dans l'enceinte du port. L'assemblage des éoliennes s'opèrent dans le bassin portuaire avant leur installation au large. Attaché.e.s à la mise en oeuvre des accords de Paris sur le climat et de la feuille de route régionale Région à énergie positive et conscient.e.s de l'urgence à agir au regard de l'urgence climatique, les élu.e.s écologistes soutiennent ces projets d'éolien flottant en mer, comme toutes les solutions permettant d'accélérer la transition énergétique de nos territoires.</p> <p>Un travail est par ailleurs engagé avec de nombreux partenaires locaux pour structurer une nouvelle filière industrielle d'énergies marines créatrice d'emplois locaux et d'offres de formation.</p> <p>C'est pourquoi les élus.es écologistes émettent un avis favorable au projet d'extension du port.</p> <p>Pour autant, nous alertons sur la faiblesse des projections commerciales et perspectives des flux indiquées dans le dossier d'enquête publique au regard des évolutions majeures observées dans le secteur du transport maritime et du positionnement géographique fortement concurrentiel. Nous resterons vigilant.e.s aux impacts sur la biodiversité terrestre et marine (réserve de Sainte-Lucie, zone de nidification des sternes naines), l'érosion littorale et les ressources halieutiques.</p> <p>Par ailleurs, nous ne cautionnerons pas un modèle de développement économique du port fondé uniquement sur l'offre et la taille des bateaux ainsi que sur l'importation de produits non durables, destructeurs de l'environnement et de l'emploi local comme l'huile de palme, les céréales et soja OGM, bois exotiques, pesticides ...</p> <p>Notre soutien reste conditionné au renforcement du modèle économique du Port ainsi qu'aux mesures de suivi des échanges mer / étang en particulier.</p> <p>Nous souhaitons que le port de Port-La-Nouvelle s'inscrive dans une dynamique de port exemplaire sur le plan écologique, développant le transport propre. Ainsi, nous souhaitons que se développe une offre de transport fret maritime à faible empreinte carbone. Port-La-Nouvelle dispose en outre de sa propre ligne</p>	<p>mesures environnementales prévues dont des suivis particuliers sur l'étang de Bages/Sigean.</p>	
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------	--



		ferroviaire gérée par la Région Occitanie et offre une connexion intermodale s'inscrivant dans cette voie. Plusieurs projets de navires et porte-containers écologiques émergent et le port de Port-La- Nouvelle doit contribuer à leur essor via des équipements d'accueil, de maintenance et de ravitaillement dédiés.	
1.1. c 337 RD Serge VIALETTE ADAOA 338 RD Didier JEANNET CDA de l'Ouest Audois 339 RD Philippe VERGNES Chambre Agriculture de l'Aude	126 127 128	Notre département audois a besoin d'un outil logistique fort pour développer son économie vers l'exportation, les produits agricoles en priorité. La filière céréalière et en particuliers Blé Dur, représentant deux tiers des produits agricoles expédiés – 300 000 Tonnes, repose en partie sur la logistique de transport via Port la Nouvelle. La filière longue d'exportation n'est pas la seule voie de développement de productions agricoles mais reste majeure pour sécuriser les débouchés d'une grande partie de nos productions et assurer la rentabilité de nos exploitations. L'extension proposée sur le port permettra d'accueillir des bateaux de tonnage supérieur afin de développer le partenariat avec les pays du sud et méditerranéens et ainsi contribuer à la politique agricole et alimentaire Euro-méditerranéenne. Le projet contribuera également à rendre la France plus compétitive vis à vis de l'autre grand pays exportateur mondial qu'est le Canada sur les destinations méditerranéennes (Italie, Algérie, Maroc, Egypte, Grèce). Avec cette dimension, le Port de La Nouvelle pourra récupérer des tonnages en céréales (notamment blé tendre, orge ...) en provenance de l'extrême ouest d'Occitanie qui partent aujourd'hui vers le port de la Palice (océan Atlantique)	Cette contribution vient confirmer le rôle du port pour la filière céréalière.
1.1. c 347 RD Guy HERROUIN Pôle Mer Méditerranée	129	L'extension de Port-La-Nouvelle correspond à des objectifs cohérents avec la croissance économique de l'économie maritime française en particulier méditerranéenne telle qu'elle a été présentée par exemple lors du CIMER en fin 2017 par le premier ministre : investir dans les ports, la chaîne logistique et l'élargissement des hinterlands portuaires, développer l'implantation des énergies marines renouvelables, dont l'éolien offshore flottant particulièrement adapté pour le Golfe du Lion (vent fort et régulier, profondeur d'eau). De plus cet aménagement a été conçu en intégrant la préservation de la qualité environnementale : gestion des impacts hydro-sédimentaires, techniques de dragage à impact minimum, génie écologique côtier (déplacement par exemple des grandes nacres). Le Pôle Mer Méditerranée très impliqué dans l'économie maritime française et la Blue Economy Med européenne	

		(par exemple l'action Bluemed) exprime un avis très positif sur cette opération de grand envergure pour les 2 objectifs : croissance du trafic portuaire par l'accueil de grands navires marchands, création d'espaces portuaires pour de nouvelles activités telles que le montage d'éoliennes offshore flottant, éoliennes qui seront implantées au large de Port-La-Nouvelle.	
1.1. c 357 RD Élus Radicaux région OCCITANIE	130	<p>Le groupe des élus radicaux de la région Occitanie Pyrénées Méditerranée s'associe pleinement la stratégie de développement et d'investissement de la collectivité régionale sur ses ports visant à accompagner et consolider le positionnement de ceux-ci dans les trafics maritimes européens et mondiaux.</p> <p>Cette stratégie a également pour objectifs de rendre les ports performants au service des entreprises régionales afin de leur offrir de nouvelles perspectives de marchés.</p> <p>L'extension du port de Port la Nouvelle vient confirmer l'action de la région au service du développement économique, de l'emploi et de la formation.</p> <p>Les travaux de réalisation du port créeront également une importante opportunité pour les entreprises du BTP.</p> <p>Le projet permettra de concrétiser, avec l'émergence de la filière éolienne, la production locale d'une énergie renouvelable qui participera au projet de région à énergie positive, et à la création de nombreux emplois non-délocalisables.</p> <p>Il nous appartient de regarder au large, et de préparer l'avenir de notre territoire.</p> <p>Ce projet présente des garanties environnementales fortes, et il est majeur pour le rayonnement économique de la région Occitanie.</p> <p>Le groupe des élus radicaux de la région Occitanie émet un avis favorable à ce projet.</p>	
1.1. c 367 RD Julie PERSON Pôle Mer Méditerranée	131	<p>En tant que représentante du Pôle Mer Méditerranée en Région Occitanie, je suis en accord complet avec la déposition #347 faite par mon collègue Guy Herrouin en charge de la stratégie au Pôle Mer méditerranée.</p> <p>En effet le projet d'extension du port de Port la Nouvelle répond à un enjeu fort de développement de l'économie Maritime en Région et accompagne l'émergence de la filière industrielle de l'éolien offshore flottant. En effet la mise en place d'infrastructures portuaires est une condition essentielle pour permettre un développement optimal pour concentrer un maximum de compétences et d'activités de la chaîne de la valeur sur le territoire.</p> <p>Ce projet correspond aussi au développement d'autres filières et d'autres marchés.</p>	Cette contribution vient confirmer le rôle que PLN a à jouer pour le développement de la filière liée à l'éolien flottant.

		La prise en compte environnementale forte de ce projet est très appréciée. Le Pôle s'implique en effet dans des projets innovants permettant de développer des aménagements côtiers durables avec la prise en compte forte de la biodiversité.	
1.1. c 371 RD Aurélien PONS Soleil du Midi Développement	132	<p>IL s'agit là d'un projet nécessaire qui permet, au-delà de créer de l'emploi direct lors de la phase chantier, de dynamiser une région qui a besoin de portes d'entrée à la hauteur de ses ambitions.</p> <p>Une d'entre elles est justement de devenir une Région à Energie POSitive (REPOS), notamment à travers un fort développement des énergies renouvelables.</p> <p>Le vent comme le soleil, qui font partie de l'ADN de l'Occitanie, sont des ressources naturelles infinies qui doivent être exploitées pour répondre au besoin urgent de transition énergétique.</p> <p>L'éolien flottant onshore est une des solutions d'avenir complémentaire à l'éolien sur terre (onshore). L'extension du port de Port-La Nouvelle est donc une nécessaire évolution qui permettra également de dynamiser l'industrie côtière de cette région.</p> <p>La France doit progresser sans tarder sur ses connaissances en "éolien flottant", pour en devenir spécialiste puis multiplier les projets dans le monde.</p> <p>L'ensemble de ces éléments font que l'agrandissement de ce port est une évidence, et ne pourra avoir qu'un impact positif sur les différents aspects qui l'entourent.</p>	
1.1. c 372 RD Mylène VESENTINI Élus communistes républicains et apparentés Région Occitanie	133	<p>La région s'est engagée depuis 2010 dans un projet d'extension du Port de la Nouvelle. À l'issue de la consultation publique, le 25 mai, le préfet, le commissaire enquêteur, le maire et la Région donneront leurs avis. Nous souhaitons à notre tour, à partir d'éléments d'échanges entre les différents acteurs locaux, donner notre impression sur ce dossier.</p> <p>Nous avons essayé de prendre un certain nombre d'éléments en considération : notre région avec un taux de chômage de plus de 10% a besoin de projet porteur d'emplois, l'ambition de devenir la première région à énergie positive d'Europe demande aussi des actes politiques forts, enfin la préservation de l'environnement ne peut être un supplément d'âme.</p> <p>Même si des échanges ont eu lieu il nous semble nécessaire avant de se prononcer sur un projet qui va engager notre région à hauteur de 252 M€ d'entendre les remarques formulées.</p> <p>Des voix proposent de créer une autorité portuaire unique pour l'ensemble des ports régionaux, afin</p>	<p>Les perspectives de trafics relatives à la filière céréales sont cohérentes avec les expertises développées dans le dossier d'enquête. Le volume représente 30% du volume total traité qui n'est pas concurrent du trafic du port de Sète car ne relevant pas des mêmes marchés ni des mêmes produits.</p>

	<p>: « de définir la stratégie portuaire en fonction de chaque port et leur complémentarité, de Laudun l'Ardoise (port fluvial de la vallée du Rhône), à Port-Vendres. Il nous paraît opportun d'engager une réflexion là-dessus.</p> <p>Les produits pétroliers constituent 50 à 60 % de l'activité générale. L'agrandissement du port de la Nouvelle prend appui notamment sur le besoin d'accueillir des navires plus grands et le développement des trafics. Il nous semble que l'augmentation du trafic d'hydrocarbures n'est pas un élément avéré. Globalement, le commerce des produits pétroliers et apparentés est en diminution en volume depuis plusieurs années. La remontée récente des cours ne laisse pas présager une augmentation des volumes. Sur le long terme, avec les diverses mesures concernant le réchauffement climatique et l'épuisement des réserves fossiles, l'avenir est loin d'être certain. La prudence pourrait être de rigueur sur ce point-là.</p> <p>Les céréales réalisent en moyenne 20 % du trafic du port. Pour ne reprendre qu'un aspect des éléments sur ce sujet, le marché des céréales notamment la production en blé dur de notre région va diminuer fortement à cause de la concurrence des blés d'Ukraine, du Canada et de la diminution des aides communautaires. Il ne faut pas non plus éluder la question du port de Sète qui possède aussi son propre poste d'exportation céréalière. L'atout des céréales mériterait donc des études nous semble-t-il plus large.</p> <p>En ce qui concerne le projet d'éolienne en mer, il fait partie d'une série de mesures fortes qui nous permettraient de relever le défi de diversifier notre production d'énergie en participant à la lutte contre le changement climatique. Le port a donc besoin d'aménagement fort pour mener à terme ce projet. Toutefois nous ne pouvons présager sur le long terme des emplois effectivement liés à ce secteur d'activité.</p> <p>Enfin en ce qui concerne l'impact sur le milieu environnemental, nous devons entendre les craintes à la fois de la population et des associations qui oeuvrent pour la préservation de l'environnement.</p> <p>Au vu de toutes ces données et malgré les réserves qu'elles nous inspirent, les élu.e.s communistes et apparentés du Conseil Régional d'Occitanie (Groupe Nouveau Monde) émettent un avis favorable au projet d'extension du port.</p> <p>Nous souhaitons que le port de Port-La-Nouvelle s'inscrive dans une dynamique sur le plan écologique, développant le transport propre et exploitant au</p>		
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

		<p>maximum sa propre ligne ferroviaire gérée par la Région Occitanie, offrant une connexion intermodale.</p> <p>En outre, nous demandons que soit mis en place un suivi du développement du projet, incluant l'ensemble des populations concernées.</p> <p>Pour la Délégation PCF et apparenté.e.s du Groupe Nouveau Monde, Nicolas Cossange Co-Président du Groupe Nouveau Monde. Jean-Luc Gibelin Vice-Président en charge des mobilités et infrastructures transports. Marie Piqué Vice-Présidente en charge des Solidarités, des services publics, de la vie associative et du logement. Mylène Vérentini Elue de l'Aude.</p>		
<p>1.1. c 375 RD Florent DESROCHES RDT13</p>	134	<p>La RDT 13 en tant que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Entreprise Ferroviaire ;</li> <li>- Opérateur ferroviaire de proximité ;</li> <li>- membre du groupement d'entreprise gestionnaire délégué des voies ferrées portuaires de la région Occitanie (à compter du 01/07/18)</li> </ul> <p>Se prononce favorablement à ce projet, car couplé à l'extension du réseau ferroviaire du port de Port-la-Nouvelle va permettre un accroissement de l'activité général du port mais aussi une augmentation du report modal vers le transport ferroviaire.</p> <p>Ce projet va donc engendrer une hausse du trafic ferroviaire au départ et l'arrivée du port via la création de potentiels nouveaux trafics.</p>		
<p>1.1. c 388 RD Jérôme DESPEY Chambre agriculture 34</p>	135	<p>Ce projet a une importance capitale pour la filière blé dur de la Région</p> <p>Le blé dur correspond au 2/3 des tonnages exportés via PLN et le blé dur exporté provient à 90% de notre région Occitanie</p> <p>Nous ne devons pas perdre notre capacité exportatrice, nous devons être conquérants et ambitieux pour notre agriculture.</p> <p>La France perd en compétitivité cela n'est plus tenable, il faut agir.</p> <p>Une réelle opportunité économique pour notre région et pour la France</p>	<p>Cette contribution vient confirmer le rôle du port pour la filière céréalière.</p>	
<p>1.1. c 390 RD 391 RD Victor BOUISSOU</p>	136	<p>Naval Energies est favorable à l'extension du Port de Port la Nouvelle et notamment l'aménagement d'un quai qui permettra la construction des flotteurs et l'assemblage des éoliennes flottantes prévues au large</p>	<p>Cette contribution vient confirmer le rôle que PLN a à jouer pour le développement de la filière liée à l'éolien flottant et aux énergies marines renouvelables.</p>	

NAVAL ENERGIES		des côtes de la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée. L'aménagement des infrastructures portuaires est essentiel pour fédérer les acteurs locaux et structurer un écosystème industriel favorable au développement des énergies marines renouvelables. Ce projet est donc nécessaire pour anticiper les futurs appels d'offres commerciaux sur l'éolien flottant annoncés par le Gouvernement et attendus dans la programmation pluriannuelle de l'énergie.	
1.1. c 395 RD Anonyme	137	Cette extension du port de port-la Nouvelle permettra de faire de la ville un hub parfait pour le développement des énergies marines renouvelables dans la région et contribuera à dynamiser l'économie locale et régionale aux travers de la filaire des énergies vertes.	
1.1. c 400 Anonyme	138	Citoyen de méditerranée, je suis à la fois sensible à la préservation de nos littoraux mais aussi favorable à un développement économique durable générateur d'emplois et en lien avec son territoire. Le développement du projet de Grand Port à PLN semble concilier ces 3 aspects et permettrait notamment d'ouvrir la voix au déploiement d'une nouvelle filière industrielle éco responsable l'éolien flottant. Indirectement, ce grand port contribuera ainsi au développement d'une énergie renouvelable, respectueuse de l'environnement, génératrice d'emplois locaux, concertée et compétitive. Je suis favorable au projet de Grand Port à Port La Nouvelle tout en étant attentif au respect de l'environnement et au fait que les infrastructures soient effectivement dimensionnées pour accueillir le déploiement de la filière éolienne Flottante.	
1.1. c 404 RD Anonyme	139	Projet de développement durable sérieux, prenant en compte les impacts environnementaux, création d'emploi dans un département qui en a bien besoin, perspectives d'avenir et tant à se rapprocher des objectifs gouvernementaux en terme de mix énergétique = FAVORABLE	
1.1. c 405 RD Aurélien SAULIERES	140	Je suis entièrement favorable à l'extension du port de Port-La-Nouvelle permettant, notamment, l'acheminement et l'assemblage d'éoliennes flottantes. Je vis en région Occitanie qui s'est donnée pour objectif d'être la première région à énergie positive d'ici 2050. Cela est un objectif ambitieux qui n'est réaliste que si la région se donne les moyens dès à présent de favoriser et développer les énergies renouvelables. L'éolien en mer est ainsi indispensable pour espérer atteindre ces objectifs et il me paraît donc logique	

		<p>d'aménager dès aujourd'hui les infrastructures nécessaires, en l'occurrence le port de Port-La-Nouvelle.</p> <p>Par ailleurs, cette extension sera, selon moi, créatrice d'emplois locaux et permettra de favoriser le développement des énergies renouvelables en Occitanie mais également dans les régions voisines.</p> <p>Les enjeux environnementaux relatifs à ce projet me semblent avoir été pris en compte afin que la balance avantage/inconvénient d'un point de vue écologique soit positive.</p> <p>J'apporte donc mon soutien total à ce projet.</p>		
<p>1.1. c 406 RD Anne GEORGELIN Syndicat des énergies renouvelables</p>	141	<p>Le SER, syndicat des énergies renouvelables, est l'organisation professionnelle représentant l'ensemble des filières renouvelables. Il rassemble plus de 200 entreprises, grand groupe, ETI, PME-TPE, positionnées sur la chaîne de valeur des énergies marines renouvelables (EMR), de la R&amp;D jusqu'à l'exploitation et maintenance, et incluant les études techniques en environnementales, la fabrication de composants et sous-ensembles, le développement de projets, les fonctions support.</p> <p>Les professionnels réunis au sein du SER se mobilisent pour mettre en oeuvre des projets exemplaires, soutenant une filière industrielle nationale compétitive, source de croissance et d'emplois, notamment pour les régions littorales.</p> <p>A cet égard, le développement de l'énergie éolienne flottante en mer Méditerranée constitue pour la région Occitanie une opportunité tout autant énergétique qu'industrielle. Source de production d'électricité renouvelable, les projets de fermes éoliennes flottantes créent également un nouveau marché et une nouvelle activité économique et industrielle localisée dans la région, source de nombreux emplois pour les territoires à proximités et de retombées socio-économiques.</p> <p>Pour l'installation de ces parcs, l'aménagement et l'adaptation des infrastructures portuaires est essentiel.</p> <p>Aussi, le SER, également convaincu par la qualité du projet du maître d'ouvrage d'un point de vue environnemental, soutient cette modernisation du port de Port-la-Nouvelle, qui profitera aux futurs parcs éoliens en mer mais également à d'autres segments de l'économie maritime régionale.</p>	<p>Cette contribution vient confirmer le rôle que PLN a à jouer pour le développement de la filière liée à l'éolien flottant.</p>	
<p>1.1. c 407 RD Anonyme</p>	142	<p>Un projet qui dynamisera obligatoirement le département de l'Aude et la Région Occitanie... de l'infrastructure vient l'activité, et non l'inverse !</p>		

		Je suis pour ce projet qui en plus de pouvoir redorer et diversifier le trafic maritime si faible actuellement, permettra en plus d'accueillir l'industrie de demain, les Energies Marines Renouvelables. Je suis favorable à ce projet.		
1.1. c 408 RD Anonyme	143	Il est important de moderniser les infrastructures portuaires de la région, notamment pour accueillir de nouvelles activités, comme par exemple des éoliennes en mer qui pourront être assemblées sur le port.		
1.1. c 409 RD Anonyme	144	Favorable à ce projet qui donnera une bouffée d'air frais à l'emploi et à l'économie du département de l'Aude.		

1.1. c 387 RD Christian ASSAF	145	<p>Groupe Socialiste Républicain et Citoyen – Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée</p> <p>En notre qualité de Conseillers régionaux, élus dans l'Aude et membres du groupe Socialiste, Républicain et Citoyen, et de Président du groupe Socialiste, Républicain et Citoyen, premier groupe politique de la majorité régionale, nous avons souhaité vous adresser une contribution en soutien à ce projet nécessaire pour l'avenir du port, son développement et son attractivité. Projet qui nous paraît également être primordial dans le cadre d'un aménagement territorial plus vaste puisque pensé à l'échelle régionale et tenant compte de dynamiques nationales, européennes et internationales.</p> <p>Nouvelle Région, née de la fusion des régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon, la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée a souhaité dessiner son territoire et son avenir en portant des projets structurants. Parmi eux, un certain nombre figurent dans le Plan Littoral 21 dédié à la façade maritime de notre région afin de la préserver, de l'entretenir, de l'aménager et de développer son attractivité. Ce plan a l'ambition de créer une véritable économie bleue, porteuse de croissance durable, autour de cet écrin et atout qu'est la Mer Méditerranée. Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle se trouve évidemment au sein de ces projets structurants puisqu'il doit permettre d'adapter le port à de nouveaux besoins et usages, notamment ceux liés à l'extension de la taille des navires, et de l'ouvrir sur de nouvelles filières économiques et industrielles. Ne pas penser l'avenir de ce port et ne pas agir pour lui, ce serait faire peu de cas du troisième port français de Méditerranée, deuxième pour l'importation des produits pétroliers et premier pour l'exportation des céréales.</p> <p>Ainsi l'objectif de cette extension est de permettre au port de Port-La nouvelle d'augmenter le tonnage traité en son sein et d'atteindre un objectif de doublement de l'activité actuelle en arrivant à 4 millions de tonnes traitées. Ce supplément d'activité aura un effet bénéfique sur l'emploi, en préservant les 1 600 emplois directs, indirects ou induits qui existent actuellement et en créant de nouveaux emplois ; notamment 800 espérés avec l'extension du port, 2 000 possibles autour de la filière des éoliennes flottantes et entre 1 700 et 1 800 emplois générés, ou préservés, par les chantiers liés au secteur du bâtiment et des travaux publics tout au long de la période de réalisation de ce projet. Laquelle aura probablement d'autres retombées économiques sur différents secteurs et s'intègre parfaitement dans le Plan Marshall adopté par la Région en début de mandature pour soutenir l'économie du bâtiment et des travaux publics ainsi que pour lui permettre de sortir de la crise des années passées et de renouer avec une croissance soutenue. Créatrice de croissance,</p>		
-------------------------------------	-----	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--



		<p>d'attractivité et d'emplois, l'extension du port de Port-La Nouvelle est donc pleinement en phase avec la volonté de l'institution régionale d'agir pour notre région et ses habitants en y créant, ou en y développant, des activités et des emplois non-délocalisables et en participant à la création de richesses sur, et pour, le territoire régional.</p> <p>Aux côtés du Plan Littoral 21, du Plan Marshall et de l'ambition économique régionale, ce projet d'extension du port de Port-La Nouvelle s'inscrit également dans la volonté régionale de devenir, à l'horizon 2050, la première Région d'Europe à énergie positive. Ainsi, l'extension en mer du port doit contribuer au développement, en Occitanie et en Méditerranée, des énergies marines renouvelables. En effet, grâce aux travaux qui seront engagés, une nouvelle filière économique et industrielle pourra s'implanter dans notre région : celle de l'éolien flottant. D'abord, les consortiums retenus par l'Etat pourront développer deux fermes pilotes au large de Gruissan et de Leucate/Barcarès. Ensuite, l'enjeu est que des fermes commerciales puissent être construites.</p> <p>Dans ce but, les travaux prévus aménageront un quai pouvant traiter les colis « lourds » afin de permettre la construction des flotteurs dans l'enceinte portuaire, l'assemblage des éoliennes sur ces flotteurs et leur stockage avant leur installation au large. Ainsi, cette extension participera pleinement à l'ambition écologique régionale.</p> <p>Ambition qui est aussi au coeur des 41 mesures d'atténuation, ou de suivi, prises afin de limiter les impacts du projet sur l'environnement. Il va de soi que la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée est soucieuse de l'environnement et de sa préservation autant qu'elle est consciente de la richesse écologique de la Méditerranée, de ce qu'elle doit à cette mer et des atouts qu'elle représente. Ce projet a donc pour objectif de la respecter autant que de la préserver.</p> <p>Outre les différents apports de ce projet pour notre Région et la cohérence de l'action publique dans laquelle il s'inscrit, nous souhaitons également souligner qu'il est le fruit d'un partenariat avec d'autres collectivités publiques, soit le Département de l'Aude et la Communauté d'agglomération du Grand Narbonne et qu'il sera conduit en écoutant les habitants, les forces vives locales et les différents acteurs locaux du monde économique et maritime.</p> <p>Sans être exhaustifs, vous aurez compris, Monsieur le Président et Messieurs les Commissaires enquêteurs, que nous avons souhaité mettre en avant les raisons qui pour nous sont parmi les plus importantes pour valider ce projet d'extension du port de Port-La Nouvelle. Elles motivent donc notre choix de vous écrire et de soutenir ainsi ce projet.</p> <p>Espérant que nos arguments pourront être entendus et pris en compte, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, Messieurs les Commissaires enquêteurs, en l'expression de notre considération distinguée.</p> <p>Christian ASSAF Président du groupe Socialiste, Républicain et Citoyen Hélène GIRAL Conseillère régionale – Castelnaudary Christine PUJOL Conseillère régionale – Carcassonne Sébastien PLA Conseiller régional - Duilhac-sous-Peyrepertuse</p>		
1.1. c 64 RE J. GRASSET	146	<p>L'extension du port de Port-La-Nouvelle est un bienfait pour la commune. Il est créateur d'emploi pour beaucoup de jeunes qui sont à la recherche. Espérons que ce projet arrive à son terme. Félicitations au dynamisme de la commune de Port-La-Nouvelle</p>		
1.1. c 65 RE	147	<p>Je travaille déjà sur le port et ce projet est l'avenir pour notre ville et la région. Le projet doit être cohérent avec les installations actuelles et doit attirer de nouveaux investisseurs afin de redynamiser le secteur</p>		

Shady BOUDJERRA				
1.1. c 67 RE Agence CLTM	148	Voir son commentaire sur internet		
1.1. c 70 RE Jean-Pierre FOURNIER	149	Élu à Roquefort-des-Corbières et vigneron je soutiens de manière forte ce projet qui dynamisera et développera notre économie territoriale.		
1.1. c 71 RE Virginie BALZANO	150	Résidente de PLN je considère ce projet comme une chance et une opportunité pour notre commune et notre région. Je fais confiance à nos autorités publiques pour mener à bien ce projet dans le respect de l'environnement et la préservation de nos ressources naturelles. L'agrandissement du port permettra un grand développement économique de notre ville et assurera notre avenir. Avec tout mon soutien		
1.1. c 72 RE Éric LAVOYE	151	E tant que citoyen de la commune de PLN, du département de l'Aude, de la Région Occitanie, je ne peux qu'être favorable à ce projet structurant pour notre économie locale. Il est grand temps que notre département puisse bénéficier d'outils et d'infrastructures qui vont lui permettre de créer de la richesse sur le plan économique. Nous avons par ce projet la possibilité de donner une nouvelle image de notre territoire en termes de dynamisme et d'attractivité. Ne laissons pas passer cette chance.		

### 1.1.d) Favorable

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
1.1. d N° 1 RE Jean CERVERA	1	Je suis entièrement pour le port		
1.1. d N° 6 RE Jean-Marie GUERIF	2	Je suis entièrement d'accord pour le projet d'extension du port		
1.1. d N° 12 RE X ?	3	Je suis entièrement d'accord pour le projet		
1.1. d N° 14 RE X ?	4	Bon courage à tous pour cette amélioration de Port-La-Nouvelle et du port très intéressant		

1.1. d N° 16 RE Jacqueline PERRONE-FOURNIÉ	5	D'accord pour cette extension du port, en harmonie avec le progrès.		<p>La commission d'enquête publique prend acte des 61 avis favorables émis pour l'extension du port représentant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• des acteurs économiques de Port-La-Nouvelle et de la Région Occitanie,</li> <li>• des acteurs du tourisme et de la plaisance,</li> <li>• des responsables politiques de Écologie les Verts,</li> <li>• des exportateurs de céréales</li> <li>• d'habitants de Port-La-Nouvelle.</li> </ul> <p>De nombreuses personnes soulignent la qualité des études et du projet d'extension.</p> <p>Certaines personnes demandent des aménagements pour bénéficier de promenades sur les digues en particulier celle du Sud et se réjouissent que les phares seront conservés en particulier le phare rouge.</p>
1.1. d N° 22 RE André HUC	6	Agréablement surpris par l'étude		
1.1. d N° 27 RE Guy PERRONE	7	Je suis entièrement pour le port		
1.1. d N° 33 RE Ancien chef de centre des pompiers de PLN	8	Je suis pour le projet du grand port. J'ai travaillé dessus pour le réseau incendie qui actuellement est arrivé jusqu'à France Gaz pour finir à la fin du chantier en un réseau maillé comme tout réseau incendie avec des poteaux incendie aux normes industrielles		
1.1. d N° 34 RE Mme FABRE	9	Sommes satisfait de voir enfin le projet d'aménagement du port devenir réalité. Un plus pour Port-La-Nouvelle.		
1.1. d N° 35 RE M. FABRE	10	Sommes satisfait de voir enfin le projet d'aménagement du port devenir réalité. Un plus pour Port-La-Nouvelle.		
1.1. d N° 117 RD Marc PAYA	11	Favorable		
1.1.d 134 RD Marie-Josée BONNEL	12	Très bon projet pour PLN qui apportera certainement de belles ouvertures pour notre port et des emplois		
1.1. d 149 RD Olivier PHALIPPOU	13	Je suis favorable à l'extension du port de Port-La-Nouvelle		
1.1. d 157 RD Philippe CAULLIER	14	Je suis favorable		
1.1. d 165 RD Frédéric BOUTROUX	15	projet indispensable au développement de notre Région et plus particulièrement de l'activité économique de l'AUDE.		
1.1. d 168 RD Anonyme	16	Favorable		
1.1. d 176 RD Pierre VERA Chambre des métiers et de l'artisanat de l'Aude	17	Avis favorable		
1.1. d 189 RD	18	Je suis favorable à l'extension du port pour l'emploi .		

Cathy DAJON			
1.1. d 190 RD Corinne CABAILH	19	Je suis favorable	
1. 1. d 191 RD Bruno LAFOREST	20	Je suis favorable à l'extension du port	
1.1. d 193 RD Anonyme	21	une chance unique de développement pour la commune à ne pas rater	
1.1d 196 RD Roger AYMOND MEDEF	22	L'extension du Port de La Nouvelle est une nécessité, le Port se développera ou il disparaîtra, il n'y a pas d'entreprise qui ne se développe pas, penser que le Port de La Nouvelle peut rester en l'état n'est pas raisonnable j'espère que se projet verra le jour pour notre région.	
1.1. d 197 RD André CURNAC	23	Deux entrées différentes ne seraient pas plus avantageuses	
1.1. d 40 RE Francis BOIGUERT	24	Ce projet de grand port est absolument vital pour la ville de PLN et la région Occitanie	
1.1. d 43 RE Lucien PEPY	25	Je suis favorable à l'agrandissement du port. Très bonne idée pour PLN	
1.1. d 44 RE R. CHARLEY	26	Je n'ai trouvé que des points positifs à la vie publique à PLN. Le projet d'extension du port s'inscrit dans cette dynamique et j'y suis favorable à 100 %	
1.1. d 47 RE Jacqueline GARCIA	27	Je suis favorable à la réalisation de ce nouveau port	
1.1.d 205 RD Pascale LAGET DEFFAYET	28	RAS	
1.1. d 206 RD Serge VIALETTE	29	Ce port a besoin de ce développé je suis favorables à ce projets	
1.1. d 222 RD Benjamin BEAUGRAND Société novoiloise de remorquage	30	Favorable au projet d'extension du port	

1.1. d 54 RE Monique SAUVAIN	31	Qui n'avance pas recule !! Donc bravo pour l'agrandissement, la rénovation du port, qui donnera un nouvel élan à notre ville et l'empêchera de devenir une cité de « Séniors »  Bon vent et Bonnes Voiles	
1.1. d 54 RE Michel SAUVAIN	32	Qui n'avance pas recule !! Donc bravo pour l'agrandissement, la rénovation du port, qui donnera un nouvel élan à notre ville et l'empêchera de devenir une cité de « Séniors »  Bon vent et Bonnes Voiles	
1.1. d 278 RD Anonyme	33	le grand port : c'est l'avenir!!! pour la ville, le département, la région.	
1.1. d 279 RD Jean paul TERESZKIEWICZ	34	favorable au projet	
1.1. d 280 Eric MONTERRAT SAS NOUGARET	35	J'émet un avis favorable à l'agrandissement du port car il est important pour le devenir de notre région et plus, que nous soyons équipé en logistique fluvial	
1.1. D 281 RD anonyme	36	je suis très favorable au projet d'extension du port, mais il faut garder le phare rouge et créer une voie piétonne cote plage	
1.1. d 283 RD Philippe COMBE	37	J'émet un avis favorable à l'agrandissement du port. Nos seules ressources tournent autour du Tourisme, et encore, nous n'avançons pas véritablement...Alors agrandissement du Port, OUI avec la stratégie qui va avec...	
1.1. d 286 RD Patrick CHARPENEAU	38	Je suis pour l'extension du port	
1.1. d 295 RD Roland MAZET CPME	39	Je suis très favorable au projet d'agrandissement du port, synonyme de création d'emploi, de développement d'énergie marine renouvelable et qui permettrait de ne pas être en retrait par rapport à Sète et port et vendre.	
1.1. d 315 RD Anonyme	40	Je souhaite émettre un avis très favorable dans le cadre de cette enquête. Cela constituera un réel essor pour le	

		développement de la filière des énergies renouvelables offshore	
1.1. d 318 RD Anonyme	41	Le port de PLN a la possibilité de devenir un grand port dont les retombées seront très importantes pour l'Occitanie et toutes les acteurs économiques en cascade. Cela devrait me semble t il améliorer le taux emploi de la population environnante surtout si les rotations sont de plus en plus en plus importantes au niveau du port et que de nouvelles entreprises s'implantent Tout le monde devrait in fine s'y retrouver même si de premier abord un investissement important doit être réalisé	
1.1. d 320 RD Pascal SOMMER	42	Pour ma part je veux exprimer un avis très positif et salue la qualité environnementale du projet.	
1.1. d 321 RD Fabien CABROL CLTM	43	Favorable.	
1.1.d 330 RD Eric L'HOTELIER	44	Je suis consultant en environnement depuis 25 ans et travaille dans le milieu des énergies renouvelables depuis 17 ans. Je connais parfaitement les enjeux et contraintes qui sont liés au développement des technologies nouvelles qui veulent répondre au défi de la transition énergétique. Ce projet d'aménagement du port-La-Nouvelle démontre qu'il a fait l'objet d'une large concertation et des études qui permettent de donner les garanties que ce projet est correctement pensé et adapté aux enjeux environnement du milieu.  J'exprime un avis très favorable et sans réserve à ce projet structurant.	
1.1. d 341 RD Laurence DUPUY CLTM PLN	45	Je suis tout à fait favorable à cette extension étant entendu que la l'avenir du port est en jeu. Cela nous permettra de recevoir de nouveaux trafics et enfin d'assurer un avenir économique pour notre région.	
1.1. d 342 Serge PALLARES FFPP UVPO	46	Notre Région dispose d'une économie maritime de poids. Le tourisme : 4 millions de touristes par an, 20 stations touristiques, 30 000 chambres d'hôtes, 800 campings ; en matière de formation : 75 établissements et 150 formations aux métiers de la mer, 2 lycées de la	

		<p>mer à Sète et Canet ; pour la Pêche et conchyliculture : 1ère flottille de pêche de Méditerranée, 5 ports de pêche, 70 points de débarquement, 11 prud'homies de pêcheurs, 95% de la production halieutique en Méditerranée française, 10% de la production conchylicole nationale avec 530 exploitations (Thau et Leucate), le Nautisme : 1790 entreprises, 6600 emplois. La Région est dans le top 10 mondial des destinations des sports de glisse, 1ère région de France pour le Kitesurf (15000 pratiquants, 120 acteurs économiques, 1000 emplois, 12 champions du monde), 1ère région de France pour la formation de Kitesurf. La Plaisance concerne 66 ports de plaisance (maritimes, lacustres et fluviaux) et plus de 30 000 anneaux.</p> <p>L'extension du port de port La Nouvelle s'inscrit dans cette économie du littoral. Le projet est parfaitement compatible avec cette dynamique car il contribuera au rayonnement de notre littoral, qui sera à même de générer par effet d'entraînement des effets indirects sur les ports de plaisance.</p> <p>La Fédération Française des Ports de Plaisance (FFPP) et l'Union des villes portuaires d'Occitanie (UVPO) sont favorables à ce projet</p>		
1.1. d 364 Jean PELEGRY CAPL	47	<p>le groupe CAPL est attaché à ce que cette extension se concrétise afin de sécuriser les exportations des céréales pour le compte de ses 9467 adhérents et ainsi leur garantir des débouchés commerciaux profitables.</p>	<p>L'ancrage territorial de cette filière en Occitanie est une garantie de l'origine des matières premières, de leur qualité pour les clients Méditerranéens, renforcé par un approvisionnement maritime le plus proche des lieux de production et de consommation.</p>	
1.1. d 381 RD Jean-François SEGOVIA CLTM	48	<p>favorable a l'extension portuaire</p>		
1.1. d 384 RD Daniel GERBER EARL DANIEL GERBER	49	<p>je suis agriculteur, donc une personne qui vit en Occitanie et travaille sa terre. l'Occitanie est une belle région mais encore faut-il que économiquement on puisse la maintenir compétitive afin que l'emploi et l'activité perdure . Depuis des centaines d'années les villes portuaires ont généralement toujours tirées leur épingles du jeu de cette féroce concurrence que l' on vit encore plus maintenant. OUI pour l' extension : dans un</p>		

		monde qui va vite , pérenniser l' existant et être prêt pour les opportunités futures !	
1.1. d 385 RD Anonyme	50	L'éolien flottant fait partie des énergies d'avenir. L'aménagement du port de Port-la-nouvelle va donc dans le bon sens pour structurer une filière française performante. J'y suis donc favorable	
1.1. d 386 RD Pierre HARDY EELV - LR	51	<p>La loi du 17 août 2015, dite de la « transition énergétique pour la croissance verte » définit des objectifs pour réussir la transition énergétique. Dans le cadre de cette loi, le Ministère de l'environnement a lancé un Appel à projet à destination des collectivités, pour élire des territoires à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV), particulièrement engagés dans la transition énergétique.</p> <p>L'Occitanie est la Région de France qui a obtenu le plus grand nombre de lauréats dans le cadre de cet appel à projet : 31 territoires à énergie positive pour la croissance verte. L'objectif de la région de développer toutes les formes de production d'énergies vertes pour réussir à terme « La Région à énergie positive » , doit guider notre réflexion sur ce dossier. Il est évident que cette évolution nécessaire de la production d'énergie, pour préserver notre avenir ne se fera pas sans avoir des projets importants pour réaliser cet objectif ambitieux pour nous tous et pour préserver notre environnement au regard de la production d'énergie.</p> <p>La Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée en sa qualité de chef de file dans les domaines de l'énergie, de l'air et du climat, s'engage résolument sur la voie de la transition énergétique. Nous allons innover, impulser et expérimenter de nouvelles politiques.</p> <p>Ce préambule pour dire notre attachement à une politique dynamique pour l'objectif « première région à énergie positive ». Ainsi, dans la lecture de ce dossier d'extension du port de Port La Nouvelle, nous nous attachons surtout à comprendre comment l'éolien en mer peut se mettre place avec les meilleures chances de réussite. C'est une lecture qui donne une priorité à cette activité innovante, créatrice d'emplois nouveaux, qui sera très rapidement l'activité phare de ce site.</p> <p>Cette volonté politique de réduire au maximum l'utilisation des énergies fossiles pour produire</p>	



		<p>l'électricité nécessaire à nos territoires, mérite toute notre attention et notre soutien. Cette volonté, c'est aussi de gommer les obstacles pour faire aboutir l'objectif ambitieux d'autonomie énergétique avec des productions propres : une vraie politique de transition énergétique impose aussi des investissements lourds mais structurants.</p> <p>Les élus-es du groupe « Nouveau Monde » et plus particulièrement nos élus-es Europe EcologieL es Verts ont voté et soutenu ce projet ambitieux.</p>		
1.1. d 394 RD Frédéric LANOË	52	<p>La région n'a pas de centrales nucléaires...et ce n'est pas plus mal. Ok mais on produit comment notre électricité alors ? bah..comme toujours, en faisant tourner les moulins et les voiliers avec le vent...en plus la mer est vaste et généreuse...oui mais profonde ! pas de problèmes, elles flottent ! on arrête pas le progrès ! et puis les poissons ils aiment bien se cacher en dessous alors c'est bien pour eux et pour ceux qui les attrapent ! Quelle innovation ! écologique et économique ! et en plus cela se passe à Port la Nouvelle ! la classe ! ça va devenir la Californie des éoliennes flottantes ! de l'emploi et qualifié en plus ! à nous le 21 ème siècle ! ;)</p>		
1.1. d 396 Rd Marie-Laure BOULET	53	<p>Je suis favorable à ce projet et à la qualité du développement mené.</p>		
1.1. d 397 RD Meïdi SAKHRAOUI	54	<p>Ai suivi le projet et les propositions, je suis favorable à ce projet.</p>		
1.1. d 401 Camille DOGNIN	55	<p>Favorable</p>		
1.1. d 402 Stéphane MICHAUD VSB énergies nouvelles	56	<p>Favorable au projet dans la mesure où celui ci soutient le développement des ENR</p>		
1.1. d 403 Marie-Laure BOULET	57	<p>Je suis favorable à ce projet et à la qualité du développement mené.</p>		
1.1. c 66 RE ORTEGA KAHIA	58	<p>Avis favorable pour ce projet</p>		
1.1. d 68 RE	59	<p>Pour le port</p>		

Aldo FARINACCIO			
1.1. d 69 RE Serge ROSADOT	60	Nouveau à PLN depuis 18 mois, très bien installé venant du Gers après avoir à plusieurs reprises étudié le grand projet sur ce port qui a de bonnes chances à développer l'avenir aux générations futures.  Ne pas louper la chance pour l'avenir d'une ville et la région ;  Bon vent et bonne réussite.	
1.1. d 73 RE Claude ROQUELAURE	61	Très favorable au projet.  Comment pourrait-il en être autrement dans ce département ?	

## 1.2. AVIS DÉFAVORABLES A L'EXTENSION DU PORT.

Les avis défavorables à l'extension du port s'expriment selon les critères suivants :

- a) Régression du trafic dans les ports
- b) Enjeux environnementaux
- c) Emplois hypothétiques
- d) Choix économiques
- e) Conception technique
- f) Défavorable
- g) Concertation

### 1.2.a) Régression du trafic dans les ports

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
1.2. a 28 RD Jean GASTOU	1	Le trafic de l'ensemble des ports régresse, y compris les plus importants.  Les grands ports français avec beaucoup plus de trafic que La Nouvelle, investissent bien moins (rapport de 1 à 10 a minima...) Ceci est aisément vérifiable.	Le trafic maritime est un indicateur de l'activité économique. Il subit parfois des baisses (crises, contexte géopolitique ..) mais il est globalement à la hausse depuis la globalisation mondiale des échanges. De manière encore plus antérieure, le commerce s'est appuyé sur les échanges grâce au trafic maritime pour se développer. Cette tendance est confirmée	Le trafic maritime est effectivement en hausse. Avec 351.9 MT (hors avitaillement) le trafic global de marchandises des ports métropolitains observe une hausse de 6% en 2017 par rapport à celui de l'année

	<p>Ce projet titanesque porte en soi l'inutilité d'une vision totalement inadaptée au monde d'aujourd'hui et de demain.</p> <p>Le trafic n'est pas là, et ne viendra pas au niveau des attentes d'un tel projet gigantesque.</p> <p>Avis de catastrophe financière, économique et environnementale annoncé !</p> <p>De futures friches industrielles en perspective sur un paysage défiguré...</p> <p>Il est juste temps de tout arrêter.</p> <p>Demain, vous ne pourrez pas dire à vos enfants « je ne savais pas ! »</p>	<p>par les nombreuses études des organismes économiques mondiaux et européens.</p> <p>Le chapitre 3.2.1.1 du volume 3 du dossier d'enquête publique traite de ce sujet. En complément voir la fiche B établie dans le cadre du mémoire en réponse</p> <p>Les grands ports maritimes français (Marseille, Dunkerque, le Havre..) ont déjà massivement investis pour pouvoir capter de nouveaux trafics. A titre d'information, le GPM de Dunkerque a investi plus de 50 M€ en 2017 en progression de 20% par rapport à 2016 et poursuit en 2018 avec 65 M€.</p>	<p>précédente (332 MT).</p> <p>Le trafic total des sept grands ports maritimes métropolitains (268.3MT) augmente de 4.7%, alors que les ports concédés ou délégués progressent de 1.2%.</p> <p>On observe une hausse du trafic des vrac solides (+4.9%) et liquides (+2.2%) et le trafic conteneurisé poursuit sa progression avec +10.6%.(Association « Ports de France »).</p> <p>L'argumentaire sur l'évolution du trafic maritime est effectivement bien développé dans le dossier (Volume 3, chapitre 3.2.2.1 et non chapitre 3.2.1.1).</p> <p>Dans sa réponse, le MO évoque les investissements de Marseille, Le Havre ou Dunkerque. Marseille abrite le plus grand port de France. En 2016 c'est 81 millions de tonnes qui ont été traitées.</p> <p>68,3 millions de tonnes sont passés par le port du Havre en 2015.</p> <p>Quant à Dunkerque (46,6 millions de tonnes en 2015), sa direction estime que le trafic de marchandises conteneurisées devrait doubler d'ici à 2030. Le port de Dunkerque souhaite donc créer de nouveaux terminaux pour traiter toujours plus de marchandises conteneurisées.</p> <p>L'observation de M.Gastou est donc fondée : les 50 à 65 M€ investis annuellement à Dunkerque le sont par un port qui accueille un trafic 25 fois supérieur à celui de Port-La Nouvelle.</p> <p>Cependant, la commission estime que ce n'est pas tant le</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

			montant ou le ratio des investissements qui prime mais leur utilité ou leur rentabilité collective. Ce thème sera traité plus loin
--	--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 1.2.b) Enjeux environnementaux

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
1.2. b 29 RD Jean Luc CLAVERYS	1	<p>Les enjeux environnementaux sont TRES forts. La mise en place d'observatoires, à posteriori des travaux, est illusoire, le mal sera déjà fait et les travaux ne seront pas déconstruits ?</p> <p>Le passé récent de la plage Nord (La vieille Nouvelle) à "permis", dans les faits, de réduire son accès et son utilisation par la population "indigène" de 90% environ, au nom de conservation écologique. Dans cette optique il est, aujourd'hui, paradoxal de vouloir détruire et industrialiser une bonne partie de cette plage Nord. Pour l'écologie ou la loi Littoral ???</p> <p>L'argument qui prend prétexte des dommages déjà faits à la zone Nord des Salins pour justifier la destruction totale paraît cynique, pour le moins...</p> <p>L'emprise du projet se rapproche puis déborde de plus en plus sur des zones classées. A quoi sert le classement (???) si il évolue suivant les envies des uns ou des autres...</p>	<p>L'étude d'impact dans sa partie analyse de l'état initial (volume 2.2) qualifie en effet certains enjeux environnementaux de forts (voir pièce D8, volume 2.2 partie 3/5) du dossier d'enquête. Cependant après analyse des impacts bruts du projet (pièce E1 volume 2.3) puis application de mesures de réduction ou d'accompagnement les impacts résiduels du projet sont présentés dans les tableaux de la pièce F (volume 2.3). Ces impacts résiduels sont qualifiés de nuls à modérés pour les composantes environnementales maritimes. Les impacts résiduels forts identifiés sur les composantes terrestres ont fait l'objet de compensations dans le cadre du parc logistique portuaire. Les mesures de suivis proposées dans la pièce F sont des mesures tant en phase travaux qu'à l'issue des travaux pour s'assurer de la qualification des impacts. Ces suivis seront partagés avec un comité d'experts qui pourra préconiser des actions correctives.</p> <p>Les mesures environnementales réalisées sur la plage de la Vieille Nouvelle ont été réalisées sur la plage classée en Réserve Naturelle Régionale. La partie de plage où est prévue le projet d'extension a toujours été incluse dans le périmètre portuaire en vue de l'agrandissement du port. Il convient ici de rappeler qu'en 2009, le conservatoire du littoral et la Région s'étaient entendus pour acquérir les anciens salins et ainsi donner une limite physique à l'extension du port et en créant la Réserve Naturelle Régionale de Sainte Lucie. Le projet ne déborde en rien sur des zones classées en restant dans les limites prévues pour l'extension du port</p>	<p>Les enjeux environnementaux sont effectivement très forts. L'extension portuaire, objet de l'enquête publique, constitue la partie marine d'un ensemble plus vaste qui a commencé par la création de la plate-forme logistique. L'emprise du projet global est présentée dans le dossier avec celle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De la plate-forme logistique</li> <li>- De l'aménagement portuaire réalisé en 2 phases, la phase 1 (objet de l'enquête) qui amputera une partie de la plage Nord et la phase 2 dont l'assise est incluse dans la zone de la phase 1.</li> </ul> <p><b>L'emprise du projet global est donc connue même s'il est parfois difficile d'associer les mesures environnementales prises aux différentes étapes du projet global.</b></p>
1.2. b	2	Nous ne pouvons que constater l'ampleur titanesque du projet.	L'échelle du projet est nécessaire pour la survie du port. Port-La Nouvelle vit déjà avec son port qui rythme le	Cet avis exprime la crainte des habitants « historiques » de

<p>10 RE A. CAZAL BALESTRO</p>		<p>Indépendamment de l'atout économique qui est mis en avant pour la région, il faut se projeter sur une transformation marquante de la physionomie du paysage, l'accroissement du trafic, la modification de la lagune, des fond marins, etc... Enfants de novo depuis 4 générations, nous déplorons devoir faire le deuil de tout ce qui nous rattache à Port-La-Nouvelle. Et combien d'années de nuisances dues aux travaux ? Nous sommes contre ce projet. Mais cette enquête publique écouterait-elle ceux qui sont viscéralement attachés à la région ?</p>	<p>quotidien de ses habitants. Certes le projet modifiera la physionomie de la partie portuaire de la ville mais sans projet, le port risque de disparaître avec des impacts qui seraient plus négatifs pour la ville. Quant aux nuisances en phase travaux, certaines mesures de réduction, détaillées en pièce F (volume 2.3 du dossier d'enquête) sont là pour les atténuer.</p>	<p>Port-La-Nouvelle de voir leur environnement changer. La commission relève que l'étude d'impact conclue à de faibles impacts sur la santé humaine (pages 89 à 93 du volume 2.3 du F du dossier d'enquête). Les autres points seront étudiés plus loin</p>
<p>1.2. b 49 RD François DORIGNY</p>	<p>3</p>	<p>Objet : L'avenir des sables coquilliers de la plage de la Vieille Nouvelle. Je n'ai trouvé nulle part dans le dossier les conséquences de la construction des digues et du creusement des sorties des câbles sous-marins reliés aux éoliennes en mer concernant les particularités sédimentaires des sables uniques en Europe et peut-être au monde. Il s'agit de protéger les granulats coquilliers du lido de la plage de la Vieille Nouvelle. Est-ce que les constructeurs peuvent m'éclairer sur les précautions prises et sur les avis de véritables experts (non généralistes) sur ce phénomène ?</p>	<p>La présente enquête publique ne concerne que le projet portuaire. Une enquête publique sera menée par les porteurs de projet éoliens qui présentera les impacts des câbles sous-marins. Concernant l'impact de la construction des digues et des dragages sur les sables il faut se référer aux pièces E1 et F du volume 2.3 du dossier d'enquête pour la composante "communautés benthiques et habitats des fonds meubles". Le tableau de la page 47 de la pièce F précise les mesures prises pour réduire les effets sur ces communautés notamment en lien avec la surveillance de la turbidité en phase travaux. L'évaluation des impacts a été réalisée par une experte en sédimentologie de Creocœan : Caroline Labaune, Docteur en sédimentologie (diplômée de l'Université de Perpignan) et qui a réalisé sa thèse, des travaux de recherche et de nombreuses études sur le littoral du Languedoc Roussillon. De manière synthétique les impacts en phase travaux sur les conséquences liées à la construction des nouveaux ouvrages, des opérations de dragages et d'immersion et de remblai ont été estimées comme faibles en phase travaux et en phase d'exploitation du futur port. Ces impacts seront suivis par des relevés morpho-sédimentaires sur le terrain durant toute la phase travaux et pendant 10 ans lors de la phase d'exploitation (Mesure 26 p 121 de la pièce F volume 2.3). Un Comité d'experts scientifiques choisis pour leurs compétences sera mis en place et aura en charge de suivre l'application de ces mesures et leurs résultats.</p>	<p>La commission note qu'un comité d'experts scientifiques sera mis en place pour répondre à la question posée</p>
<p>1.2. b N° 59 RD Georges OLIOSO</p>	<p>4</p>	<p>Le projet prévoit la construction d'une digue de 2 km au nord du port. Cette digue va modifier les courants et entraîner une forte diminution des apports sédimentaire sur la plage nord et aggraver ainsi le recul du trait de côte actuellement estimé à 30 m sur les 20 prochaines années. Le projet, estime à 50 m ce recul dans la nouvelle configuration du port. Ce sont</p>	<p>Dans les études hydro-sédimentaires menées et plus particulièrement celles relatives à l'évolution du trait de côte, les 50m s'entendent comme étant un recul maximal. Ce recul est très ponctuel et ne s'entend pas sur tout le linéaire potentiellement impacté de la plage (2km). Il convient de se reporter aux cartes présentées dans la synthèse des études hydro-sédimentaires ( en p 28 de ce rapport disponible dans</p>	<p>Le recul du trait de côte est une des préoccupations majeures formulées par le public. La mise en place d'un suivi s'inscrivant dans le temps, et susceptible d'enclencher des</p>

		ainsi 4 ha supplémentaires qui devraient disparaître, s'ajoutant aux 6 ha prévus, soit une augmentation de 67 % ! Cette diminution va fortement impacter les possibilités d'accueil des touristes. Je voudrais faire remarquer que ce recul du trait de côte se fera au détriment de la Réserve naturelle régionale de Sainte Lucie, impactant fortement des milieux naturels (système dunaire) et des espèces animales et végétales protégées.	les annexes au volume 2.3 du dossier d'enquête ou dans les documents d'études) pour se rendre compte que ce recul maximal ne s'observe que ponctuellement au droit de l'enracinement de la digue et qu'ensuite il diminue très vite. L'impact sur la plage de la Vieille Nouvelle reste donc réduit. Par ailleurs, comme cela a été précisé dans le mémoire en réponse à l'Agence Française de Biodiversité (volume 7 du dossier d'enquête p 82 du pdf), les suivis de l'évolution du littoral prévu dans le cadre des mesures environnementales pourront permettre d'identifier si des rechargements ponctuels sont nécessaires	travaux correctifs, s'avère effectivement indispensable.
1.2. b N° 61 RD Jean-Claude SAROUILLE	5	Je pourrais être d'accord à la seule condition qu'il soit prévu un aménagement concerté, pour que le projet préserve la lagune BAGES SIGEAN	L'ensemble des études menées dans le cadre de l'étude d'impact estime les impacts du projet sur l'étang de Bages/Sigean. Après application des mesures environnementales prévues, notamment en phase travaux concernant la turbidité, les impacts résiduels sur les échanges lagune/ mer, sur la qualité des eaux ou sédiments lagunaires, sur les macrophytes ou habitats lagunaires sont faibles tant en phase travaux qu'en phase exploitation (tableaux à partir des p.33, 47, 94 et 99 de la pièce F, volume 2.3 du dossier d'enquête). Il est par ailleurs prévu dans le cadre des mesures certains suivis environnementaux sur l'étang qui seront partagés avec un comité d'experts. Le résultat des mesures fera aussi l'objet de communications de la part de la Région.	Le dossier d'enquête publique, complété par le mémoire en réponse produit par la Région, répond à cette préoccupation
1.2. b N° 62 RD Anonyme	6	Bonjour, suite à la lecture des différentes études d'impact, je suis surprise du manque de rigueur de certaine ! Aucune information sérieuse sur le réel impact du projet notamment sur les échanges entre la mer et la lagune. De plus, les mesures compensatoires me semblent minimales aux vues de l'ampleur du projet.	Comme précisé ci-dessus, les impacts bruts du projet puis les impacts résiduels sur les échanges entre la mer et la lagune après application des mesures environnementales sont présentés dans les différents tableaux de la pièce F de l'étude d'impact (volume 2.3 du dossier d'enquête). Par ailleurs, dans le cadre de l'élaboration d'un projet, ce n'est pas son ampleur qui dimensionne les mesures compensatoires mais l'importance des impacts. Ici, au vu des études menées, les impacts sont qualifiés de faibles. De nombreuses mesures d'accompagnements ou de suivis sont toutefois prévues.	La commission constate que les échanges mer-étangs ont bien été pris en compte par la Région
1.2. h N° 65 RD Jean-Luc FAYOS	7	Bonjour, je travaille sur le secteur lagunaire de Sigean depuis 30 ans et vu les efforts entrepris par tous les organismes afin de rendre cette lagune la plus riche du Languedoc Roussillon, je peux vous informer qu'à ce jour aucune étude n'a été effectuée sur l'impact de l'extension du port sur cette même lagune.  A l'heure où le ministère de l'environnement veut protéger les zones humides et les lagunes de France.... Pourquoi cette étude n'as pas été effectuée sur ce site?	Les impacts du projet d'extension portuaire en phase travaux et en phase d'exploitation sur la lagune de Bages Sigean sont décrits dans la pièce E1 du volume 2.3 du dossier d'enquête publique. De plus, pour aider à l'analyse des impacts, un modèle numérique dont le périmètre comprend la lagune de Bages Sigean a été réalisé. Il est décrit dans le préambule en page 10 de la pièce E1 de l'étude d'impact (volume 2.3).. L'impact de la nouvelle digue nord est analysé pour l'ensemble des communautés biologiques présentes dans la lagune ainsi que sur la qualité du milieu. Les incidences sur le complexe lagunaire de Bages Sigean en tant que zone «	La commission note que le maître d'ouvrage a modélisé le périmètre de la lagune Bages Sigean pour analyser les effets du projet sur le milieu

		<p>Grand défenseur de la nature et des plages sauvage, en 2017 l'état interdit la circulation des véhicules motorisés sur les plages, mais quel impact aura cette digue de plus de 4km sur cette plage classée au conservatoire du littoral ?</p> <p>On ne nous dis pas tout...</p>	<p>Natura 2000 » sont également développées dans cette même pièce. En outre, des inventaires de terrain sur site ont été réalisés sur site dans la lagune de Bages Sigean entre 2012 et 2015 pour identifier les communautés biologiques en place et la qualité du milieu (ils sont décrits dans la pièce D4 et D2 du volume 2.2 du dossier d'enquête publique).</p> <p>La pièce F du volume 2.3 du dossier d'enquête publique s'attache ensuite à présenter les mesures qui seront mises en œuvre pour éviter, réduire, compenser et suivre les impacts sur la lagune de Bages Sigean. 25 mesures d'évitement, de réduction et de suivi des impacts seront mises en œuvre pour limiter et suivre les impacts sur la faune, la flore et le milieu de la lagune de Bages Sigean avec par exemple : la surveillance du chantier par un écologue, une surveillance de la turbidité, de la contamination et d'un système d'alerte, une surveillance et une adaptation des travaux pour limiter les impacts sur les poissons dont l'anguille, l'adaptation de l'éclairage pour les espèces nocturnes, la présence d'un système de lutte anti-pollution dans le futur port, la création d'ouvrages d'assainissement des eaux pluviales, la mise en place d'une certification environnementale pour le futur port etc. l'ensemble de ces mesures sont décrites dans la pièce F du volume 2.3 du dossier d'enquête publique.</p> <p>Par ailleurs, le Maître d'ouvrage tient à préciser les dimensions du projet qui sont déterminantes dans la compréhension des études et des mesures compensatoires. La première phase d'aménagement du nouveau bassin portuaire porté à enquête publique prévoit notamment la construction d'une nouvelle digue de protection délimitant ce bassin au Nord (digue Nord) de <b>2 430 m</b> et non 4km.</p> <p>Afin d'évaluer l'impact de cet aménagement sur la dynamique sédimentaire littorale, un modèle a été réalisé permettant de quantifier les flux sédimentaires sur un linéaire de 35 km allant de Narbonne plage au Cap Leucate.</p> <p>Ce modèle conclut à une absence totale d'impact du projet sur la plage urbaine et à l'existence d'un impact potentiel à l'enracinement de la digue nord.</p> <p>Ces résultats sont à replacer dans le contexte actuel de hausse du niveau marin.</p> <p>A 100 ans, en intégrant les effets du changement climatique (-70 m), les calculs montrent que le recul maximal serait de 220 m dans la situation actuelle et ponctuellement de 250 m</p>	
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

			environ en présence des nouvelles digues (VOLUME 2.3 - PIÈCE E1 p 216).	
1.2. b N° 66 RD Anonyme	8	<p>J'habite à Peyriac de Mer depuis 20 ans. Je navigue souvent sur l'étang toute l'année (ou presque) et l'été je vais me baigner sur la plage de la Vieille Nouvelle. Depuis 10 ans, j'ai vu l'étang se restaurer de façon spectaculaire grâce aux efforts faits par toutes les communes pour réparer les stations d'épuration, tous les industriels pour arrêter de polluer la Robine et surtout parce qu'on a enlevé le barrage dans le grau de Port la Nouvelle. Aujourd'hui, l'étang est magnifique, il est recouvert d'herbiers, on y pêche de belles daurades et des loupes, les pêcheurs professionnels vivent de la pêche à l'anguille. Nous sommes tous très fiers d'avoir un bel étang, avec des îles magnifiques, des oiseaux par milliers, un milieu très vivant auquel toute la population est très attachée, même les nouvellois avec l'île de la Nadière.</p> <p>Je suis venu m'informer à la réunion du 3 mai. J'ai pris quelques notes. On nous a expliqué que l'enjeu de préservation de l'environnement était fort, à terre sur les lagunes et en mer. Ensuite on nous a expliqué qu'à terre, avec l'aménagement des plateformes (dont on ne sait pas vraiment encore comment et par qui elles seront utilisées) il y aurait un impact fort. Donc on a prévu des mesures pour compenser...dans l'Hérault, vers Sète ! Puis on nous a dit que les études avaient montré que l'impact serait très limité sur la lagune et faible sur l'évolution des fonds marins. Avec tout le respect pour les ingénieurs qui ont travaillé sur ces études, les conclusions me semblent bien loin de la réalité de terrain : les modèles, pour peu qu'ils soient mal calés, peuvent donner des résultats aberrants, ce ne serait pas la première fois !</p> <p>Monsieur le Président, s'il vous plait ne laissez pas se faire un projet d'une telle ampleur sans que nous ayons un minimum de garanties pour que l'étang ne se dégrade pas à nouveau. Nous n'avons pas envie de voir revenir les algues vertes qui puent dans l'étang comme il y a 20 ans et comme elles se développent encore dans la saline de Peyriac quand les vannes restent trop longtemps fermées. Il y a sûrement des actions à imaginer pour compenser le rallongement du grau tel qu'il est prévu avec la diminution des courants que cela va engendrer. Ne parlons pas des poissons qui en mer remontent à contre-courant et qui devront aller chercher l'entrée du port vers le sud alors que le courant majoritaire en face de Port la Nouvelle va en sens inverse (du sud vers</p>	<p>Il faut rappeler en préambule, que cette enquête publique concerne l'extension maritime du port. La population a déjà été amenée à se prononcer sur la création du parc logistique portuaire aujourd'hui autorisé par plusieurs arrêtés préfectoraux. Néanmoins, il est nécessaire de rappeler que la majeure partie des mesures compensatoires du parc logistique, sont bien réalisées à Port La Nouvelle. L'une des grandes mesures prévues est la remise en eau des salins de Port La Nouvelle visant à favoriser la nidification de certaines espèces d'oiseaux. L'aménagement des accès à la plage de la Vieille Nouvelle qui lui a permis de retrouver son état naturel a aussi été réalisé dans le cadre de ces mesures, preuve de l'attachement de la région à faire en sorte que le projet portuaire allie protection de l'environnement et développement économique.</p> <p>Concernant la remarque visant la protection de l'étang de Bages-Sigean du phénomène d'eutrophisation, le Maître d'ouvrage précise VOLUME 2.3 - PIÈCE E1 que toutes les études préliminaires ont été menées afin de garantir que les opérations de dragage n'étaient pas susceptibles de relarguer des contaminants ou nutriments dans la colonne d'eau. Des campagnes de prélèvements de sédiments ont été menées afin d'évaluer les caractéristiques chimiques des sédiments. Les résultats montrent qu'ils ne présentent qu'un faible enrichissement en matière organique et donc un risque faible d'eutrophisation. Néanmoins et pour se prémunir des risques, il est prévu de confiner certains sédiments jugés à risque (environ 65 000m3). Par ailleurs et pour éliminer les risques qui pourraient subsister, le Maître d'ouvrage invite le lecteur à se documenter sur les mesures d'accompagnement prévues et notamment de la Fiche /Mesure 3 VOLUME 2.3 PIÈCE F : visant à Éviter et réduire les impacts liés à la turbidité. Durant toutes les opérations liées aux travaux, il a été arrêté :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'utiliser des techniques de dragage adaptées qui permettront d'éviter la remise en suspension de polluants par accident.</li> <li>- de mettre en place une surveillance continue de la turbidité permettant d'alerter en cas de pénétration d'un panache turbide dans l'étang de Bages Sigean.</li> </ul> <p>Concernant la remarque visant le maintien de la migration de certaines espèces d'ichtyofaune</p>	<p>La commission constate effectivement que la Région, relie la cohérence des actions conduites par les différents partenaires et leur transversalité avec les différents projets d'aménagement sur le territoire</p>



		<p>le nord). L'ouverture du port vers le nord telle que l'avaient pensée nos anciens était bien plus adaptée !</p> <p>N'oubliez pas que le grau est le cordon ombilical de notre étang magnifique, si l'on touche à ce passage, tout change dans l'étang !</p> <p>Enfin, que va devenir la plage de la Vieille Nouvelle, à laquelle nous sommes tous tellement attachés, même si on ne peut plus y rouler en voiture comme avant. Cette plage, sans les voitures est devenue magnifique, on y trouve aujourd'hui une vie et des paysages splendides. La grande digue risque fort de la faire disparaître.</p> <p>Les seules actions qui sont proposées sont de déplacer les grandes moules trouvées dans l'avant-port chez nos voisins gruisanais dans l'étang de l'Ayrolle... et de nombreux suivis ou nouvelles études pour voir l'évolution du milieu... Cela paraît bien dérisoire au regard des milliers d'hectares de l'étang de Bages-Peyriac-Sigean-Port la Nouvelle qui risquent de se dégrader avec de nouveaux problèmes de pollution qui ne pourront plus s'évacuer vers la mer et la plage nord qui risque de disparaître !</p> <p>Certainement, sur le plan technique, pour la navigation des gros bateaux et pour l'avenir du commerce, ce projet d'agrandissement du port est une bonne opportunité. Mais cela doit pouvoir se faire en respectant la mer et les étangs, en envisageant de vraies mesures pour réduire ou compenser l'impact de tels aménagements.</p> <p>En espérant que vous saurez écouter la population locale qui aime son territoire, veuillez recevoir, Monsieur le Président, mes considérations respectueuses</p>	<p>Il est aujourd'hui évident que le grau du port de Port La Nouvelle constitue un enjeu important concernant la migration de certaines espèces (civelles...). Cet aspect a été étudié et le Maître d'ouvrage invite le lecteur à lire – VOLUME 2.3 - PIÈCE E1 : p 174. Il y est précisé, grâce à la modélisation réalisée concernant l'impact du projet sur la courantologie locale, que les nouveaux aménagements n'impacteront pas cette dynamique et que les espèces pourront continuer, comme actuellement, à remonter le grau en période calme.</p> <p>Par ailleurs, et pour se prémunir des impacts négatifs pendant la phase travaux, le lecteur est invité à étudier les mesures 5 et 6 VOLUME 2.3 - PIÈCE F : p10. Ces mesures visent, notamment, à mettre en place un système de suivi afin d'alerter le Maître d'ouvrage de la montaison ou de la dévalaison de certaines espèces pour que celui-ci puisse adapter les travaux.</p> <p>Concernant la remarque visant le maintien de la plage de la Vieille Nouvelle</p> <p>Cette plage et sa protection sont liées aux mesures compensatoires du parc logistique portuaire auxquelles le Maître d'ouvrage est engagée. Sa protection constitue un enjeu et il sera particulièrement vigilant au maintien de son état.</p> <p>Des études et modélisations de l'impact du projet sur la dynamique sédimentaire littorale ont été menées. Le lecteur est invité à prendre connaissance de la synthèse de ces études présentée en annexe au volume 2.3 ou dans les documents d'études correspondants en p 23 où sont détaillés les résultats obtenus concernant les évolutions du trait de côte et notamment de la plage de la Vieille Nouvelle à 100 ans.</p> <p>Il y est précisé que sur la zone impactée située à l'enracinement de la digue nord, et en intégrant les effets du réchauffement climatique les impacts de la nouvelle digue sont faibles.</p>	
<p>1.2. b N° 75 RD Anonyme</p>	<p>9</p>	<p>Habitante occasionnelle de Peyriac-de-mer depuis quelques années, je constate périodiquement la dégradation du cadre naturel sous des prétextes très contestables : la plage de la Vieille-Nouvelle, fréquentée deux ou trois mois par an est désormais inaccessible et les aménagements ridicules de parking sous couvert de protection des espèces animales ont déjà coûté très cher (parking immédiatement détruit puis reconstruit à grand renfort de béton). Les automobiles sur la</p>	<p>Il est rappelé que les aménagements concernant l'accès à la plage de la Vieille Nouvelle ne s'insèrent pas dans cette enquête spécifique à l'extension portuaire. Il s'agit d'une des mesures compensatoires au projet de parc logistique portuaire déjà autorisé après enquête publique en 2015 qui comme le dit l'observation 8 au chapitre 1.2.b ci-dessus: "Cette plage, sans les voitures est devenue magnifique, on y trouve aujourd'hui une vie et des paysages splendides."</p>	<p>La commission constate que la Région mettra un ensemble de mesures pour protéger le bon état écologique des étangs</p>

		<p>plage faisaient moins de dégâts... Je ne parle pas de l'esthétique du tout-béton. En ce qui concerne le projet de grand port, c'est encore plus meurtrier ! On connaît l'importance des apports d'eau marine dans les étangs... A terme, si le grand port se fait, il n'y aura plus d'étangs mais des algues puantes, d'où plus de fréquentation dans une station très populaire et bon enfant comme Peyriac.</p> <p>La dégradation des eaux est déjà visible, peut-être en raison du découragement qu'entraînent tous ces mirobolants projets qui, c'est couru d'avance, n'apporteront que pollution, mort du petit pêcheur et emprise de plus en plus prégnante des grandes multinationales sur les citoyens ! J'espère que cette enquête publique n'est pas une mascarade et poussera les décideurs à considérer l'importance des effets secondaires sur la "petite économie" qui permet à beaucoup de vivre et à des citoyens d'apprécier leur cadre de vie.</p>	<p>Concernant les enjeux environnementaux et notamment les échanges mer – étangs, un risque d'une contamination de l'étang existe dans le cas où les opérations de dragage contribueraient à remettre en suspension certains matériaux fins chargés en matière organique vers l'étang.</p> <p>Pour éviter toute contamination de l'étang, une gestion stricte des sédiments sera opérée (Fiche /Mesure 3 PIÈCE F : p8).</p> <p>Les sédiments de la zone draguée présentent un enrichissement organique relativement faible (phosphore total, l'azote total et carbone organique total) ce qui empêchera la mise en place des conditions favorables à l'établissement d'un phénomène d'eutrophisation.</p> <p>Néanmoins, et pour éliminer tous les risques dans le cadre des opérations de dragage, il est prévu de confiner les matériaux dont les niveaux seraient supérieurs aux normes N1 (groupe Geode). Pour rappel, le volume de sédiments à draguer dont les teneurs en contaminants se situent au-delà des seuils N1 est estimé à environ 65 000 m3 (sur les 10.5 millions de m3 dragués dans le cadre du creusement du nouveau bassin).</p> <p>Par ailleurs, et pour se prémunir d'une pénétration d'un panache turbide dans l'étang, il est prévu de réduire les impacts de la turbidité en adaptant les techniques de dragage.</p> <p>(Fiche /Mesure 4 Éviter/ réduire la contamination chimique liée aux sédiments à draguer PIECE F : p10)</p> <p>Le plan de dragage est décrit de manière détaillée dans la pièce B1 (volume 2.1) de l'étude d'impact.</p> <p>Enfin, un suivi de la turbidité sera réalisé et des seuils d'alerte seront déterminés en accord avec le comité scientifique qui sera mis en place dans le cadre du projet.</p>	
<p>1. 2. b N° 78 RD Maryse ARDITI ECCLA</p>	<p>10</p>	<p>C/ Les aspects environnementaux en général</p> <p>1/ De façon générale, on retrouve dans les aspects environnementaux, un grand classique des études d'impact :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- État des lieux : beaucoup d'enjeux forts à très forts, difficile effectivement de les nier, que ce soit sur le milieu physique ou sur le milieu vivant terrestre ou maritime, on a des cases rouges presque partout,</li> <li>- Ensuite, on passe aux impacts bruts, déjà un peu moins forts, la couleur des cases vire à l'orange ou au jaune,</li> </ul>	<p>L'extrait présenté ici de la contribution d'ECCLA n'appelle pas de réponse particulière. Il rappelle au point 1/ la démarche habituelle d'une étude d'impact qui a bien été adoptée pour l'étude d'impact du projet portuaire. Au point 2/, elle rappelle certains éléments du contexte environnemental autour du projet qui ont bien été pris en compte dans l'étude d'impact.</p>	<p>La commission note que les problématiques environnementales nécessitent une approche globale qui dépasse la zone d'influence du projet. Cette préoccupation se retrouve dans différents avis et nécessite d'élargir l'observation des effets de l'extension du port.</p>

		<p>- Enfin, après avoir proposé des évitements ou des réductions, la couleur vire au jaune ou au vert, tout va bien... il ne reste que quelques impacts résiduels qui ne nécessiteront que peu de compensation.</p> <p>2/ la richesse de ces milieux est exceptionnelle.</p> <p>Il suffit de rappeler les zones Natura 2000 qui jouxtent le projet ou sont incluses pour partie dans le projet</p> <p>La zone du projet pour sa partie marine (futur bassin) est localisée dans l'emprise du Site d'Intérêt Communautaire « SIC » des Côtes sableuses de l'infralittoral languedocien et de la Zone de Protection Spéciale ZPS Côte languedocienne. Elle jouxte également la ZPS : les étangs du Narbonnais au Nord au niveau de la partie terrestre. Le projet est également susceptible d'entrer en interaction avec la ZCS du complexe lagunaire de Bages-Sigean par l'intermédiaire du grau de Port-La-Nouvelle, seule voie de communication entre cet étang et la mer.</p> <p>Auxquelles il faut ajouter les ZNIEFF, la réserve naturelle, le PNR... Le dossier précise d'ailleurs que les enjeux sont forts à très forts sur tous ces milieux, leur faune et leur flore.</p> <p>Il faut aussi préciser qu'une partie a déjà été détruite, côté réserve naturelle, lors de mise en place de la plateforme Nord</p>		
<p>1.2. b 85 RD Thierry de NOBLENS Président FNE Midi-Pyrénées</p>	<p>11</p>	<p>Sur l'impact environnemental</p> <p>Les enjeux environnementaux sont très forts comme en témoigne en particulier le document n°4 – 405 pages - justifiant la demande de dérogation pour la destruction d'espèces et d'habitats protégés.</p> <p>Alors que les protections sont très fortes et qu'une politique de gestion des circulations a été mise en place -avec une grande opposition des populations locales- pour la plage de la Vieille Nouvelle, les destructions envisagées sont la négation même du discours officiel jusqu'à là soutenu.</p> <p>Le projet d'extension s'étend sur 4 zones naturelles dont 3 sont des zones d'espaces remarquables. Il est à noter qu'il ne peut y avoir de mise en conformité du PLU – objet aussi de l'enquête – sans définition des règlements des nouvelles zones.</p> <p>L'impact sera considérable sur les zones humides puisque les aménagements entraîneront la destruction d'une surface de plus de 500 ha constitutif ou en lien avec ces zones.</p> <p>Comme l'a souligné l'avis de l'Autorité Environnementale, l'étude n'a pas retenu la disposition 6A-16 du SDAGE de «</p>	<p>Concernant la Pièce 4 relative à la destruction d'espèces protégées. Il est utile de rappeler que le dossier de demande de dérogation du parc logistique portuaire déjà autorisé avait pris en compte l'ensemble des espèces faunistiques et floristiques terrestres impactés par le projet. Une seule espèce protégée marine est présente dans l'emprise des travaux du nouveau bassin . Il s'agit de 15 individus de Pinna Nobilis (Grande Nacre) situés à proximité de la digue nord actuelle. Bien que le texte réglementaire s'intitule « dérogation pour la destruction d'espèces protégées », il est bien prévu – VOLUME 2.3 - PIÈCE F P 15, de transplanter ces individus au sein de l'étang de l'Ayrolle qui constitue pour les experts un environnement favorable puisque d'autres colonies y ont été découvertes.</p> <p>Concernant les remarques relatives à la destruction de zones naturelles, le Maître d'ouvrage précise que le projet intercepte le site Natura 2000 FR9102013 - Côtes sableuses de l'infralittoral Languedocien sur une surface qui ne correspond qu'à 2,30% de la surface totale de la zone protégée.</p>	<p>La commission note que la Région s'engage à respecter la cohérence entre le projet et les documents de planification et de gestions existants et qu'elle se positionne en faveur de solutions techniques innovantes pour les travaux en introduisant un critère environnemental fort pour le choix des entreprises.</p> <p>La commission constate aussi que le maître d'ouvrage réalisera des études additionnelles et s'engagera auprès de l'Agence Française de Biodiversité, pour financer une étude afin de caractériser</p>

	<p>mettre en oeuvre une politique de préservation et de restauration du littoral et du milieu marin pour la gestion et la restauration physique des milieux ».</p> <p>Notre fédération considère que la destruction massive des zones humides en région Occitanie est une cause fondamentale de la perte de biodiversité.</p> <p>Cette perte est particulièrement importante dans le cas présent. Elle remet en cause la zone spéciale de conservation « Côtes sableuses de l'infralittoral languedocien ». Cela n'est pas tolérable.</p> <p>Les dérogations pour la destruction d'espèces et d'habitats protégés ne peuvent pas se justifier davantage par la raison impérative d'intérêt public majeur alors que les éoliennes expérimentales – seul opportunité économique vraisemblable – peuvent très bien être installées à partir de Sète et même de Port- Vendres - l'implantation prévue au large du Barcarès le justifierait.</p> <p><b>Conclusion</b></p> <p><b>Ces observations conduisent notre Fédération à émettre un AVIS TRES DÉFAVORABLE au dossier tel que présenté pour l'agrandissement du port de la commune de Port-La-Nouvelle dans l'Aude.</b></p>	<p>En complément de la pièce E2 de l'étude d'impact (volume 2.3 de l'enquête publique) qui présente la compatibilité du projet avec des documents de planification et des plans de gestions concernés dont le SDAGE Rhône Méditerranée 2016-2021, Il convient de rappeler les différentes mesures prévues dans le cadre du projet qui permettent de répondre aux objectifs/ de prendre en compte les documents de planification et les plans de gestions concernés pour le SDAGE 2016-2021 et le PAMM notamment la disposition 6A16:</p> <p>Dans le cadre de la mesure 9 (§ 2.1.3.7, p16 de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact), le maître d'ouvrage se positionne en faveur de la valorisation de solutions techniques innovantes en phase travaux afin de répondre aux objectifs du PAMM et notamment de la mesure M037-MED2 qui vise à « Inciter à l'utilisation des solutions techniques du génie écologique sur les ouvrages en milieu marin ». En mettant un critère environnemental fort dans le choix des entreprises de travaux, le maître d'ouvrage souhaite inciter les entreprises à proposer de telles solutions qui, si elles sont jugées techniquement fiables, feront l'objet d'un suivi par le comité scientifique qui sera mis en place au démarrage des travaux.</p> <p>Dans le cadre de la mesure 20 (§ 2.2.2.2, p26 de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact), qui a été complétée dans la version du dossier aujourd'hui proposée par rapport à celle examinée par l'Autorité Environnementale, le Maître d'ouvrage se positionne en faveur de la réalisation d'études additionnelles et s'engage auprès de L'Agence Française de Biodiversité, pour financer une étude afin de caractériser l'état de conservation des substrats meubles et une étude pour étudier la faisabilité de création d'une zone de protection de forte.</p> <p>Dans le cadre de la mesure 21 (§2.2.2.3, p27 de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact), le maître d'ouvrage souhaite mettre à profit les dimensions des futures digues pour que ces ouvrages fassent l'objet d'une valorisation à des fins d'expérimentations et de tests sur la restauration des milieux. C'est pour cette raison qu'il s'engage à faciliter l'implantation de modules innovants qui viendraient se greffer sur les blocs afin de favoriser le développement d'une biodiversité marine.</p>	<p>l'état de conservation des substrats meubles.</p> <p>La région imposera au futur exploitant du port la mise en place d'une stratégie environnementale.</p> <p>La commission prend acte qu'il n'y aura qu'une seule zone de mouillage conformément aux attentes du SAGE.</p> <p>La commission note que, en ce qui concerne la destruction des espèces protégées, 15 individus de Pinna Nobilis (Grande Nacre) situés à proximité de la digue nord actuelle ne seront pas détruits mais transplantés au sein de l'étang de l'Ayrolle qui constitue pour les experts un environnement favorable puisque d'autres colonies y ont été découvertes. La commission considère que les conditions sont donc réunies pour qu'elles ne soient pas détruites.</p>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

			<p>Dans le cadre de la mesure 25 (§2.2.5, p29 de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact), le Maître d'Ouvrage rappelle que « Le futur exploitant portuaire aura obligation de mettre en œuvre une stratégie environnementale globale validée par une certification (ISO 14001, EMAS, ECOPORT...) et de produire un plan d'action d'amélioration de ses incidences sur le milieu. ». Le futur exploitant pourra proposer par exemple des projets pilotes de nettoyage des littoraux en lien avec la recherche de filets fantômes sous-marin notamment.</p> <p>Par ailleurs, Le maître d'Ouvrage souligne que sont actuellement répertoriées sur les cartes marines deux zones de mouillage ou d'attente pour le port de Port-La Nouvelle : une au nord du port actuel et une au sud. Le projet portuaire entraîne une légère modification du chenal d'accès actuel du port qui se superpose en partie sur la zone de mouillage Sud. Suite à la présentation du dossier en Grande Commission Nautique, il a été décidé de proposer la suppression de cette zone de mouillage et de ne garder que la seule zone existante au nord du projet. Ceci permettra de supprimer les risques liés à l'attente des navires sur la zone sud.</p> <p>L'ensemble des mesures citées ci-dessus et la suppression de la zone de mouillage sud vont dans le sens des préconisations du SDAGE.</p> <p>Enfin, il convient de préciser qu'à ce jour aucun port régional ne permet la construction et l'assemblage des ensembles flotteurs+éoliennes. En effet comme le cite 'EOLMED dans son courrier transmis à la commission d'enquête : « Le développement de ces nouvelles énergies ne peut se faire sans un port offrant des capacités logistiques dimensionnées pour de grosses charges ». En proposant un quai supportant 15 à 30t/m<sup>2</sup> (alors qu'en moyenne c'est aujourd'hui 5 à 10t/m<sup>2</sup>) le projet de PLN répond à cette exigence.</p> <p>Concernant les observations sur la mise en compatibilité du PLU, il convient tout d'abord de préciser que suite à la mise en compatibilité du PLU réalisée à l'issue de l'enquête publique pour le parc logistique portuaire, le projet d'extension portuaire porte, par rapport au zonage en vigueur du PLU, sur deux zones urbaine ou d'urbanisation future et deux zones naturelles et non sur quatre zones naturelles comme soulevé lors de l'enquête publique.</p> <p>Bien que portant sur 2 zones naturelles, il est à noter que le projet d'extension est prévu dans les documents de</p>	<p>La communauté d'agglomération ayant donné un avis favorable, la commission retient que le projet de révision du PLU est compatible avec le SCOT de la Narbonnaise et que les deux secteurs créés comportent</p>
--	--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

			<p>planification stratégiques tant au niveau intercommunal que local :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▷ En effet, le SCOT de la Narbonnaise a déjà fait l'objet d'une mise en compatibilité prévoyant non seulement le projet d'aménagement du parc logistique portuaire mais également le projet d'extension portuaire.</li> <li>▷ Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du PLU prend en compte le projet d'extension portuaire : « Le contexte de Port-La-Nouvelle est spécifique de par les richesses écologiques des espaces naturels qui encadrent les espaces urbanisés, mais aussi de par sa position stratégique au sein de l'armature urbaine du SCOT de la Narbonnaise, et également, au regard de la stratégie portuaire régionale prévoyant l'extension portuaire et l'aménagement d'un parc logistique portuaire à Port-La-Nouvelle. Le territoire de Port-la-Nouvelle est le lieu de concentration d'enjeux de développements urbains et économiques à considérer dans un contexte spatial très contraints. Et c'est ainsi, que la dimension de développement durable du projet prendra corps ».</li> </ul> <p>Enfin, la question soulevée lors de l'enquête semble mentionner l'absence de règlement pour les zones créées. La présente mise en compatibilité du PLU de Port-la-Nouvelle soumise à enquête publique a permis de créer deux secteurs ainsi que leurs dispositions réglementaires : le secteur AUK1 (terrestre destinée à l'implantation d'établissements industriels, commerciaux, de stockage ou de transport, liés à l'activité portuaire et logistique) et le secteur AUK2 (zone d'urbanisation future industrielle portuaire maritime). Ainsi, un règlement a été mise en place pour ces deux secteurs AUK1 et AUK2 (cf. p108 à 113 du dossier de mise en compatibilité).</p>	leurs propres dispositions réglementaire
c	12	Au coeur du Parc Naturel et du Conservatoire du littoral, il est bien difficile de trouver une cohérence à la gestion du territoire par nos élus !	La complémentarité entre les ports de Sète et de Port La Nouvelle est prise en compte dans l'analyse socio-économique. Le positionnement sur les trafics est clairement défini. Les travaux vont créer les emplois identifiés dans le	La commission constate que la valorisation de la plage Nord n'entre pas dans le champ de

		<p>En effet, en même temps qu'ils ferment les yeux sur le Projet Thor d'extension de Malvési, celui de la déchèterie Lambert au dessus de Prat de Cest et maintenant celle du Grand Port de la Nouvelle, ils prétendent tous avoir pour objectif la protection de l'environnement et favoriser un tourisme vert ?</p> <p>Création d'emploi disent-ils ! Certes, le temps des travaux, mais sûrement pas beaucoup en emplois qualifiés recrutés ici et c'est sans faire le compte des emplois supprimés qui découlent de la pêche, du tourisme, de l'immobilier et du bâtiment. Car qui voudra encore garder sa maison secondaire, ou investir, ou passer ses vacances dans un environnement si menacé d'un côté et sanctuarisé de l'autre et dans lequel l'accès aux plages devient si difficile pour les familles ?</p> <p>Au dire de certains experts « indépendants » en courants marins et déplacement de sédiments, l'impact sur l'environnement est inévitable !!</p> <p>Notamment les conséquences sur le renouvellement des eaux de l'étang de Bages -Sigean (qui balaierait le travail de plusieurs années effectué par le PNR), la disparition des poissons pour lesquels les étangs sont des viviers indispensables et autres impacts sur la faune vivant autour et donc le bien être des habitants et des touristes.</p> <p>Le traumatisme du creusement d'un bassin à 14 mètres de profondeur d'un sable qui ne cessera de revenir au grès des remous (erreur déjà produite ailleurs).</p> <p>L'effondrement accéléré de la plage de la Vieille Nouvelle ... Scepticisme aussi sur les retombées économiques. On dépouillerait Pierre (Sète, entre autre) pour habiller Paul. La concurrence bête, méchante et inutile plutôt que la complémentarité quoi !</p>	<p>volume 3 du dossier d'étude d'impact. Y sont comptabilisés les emplois directs, indirects, et induits.</p> <p>L'accès à la plage a été requalifié et sécurisé dans le cadre des mesures compensatoires du parc logistique portuaire déjà autorisé. Il permet un cheminement piétons et véhicules sécurisé et 200 places de stationnements aménagées et une nouvelle valorisation de la plage. Par ailleurs comme le souligne le courrier transmis à la commission d'enquête par « Grand Narbonne tourisme », un tourisme industriel pourrait se développer autour des éoliennes flottantes.</p> <p>Les pièces E1 et F de l'étude d'impact (volume 2.3) analyse les effets du projet sur l'environnement et notamment les impacts sur l'étang de Bages/Sigean ou sur le trait de côte au droit de la plage de la Vieille Nouvelle (voir réponses aux observations n°4 et 5 au chapitre 1.2.b ci-dessus). Ces impacts sont faibles.</p> <p>Le creusement du bassin est indispensable pour l'accueil des navires, les digues extérieures permettront d'éviter tout retour de sable dans le bassin et les études hydro-sédimentaires menées (voir p 30 de la synthèse de ces études en annexe au volume 2.3) montrent que les futurs volumes de dragage d'entretien sont estimés à 250 000 m3/an soit sensiblement les mêmes que ceux concernant le port d'aujourd'hui.</p> <p>La complémentarité des trafics est exposée dans le volume 3 du dossier d'enquête publique.</p>	<p>la présente enquête. Toutefois elle s'intègre dans une perspective plus large de développement d'un déplacement avec des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement.</p> <p>Le dragage et le traitement des sédiments sont une nouvelle fois source d'inquiétude</p> <p>La commission souligne que La problématique de l'évolution de l'étang fait l'objet de questions récurrentes. Elle note que la Région prendra toutes les mesures nécessaires afin de limiter au maximum la perturbation des équilibres biologiques.</p> <p>La commission enregistre que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des mesures seront prises afin de prémunir l'étang de toute pollution accidentelle et d'empêcher le développement d'un phénomène d'eutrophisation.</li> <li>- des seuils d'alerte de la turbidité seront déterminés par l'Ingénieur Écologue qui suivra et accompagnera la période de travaux</li> <li>- Un comité scientifique regroupant les experts de ces thématiques sera institué.</li> </ul> <p>La commission note que le modèle hydrodynamique des échanges entre la mer et</p>
<p>1.2. b 92 RD Anonyme</p>	<p>13</p>	<p>La plage de la Vieille Nouvelle a été fermé à la circulation automobile au nom de "la protection de l'environnement". Pour cela, on a bâti un parking fragile au coût élevé qui dénature bien davantage et en permanence. L'extension du port ne fera qu'amplifier le phénomène et modifiera gravement la circulation des eaux qui alimentent l'étang de Bages-Sigean. Les poissons et les anguilles qui transitent retrouveront ils le chemin ? Rien n'est moins sûr ! Et ce ne sont pas les expertises partisanes fournies par les donneurs d'ordres qui nous convaincront. Elles sont juste faites pour nous "rassurer" ou nous "endormir", c'est selon... il est encore temps d'abandonner ce projet dément dont la population avertie ne veut pas .</p>	<p>L'accès à la plage de la Vieille Nouvelle a été réalisé dans le cadre des mesures compensatoires du parc logistique portuaire déjà autorisé par arrêté préfectoral et les observations le concernant sont hors-sujet par rapport à cette enquête. Néanmoins, comme le souligne plusieurs observations, l'interdiction d'accès aux véhicules sur la plage a permis de préserver cette dernière et de la rendre « magnifique ». (voir observation n°8 au chapitre 1.2.b ci-dessus)</p> <p>Concernant l'aspect de circulation des eaux entre l'étang et la mer, il faut préciser que toutes les mesures seront prises afin de limiter au maximum la perturbation des équilibres biologiques notamment concernant les espèces d'ichtyofaune. – VOLUME 2.3 - PIÈCE E1 : p 175.</p>	<p>- des seuils d'alerte de la turbidité seront déterminés par l'Ingénieur Écologue qui suivra et accompagnera la période de travaux</p> <p>- Un comité scientifique regroupant les experts de ces thématiques sera institué.</p> <p>La commission note que le modèle hydrodynamique des échanges entre la mer et</p>

			<p>Les simulations numériques réalisées dans le cadre des modélisations présentées à l'enquête publique montrent par ailleurs que :</p> <p>par temps calme, il n'y aura pas de perturbation courantologique à l'entrée du port. Les espèces migratrices et notamment les civelles pourront continuer à remonter le long de la digue sud.</p> <p>par temps agité, les espèces migratrices et notamment les civelles ont actuellement du mal à accéder à l'embouchure du grau. Cela sera toujours le cas dans la configuration future du port.</p>	<p>l'étang sera amélioré à partir de retour d'expérience et que la qualité de l'eau sera évaluée et suivie régulièrement avec une information diffusée au public</p>
<p>1.2. b 93 RD Robert ABAD</p>	<p>14</p>	<p>Ayant déposé ce matin en Mairie de PLN je tenais aussi à donner mon avis sur ce projet qui me semble à première vue disproportionné au vu des besoins et qui tel qu'il est présenté me paraît comme un coup de poignard dans le dos de notre si bel étang de Sigean Bages et Peyriac de mer ce matin j'ai déposé mes remarques et une pétition de 86 signatures au nom du Cercle Nautique de Peyriac de mer dont je suis le président, mais je tenais à m'exprimer en tant que citoyen natif de Narbonne et amoureux de notre région que beaucoup nous envie. je pratique la pêche à la ligne dans notre étang depuis ma tendre enfance et j'ai vu la belle évolution qu'il a eu depuis que le PNR s'est mis en place avec notamment la suppression des vannes sous le pont de chemin de fer à PLN l'effet ne s'est pas fait attendre la qualité de l'eau de notre étang s'en est considérablement enrichie. Aujourd'hui avec votre projet de digue nord de près de 2 km 500 vous couperez le sens naturel de courant et le priverez de tous les sédiments dont il a besoin pour vivre cerise sur le gâteau en parallèle de tous ces malheurs annoncés on augmente la capacité d'accueil de l'usine de traitement des déchets ménagers par enfouissement de la carrière Lambert! Est-ce que nos chers élus mesurent leurs irresponsabilités ? j'en appelle à un peu de bon sens pensons aux générations futures et essayons de leur transmettre ce bel héritage q'est notre si bel étang vous mettez dans la balance l'enjeu économique avec à la clef soit disant beaucoup d'emplois mais vous savez bien vous Messieurs les élus que tout cela n'est que de la poudre aux yeux et que la réalité est beaucoup plus à la baisse que ce que l'on veut nous faire croire. je souhaite de tout cœur que la raison l'emportera sur l'ambition tout cela me fait penser au projet qu'il y avait eu à PLN concernant une centrale nucléaire à cette époque le bon sens l'avait emporté. Comme je le dis sur la pétition il y a certainement des solutions intelligentes et concertées et ne commettons pas l'irréparable. Je me tiens à votre disposition pour si il en est</p>	<p>Une analyse détaillée des impacts du projet sur l'étang est faite dans l'étude d'impact (voir réponse à l'observation n° 5 au chapitre 1.2b). les impacts résiduels après application des différentes mesures environnementales prévues sont faibles.</p> <p>Les mesures 2, 3 et 4 présentées en pièce F (volume 2.3) à partir de la 7 les mesures sont prises afin de prémunir l'étang de toute pollution accidentelle et d'empêcher le développement d'un phénomène d'eutrophisation.</p> <p>Sur ces aspects, le Maître d'ouvrage précise ici que des seuils d'alerte de la turbidité seront déterminés par l'Ingénieur Écologue qui suivra et accompagnera la période de travaux. Il faut préciser qu'en parallèle, un comité scientifique regroupant les experts de ces thématiques sera monté. Ces seuils d'alerte, comme il est précisé – VOLUME 2.3 - PIÈCE F : p 31, seront débattus et validés par ce comité.</p> <p>Par ailleurs, ce comité analysera les suivis qui seront réalisés par la Région et pourra si nécessaire préconiser des mesures correctives.</p>	



		encore temps participer a l'élaboration d'un projet plus intelligent et réaliste	
1.2. b 94 RD Anonyme	15	Contre l'état actuel du projet qui ne prend pas en compte la vie de l'étang de Bages et Sigean qui sera impacté <ensablement et prolifération des algues> ainsi que les zones humides le long de la plage de la vieille nouvelle.	L'analyse des impacts du projet sur l'étang de Bages/Sigean et sur la plage de la Vieille-Nouvelle (érosion du trait de côte) a été faite dans les pièces E1 et F du dossier d'enquête (volume 2.3). Les impacts résiduels sont faibles (voir réponse aux observations 4 et 5 au chapitre 1.2 b ci-dessus).  L'impact sur les zones humides le long de la plage de la Vieille Nouvelle a été réalisé dans le cadre de l'étude d'impact du parc logistique portuaire déjà autorisé après l'enquête publique de 2015.
1.2. b 96 RD Anonyme	16	Défavorable. Non à la destruction de l'étang de Bages	L'analyse des impacts du projet sur l'étang de Bages/Sigean a été faite dans les pièces E1 et F du dossier d'enquête (volume 2.3). Les impacts résiduels sont faibles (voir réponse à l'observation 5 au chapitre 1.2 b ci-dessus).
1.2. b 99 RD Marie-Eve ARMENGAUD	17	J'ai une maison à Peyriac de Mer et j'ai la chance de pouvoir profiter de l'étang magique et protégé par le conservatoire du littoral. Adhérente au club nautique de Peyriac, je constate les difficultés que nous avons, en tant qu'association, à obtenir des accords de modifications et d'améliorations de notre petit port (installation de poubelles, de points d'électricité...; sous réserve d'interdictions imposées par le conservatoire du littoral en lien avec la préservation de l'environnement (faune, flore, climat...). Et là, sans aucune considération écologique, on annonce à la population que l'agrandissement du port de port la nouvelle est enclenché !!! Notre étang va être asséché avec les conséquences de ces modifications sur la faune et la flore que pense protéger le conservatoire du littoral. Ceci, pour permettre à des promoteurs de valoriser leurs biens! Je m'oppose à l'agrandissement de ce port. Aux vues des mêmes erreurs causées par l'aménagement de la plage de vieille nouvelle et du coût engendré. On nous parle d'Empreinte carbone. Faites le calcul. Merci de tenir compte des avis des petites gens qui n'est pas forcément moins important que celui des puissants.	L'analyse des impacts du projet sur l'étang de Bages/Sigean a été faite dans les pièces E1 et F du dossier d'enquête (volume 2.3). Les impacts résiduels sont faibles (voir réponse à l'observation 5 au chapitre 1.2 b ci-dessus).  Par ailleurs, les externalités environnementales ont été évaluées dans le volume 3 du dossier paragraphe 4.4.4
1.2. b 100 RD Sylvie JANSANA	18	S'il y a un risque avéré pour la survie de l'étang de Bage/Sigean véritable réserve je ne peux pas être favorable au projet.	L'analyse des impacts du projet sur l'étang de Bages/Sigean a été faite dans les pièces E1 et F du dossier d'enquête (volume 2.3). Les impacts résiduels sont faibles (voir réponse à l'observation 5 au chapitre 1.2 b ci-dessus).  Il est notamment rappelé les mesures proposées afin d'empêcher une détérioration de la qualité des eaux lagunaires de l'étang. Le détail de ces mesures sont

			<p>proposées en Fiche mesure 2 à 4 à partir de la p 7 – VOLUME 2.3 - PIECE F.</p> <p>Par ailleurs des mesures de suivis sont prévues pour surveiller la qualité des eaux et sédiments lagunaires (mesures 30 et 31 à partir de la p124 de la pièce F volume 2.3). Un comité d'experts analysera ces suivis et pourra préconiser des actions correctives.</p>	
<p>1.2. b 101 RD Elyane ARMENGAUD</p>	19	<p>Je viens par la présente, porter un avis extrêmement défavorable au projet d'extension du port de port la nouvelle. En effet, la pollution actuelle de l'environnement nous impose, bien heureusement, le respect de certaines règles de civilités. Les instances de l'État veillent comme elles le peuvent, au respect de ces règles, qu'elles-mêmes éditent. Aujourd'hui, les élus divers nous annoncent des retombées économiques. Mais ces retombées bénéficieront à qui, et pour quelles conséquences écologiques et humaines ? L'argent fait bouger facilement les choses mais au détriment souvent de ceux qui vivent les choses, investissent les lieux et participent au mieux à l'amélioration et l'entretien des sites. S'il vous plaît entendez nous ! Ne nous laissez pas sans pouvoir de réponse ou d'actions. Nous n'avons pas d'argent mais beaucoup d'idées.</p>	<p>Les retombées économiques du projet concernent l'ensemble des acteurs du territoire tant les acteurs portuaires mais également les transporteurs, les logisticiens ainsi que les commerces, l'hôtellerie, la restauration... Le paragraphe 4.2.2 du volume 3 détaille ce point.</p>	
<p>1.2. b 102 RD 103 RD Benoit LECLERCQ</p>	20	<p>Des années de travail en montagnes, collines, forêts, plaines, plages, étangs, rivières, amoureux et fervent défenseur de notre département pour lequel j'oeuvre avec passion au travers de diverses actions de remembrement , de plantations, d'aménagements ; conseiller agricole et forestier, je peux dire qu'au travers de ma carrière, j'en ai vu des projets... j'ai aussi vu notre département évoluer... l'éolien.. surement nécessaire, les déchets... bien obligés... il y a des endroits où, comme l'agriculture est difficile, on sacrifie des territoires. La liste pourrait être longue.. Pour notre étang, déjà l'aberration de la décharge Lambert sur un bassin versant dont on peut voir Les trainées vertes s'écouler dans l'étang l 'été vers la Nautique, maintenant un port démesuré qui va bouleverser les entrées d'eau qui renouvellent les pourritures engendrées par les écoulements de la décharge. A ce rythme là l'étang de Bages Sigean ne sera bientôt plus que réduit à une mare insalubre où on ne pourra plus amener nos enfants. Où es-tu conservatoire du Littoral? Toi qui empêche des familles de profiter des plages par tes barrages ! Toi qui verrouille les plages (enfin pour certains..)! A ce rythme là c'est la mort assurée d'ici 2025. C'est vrai que vous ne serez plus élu(e)s mais nous on sera toujours là! En 2014 la plage droite (de Port la Nouvelle à Leucate) a été classée la plus belle plage de France dans quelques années</p>	<p>La Pièce F (volume 2.3) du dossier d'enquête publique analyse dans les tableaux des pages 35 et 94 les impacts du projet en phase travaux et en phase exploitation sur les échanges mer-étang. Cette analyse découle des études hydro-sédimentaires menées dont la synthèse est présentée dans les annexes au volume 2.3. En page 19 de cette synthèse des modélisations réalisées, on peut lire que "cumulé sur les 6 mois simulés, le volume expulsé de l'étang vers la mer est très peu impacté par l'extension portuaire et atténué de seulement 0.5%. Cela permet de conclure que l'impact du projet en phase exploitation sera, pour ce qui concerne ces échanges, faible." Ainsi le projet n'impactera pas le renouvellement des eaux de l'étang. Par ailleurs de nombreux suivis de la qualité des eaux de l'étang sont prévus et une amélioration du modèle utilisé pour mieux comprendre le fonctionnement de l'étang sera engagée. Les résultats de ces suivis et de ces études seront partagés avec un comité d'experts qui pourra préconiser des actions correctives.</p> <p>La plage "gauche" (la plage de la Vieille Nouvelle) est classée en Réserve Naturelle Régionale. C'est justement pour préserver les milieux et les espèces sur cette plage que des aménagements ont été réalisés pour limiter la circulation motorisée sur cette dernière.</p>	

		la plage gauche (qui était tout aussi belle voir plus pour les autochtones) sera classée comment ?		
1.2. b 153 RD Dominique BLANCHARD	21	<p>En ma première intervention (enregistrée N° 24) je fais état d'une globale incohérence des chiffres et d'un total mépris des bonnes conduites écologiques du milieu marin.</p> <p>Une énième relecture du projet m'oblige à re-souligné l'illogisme des chiffres au regard obtus de l'estimation de la surface brute maritime détruite. L'étude d'impact (pièce E1 – page 67) l'estime à 507 ha alors que le document sur la mise en compatibilité du PLU (page 43) se contente seulement de 2,8 km2 (on notera la différence de l'unité de référence pour tromper le lecteur). D'ailleurs l'emprise totale (terrestre + maritime ? en km2 ou hectares) de la phase 1 ne figure pas dans le dossier !</p> <p>En aucun cas il n'est mis en exergue les conséquences collatérales tel l'impact sur l'étang de BAGES – SIGEAN dont le devenir est irrémédiablement compromis, et ceci pour une double raison.</p> <p>En effet, le projet ambitionne de résoudre le problème « mer poubelle » en immergeant 250 000 m3/an de boues de dragage pendant 10 ans obstruant ainsi l'entrée de l'unique corridor écologique nécessaire à la préservation de l'étang. Rappelons que celui-ci est l'objet de 20 années de restauration diligentée par le PNR de la narbonnaise et les communes adjacentes (aux frais du contribuables). Évidemment, on ne tient pas compte du Grenelle, pas plus que l'application de la loi LEROY le 01 janvier 2025 en ce qui concerne la réglementation du clapage des boues et le cadrage national de la mise en oeuvre de la mesure DCSMM qui dans son dispositif 11-4 attire une attention particulière sur la potentielle incompatibilité des dépôts de sédiments. Trop, c'est trop Je révisé donc mon avis réservé formulé précédemment et émet un ferme avis défavorable.</p>	<p>Les 507 Ha cités en p 67 de la pièce E1 correspondent à l'ensemble des emprises du projet (digues, zones draguées, zones d'immersion) sur les fonds meubles augmentées de 10%. l'emprise des zones d'immersion Z1 et Z2 sont listées pour 198 Ha et 110 Ha soit au total 308 Ha et si on retire les 10% cela fait 277 Ha soit 2.77km².</p> <p>En page 48 (et non 43 où aucun chiffre n'est cité) du dossier de mise en compatibilité du PLU (volume 5 du dossier d'enquête), les 2.8 km² cités ne correspondent qu'à la surface des zones d'immersion "tampon" ou "définitive" soit les zones Z1 et Z2. Les chiffres sont donc cohérents.</p> <p>Comme précisé en réponse à l'observation n°5 chapitre 1.2b ci-dessus l'analyse des impacts sur l'étang est faite en pièce F du volume 2.3., y compris l'impact liés aux immersions de sédiments.</p> <p>La zone prévue pour l'immersion des sédiments de dragage d'entretien (zone Z2 pour les 250 000m3/an) est située plus au large que la zone servant actuellement pour les dragages d'entretien du port sans que les suivis réalisés ne montrent d'impacts sur l'étang.</p> <p>Concernant la loi LEROY. Cette dernière interdit à partir du 1er janvier 2025, le rejet en mer de boues de dragage <b>polluées</b>. On peut donc dire que le projet d'extension anticipe cette loi car il ne prévoit aucun rejet en mer de sédiments pollués liés à la construction du bassin. En effet 65000 m3 de sédiments ont été identifiés comme contaminés et seront confinés dans les terre-pleins portuaires répondant ainsi à l'ensemble des recommandations nationales. Concernant les futurs dragages d'entretien un dossier d'autorisation spécifique déterminera les conditions de clapage sur la zone Z2 identifiée dans le présent dossier.</p>	<p>La commission considère qu'il était nécessaire que la Région apporte des précisions sur l'utilisation des boues de dragage polluées et sur les futurs dragages d'entretien. Elle enregistre que les sédiments contaminés seront confinés dans les terre-pleins portuaires</p>
1.2. b 156 RD Catherine ROI Roi, architecture urbanisme paysage	22	<p>Cette enquête publique est complexe car elle porte sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la déclaration d'intérêt général de l'opération</li> <li>- la mise en compatibilité du PLU</li> <li>- l'autorisation requise au titre du code de l'environnement pour déroger à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées</li> <li>- le changement de l'utilisation des zones du domaine public maritime</li> <li>- la décision d'extension du port de Port La Nouvelle impliquant ainsi plusieurs procédures, plusieurs codes, diverses compétences rarement rassemblées par un seul citoyen.</li> </ul>	<p>Le projet d'extension du port nécessite plusieurs autorisations au titre de plusieurs réglementations. Dans ce cas un regroupement d'enquête est possible (voir p2 du cadre réglementaire du projet présenté en volume 1 : " 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").</p> <p>Par ailleurs l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets est réalisée en p 222 de la pièce E1 du volume 2.3. Cette analyse se fait en fonction des projets connus à la date de l'analyse et en fonction des</p>	<p>La commission note que l'analyse des effets cumulés figure dans le dossier d'enquête publique.</p> <p>La phase 2 de l'extension portuaire devra prendre aussi en compte ces effets cumulés.</p>

		<p>Le site s'intègre dans le Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée, à l'articulation de systèmes lagunaires et maritimes complexes et fragiles, près de secteurs urbanisés et habités à la fois résidentiels et touristiques. Il est déjà marqué par des activités de production (les cimenteries), de logistiques (vracs liquide, transport de céréales), de pêche. En termes d'image et de paysage. Il a déjà une empreinte forte qui permet de l'identifier au-delà de la commune et des limites du Parc Naturel de la Narbonnaise.</p> <p>Les documents soumis à l'appréciation du public et les composantes du projet compte tenu de ce territoire remarquable et fragile questionnent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un projet ou des projets ? Quelle vision d'ensemble ?</li> </ul> <p>Ce projet présente de nombreuses implications autres que celles soumises à la présente enquête :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- extension des trafics (terrestres par rails et par route) et accroissement des tonnages stockés ou en transit (stockage et établissement classés au titre de l'environnement, risques),</li> <li>- déplacement d'un sea-line nécessaire pour le transbordement des produits 'vracs liquide',</li> <li>- mise en oeuvre d'une filière autour des projets d'éoliennes off shore, et ses conséquences en matière de transport de l'énergie électrique produite,</li> <li>- déplacement de l'accès de la plage de la Vieille Nouvelle (déjà traité par une enquête précédente), avec des effets sur les abords du Canal de la Robine et les espaces protégés,</li> <li>- création d'un parc logistique (déjà autorisé suite à 2 arrêtés préfectoraux) ...</li> </ul> <p>&gt; Le fait de découper en plusieurs enquêtes chacune des composantes de ce projet fragilise la vision globale des effets.</p> <p>Parmi ceux-ci, les effets et les relations entre espaces naturels et culturels (lagunes, canal de la Robine et patrimoine mondial, étangs), espaces habités (le projet conduit l'ensemble portuaire à une occupation spatiale sensiblement égale à celle de la ville habitée existante) ne sont pas explicités et surtout les niveaux d'ambition quant à la qualité de ces relations ne sont pas exprimés par les instances locales ou régionales.</p>	<p>recommandations des services de l'État. En l'occurrence, "les projets pris en compte pour l'analyse des effets cumulés sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'aménagement du parc logistique portuaire du port de Port-La Nouvelle (dont les travaux ont débuté) ;</li> <li>-le présent projet d'agrandissement portuaire phase 1 (détaillé dans la pièce B de l'étude d'impact) ;</li> <li>-le démantèlement de l'ancienne conduite pour le transport des hydrocarbures (sea-line) et l'installation d'une nouvelle conduite dans le prolongement de la digue nord ;</li> <li>-les futurs dragages d'entretien du port ;</li> <li>-les reprises futures potentielles de sédiments déposés sur la zone d'immersion de stock tampon (dite Z1);</li> <li>-la phase 2 de l'extension portuaire prévue à plus long terme (horizon 2030) évoquée dans la pièce B."</li> </ul>	
<p>son1.2. b 171 RD Miguel ALVAREZ</p>	<p>23</p>	<p>Pour le cadre et les éléments naturels, est à reconsidérer le fort impact négatif sur les plages, fonds marins et zones humides. Ceci du fait de la modification des courants marins générée par la création d'avancées en mer de structures lourdes. Aménager, oui ! Pas n'importe comment et à quel prix... ?</p>	<p>La pièce F du volume 2.3 du dossier d'enquête analyse dans les tableaux des pages 33 et 94 les impacts résiduels du projet tant en phase travaux qu'en phase exploitation. Avec l'application des mesures environnementales, les impacts résiduels sur le milieu physique dont la morphologie, l'hydrodynamique marine ou la nature des fonds restent faibles. La mesure de ces impacts résulte des résultats des</p>	<p>La commission retient que les impacts résiduels du projet sur les milieux naturels resteront faibles</p>

			modélisations mathématiques des processus hydro-sédimentaires dont la synthèse est disponible dans les annexes du volume 2.3 et dont l'ensemble des études a été mise à disposition dans les documents d'études joints au dossier d'enquête.	
1.2. b 174 RD Anonyme	24	Cette extension du port est une Catastrophe pour la lagune, pour les zones humides, pour le Tourisme, le nombre de camion va augmenter, les routes ne seront pas adaptés, d'où les risques majeurs d'accidents portuaires et routiers, et je ne parle pas de la POLLUTION émise par les bateaux (fumées, eaux usées, etc...), et je doute des retombées de la création d'emplois.	Les accès terrestres au port sont en cours de renforcement par exemple les travaux effectués par le Département de l'Aude sur la RD 6139. Les accès ferroviaire sont également privilégiés car la connexion avec le réseau national est toute proche. cf p 21 de la pièce D6 (volume 2.2) du dossier d'enquête publique. Les retombées en termes d'emplois sont calculées par des méthodes usuellement appliquées pour évaluer les emplois lors de chantier de travaux publics. cf chapitre 4 du volume 3. L'étude d'impact analyse dans la pièce E1 à partir de la p 203 les effets du projet sur la qualité de l'air et conclue à des impacts faibles à modérés.	La commission note que l'extension du port permettra de recevoir une flotte modernisée dans des conditions moins coûteuses en énergie et par conséquent moins polluantes
1.2. b 177 RD Anonyme	25	si mon avis importe un tant soit peu je souhaite dire que ce projet risque de porter grandement atteinte au système écologique, notamment l'étang de bages sigean, sa faune sa flore ainsi que ses acteurs(pêcheurs..) risque gros dans cette affaire..	L'analyse des impacts du projet sur l'étang de Bages/Sigean a été faite dans les pièces E1 et F du dossier d'enquête (volume 2.3). Les impacts résiduels sont faibles (voir réponse à l'observation 5 au chapitre 1.2 b ci-dessus). De même la pièce F (volume 2.3) dans ses tableaux des p59 pour la phase travaux et 101 pour la phase exploitation conclut que les effets du projet sur l'ichtyofaune seront faibles à modérés et par conséquent que les impacts du projet sur la pêche seront faibles à nuls (tableau de la p 108 de la pièce F). Des mesures de suivis sont par ailleurs prévues sur l'ichtyofaune (mesure 33 p 127 de la pièce F) et les pêcheurs seront associés lors de l'élaboration des divers protocoles de suivis de la turbidité en phase travaux.	La commission note que les pêcheurs, qui se sont prononcés pour le projet, seront associés à l'élaboration des divers protocoles de suivis de la turbidité. Il serait opportun que cette participation se poursuive en phase d'exploitation du port
1.2. b 182 RD Jean LABOURGADE	26	L'écologie et l'économie basée sur le développement des échanges internationaux seront très vite rattrapées par la dure réalité de la finitude des ressources et l'inflation qui l'accompagneront. Les externalités excessives devront être payées par la collectivité, alors de grâce ralentissons, et réfléchissons en terme de bénéfice pour la société civile au sens large et surtout à long terme. Projeter d'augmenter ces échanges est irresponsable en l'état des projections du GIEC, et ne peut s'imaginer que dans un process d'accélération des émissions carbonées. Je ne me hasarderai même pas à faire un bilan carbone pour la mise en oeuvre du projet ainsi que les conséquences que nos sur-endettements feront peser sur les générations futures avec une hausse des taux inévitable.	Un des objectifs du projet d'extension vise à capter une partie des échanges qui sans le projet s'effectueraient par d'autres moyens et vers d'autres ports de la Méditerranée augmentant d'autant les impacts environnementaux des trafics. La création de valeur et d'emplois générés par l'activité économique pourront être redistribuée indirectement au profit des collectivités. Les externalités sont bien prises en compte dans le calcul de l'avantage socio-économique du projet. Le paragraphe 4.4.4 du volume 3 du dossier d'enquête aborde ce sujet.	La Région justifie ses choix de politique de développement économique que la commission n'a pas à évaluer. Elle constate toutefois que l'ensemble des acteurs économiques qui se sont exprimés soutiennent unanimement le projet d'extension du port. La commission remarque aussi que de nombreuses mesures

		<p>Il est d'autre part inaudible et fallacieux de vouloir combiner de tel projet et un futur meilleur. La relocalisation économique ne doit pas rester qu'un vœu pieux.</p> <p>Reprenez vos calculs et soyez honnêtes avec les résultats obtenus, le résultat ne doit pas se mesurer qu'en terme d'emplois directs mais prendre aussi en compte les externalités. Je voudrai juste rappeler que la mer méditerranéenne est déjà exangue et qu'on ne peut lui demander d'assurer à la fois des revenus touristiques et commerciaux en continuant à la polluer. Le feu président Bourquin se plaisait à dénigrer les écologistes en les qualifiant d'ayatollahs, défendre la vie n'est en rien un acte agressif, sur-bétonner un littoral l'est à mon humble avis.</p>		seront prises pour limiter l'impact environnemental du projet
1.2. b 53 RE Daniel CALA	27	<p>Ce dossier présenté à l'enquête publique d'extension du port de PLN est injustifié économiquement et porterait définitivement atteinte à l'environnement.</p> <p>Comment, la Présidente et tous les élus de sa liste, sans oublier les cadres supérieurs de la collectivité, ont-ils pu oser nous présenter aussi peu crédible ??</p> <p>Le ministre de l'environnement devra réagir officiellement pour s'opposer à la réalisation de ce projet et empêcher le gaspillage d'argent publique!!! et confirmer mon avis défavorable.</p>	<p>Le volume 3 du dossier d'enquête (étude socio-économique) évalue la rentabilité socio-économique du projet entre 11 et 18%. La volonté régionale est bien d'agir pour que le port de Port-La Nouvelle ne disparaisse pas et qu'il trouve un nouvel élan.</p> <p>Avec en plus l'émergence d'une filière complète liée à la construction de fermes d'éoliennes flottantes, le port jouera un rôle important dans la transition énergétique.</p> <p>Par ailleurs, la pièce F (volume 2.3 de l'étude d'impact) évalue les impacts résiduels du projet sur toutes les composantes environnementales (milieu physique, milieu naturel ou milieu socio-économique). Ces impacts restent majoritairement faibles ou modérés.</p>	
1.2. b 203 RD Daniel CALA	28	<p>Ce dossier présenté à l'enquête publique pour autoriser l'extension du port de Port la Nouvelle est totalement injustifié sur le plan économique, et porterait atteinte définitivement à l'environnement.</p> <p>Comment la présidente de la région et, tous les élus de sa liste, sans oublier les cadres supérieurs de cette collectivité, ont-ils pu oser nous présenter un projet aussi peu crédible ???</p> <p>Le ministre de l'environnement devra réagir officiellement et s'opposer à la réalisation de ce projet pour empêcher le gaspillage d'argent public.</p> <p>Je confirme mon avis défavorable.</p>	doublon avec l'observation 27 au 1.2.b ci-dessus.	
1.2. b 200 RD Marie-Josèphe BOUNOURE	29	<p>Ce projet extrêmement dispendieux va à l'encontre de la nécessité de plus en plus urgente de protéger l'environnement et les espèces (on lit clairement et c'est inadmissible, dérogation à la non atteinte des espèces protégées !)</p> <p>L'atteinte à l'environnement dans une zone très touristique, l'atteinte forcément des plages par les pollutions des tankers et l'atteinte à la zone des étangs qui sera impactée dont répercussions aussi sur le parc national de la Narbonnaise</p>	<p>Le contexte industriel actuel du port de Port-La Nouvelle est décrit dans le volume 3 du dossier d'enquête publique. L'estimation des emplois en phase chantier s'élève à 1700, en phase futur d'exploitation le projet pourrait en créer 800 de plus qu'aujourd'hui. enfin, le développement des fermes éoliennes doit lui aussi générer de nombreux emplois durables et non délocalisables tout en créant un attrait touristique indéniable pour le territoire.</p>	

		<p>qui fait notre fierté et attire tant de monde et des emplois "doux". Les habitants de Port la Nouvelle vont connaître les mêmes problèmes que vers Fos. La Nouvelle a bien assez d'activité industrielle, on ne va pas reproduire les mêmes erreurs que dans les années cinquante. La pollution éloignera les touristes et la Nouvelle a plus à perdre qu'à gagner dans ce projet qui ne favorisera vraiment que les industriels. Elle ne va pas vendre son âme pour quelque emploi qui vont faire disparaître beaucoup d'autres dans le tourisme et liés au charme de l'environnement. Ce projet va défigurer cette zone et abîmer encore alors qu'on se remet à peine des dégâts liés aux choix politiques du boum industriel. Il est temps de s'engager dans d'autres directions. Respectueusement M J Bounoure Daguzan Psychologue Expert</p>	<p>Par ailleurs, la pièce F (volume 2.3 de l'étude d'impact) évalue les impacts résiduels du projet sur toutes les composantes environnementales (milieu physique, milieu naturel ou milieu socio-économique). Ces impacts restent majoritairement faibles ou modérés.</p> <p>Enfin, le tourisme pourrait également profiter de ce projet avec le développement d'un tourisme industriel comme le souligne le courrier adressé à la commission d'enquête par « Grand Narbonne Tourisme »</p>	
<p>ou1.2. b 234 RD Guy ESTEBAN</p>	30	<p>Le port, déjà étendu, de Sète n'est qu'à une trentaine de milles nautiques et n'est pas saturé à ma connaissance. L'impact écologique de cet agrandissement sera notable dans cette zone déjà si fortement impactée par les activités humaines, j'y navigue et vais voir sous l'eau et cette partie de mer est déjà bien vide. Il n'y a presque pas de zone de nature protégée sur notre littoral, n'impactons pas plus le peu qu'il nous reste; nul ne sait quel peut être l'avenir économique de notre région et parier là-dessus me paraît bien aléatoire; alors qu'il est primordial, à mes yeux, de favoriser l'avenir écologique de la mer et sa côte.</p>	<p>La politique régionale portuaire vise à la complémentarité des deux ports de Sète et de Port-La Nouvelle. Sète dispose aujourd'hui de peu de place pour s'étendre et notamment ne dispose pas d'espaces suffisants pour permettre le développement de la filière éolienne. Comme le dit M Gayssot, président du conseil d'administration du port de Sète dans son avis n° 291 RD : « Les projets pour Port la Nouvelle non seulement ne s'opposent pas à ceux prévus à Sète mais ils se confortent l'un et l'autre [...]. Comme président du Port de Sète je vois les projets de Port la Nouvelle comme un atout supplémentaire pour être compétitif et vertueux à la fois. ».</p> <p>Par ailleurs, la pièce F (volume 2.3 de l'étude d'impact) évalue les impacts résiduels du projet sur toutes les composantes environnementales (milieu physique, milieu naturel ou milieu socio-économique). Ces impacts restent majoritairement faibles ou modérés.</p> <p>Notons par ailleurs, que le projet d'extension du port est géré par la Région de manière parallèle à la Réserve Naturelle Régionale de Ste Lucie qui vise à préserver une partie importante du littoral.</p>	<p>La commission note que le projet éolien nécessite des infrastructures spécifiques que le port de Sète n'a pas et que la Région entend organiser une complémentarité fonctionnelle entre les deux ports.</p>
<p>1.2.b 235 RD Gérard DAUDÉ</p>	31	<p>Les perturbations attendues du fragile équilibre de l'étang Bages-Sigean feront l'objet de mesures d'atténuation ou de compensation. En estimant que ces mesures suffiront à éviter le bouleversement annoncé on demande d'adhérer à un acte de foi. Dans son pari, Pascal pensait que le perdant risquait peu. Ici par-contre, l'étang risque beaucoup, beaucoup trop. Pari économique, pari écologique, le projet repose sur une mise par le parieur d'un demi-milliard d'euros d'argent public. Ce n'est pas acceptable</p>	<p>Le volume 3 du dossier d'enquête (étude socio-économique) évalue la rentabilité socio-économique du projet entre 11 et 18%. La volonté régionale est bien d'agir pour que le port de Port-La Nouvelle ne disparaisse pas et qu'il trouve un nouvel élan.</p> <p>Avec en plus l'émergence d'une filière complète liée à la construction de fermes d'éoliennes flottantes, le port jouera un rôle important dans la transition énergétique.</p> <p>Par ailleurs, la pièce F (volume 2.3 de l'étude d'impact) évalue les impacts résiduels du projet sur toutes les</p>	

			composantes environnementales (milieu physique, milieu naturel ou milieu socio-économique). Ces impacts restent majoritairement faibles ou modérés.	
1.2. b 244 RD Thomas le Jardinier	32	C'est un projet contre l'écologie	doublon avec l'observation 27 au 1.2.b ci-dessus.	Se référer aux autres remarques de la commission
1.2. b 266 RD Claude Marie BENSON EEVL	33	En temps qu'écologiste, je suis particulièrement choquée de la désinvolture avec laquelle est traitée la question des échanges mer/étangs et l'ensemble des problématiques liées au creusement du port et au prolongement des digues, l'ensemble des questions environnementales ne sont pas traitées avec sérieux et parfois renvoyé à de futures études d'impact alors qu'il est essentiel qu'elles figurent dans le dossier soumis à l'enquête publique. Ce projet s'apparente plus à un Grand Projet Inutile digne du siècle dernier que d'un réel aménagement de notre territoire. J'y suis défavorable en l'état et souhaite qu'il soit révisé en profondeur à la lumière d'études économiques et écologiques réactualisées et dans le cadre d'une réelle complémentarité avec le port de Sète	<p>Le contexte industriel actuel du port de Port-La Nouvelle est décrit dans le volume 3 du dossier d'enquête publique. L'estimation des emplois en phase chantier s'élève à 1700, en phase futur d'exploitation le projet pourrait en créer 800 de plus qu'aujourd'hui. enfin, le développement des fermes éoliennes doit lui aussi générer de nombreux emplois durables et non délocalisables tout en créant un attrait touristique indéniable pour le territoire.</p> <p>Par ailleurs, la pièce F (volume 2.3 de l'étude d'impact) évalue les impacts résiduels du projet sur toutes les composantes environnementales (milieu physique, milieu naturel ou milieu socio-économique). Ces impacts restent majoritairement faibles ou modérés.</p> <p>Enfin, le tourisme pourrait également profiter de ce projet avec le développement d'un tourisme industriel comme le souligne le courrier adressé à la commission d'enquête par « Grand Narbonne Tourisme »</p>	La commission constate que l'étude d'impact, qui explore toutes les composantes environnementales du projet, est un élément important du dossier d'enquête publique.
1.2. b 293 Isabelle LAWERMAN	34	Un projet coûteux, inutile et très défavorable à l'environnement à plusieurs titres, en particulier la destruction de zones humides et la perte d'une biodiversité chaque jour dégradée.	<p>La politique régionale portuaire vise à la complémentarité des deux ports de Sète et de Port-La Nouvelle. Sète dispose aujourd'hui de peu de place pour s'étendre et notamment ne dispose pas d'espaces suffisants pour permettre le développement de la filière éolienne. Comme le dit M Gayssot, président du conseil d'administration du port de Sète dans son avis n° 291 RD : « Les projets pour Port la Nouvelle non seulement ne s'opposent pas à ceux prévus à Sète mais ils se confortent l'un et l'autre [...]. Comme président du Port de Sète je vois les projets de Port la Nouvelle comme un atout supplémentaire pour être compétitif et vertueux à la fois. ».</p> <p>Par ailleurs, la pièce F (volume 2.3 de l'étude d'impact) évalue les impacts résiduels du projet sur toutes les composantes environnementales (milieu physique, milieu naturel ou milieu socio-économique). Ces impacts restent majoritairement faibles ou modérés.</p> <p>Notons par ailleurs, que le projet d'extension du port est géré par la Région de manière parallèle à la Réserve Naturelle</p>	Les éléments fournis par la Région témoignent d'une réelle complémentarité avec le port de Sète (voir infra).



			Régionale de Ste Lucie qui vise à préserver une partie importante du littoral.	
1.2. b 311 RD Anonyme	35	Je trouve que ce projet abimerait ce site classé, et touristique.	Le projet de nouveau bassin portuaire objet de la présente enquête publique n'est situé dans aucun des périmètres de site classé comme le montre la carte p13 de la pièce D3 (volume 2.2 du dossier d'enquête publique). Il jouxte la Réserve Naturelle Régionale de Ste Lucie géré de manière concomitante par la Région en vue de préserver des territoires adjacents et de faire de la Réserve un atout touristique du département de l'Aude.	La commission enregistre la volonté de la Région de faire de ce territoire un atout touristique du département de l'Aude
1.2. b 351 RD Le Groupe de Narbonne	36	<p>Nous sommes un groupe d'amoureux de l'étang de Bages et de Sigean, heureux de pouvoir naviguer librement sur une lagune aussi belle, vivante et (jusque là) préservée. Conscients de l'importance des multiples enjeux environnementaux et de la fragilité de notre territoire, nous avons suivi avec assiduité le déroulement de cette consultation citoyenne sur le projet d'aménagement portuaire de Port la Nouvelle porté par la Direction des Ports de la Région Occitanie.</p> <p>Après une première phase d'expression directe des personnes impliquées de près ou de loin dans ce projet, nous avons observé avec beaucoup de satisfaction, à partir du 10 mai, une véritable mobilisation de la population locale s'exprimant sous diverses formes : particuliers, associations, écologistes, cercles nautiques, pêcheurs, chasseurs, simples promeneurs, et même certains élus locaux – bravo Peyriac!- ou ex-élus – bravo Mulero !!..., pour vous faire part de leurs craintes vis-à vis des lourdes conséquences environnementales (et paysagères voir observation très détaillée de Mme Roi, n°156) que pourraient avoir le projet de Grand Port tel qu'il a été présenté lors de la dernière réunion publique de début mai.</p> <p>Ces inquiétudes ont été largement renforcées par le sentiment que les porteurs du projet ne souhaitent pas s'encombrer des considérations environnementales (jugées dérisoires ou encore de « polémiques stériles » par certains défenseurs du projet), ce qui est illégal et serait une grave faute, cette forme de déni mettant en péril l'aboutissement même d'un bon projet de développement portuaire.</p> <p>Nous avons été consternés en constatant le niveau de mépris exprimé dans l'une des contributions au débat public très révélatrice de l'état d'esprit de certains (pas tous heureusement) défenseurs du projet : « la problématique des échanges mer-étangs n'est que du vent, pardon de l'eau, et bientôt un souvenir». Nous ne conseillons pas à l'auteur de venir se promener un dimanche sur les quais du port de</p>	<p>La plateforme dématérialisée permet au public d'exprimer un avis sur la base des documents du dossier d'enquête publique lui-même dématérialisé.</p> <p>Il s'agit ici d'une observation sur le déroulement de l'enquête.</p> <p>Rappelons toutefois que dans le cadre de son étude d'impact, la Région a fortement tenu compte des potentiels impacts du projet sur l'étang.</p> <p>L'analyse des impacts du projet sur l'étang de Bages/Sigean a été faite dans les pièces E1 et F du dossier d'enquête (volume 2.3). Les impacts résiduels sont faibles (voir réponse à l'observation 5 au chapitre 1.2 b ci-dessus). Par ailleurs de nombreuses mesures de suivis seront réalisées permettant de surveiller la qualité de l'étang. Les résultats de ces suivis et de ces études seront partagés avec un comité d'experts qui pourra préconiser des actions correctives.</p> <p>Une information du public sera faite sur le suivi des mesures.</p>	<p>La commission constate que l'enquête publique a provoqué un débat de fond sur les enjeux environnementaux du territoire. Se faisant l'écho des remarques du registre d'enquête, elle a interpellé le maître d'ouvrage pour qu'il clarifie ses analyses et renforce les mesures de prévention, d'action et de suivi. Le mémoire en réponse du maître d'ouvrage qui lui a été fourni explicite et consolide les engagements figurant dans le dossier.</p>

	<p>La Nautique, il risquerait de se retrouver au fond de la vase sous une bonne couche d'algues vertes putrides...</p> <p>Puis est arrivé un véritable tournant dans ce débat écrit : le 16 mai, message d'opposition des pétroliers EPPLN au projet Grand Port ! Surprise générale ! Les arguments bien détaillés (dans la fameuse observation n°173) par le représentant de cette société donnant autant de poids à leur contribution au débat. Alerte générale ! Déchainement d'avis défavorables dans tous les sens et d'avis favorables sans argumentation : Anonyme : « je suis favorable »... Le 17 mai, tout le monde s'est dit : « avec tout ça, mal barré le projet Grand Port ! ».</p> <p>Mobilisation les jours suivants des différentes CCI (avec à peu près toutes le même texte d'avis, pas les moyens de payer plusieurs rédacteurs...), mais également un courrier (attendu) de notre cher député – ex directeur du parc naturel – clairement favorable au projet, allant même jusqu'à affirmer que le projet reçoit un « accord très majoritaire des acteurs associatifs » (lesquels?), et est « en cohérence avec le Parc naturel régional ». Curieux...ce n'est pas tout à fait la même lecture que nous avons faite de l'avis du PNR sur le projet Grand Port, discrètement (volontairement ?) diffusé à la fin du vol 7 du dossier de l'enquête, qui émettait, par le biais de son comité scientifique, un certain nombre de remarques et questionnements importants relatifs à l'impact sur la lagune, le lido de la Vieille Nouvelle et aux enjeux paysagers...</p> <p>Le 22 et 23 mai, déchainement de soutiens tous azimuts des acteurs portuaires, des entreprises locales ou acteurs économiques régionaux (même notre ancien ministre JC Gayssot, nouveau représentant des acteurs portuaires sétois) jusqu'à l'arrivée de l'avis de France Nature Environnement, très détaillé et argumenté, celui des Ecologistes Régionaux très intéressés par le développement de l'éolien marin, celui des ornithologues de la LPO (enfin!) et celui (tant attendu!) de la prud'homie de Bages/Port la Nouvelle qui questionne là où ça fait mal...</p> <p>Nous avons fait les comptes au 24 mai minuit :</p> <p>161 avis favorables 158 avis défavorables et 25 « ne se prononcent pas »</p> <p>Le score (si on s'en tient à cet indicateur réducteur) est serré ! Et le débat est riche : 130 pages au total ! Bon courage Messieurs les Commissaires Enquêteurs, pour faire une synthèse juste de toutes ces contributions.</p> <p>Nous, les amoureux de l'étang de Bages et de Sigean (et de La Nautique, et de Peyriac et...de Port la Nouvelle!), voulions seulement pour finir vous rappeler que nous ne remettons</p>		
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

		<p>pas en cause l'intérêt d'un aménagement portuaire, mais nous ne voulons pas qu'il soit construit dans ces conditions de déni des conséquences environnementales. Nous comprenons que pour les personnes non initiées, ce ne soit pas facile d'appréhender correctement les conséquences d'un tel aménagement sur la vie lagunaire puisqu'il se fait dans le grau (fameux cordon ombilical) et pas directement sur la lagune. Mais nous vous assurons (et nous ne sommes pas les seuls – cf comité scientifique du pnr mais aussi prud'homie, population locale...) que sans actions compensatoires, les conséquences pour l'étang vont être désastreuses. La proposition de déplacer à titre compensatoire quelques grandes nacres trouvée dans l'avant-port est ressentie comme une (mauvaise) plaisanterie ! Et celle de mettre en place des suivis est nécessaire mais pas du tout suffisante !</p> <p>Pour vous détendre un peu courant juin, nous vous invitons à venir naviguer un petit moment à bord de l'une de nos belles catalanes à la Nautique pour découvrir les beautés de la lagune. En attendant, nous vous remercions de votre attention et vous souhaitons sincèrement bon courage pour votre rapport que nous lirons attentivement fin juin, et qui permettra, nous l'espérons de tout coeur, de faire en sorte que ce projet ne devienne pas un grand port malade ..</p>		
1.2. b 365 RD Anonyme	37	<p>La préservation des écosystèmes me paraît plus importante que les profits de quelques sociétés.</p>	<p>Les externalités environnementales ont été évaluées dans le volume 3 du dossier paragraphe 4.4.4 (étude socio-économique).</p> <p>Par ailleurs, la préservation des écosystèmes locaux est un enjeu réel pour la Région comme le montrent toutes les mesures d'accompagnement qui sont prévues et détaillées dans le dossier soumis à l'enquête publique. VOLUME 2.3 - ETUDE D'IMPACT</p> <p>PIECE F : p22, 30, 136.</p>	<p>La commission note que la Région considère que la préservation des écosystèmes locaux, qui est un réel enjeu, n'est pas absente du projet</p>
1.2.b 366 RD Marie-Laure ARRIPE Economiste EELV	38	<p>Mais, dernier point, les études d'impact laissent planer un doute considérable quant aux conséquences de l'installation prévue sur l'étang de Bages, Peyriac, Sigean. La qualité des eaux de l'étang a fait l'objet depuis une trentaine d'années d'études et d'investissements importants, de la part du PNR, donc de la région et des communes : travail de veille et de conseil pour le premier, stations d'épurations, diminution des rejets agrochimiques, démantèlement des vannes à PLN etc. Pour les autres. <b>En tant qu'élue et habitante de Peyriac de Mer, je m'inquiète</b> donc des conséquences de l'aménagement prévu sur cet étang d'autant que les éléments de l'étude d'impact semblent peu pertinents en ce qui concerne le renouvellement des eaux lagunaires.</p>	<p>La Pièce F (volume 2.3) du dossier d'enquête publique analyse dans les tableaux des pages 35 et 94 les impacts du projet en phase travaux et en phase exploitation sur les échanges mer-étang. Cette analyse découle des études hydro-sédimentaires menées dont la synthèse est présentée dans les annexes au volume 2.3. En page 19 de cette synthèse des modélisations réalisées, on peut lire que "cumulé sur les 6 mois simulés, le volume expulsé de l'étang vers la mer est très peu impacté par l'extension portuaire et atténué de seulement 0.5%. Cela permet de conclure que l'impact du projet en phase exploitation sera, pour ce qui concerne ces échanges, faible." Ainsi le projet n'impactera pas le renouvellement des eaux de l'étang. Par ailleurs de nombreux suivis de la qualité des eaux de l'étang eaux de</p>	<p>Aux yeux de la commission, le projet n'apparaît pas en totale rupture avec les actions précédentes visant à améliorer la qualité de l'eau qui fera l'objet d'un suivi avec le recalage du modèle d'observation et la mise en œuvre d'éventuelles actions correctrices.</p>

		<p>D'autres que moi ont produit dans cette enquête des contributions plus argumentées.</p> <p>Mais pour conclure, il s'agit d'un grand projet inadapté, très coûteux, alors qu'il en existe d'autres, tournés vers le futur et moins onéreux. De plus, ce projet va provoquer des effets destructeurs sur l'environnement de la côte et de l'étang. Il ne peut donc obtenir qu'une opinion défavorable.</p> <p>Je remarque dans les contributions à l'enquête publique plusieurs demandes en faveur d'une re-considération du projet pour une meilleure prise en compte des enjeux environnementaux et économiques pour les deniers publics. Je peux citer les contributions 76, 89, 113, 130, 113, 171, 230, 240, 245, 249, 314... Je m'associe à ces démarches.</p>	<p>l'étang sont prévus et une amélioration du modèle utilisé pour mieux comprendre le fonctionnement de l'étang sera engagée. Les résultats de ces suivis et de ces études seront partagés avec un comité d'experts (dont pourra faire partie le PNR) qui pourra préconiser des actions correctives.</p> <p>Le projet présenté par la Région est nécessaire au maintien et au développement des activités portuaires à Port-La Nouvelle avec en perspective le développement de la filière liées à l'éolien flottant. La pièce F conclue dans ses différents tableaux d'analyse des impacts que les impacts résiduels du projet sont majoritairement faibles à modérés.</p>	<p>Quant à l'inadaptation du projet l'avis de la commission est développé ci-dessous.</p>
<p>1.2. b 368 RD Clothilde RAVIGNAN Alterlauquet</p>	<p>de 39</p>	<p>Je trouve important qu'il y ait cette consultation citoyenne sur le projet d'aménagement portuaire de Port la Nouvelle et vous en remercie. L'attention aux données environnementales me paraît totalement insuffisante. C'est la logique du "toujours plus" et donc d'une forme de démesure qui, une fois encore, est à l'oeuvre dans ce projet, alors que dans le contexte qui est le nôtre aujourd'hui, nous devons innover dans le "suffisant" qui doit englober la "totalité" des finalités.</p>	<p>L'étude d'impact dans ses diverses pièces et notamment la pièce F (volume 2.3) analyse les impacts du projet sur l'ensemble des composantes environnementales dont l'analyse de l'état initial est présentée dans les diverses pièces du volume 2.2. L'autorité environnementale dans son avis n'a pas relevé de manquement irréversible sur la qualité de l'état initial.</p>	<p>La contribution propose un choix politique que la commission n'a pas à apprécier. Elle remarque toutefois que les éléments qualitatifs n'ont pas été absents dans l'élaboration du projet</p>
<p>1.2. b 392 RD Thierry LAUGIER Ecologue, écosystèmes côtiers et lagunaires</p>	<p>40</p>	<p>La stratégie de ce projet repose sur le seul fait que la mise à disposition d'une infrastructure entraînera une activité économique directe et induite proportionnelle. Créer un point d'attraction serait une stratégie recevable, et probablement gagnante, dans la mesure où le bassin d'attraction généré n'est pas déjà couvert et fortement concurrencé par des bassins d'attractions plus puissants, comme c'est le cas pour le projet portuaire de Port-la-Nouvelle (cf. avis N°332 très argumenté). La vision temporelle des décideurs porteurs du projet ne semble pas aller au-delà de leur mandat, tactique légitime mais inacceptable dans une perspective de durabilité.</p> <p>D'un point de vue environnemental, le projet modifiera sans aucun doute le fonctionnement écologique du grau et de la lagune de Bages-Sigean, et par conséquent conduira à une détérioration des états de santé et des services écosystémiques rendus par ces deux milieux interconnectés. Ces fonctions et services ne sont peu ou pas pris en compte dans la démarche ERC (Eviter Réduire Compenser) de l'étude d'impact. Ce n'est pas la transplantation de quelques individus de Nacres qui inverseront la tendance !</p> <p>Mettre en péril le fruit d'au moins deux décennies d'efforts de gestion et financiers des institutions nationales, régionales et locales, de partage de connaissance et d'intelligence, de co-construction entre scientifiques,</p>	<p>Le fondement du projet s'appuie sur les constats développés dans le dossier d'étude d'impact à savoir, une évolution de la taille des navires ne permettant plus au port actuel de se développer, au risque de périlcliter, une opportunité à positionner le port sur la filière des fermes éoliennes. Les infrastructures telles que présentées sont conçues pour une durée de vie de 100 ans et projettent le port sur cette échéance.</p> <p>Le maintien des échanges mer-étangs et d'une qualité optimale de l'eau en lien avec les opérations de dragage et le projet d'extension portuaire est primordial pour la Région. L'analyse des impacts et la mise en place de la séquence ERC en réponse aux impacts ont fait l'objet de nombreux échanges avec les services de l'Etat et de nombreux compléments.</p> <p>Le fonctionnement écologique du grau, les fonctions de nourriceries jouées par la lagune et par le milieu marin sont pris en compte dans la séquence ERC qui est présentée dans la pièce F du volume 2.3 du dossier d'enquête publique. Ainsi les mesures ER 5, 6, 8 (présentées dans la pièce F du volume 2.3) portent plus particulièrement sur une surveillance et une adaptation des travaux pour limiter les impacts de la phase travaux sur l'ichtyofaune, sur l'anguille européenne, et sur la mise en place de dispositifs pour réduire les impacts des bruits sur l'ichtyofaune et les tortues.</p>	<p>La commission note que la Région confirme le faible impact du projet sur la quantité et la qualité des échanges mer-étangs. Elle constate aussi que le maître d'ouvrage s'engage à effectuer un suivi spécifique de l'anguille et prévoit plusieurs actions liées à l'écoconception des ouvrages maritimes et le financement d'une étude de faisabilité pour la création d'une zone de protection en lien avec l'opérateur du site NATURA 2000</p>

		<p>gestionnaires et acteurs locaux, matérialisés par la création du PNR et les résultats obtenus par ses équipes, n'est pas tolérable pour le citoyen que je suis.</p> <p>A l'instar de nombreux avis précédents, je suis convaincu que les objectifs, les ambitions et les modalités de ce projet doivent être revus en profondeur.</p>	<p>Ces mesures ER devrait permettre de limiter les effets du projet sur les espèces et les fonctionnalités du milieu notamment en tant que corridor de migration ou de zones fonctionnelles halieutiques et de limiter les effets sur les services écosystémiques en découlant. En termes de fonctionnalités/ fonctions, la qualité de ces milieux fonctionnels est également prise en compte dans la séquence ERC. Ainsi les mesures ER1, 2, 3, 4, 17,18, 25 portent plus particulièrement sur les dispositifs et les surveillances qui seront mis en place pour éviter et réduire les flux de pollution, l'eutrophisation, la turbidité durant la phase de travaux et d'exploitation du futur port. Ces mesures sur la qualité du milieu devraient permettre d'éviter et de réduire les impacts sur les zones fonctionnelles très dépendantes de la qualité du milieu et sur les services qui en découlent.</p> <p>En termes de compensation, le Maître d'ouvrage souhaite tout d'abord préciser que tous les experts s'accordent à dire qu'il y a peu de solution de compensation en milieu marin et que beaucoup d'actions relèvent aujourd'hui de projets de recherche.</p> <p>Cependant plusieurs actions concrètes sont bien envisagées par la Région dans le cadre des mesures qu'elle envisage :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- concernant la biodiversité marine, plusieurs actions liées à l'écoconception des ouvrages maritimes sont prévues. Il s'agit des fiches de mesure 9, 19 et 21 présentées p 224, 230 et 232 du dossier de demande de dérogation (volume 4). Notamment en permettant que les ouvrages du futur port soient le siège d'expérimentation pour des modules visant à répondre à des objectifs de préservation ou de restauration des milieux en place (fiche de mesure 21), la Région s'engage à accompagner au mieux des projets de recherche existant ou à venir</li> <li>- Concernant les petits fonds sableux, la fiche de mesure 20 (p 232 du dossier de demande de dérogation, volume 4) finance une étude de faisabilité pour la création d'une zone de protection en lien avec l'opérateur du site NATURA 2000. Si cette zone apparait faisable et utile après concertation, la Région en financera la mise en place</li> <li>- Concernant la Grande Nacre, afin de ne pas détruire les quelques individus présents sur le site de projet, ces derniers seront transplantés.</li> </ul>	
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

			Enfin en termes de fonctionnalité et d'amélioration des connaissances pour l'étang de Bages Sigean et son grau, le maître d'ouvrage souhaite également préciser qu'un suivi spécifique de l'anguille sera réalisé dans le cadre du projet (§ 10.1.2.8, p297 du volume 4, mesure de suivi 33). Compte-tenu des faibles connaissances actuelles sur la migration de l'anguille dans l'étang de Bages Sigean (montaison au stade civelles et dévalaison au stade anguille) et bien que la modélisation hydrodynamique laisse présager un impact faible des futurs ouvrages (courantologie peu modifiée), un suivi spécifique des anguilles sera réalisé.	
--	--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

### 1.1.2 c) Emplois hypothétiques

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
1.2. c 29 RD Jean Luc CLAVERYS	1	<p>Le chapitre sur les créations d'emploi est rapidement survolé et se base sur des hypothèse "pifométriques" et remarquablement peu documentées</p> <p>L'enjeu est la création d'emplois hypothétiques au détriment du cadre de vie. Le choix est déjà fait par les décideurs semble-t-il...</p>	<p>La création d'emplois est détaillée dans le chapitre 4.2.1 et 4.2.2 du volume 3 du dossier d'étude d'impact. Ceux-ci sont évalués en appliquant des méthodes, coefficients et ratios communément appliqués pour les chantiers de travaux publics.</p> <p>Voir également la fiche E établie dans le cadre du mémoire en réponse.</p>	<p>A ce jour, les travaux identifiés sont relatifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- à la construction de l'infrastructure portuaire,</li> <li>- à la construction et (ou) à l'assemblage des éoliennes flottantes.</li> </ul> <p>Dans le premier cas, les ratios utilisés par le Maître d'ouvrage pour l'évaluation des emplois créés sont ceux généralement admis, en se situant plutôt dans la partie « haute de la fourchette ».</p> <p>Pour l'éolien flottant, activité assez nouvelle, le Maître d'ouvrage a repris les chiffres s par les deux développeurs. La commission s'est assuré que ces données sont bien dans l'ordre de grandeur de ceux utilisés dans les autres sites français pilotes</p>

				<p>et dans des réalisation existantes (ex : projet Hywind avec construction des éoliennes à Bilbao, assemblage dans le port de Svord en Norvège et remorquage au large des côtes écossaises). Au demeurant, en dehors de la construction des flotteurs béton, cette technologie pointue fera intervenir beaucoup de personnel spécialisé extérieur à la région.</p> <p>Enfin, en l'état actuel des connaissances, le chiffrage des emplois découlant de l'activité du port agrandi ne peut se faire que sur la base de ratios constatés par tonne traitée.</p> <p>La commission estime que les données utilisées par le Maître d'ouvrage pour l'évaluation des emplois créés ou maintenus, de manière directe ou indirecte, sont pertinentes, même si elles se situent plutôt dans une vision « optimiste »</p>
<p>1.2. c 366 RD Marie-Laure ARRIPE Économiste EELV</p>	2	<p>La création de chaque emploi ici se chiffre à 240 000 euros. Or les emplois créés le seront pour l'essentiel en lien avec la construction du port, donc provisoires, et confiés à de grandes entreprises du BTP « hors sol » avec des effets limités sur l'emploi local, sauf pour des tâches subalternes. N'y aurait-il pas, au contraire, moyen d'utiliser cet argent autrement, notamment dans des créations d'emplois, qui d'une part seraient pérennes et d'autre part permettraient de dynamiser et diversifier l'économie locale ?</p> <p>Pour autant, faut-il renoncer à tout aménagement du port et à la création d'emplois. ? Certainement pas. Il s'agit là de proposer des solutions alternatives, plus porteuses d'avenir pour Port la Nouvelle que le projet actuel, orienté vers le passé. Ma contribution portera sur trois points.</p>	<p>La création d'emplois est détaillée dans le chapitre 4.2.1 et 4.2.2 du volume 3 du dossier d'étude d'impact. Ceux-ci sont évalués en appliquant des méthodes, coefficients et ratios communément appliqués pour les chantiers de travaux publics.</p> <p>Voir également la fiche E établie dans le cadre du mémoire en réponse.</p>	<p>La contribution présentée évoque, de manière plus ou moins elliptique, trois sujets :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- une vision alternative de l'aménagement portuaire (à la baisse),</li> <li>- une complémentarité des ports régionaux au travers de leur spécialisation,</li> <li>- la création d'un pôle de recherche maritime.</li> </ul> <p>Le Maître d'ouvrage a répondu aux deux premiers points, également traités ailleurs.</p>

	<p>Tout d'abord, il existe des projets d'aménagements moins onéreux qui permettront quand même l'assemblage sur place des éoliennes flottantes de la société Quadran. Projet que nous soutenons activement. Et mes suggestions s'inscrivent dans ce mouvement.</p> <p>Plus largement, dans la perspective de penser à la logistique des trois ports que gère la région, pour les mettre en complémentarité plutôt qu'en concurrence, il est possible de redéfinir les compétences. Sète peut déjà accueillir des conteneurs. PLN pourrait faire autre chose et les fonds de la région financer d'autres types d'activités que la simple extension du port dont nous avons vu que la rentabilité est très aléatoire, pour ne pas dire plus.</p> <p>Pourquoi ne pas spécialiser Port la Nouvelle, dans la foulée du projet d'éoliennes en mer sur des activités d'avenir, et en faire un pôle de recherche en matière maritime en synergie avec les excellences technologiques de Toulouse et de Montpellier ?</p> <p>Il nous semble que trois pistes au moins, peuvent facilement être explorées, en s'inspirant de ce qui se fait déjà ailleurs.</p> <p>Tout d'abord, mettre en place des activités de recherche de pointe sur les nouveaux bateaux, les bateaux du futur, destinés à remplacer à moyen terme les vieux cargos diesel, polluants et bientôt privés de leurs carburants3.</p> <p>De nouvelles règles internationales préconisent d'ailleurs la réduction d'émissions de soufre, appliquées déjà en mer du Nord et en Méditerranée à partir de 2020. Des initiatives sur les bateaux du futur existent déjà dans ce domaine, largement situées en Bretagne pour l'instant.</p> <p>Mais un pôle méditerranéen de recherche, en synergie avec Toulouse et Montpellier créerait des débouchés et des emplois, qualifiés et durables, notamment pour les jeunes.</p> <p>Dans la même perspective, le carburant du futur, sur mer et sur terre est l'hydrogène. Pourquoi ne pas financer une filière hydrogène à PLN ?</p> <p>Ensuite, il est un autre domaine d'activité maritime à développer sur la région et pour lequel existe une demande. C'est le recyclage des vieux bateaux de plaisance ou de pêche, qui finissent actuellement comme épaves. Penser au recyclage propre des petits bateaux anciens peut être une activité là encore créatrice d'emplois et bénéfique pour notre</p>	<p>Il a été démontré que d'une part une hypothèse de port de moindre "importance" avait été étudié suite au débat public estimé à environ 180 M€. en revanche, ce schéma d'aménagement ne permettait pas d'accueillir le navire projet compromettant d'autant le développement du port. De même, la réunion publique a permis de démontrer qu'il n'était pas possible d'aménager le port différemment pour concilier l'assemblage des éoliennes et de de maintenir l'activité historique du port. Le développement de la filière éolienne va générer tout un éco-système qui n'est pas incompatible avec les activités du port.</p> <p>En adaptant les caractéristiques nautiques de PLN , les deux ports de Sète et PLN seront complémentaires et apporteront une offre globale adaptée aux trafics ciblés. Le conteneur et le passager sont privilégiés à Sète, PLN est orienté vers les vracs et l'éolien.</p>	<p>Pour le troisième point, ainsi que pour les pistes de recherche avancées, l'extension du port n'est pas exclusive d'un accompagnement par la Région d'initiatives novatrices, mais la commission doit se prononcer sur l'objet de l'enquête publique, laquelle porte sur l'opportunité de l'extension du port de Port-La Nouvelle.</p> <p>La commission estime, au regard du contenu du dossier et des réponses du Maître d'ouvrage, que la contribution ne démontre en rien que le projet est « obsolète » et « non rentable ».</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



		environnement. Ces bateaux recèlent beaucoup d'éléments réutilisables et actuellement valorisables très aisément.  Donc le projet actuel est obsolète, pas rentable alors qu'il existe des solutions d'avenir.		
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

## 1.2.d) Choix économiques

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
1.2. d 50 RD Peter WALLPOTT	1	le port de port la nouvelle doit plutôt permettre l'exportation des biens produite en Occitanie qui sont des produits agricoles comme les céréales du grenier de l'ouest audois dans une approche d'économie d'énergie il sera préférable le transport par péniches sur le canal du midi et le canal de la robine pour amener ces produits à port la nouvelle malheureusement le canal de la robine est envasé a quelques kilomètres de port la nouvelle comme nous avons vue il y a 3 mois lors d'un transfert d'un transformateur qui voyageait depuis Lyon vers port la nouvelle et qui restait bloqué plusieurs fois dans la robine avant d'arriver à port la nouvelle l'argent prévue pour l'agrandissement du port serait plus utile à la création de retenues d'eau dans l'ouest audois pour garantir des récoltes des céréales et de garantir le niveau d'eau du canal du midi en cas de sécheresse et mettre en bon état les voies de navigation pour bien arriver par ces voies navigables a port la nouvelle on nous parle également de la filière des éoliennes en mer mais cela est beaucoup de bruit pour rien alors que la Start up des éoliennes en mer nénuphar Wind vient être mis en liquidation judiciaire et l'avenir pour cette filière n'est que du vent	Le projet d'extension portuaire va permettre d'accueillir des navires de plus grandes tailles. Or, les marchés liés à la filière céréalière affrètent des navires de dimensions plus importantes que celles que le port actuel peut accueillir. Le volume 3 (p. 21 chapitre 3.2.4.3 -C du dossier d'étude d'impact traite ce sujet. (voir aussi la fiche C établie dans le cadre du mémoire en réponse). De fait, les caractéristiques du port actuel pénalisent cette filière La possibilité de charger à Port La Nouvelle des navires d'au moins 20 à 30 000 Tonnes ramènera l'attractivité et la compétitivité de l'hinterland de production des coopératives régionales. Le canal de la Robine est la propriété de VNF, la Région ne peut intervenir sur son aménagement. Cependant en matière de transport alternatif à la route elle développe l'usage du ferroviaire car elle est propriétaire des voies ferrées du port. Concernant la sécurisation en alimentation hydraulique, la Région a mis en place le réseau Aqua Domitia. La Start up nénuphar Wind ne fait pas partie des lauréats de l'appel à projets de l'Etat pour les fermes éoliennes. Pilotes.	Le Maître d'ouvrage évoque tout d'abord la taille de navires, ce qui ne répond pas vraiment à la question de l'intermodalité (fluviale, ferrée) qui sera évoquée par ailleurs. Le cas de l'éolien sera traité plus loin, mais il semble abusif, comme le fait l'intervenant, de pronostiquer la faillite de toute une filière sur la base de l'échec d'une start-up. La commission constate (et regrette) comme l'intervenant que la desserte multimodale du port ne soit pas assurée. C'est un handicap pour le développement du port, mais ça ne suffit pas pour vouer le projet à l'échec (tout comme la disparition d'une start-up de condamne pas la filière éolienne).
1.2. d N° 55 RD	2	En observation liminaire, l'Association tient à souligner le caractère politique du dossier et dénonce les manœuvres d'élus qui refusent tout débat démocratique et altèrent la réalité de la situation portuaire de la Région. La réunion du 3 mai 2018 a vu les porteurs du projet	La procédure d'enquête publique contribue à la transparence du projet porté par la Région. Le projet est estimé à 378 M€ et les impacts socio- économiques sont clairement estimés dans le volume 3 du dossier. L'étape 1	Le Maître d'Ouvrage a parfaitement répondu aux remarques de l'Association, lors de la réunion du 3 mai quant à la

<p>Jean-Claude BISCONTE DE SAINT-JULIEN Fichier joint</p>	<p>s'évertuaient à en contester le côté pharaonique, en voulant justifier des dépenses disproportionnées par rapport à sa taille et à son utilité économique. Cette opération coûterait 700 et 800 M€, dont 470 M€ TTC déjà budgétisés. Les phases 2 et 3 sont totalement floues quant à leurs objectifs et aux budgets supplémentaires. Le chiffre de 700 à 800 millions que nous avons avancé n'a pas été démenti. On a eu confirmation, de la part du responsable de la société Quadran, qu'il fallait élargir le port pour faire passer les quatre flotteurs expérimentaux de Bouygues BTP de 100 m de côté, projet prévisionnel à douze ans..., avec un budget de 200 à 300 millions pour les éoliennes. On arriverait à un total de un milliard, beaucoup plus que ND des Landes, sur financement public, puisque l'on ne connaît pas à ce jour les investisseurs privés et le montant de leur participation. L'expertise réalisée par les associations démontre l'indigence du volet économique : pas de business plan, calculs de rentabilité interne fantaisistes, sans engagement industriel et reposant à 90 % sur le pétrolier et le céréalier, deux activités en forte décroissance. De plus le projet a écarté Port-Vendres, port prétendument propriété du département des Pyrénées Orientales, ce qui est inexact puisque le Préfet de Région n'a transmis que la gestion au Département. Une note circonstanciée vous sera adressée, afin que la Région et l'Etat prennent leurs responsabilités. Par ailleurs, nous confirmons que ce projet est anti-écologique comme le rapport environnemental de la MRAe le démontre. Il faut y ajouter le risque environnemental prévisible avec des surfaces extensives en béton et surtout avec les éoliennes en béton Bouygues BTP, dont on ne pourra jamais se débarrasser en cas d'inutilisation ou de défaillance. Que ferait-on de centaines de ces blockhaus flottants ? On les coulera ou ils finiront sur les plages comme ceux du mur de l'Atlantique... Une étude spécifique aurait dû être réalisée pour légitimer un tel projet. Nous ne contestons pas l'intérêt d'une expérimentation concurrentielle de l'éolien flottant dont les résultats restent incertains. Mais ceci ne peut en aucun cas justifier un tel investissement, ni suppléer à l'absence d'activités économiques de croissance et de partenariats industriels. Il convient de souligner que le port tel qu'il existe aujourd'hui peut intégrer à moindre coût les éoliennes (cf. Le plan dans l'étude sur les ports que je vous ai remise). Enfin comme la MRAe l'a indiqué, il existe des ports (Fos ou même Sète et Port Vendres) pour conduire de façon rationnelle et économique la construction des douze éoliennes dont l'implantation est prévue à Fos/Faraman, Gruissan et au Barcarès. La servitude durant la phase qui va jusqu'à 2030 peut être assurée par ces mêmes ports. Port La Nouvelle n'est pas une obligation. Tous les projets sont menés par des entreprises proches de Fos, à Aix pour Engie, La Ciotat (Ideol) dont Quadran n'est qu'un sous-traitant. Au vu de cette réalité industrielle, on peut donc douter que Port La Nouvelle soit un jour le centre de gravité de ces activités, pour autant que dans quinze ou vingt ans cette technologie ait fait la preuve de sa pertinence</p>	<p>du projet prévoit bien le recépage de l'actuelle digue nord. Il n'y a pas de coût supplémentaire. La comparaison avec Notre Dames des Landes est hors sujet. Le volume 3 a été réalisé par un Bureau d'étude connu et reconnu dans le monde des travaux publics, son expertise est incontestable et l'étude réalisée dans les règles de l'art (voir la fiche A établie dans le cadre du mémoire en réponse). Pour comprendre la différence entre rentabilité financière et rentabilité socio- économique. Le projet concerne le port de Port- La Nouvelle et non Port-Vendres. De nombreuses affirmations fantaisistes n'appellent pas de réponse du maître d'ouvrage. Il a été démontré que les aménagements tels que prévus sont indispensables pour l'activité éolienne, pour préserver l'activité historique du port historique que ni Sète, ni Port-Vendres ne peut accueillir cette activité de part les nécessaires caractéristiques techniques des quais. Il apparaît certain que si Port-La Nouvelle ne se positionne pas sur ce secteur d'activité jamais il n'en sera le "centre de gravité". Imaginer construire des digues par phase relève d'un manque criant d'expertise. En effet, comment imaginer qu'un navire de 220 m (exemple pris) puisse assurer ses manœuvres sans être correctement protéger, par des digues plus courtes.</p>	<p>l'absence de business-plan. Dans le développement ci-contre, tout comme dans sa Fiche A, il fait bien la distinction entre rentabilité financière et rentabilité socio-économique. La commission rejoint toutefois l'intervenant pour douter de la pertinence de cette dernière, voir la Fiche A.c.e. en réponse de la commission. Le financement des étapes 2 et 3 est, à juste titre, qualifié de « flou » par l'Association. Il s'avère que suite aux questions de la commission sur ce sujet, la Région a annexé à son « mémoire en réponse » une note de la Présidente de la Région décrivant le mode de financement de ces étapes par la conclusion d'un contrat de concession avec mise en place d'une société d'économie mixte à opération unique avec l'opérateur (SEMOP). Dans sa Fiches C et D relatives respectivement aux céréales et aux hydrocarbures, le Maître d'Ouvrage répond aux critiques faites sur les projections faites ne la matière. La référence au port de Port-Vendres est exogène à la présente enquête. Le projet est qualifié d'« anti-écologique », notamment du fait qu'en cas de défaillance de l'expérimentation avec flotteurs béton, on assisterait au naufrage de « Titanic »(s) de granulats ou un échouage généralisé de</p>
---------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>économique et écologique. L'éolien offshore a besoin d'expérimentations méthodiques et validées techniquement, sans médiatisation tapageuse, sans nécessité de surcoûts qui ne feraient que le desservir. En conclusion 1° Ce projet doit être annulé. 2° La question des éoliennes doit être traitée à part, en appliquant des critères de rationalité économique et écologique. 3° Le port de PLN peut être doté de jetées minimales qui laissent en place le sea line et permettent l'accès à des navires de 220 m. 3° Si nécessaire en phase ultérieure, des digues externes peuvent constituer une extension modulaire Le coût initial pourrait être inférieur à 200 M€, avec un demi-milliard économisé qui pourrait être affecté au financement de vrais projets économiques, créateurs d'emplois pérennes.</p>	<p>bunkers flottants façon « Mur de la Méditerranée ». C'est sans doute méconnaître le fait qu'« aujourd'hui sur les 270 millions de tonnes de déchets du BTP, 60% sont recyclés ». Ce % augmente en cas de déconstruction et non de démolition. Au final, il pourrait être considéré que dans le pire des cas, ces « flotteurs béton abandonnés » seraient un gisement de granulats recyclables, très bien positionné en termes de logistique et de coût.</p> <p>La dernière critique formulée réside dans le fait que les projets éoliens expérimentaux pourraient très bien se réaliser sans investissement supplémentaires sur d'autres infrastructures portuaires. Le Maître d'Ouvrage apporte des éléments contradictoires dans sa réponse. Par ailleurs, même si les caractéristiques nautiques étaient réunies (Fos par exemple), il serait difficilement envisageable de faire cohabiter simultanément trois opérateurs concurrents dans un port proche de la saturation, avec des « activités traditionnelles » à maintenir tout en construisant sur place des flotteurs béton.</p> <p>L'idée même de ne pas entreprendre parce que ce peut être fait ailleurs, condamne à « regarder passer les trains », quelle que soit la filière concernée.</p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

				<p>Au final, la commission considère qu'au-delà de remarques peu fondées ou hors sujet, des interrogations sur les perspectives de certaines filières et le financement des étapes 2 et 3 étaient légitimes au vu du dossier mis à l'enquête. Elle juge également que les éléments apportés, tant dans le mémoire et dans les fiches en réponse aux observations que dans la note décrivant le mode de financement de ces étapes par la conclusion d'un contrat de concession avec mise en place d'une société d'économie mixte à opération unique avec l'opérateur (SEMOP), constituent des réponses satisfaisantes.</p> <p>Au final, la commission n'a pas trouvé dans la contribution d'éléments susceptibles de remettre en question les « choix économiques » opérés.</p>
<p>1.2. d David PAREMIN 69 RD</p>	3	<p>Dans le dossier, il est indiqué que plus de 60% du trafic actuel est dû à l'activité du pétrolier EPPLN (TOTAL+DYNEFF). Hors, à plusieurs reprises, cet acteur s'est montré très réservé sur ce projet et sur les prévisions d'augmentations de trafic. Pourtant, à en croire le dossier d'agrandissement, il n'y a que des avantages pour tous les acteurs. Pourquoi l'acteur principal (et non hypothétique celui-là) est-il plutôt contre ? Quelqu'un lui a-t-il demandé ? A la page 51 du Volume 3, on prend comme exemple un pétrolier de 270 000T... la capacité de EPPLN est de 145 000m3, indiqué dans le dossier également (environ 120 000T). Il ne peut pas recevoir d'aussi gros bateaux, pour lui l'agrandissement ne sert à rien, d'autant plus dans le cadre d'une diminution générale de la consommation d'hydrocarbures.</p> <p>D'ou sans doute son commentaire "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".</p>	<p>Le poste vrac liquide est structuré pour recevoir des navires de tailles différentes. Il est polyvalent.</p> <p>Cf le dossier volume 2.1 pièce B1 chapitre 5. EPPLN pourra donc continuer de travailler avec les navires qu'il affrète actuellement. Car le poste P1 permet l'accostage des navires qu'il utilise aujourd'hui au sea-line tout en offrant la possibilité d'y accoster des navires opérant d'autres vracs liquides correspondant au navire projet. De nombreuses réunions techniques et administratives se sont tenues avec EPPLN. Les variations de tonnages de céréales traités sont liées aux conditions climatiques impactant la production. Les plus gros tonnages ont été absorbés en opérant des navires actuels, mais engendrant un surcoût d'escale global. L'augmentation de la taille des navires permettra de réduire ce coût et gagner en compétitivité sur ces trafics afin de les maintenir et les développer. Les 8 éoliennes sont dites "ferme pilote" car l'Etat doit lancer un appel à projet de fermes commerciales mobilisant plusieurs dizaines de machines pour les deux</p>	<p>A l'exception du constat déjà faite du manque de desserte ferroviaire, ici évoquée à propos du gaz, la Région répond de manière satisfaisante aux quatre autres points évoqués :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'augmentation du gabarit nautique des navires qui pourront être accueillis bénéficiera potentiellement à divers opérateurs. Le fait qu'EPPLN n'envisage pas d'y recourir n'en condamne pas pour</li> </ul>

		<p>Pour les céréales, on note des variations importantes de trafic. Par exemple, de 650 000T en 2010 à 825 000T en 2011. A t'on pu d'un coup recevoir de plus gros bateaux? Idem pour 523 000T en 2012 à 646 000T en 2013... Pourquoi? Rien, aucune explication dans le dossier. On nous dit juste qu'il faut de plus gros bateaux.</p> <p>Les dépôts de gaz de sont intéressés que par l'interconnection train.</p> <p>Quand aux 8 eoliennes, de consortiums privés, c'est un test "pilote" sans aucune possibilité de prévision pour la suite.</p> <p>Lors de ces enquêtes, monte t-on un dossier non pas pour définir un besoin mais pour justifier une décision politique prise au préalable?</p>	<p>parcs. La Région respecte scrupuleusement la procédure d'enquête publique qui est réglementairement encadrée.</p>	<p>autant le principe,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'utilité de l'augmentation du gabarit des navires du fait du trafic céréalier existant n'est pas très étayée dans le dossier mis à l'enquête, mais les fiches en réponse expliquent les nouvelles possibilités offertes par le projet en tant que port de redistribution, avec ou sans transformation sur les nouvelles plates-formes disponibles,</li> <li>- il est très probable que la phase d'expérimentation des éoliennes flottantes soit suivie d'une phase commerciale à plus ou moins long terme,</li> <li>- l'enquête publique n'est pas destinée à « définir des besoins » et encore moins à « justifier une décision politique », il s'agit de recueillir les éléments de décision sur un projet soumis à l'avis du public.</li> </ul>
<p>1.2. d N° 76 – 77 RD Jean-Claude BISCONTE DE SAINT-JULIEN</p>	<p>4</p>	<p>Le présent rapport complète et actualise mon étude de 2016 sur les ports du LR en crise. Elle comportait un chapitre consacré au projet PLN et a été transmise aux autorités, y compris aux ministres concernés et au Premier Ministre qui a eu la courtoisie d'y répondre. Elle vous a été remise en main propre afin d'être intégrée dans les contributions à l'enquête publique, au titre des associations du département des PO, dont Port-Vendres et les Port-vendrais, FNE /Frene 66, le collectif des Tamarins, le Collectif de la Côte Vermeille.</p> <p>Ce rapport complémentaire qui a les mêmes soutiens sera également transmis aux services de l'Etat.</p>	<p>Voir réponse à l'avis N°2 au chapitre 1.2.d ci-dessus pour la plupart des questions soulevées.</p> <p>La procédure d'enquête publique relève des textes réglementaires. La région respecte la loi et procède donc à cette enquête publique dans les faits.</p> <p>Le Débat Public s'est tenue de Décembre 2012 à Avril 2013 et non pas sur deux ans.</p> <p>La Région souhaite développer une filière autour des éoliennes flottantes pour créer de l'emploi, des activités économiques, générer des recettes directes, indirectes,</p>	<p>La commission constate que cette contribution reprend très</p>

	<p>En résumé et sur le fond, il apparaît que le projet présenté en enquête publique est essentiellement de nature politique et n'entre pas dans le cadre normal d'un projet économique, vu le peu de justification et le flou absolu sur les besoins quantitatifs et les soutiens d'industriels et d'exploitants. Le besoin d'un grand port, aux portes de Sète et entre Barcelone et Marseille, est encore moins démontré que lors du débat public de 2013/2015. Le nouveau projet présenté en enquête publique ne tient pas compte des options proposées précédemment mais y rajoute un nouvel objectif expérimental dont il n'a jamais été question lors du débat public, de plus :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>La priorité hydrocarbure « s'est évaporée ».</li> <li>Les perspectives du trafic conteneurs n'existent plus, alors que le Président Bourquin s'y était engagé en 2013 auprès des dockers</li> <li>Le trafic maritime « se tasse » et les prévisions de croissance des tonnages des 3 ports sont démentis d'un facteur 3 fois inférieur</li> <li>Le pari éolien far/offshore flottant, nouveau et non discuté, est très prématuré et il a un impact négatif sur la géométrie du projet et induit une inflation de coûts inopportune.</li> </ol> <p>Les fondements même du projet substantiellement différents de celui présenté en débat public, ne justifie pas le recours à une enquête publique sous arrêté d'ouverture du Préfet de l'Aude. Le maître d'ouvrage aurait dû obligatoirement saisir à nouveau la CNDP, pour ce nouveau projet, en application de l'article R 121-2 du Code de l'environnement : extension d'infrastructures portuaires pour un montant supérieur à 150 ME.</p> <p>Comme l'étude sur les ports le recommandait, il faudrait <u>améliorer le port actuel</u> et celui de Port-Vendres et non pas se lancer dans <u>l'aventure politicienne d'un nouveau port</u>.</p> <p><b>Le besoin de créer un nouveau port à PLN dans une configuration définitive n'est pas prouvé car il est possible de concevoir une construction modulaire en fonction de l'évolution des trafics et des demandes.</b></p> <p><b>Le port peut en phase 1 être doté de jetées minimales qui <u>laissent en place le sealine</u> et permettent l'accès à des navires de 220 m .</b></p> <p><b>Le coût de l'opération de Phase 1 pourrait être inférieur à 200 M€ : un demi-milliard pourrait être économisé pour aider les vraies nécessités économiques du pays</b></p> <p><b><u>1° L'éolien ne peut servir à justifier la construction d'un grand port de commerce</u></b></p>	<p><u>induites au profit des habitants de la Région Occitanie et non de Fos. Cette filière était déjà bien identifiée pour PLN lors du débat public. (voir dossier du maître d'ouvrage en page 62: <a href="http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-pln2015/DOCS/DMO/DMO_FRACTIONNE/DMO_PARTI_E_III.PDF">http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-pln2015/DOCS/DMO/DMO_FRACTIONNE/DMO_PARTI_E_III.PDF</a>).</u></p>	<p>largement celle formulée deux lignes plus haut, en développant sensiblement les mêmes arguments. Les additifs développent surtout une approche plus politique voire plus polémique, sans nécessairement approfondir l'argumentaire technique. Dans ces conditions, le Maître d'ouvrage a considéré avoir déjà répondu à l'essentiel et se limite à quelques commentaires. La commission adoptera la même attitude. Comme l'a fait le Maître d'ouvrage, la commission constate que le thème des conteneurs est développé de manière plus conséquente. Or, à ce propos, la contribution semble tout-à-la fois :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- regretter que les « perspectives du trafic conteneur n'existent plus », alors qu'en 2013, le Président de la Région s'y était engagé ;</li> <li>- critiquer la stratégie politique de l'époque : « postulat de la croissance des trafics et de l'argent public facile »,</li> <li>- soutenir qu'un port de la taille de</li> </ul>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>La réunion du 3 mai 2018 a confirmé que la configuration et le projet étaient conditionnés au « besoin » d'adapter le nouveau port pour faire transiter les flotteurs de Bouygues BTP « <i>de 100 m de côté</i> » (<i>dixit Quadran</i>) soit quatre unités prévues d'ici à 2030. Les quatre autres du groupe ENGIE ne présentent pas les mêmes contraintes.</p> <p>Sachant que l'opération portuaire coûterait les 470 M€ TTC déjà actés, plus les terre-pleins et les phases 2 et 3 males cernées, on peut s'attendre à un coût total de l'ordre de 700 à 800 millions minimum. Ce qui avec 200 à 300 millions pour les éoliennes donne un total d'un milliard, c'est beaucoup plus que ND des Landes !</p> <p>On peut s'interroger sur la stratégie de communication de « port écologique » par la vertu de l'éolien. Ce dernier est expérimental et aléatoire, l'infrastructure portuaire et toutes ses conséquences ne le seront pas. On peut se poser des questions quant à la prédétermination par PLN et la Région de la solution Idéol-Bouygues-BTP. La prudence, en phase expérimentale, commande la neutralité et aucune position d'irréversibilité. La solution des flotteurs en béton n'a pas été retenue par la quinzaine de groupements de sociétés qui expérimentent (depuis 2012 pour certains) l'éolien flottant dans le monde. Tous ont utilisé des flotteurs acier de dessins différents, légers et recyclables et moins coûteux à construire.</p> <p>Comme la MRAe l'a indiqué, il existe des ports notamment à Fos pour conduire de façon rationnelle et économique la construction des 12 éoliennes prévues à Fos, Cruissan et au Barcarès. Toutes sont issues d'entreprises proches de Fos, à Aix pour Engie, La Ciotat pour Ideol (Quadran qui n'est qu'un sous-traitant). La servitude durant la phase qui va jusqu'à 2030 peut être assurée à partir des ports proches. Au total Port La Nouvelle n'est pas l'obligation prétendue.</p> <p><b>Comme le rapport MRAe le suggère la base de Fos devrait être retenue durant la phase expérimentale de l'éolien</b></p> <p><b><u>4° C'est un projet non concerté à justification politique et éolienne</u></b></p> <p>Lors de la réunion publique du 3 mai 2018, il a été exprimé des réserves de fond sur la façon dont se projet avait été amené à l'enquête publique par son « promoteur historique » Didier Codorniou. Ce dernier use de ses pouvoirs multiples cumulés depuis une dizaine d'années et a refusé, comme Madame Delga, toute concertation. Notamment comme suite de l'envoi de l'Etude de JC Bisconte de Saint-Julien sur la crise des ports de Commerce de la Région.</p> <p>Comme la commission pourra le constater à la lecture de ce document <u>qui doit figurer dans les pièces de l'Enquête Publique</u>, il est difficile de nier la position critique de nos ports écrasés par les ports des trois régions adjacentes ; Aquitaine, PACA et Catalogne. On ne peut</p>	<p>celui envisagé, ne saurait se concevoir sans une activité conteneurs,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- militer pour une complémentarité des ports,</li> <li>- redouter la concurrence faite à Port-Vendres s'il y avait une activité conteneur à Port-La nouvelle,</li> </ul> <p>-...</p> <p>La commission estime que les digressions opérées, souvent hors du champ de l'enquête, dans cette version de la contribution n'apporte pas de nouveaux éléments techniques, mais tendrait plutôt à rendre le propos plus confus.</p>
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>imaginer un schéma stratégique portuaire Occitan qui ne tienne pas compte du poids quasi inexistant des 2% de notre région face à nos voisins.</p> <p>Pourtant c'est ce que la Présidente Delga et son vice-président ont occulté en empêchant tout débat au sein des instances régionales, en écartant les associations, en refusant de suivre les avis du CESER et ceux préconisés par le Rapport Sénatorial Herviaux. Tous, face à la gravité du problème préconisent une gouvernance portuaire non politique et transparente.</p> <p>Le dossier PLN ne cache pas qu'il se rattache aux méthodes et aux options portuaires des présidents Frêche et Bourquin qui considéraient les ports comme des outils de promotion et de communication électorale sans trop prendre en compte la rationalité de la dépense publique :</p> <p><b>« la politique portuaire qui a été définie par la Région LR et approuvée en 2009 et reprise par l'Occitanie dite concept des ports de 4 è génération ( ? ) ( P 11 La stratégie 3.2.3.8.) ».</b></p> <p>Cette politique dépensière reposait sur le postulat de la croissance des trafics et de l'argent public facile et C. Bourquin déclarait en 2011 :</p> <p><b>« le tonnage des trois ports* sera de 18 millions de tonnes à la fin de la décennie et il y avait de la place pour tout le monde ».</b> (*Sète, Port la Nouvelle, Port-Vendres)</p> <p>La vérité est que depuis vingt ans le tonnage a régressé et que le tonnage plafonne à 6 millions de tonnes pour les trois ports, ce que l'ancien responsable des finances de la Région LR et nouveau vice-président d'Occitanie D. Codorniou refuse d'intégrer.</p> <p>Juridiquement, en situation potentielle de conflit d'intérêt comme maire de la ville de Gruissan et concerné à plus d'un titre par le projet, il aurait été nécessaire et éthique que les choix stratégiques, en matière portuaire, soient sous une gouvernance régionale «apolitique» intégrant une expertise technique, économique et associative selon la recommandation du CESER acceptée par la présidente Delga, comme elle l'a confirmé lors de l'émission FR 3 du 1<sup>er</sup> avril</p> <p><b>.La gouvernance régionale commune des trois ports demandée par le CESER doit être mise en place .</b></p> <p><b>5° Le projet n'a pas de cohérence inter-portuaire</b></p> <p>Ce projet d'extension du Port La Nouvelle ne tient pas compte des incidences qu'il pourrait avoir sur les ports voisins de Sète et de Port-Vendres. Présenté sous l'angle de la création d'emplois dans un département affecté par le chômage, on oublie que les Pyrénées Orientales sont dans la même situation et que ce projet leur est défavorable. Aucune étude, ni aucune mesure compensatoire n'est présente dans le dossier. Port-Vendres est injustement « exclu de la</p>	<p>Le projet a une cohérence inter-portuaire puisque les trafics cibles de PLN sont les vracs industriels secs et liquides et non pas les conteneurs, les passagers, les croisières, le bétail, les véhicules neufs traités de préférence à Sète et Port-Vendres.</p> <p>On ne peut à la fois demander pourquoi le trafic conteneurs est exclu du projet alors qu'il est "indispensable à tout grand port" et regretter que ce trafic conteneurs vienne concurrencer Port-Vendres.</p> <p>La Région a choisi de spécialiser ses ports de façon complémentaire et non concurrente.</p>	
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--



	<p>Région » en prétendant que le port est propriété du département. Dans un document juridique signé en octobre 2017 par le préfet des Pyrénées Orientales, il est dit que le port est la propriété de l'Etat. Ce que confirme le rapport Herviaux, qui explique que cette situation atypique est liée au problème de la remise aux normes de ce port ce qui semble poser des problèmes de responsabilité et de finance très lourds.</p> <p>Cette contre vérité de la Région/MO a pour but de marginaliser Port-Vendres, décrit par ailleurs comme inapte en tant que port de commerce général. C'est oublier qu'il est le seul à avoir une activité de port à conteneurs (15 à 20.000 EVP/an), qu'il a une activité bateaux de passagers de croisières et de Ro Ro. Ce que ne peut revendiquer PLN, ni aujourd'hui ni dans son projet.</p> <p><b>« L'exclusion » de Port-Vendres dans le dossier selon de faux arguments est inacceptable. La commission doit en tenir compte dans ses conclusions. Une réunion avec la Région est indispensable</b></p> <p><b><u>6° le projet est inconsistant sur le plan économique</u></b></p> <p><b>a) Absence de Business Plan .</b></p> <p>La faiblesse économique se mesure aux 53 pages de méthodologie sans intérêt, soit 1.5 % du dossier de 3000 pages. Pour un projet avoué à 500 M€ et sans doute 700 M€, l'équivalent de Notre Dame des Landes, il est inacceptable de ne pas disposer d'un vrai Business Plan (BP) qui décrive un projet économique, charges, produits, plan de financement, année par année au moins sur vingt ans. On attend d'un BP la description de toutes les composantes normales de l'activité « d'un grand port », c'est-à-dire les conteneurs, les vracs liquides et solides, les passagers, les croisières et pourquoi pas les éoliennes expérimentales.</p> <p>Il a été répondu lors de la réunion publique du 3 mai qu'il n'y avait pas obligation juridique de fournir un BP ! Sans doute, mais pour la crédibilité d'un projet c'est obligatoire...</p> <p><b>Il faut produire un BP comme il en existe dans tous les projets d'extension portuaire : voir ceux de Fos 2 XL et 4 XL et nous recommandons de prendre pour modèle celui de Port Réunion 2014/2018. C'est un outil indispensable pour calculer un TRI qui ne soit pas fantaisiste.</b></p> <p><b>b) Des perspectives économiques incohérentes et inconsistantes</b></p> <p>Toutes les activités actuelles, comme le pétrolier, le céréalier ou le ciment sont en décroissance systémique et ne peuvent prétendre à justifier un tel projet.</p>		
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

	<p><u>Le pétrolier</u>, comme la MRAe en a noté l'incohérence, prétend pouvoir être multiplié d'un facteur 4, soit 4 Mt quand le gouvernement le prévoit à zéro en 2040 (cf. le document CNDP/MO pages 63 et 64).</p> <p><u>Le céréalier blé dur</u> est soumis à la concurrence des pays qui pratiquent la culture extensive. Son volume reste faible, de l'ordre de 1.5 Mt <u>pour toute la France alors que quatre ports l'exportent</u>. Les surfaces cultivées ont été divisées par deux depuis le pic de 2004. C'est une tendance mondiale (voir Etude France Agrimer) sauf en Inde et au Kazakhstan. Il est illusoire de faire croître les 0.4 Mt actuels bien que le document CNDP/MO prévoit entre 1.2 à 1.5 Mt en 2030 !</p> <p>Une vision plus réaliste mettrait le pétrolier à un niveau de moitié d'actuellement soit 0.5 Mt le céréalier à un niveau doublé soit 0.8 Mt. Même en ajoutant des vracs divers il sera difficile d'atteindre 2 Mt en 2040, soit la moitié des 4 millions annoncés lors de la réunion du 3 mai, bien loin des 5 à 7.5 Mt <u>POUR 2030</u> annoncés dans le document MO du débat public ( pages 63 et 64) . Ce qui pour 2040 et 2050 laissait espérer 10 puis 20 Mt (selon la courbe extrapolée).</p> <p>Aujourd'hui le «rétropédalage »du dossier est une division par deux. Rien ne permet d'espérer les chiffres normaux d'un grand port de 10 Mt même à 30 ans, il s'en faut d'un facteur 5 !</p> <p>On rappelle que PLN avait dépassé les 2 Mt. En l'état actuel du projet, il n'y a aucune justification à investir plus d'un demi-milliard.</p> <p><b>1° Il faut lever le doute sur l'activité principale, les hydrocarbures. Les dirigeants nationaux Total /Dyneff doivent prendre par écrit leurs responsabilités. S'ils considèrent que ce projet a l'importance stratégique décrite lors du débat public CNDP aux horizons 2030 et 2040, ils doivent participer de façon significative au financement du projet et s'engager à rembourser si les prévisions n'étaient pas tenues.</b></p> <p><b>2° Une réunion contradictoire doit être organisée pour confronter les prévisions à un panel d'experts.</b></p> <p><b>c) Où sont passés les conteneurs ?</b></p> <p>On ne peut concevoir un port nouveau de 300 hectares, dont 100 en terre-pleins, sans activité conteneurs. Le fait que le mot n'est jamais été écrit est la preuve soit de l'inconsistance du projet, soit d'une dissimulation des vrais objectifs. On se souvient de la polémique avec Sète et Port-Vendres, ce dernier étant le seul des trois ports à traiter des conteneurs, 15.000 EVP. Sète devrait à son tour créer cette activité en 2018.</p> <p>Sollicité par les dockers, C. Bourquin s'était engagé par écrit à ce que le futur port de PLN soit un port à conteneurs. D'ailleurs l'absence des dockers à la réunion du 3 mai et le silence médiatique d'une presse manifestement favorable au maire radical de gauche de Gruissan montrent que ce problème est volontairement masqué. Il est vrai que</p>		
--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

	<p>les porteurs du projet semblent dans l'impossibilités de présenter des lettres d'intérêt de grands armateurs.</p> <p>Or aucun port nouveau ne peut être envisagé sans un engagement au moins d'un grand armateur ou exploitant de terminaux <u>et on sait que des démarches ont été tentées en ce sens et n'ont pas abouti.</u></p> <p>D'une façon générale le projet manque de crédibilité industrielle. Il n'y a aucun engagement de financement, ni même de simple déclaration d'intérêt argumentée.</p> <p>Curieusement le projet fait l'impasse sur les industriels et les exploitants qui s'étaient déclarés, voire engagés à financer le projet lors du débat public de 2013. On renverra aux cahiers d'acteurs pour rappeler les engagements des cimentiers, mais aussi de la plateforme fruitière de Perpignan Saint-Charles et ceux du Pdg Eric Mascle, propriétaire des CLTM de Port La Nouvelle et de Port-Vendres qui s'est déclaré prêt à investir dans le nouveau projet.</p> <p>On peut comprendre que la Région ne veuille pas rallumer la guerre avec Sète. Mais un dossier projet doit être honnête et débarrassé du parasitage politicien :</p> <p><b>1° Pourquoi l'activité conteneur est-elle exclue du projet ?</b></p> <p><b>2° Le schéma Grand Port est-il techniquement et financièrement compatible avec une évolution ultérieure pour l'accueil des porte-conteneurs Suez-max ( TE 18 m ).</b></p> <p><b>3° L'engagement de C. Bourquin en faveur d'un port à conteneurs est-il confirmé par la Présidente Delga.</b></p> <p><b>4° Quelles sont les conclusions des prospections, notamment auprès du français CMA-CGM ?</b></p> <p><b>5° Quelles sont les intentions (à défaut d'engagements) du CLTM et faut-il envisager la fermeture de l'activité d'importation de Port-Vendres et à quel horizon ?</b></p> <p><b><u>7° Le TRI du projet n'est pas crédible</u></b></p> <p>En matière de projets publics concernant des grandes infrastructures (plus de 200 M €) la loi 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) impose que :</p> <p><i>« les grands projets d'infrastructure et les grands choix technologiques fassent l'objet d'évaluations (au pluriel) rendues publiques avant l'adoption définitive des projets concernés ».</i></p> <p>Il s'agit d'évaluer le risque et notamment le Taux de Rentabilité Interne afin d'éviter <i>le biais d'optimisme</i> généré par les conflits d'intérêts et les pressions politiques notamment des porteurs de projet. On est typiquement dans ce scénario.</p> <p>On renvoie à l'ouvrage « Le calcul du Risque dans l'Investissement Public » (C. Gollier 2011)</p>		
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

		<p>« Il peut sembler utile que l'évaluation socio-économique soit conduite sur une base contradictoire en donnant lieu à contre-expertise et que les porteurs de projets soient mieux responsabilisés » (page 129).</p> <p>L'appréciation normale des risques est impossible en l'état du projet. Les biais portant sur le devenir des activités sont considérables. On voit par exemple que le pétrolier peut se réduire à zéro si les gouvernements persistent dans leurs orientations. Les céréales sont de toute évidence en chute générale et une évolution de croissance peu crédible .. Quant aux activités autres, il n'existe aucun chiffre, y compris l'éolien expérimental.</p> <p>Les coûts complémentaires pour les phases 2 et 3 sont aléatoires car dépendants d'activités non définies « à venir » ou pas.</p> <p>Les risques exogènes sont peu appréciables à la lumière du document projet particulièrement lacunaire en matière de concurrence, évolution du trafic maritime, compétitivité des technologies éoliennes en future évaluation.</p> <p>Il est possible que la solution retenue pour les fermes éoliennes commerciales écarte les deux technologies en présence localement.</p> <p>Aussi parler d'un TRI. de 18 % ; 10 % et de plus de 4.5 % garantis n'a aucun sens. En l'état et en première approximation, il te toute évidence très fortement négatif. Comme la règle pour un investissement public est de ne pas tomber au-dessous de 4.5 %, il semble évident que le projet <u>tel qu'il est</u> ne peut pas être retenu.</p> <p>L'importance du coût du projet le situe à un niveau national : c'est un pari politique, bien incertain vu le contexte concurrentiel. Il aurait des incidences fortes sur le développement encore possible de Sète et de Port-Vendres dans des activités complémentaires, nouvelles et non concurrentielles, mais aussi, plus marginalement, sur Marseille. Ce projet à perte est pour politique, ce qui implique :</p> <p><b>1° une clarification gouvernementale du Premier Ministre et de Nicolas Hulot.</b></p> <p><b>2 ° Comme le dit la loi, des évaluations doivent être rendues publiques avant l'acceptation du projet.</b></p> <p><b>3° Vu les forts doutes sur les TRI annoncés lors de la réunion publique du 3 mai, l'absence de Business Plan et du fait de la faiblesse des ressources face à la démesure des investissements, les commissaires enquêteurs doivent recueillir un avis indépendant.</b></p> <p><b>4° Si le doute est confirmé, la Cour des Comptes nationale devra être consultée.</b></p>		
1.2. d N° 78 RD	5	3/ ECCLA continue à lire que l'activité portuaire est une activité essentielle à l'économie. Tout dépend de ce qu'on y fait. Si on exporte des produits fabriqués en France en surplus, parfait. Si on importe des	L'entreprise Carayon qui importait du ciment turc ne le faisait pas au détriment de la cimenterie de Port-La Nouvelle. Lafarge a racheté l'entreprise Carayon service	La contribution s'interroge à juste titre sur l'objectif de trafic cible (5,14 Mt ou 4 Mt). Les deux

<p>Maryse ARDITI, ECCLA</p>	<p>produits que nous n'avons pas en France et dont nous avons besoin, parfait aussi. Si on importe pour moins cher des produits fabriqués localement comme par exemple du ciment turc, on risque de fermer la cimenterie de PLN. Rappelons que Lafarge était le seul industriel contre cette extension car Carayon importait du ciment turc qui ne concurrençait Lafarge. Celui-ci a fini par acheter les silos qui ne servent plus aujourd'hui (on pourrait d'ailleurs mettre le dossier à jour, ils sont toujours au nom de Carayon...).</p> <p>4/ Dans certaines parties du dossier, on évoque une cible de 5,1 Mt et dans d'autres de 4 Mt. Pourquoi cette différence et quelle est la valeur retenue pour l'évaluation des avantages socio- économiques ? Par ailleurs, l'hypothèse de 4 Mt en 2030 est maintenant complètement surréaliste car il faudrait que le port fasse plus que doubler d'activité en 10 ans dans une période où les trafics mondiaux ont tendance à stagner.</p> <p>5/ Sur les prévisions d'augmentation de trafic, ECCLA n'a rien à retirer de son cahier d'acteur, mais peut-être à en rajouter. En effet depuis 2013, il y a eu la Loi sur la transition énergétique, la CPO21 et la signature d'un accord mondial pour tenter de limiter les gaz à effet de serre, la Loi sur la fin des hydrocarbures en France...</p> <p>Continuer à imaginer un doublement du trafic sur les hydrocarbures liquides paraît peu vraisemblable.</p> <p>B / L'aspect économique</p> <p>1/ Ce projet est un pari. La Région investit et elle espère que des industriels viendront charger ou décharger à PLN. Elle espère aussi que ces mêmes industriels investiront de l'argent privé, mais à ce jour, on ne sait toujours pas. Pourtant, il s'est écoulé 5 ans depuis le débat public. Durant l'atelier d'experts, il avait été souligné que les ports de petite taille avaient tendance à investir beaucoup sans garantie du côté industriel. On peut lire dans le dossier :</p> <p>« Les incertitudes sur la position que prendront les opérateurs portuaires actuels de Port-La-Nouvelle et les chargeurs qui utilisent le port en 2016. Le débat public a été l'occasion pour eux d'affirmer leur attachement au projet d'extension du port et à sa nécessité pour maintenir l'activité économique à un niveau compétitif permettant de maintenir cette activité. Cependant aucun engagement n'étant formalisé à l'heure actuelle, il est difficile de cerner le niveau d'implication une fois le projet lancé. »</p> <p>Question : commence-t-on à avoir une idée sur cet investissement privé, à l'exception des éoliennes ?</p> <p>2/ Durant la réunion publique ont émergé pas mal de questions sur la Valeur Actuelle Nette<sup>1</sup> (VAN) et le Taux de Rentabilité Interne<sup>2</sup> (TRI). Ce qui nous avait le plus interpellé était les deux grands tableaux sur les avantages socio-économiques et sur les coûts (pages 38 et 42) bien détaillés année après année et rien sur les recettes. ECCLA a donc été chercher sur internet la façon dont se calculent ces deux</p>	<p>présente sur le port donc effectivement le nom de l'entreprise s'appelle désormais « Les Silos du Languedoc ». Cette même entité filiale de Lafarge a elle-même importé de la cimenterie de Contes: 35 000 T en 2017 et 60 KT en 2018 de ciment qu'elle stocke dans les silos.</p> <p>4) Le trafic prévisionnel cible est estimé dans cette étude à 5,140 Mt pour les trafics identifiés à l'horizon 2030-2040 pour la phase 1 mais trois postes à quai dédiés aux vracs liquides (P1 +P2+ P3) le long de la digue Nord. Ce trafic potentiel cible se décompose à raison de 1,8 Mt d'hydrocarbures 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 (export), et de 1,1 Mt de produits en vrac solide et de marchandises en conventionnel (import et export). Cf volume 3 chapitre 3.4.2 L'évaluation socio-économique est basée sur 3.985 KT (cf volume 3 chapitre 3.4.2 en p. 29) Estimation 1.4 MT hydrocarbures et 0.4 MT d'autres vracs liquides ( cf 3.4.2 du volume 3 p. 29) .Les enquêtes menées en avril 2015 auprès deux opérateurs en place, confirment de tels flux prévisionnels cibles d'hydrocarbures. Concernant l'évolution des trafics, voir réponses apportées dans les fiches B, C et D établies dans le cadre du mémoire en réponse.</p> <p>Les investissements privés seront associés au modèle d'exploitation et de réalisation des travaux. Concernant l'évaluation des recettes; voir la fiche A, établie dans le cadre du mémoire en réponse, qui précise en quoi l'étude socio-économique diffère de l'étude financière.</p> <p>Le calcul socio-économique est basé sur 3.9MT il n'y a pas de doublement du trafic hydrocarbures, il est fixé à 1.2 MT pour l'extension portuaire</p> <p>L'hinterland est variable en fonction des filières comme cela est expliqué volume 3 point 4.4.3</p>	<p>chiffres apparaissent alternativement dans le dossier, apparemment suivant qu'il s'agisse de calculs datant de 2012 (5,14 Mt pour CATRAM) ou plus récents (4 Mt). Dans sa réponse ci-contre, le Maître d'ouvrage indique même que « le calcul économique est basé sur 3,9 Mt ».</p> <p>La commission a relevé ces incohérences (et d'autres encore) dans les calculs socio-économiques. Elle les a consignées dans sa Fiche A.c.e . D'autres questions sur l'aspect économique sont posées par ECCLA. ; Pour le Maître d'ouvrage, elles trouvent réponse dans sa Fiche A.</p> <p>La commission ajoute que la note de la Région décrivant le mode de financement des étapes 2 et 3 par la conclusion d'un contrat de concession avec mise en place d'une société d'économie mixte à opération unique avec l'opérateur (SEMOP) améliore la visibilité du financement du projet.</p> <p>Par ailleurs, les interrogations sur les trafics potentiels sont légitimes au vu du dossier. Il n'en est pour preuve que la réponse du Maître d'ouvrage qui renvoi aux Fiches B,C et D établies dans le cadre du mémoire en réponse.</p> <p><b>La commission estime que le niveau des réponses apportées sur les thématiques évoquées a progressé dans le</b></p>
---------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>valeurs selon le gouvernement (Rapport au Commissaire Général à l'Investissement 27 novembre 2015). Effectivement, on doit bien calculer les recettes et les dépenses comme une VAN « normale » mais on y ajoute les avantages socioéconomiques calculés selon des règles très formalisées. Il manque donc, année par année, les recettes générées par ce projet, lesquelles recettes sont en partie précisées dans le document :</p> <p>1 La VAN représente en fait les bénéfices de l'opération ; on la calcule en faisant chaque année la somme (recettes – dépenses) qu'on peut appeler bénéfice. On additionne ensuite les bénéfices annuels avec un taux d'actualisation (le taux d'actualisation, c'est l'inverse d'un taux d'intérêt, les sommes de demain comptent moins aujourd'hui). Pour un projet d'infrastructure, on ajoute des bénéfices socio économiques aux recettes, ce qui améliore la rentabilité, on calcule sur 50 ans et on prend le taux d'actualisation de l'état (4,5%).</p> <p>2 Le TRI est le taux d'actualisation qui rend la VAN nulle au bout de 50 ans.</p> <p>« Théoriquement, les investissements qui seront réalisés par la Région Occitanie avec l'appui des collectivités locales partenaires du projet, devraient procurer des recettes puisqu'ils seront rémunérés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D'une part par la tarification (droits de port sur les navires et sur les marchandises) des services rendus par l'infrastructure portuaire pour l'accueil des navires à quai et par l'infrastructure logistique adjacente (terre-pleins et hangars) pour la manutention des marchandises ;</li> <li>• D'autre part par des redevances domaniales des futures concessions et/ou AOT au travers d'une tarification spécifique qui reste à établir et à négocier avec les futurs occupants du domaine public portuaire.</li> </ul> <p>On estime donc que les investissements « publics » consentis par la Région et les collectivités partenaires seront globalement couverts par les recettes globales futures »</p> <p>A ces valeurs doivent s'ajouter les rentrées fiscales supplémentaires qui sont indiquées dans le document du gouvernement et que le Maire de Port-La-Nouvelle a signalées lors de la réunion en évoquant même une durée d'une quinzaine d'années.</p> <p>Merci d'ajouter au document le montant de ces recettes année après année.</p> <p>3/ Reste l'évaluation des avantages socio-économiques qui est parfaitement formalisée par le Gouvernement, mais qui n'en reste pas moins discutable.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nous contestons les emplois induits qui ont une définition très vaste,</li> <li>- Si on souhaite évoquer les emplois, il faut rappeler que les travaux publics sont une filière très capitaliste qui demande beaucoup d'argent</li> </ul>		<p><b>cadre du mémoire en réponse.</b>  <b>Si elle s'en félicite, elle regrette toutefois que ces informations n'aient pas été incluses dès l'origine dans le dossier d'enquête.</b></p>
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>pour créer peu d'emplois. Avec le même argent des emplois beaucoup plus nombreux pourraient être créés dans d'autres filières,</p> <p>– L'essentiel des avantages calculé de façon « apparemment précise » est le fait que les besoins de l'hinterland seraient satisfaits à partir de ports lointains et donc de longues distances terrestres supplémentaires (surcoût transport, surcoût externalités comme pollution de l'air, risque accidentel, gaz à effet de serre). Mais comment savoir si les nouveaux navires vont desservir cet hinterland ? Exemple : les hydrocarbures sont censés doubler, mais la consommation de l'Occitanie ne va pas doubler puisque la Région a même lancé un scénario de « Région à Energie Positive » à l'horizon 2050 où 100% des énergies seraient renouvelables.</p> <p>D'où une question précise : quel est l'hinterland qui a été pris en compte ?</p>		
<p>1.2. d 85 RD Thierry de NOBLENS Président FNE Midi-Pyrénées</p>	<p>6</p>	<p>Sur la stratégie des infrastructures portuaires en région Occitanie Il a été annoncé par les responsables politiques de la région Occitanie que celle-ci avait vocation à devenir une grande puissance maritime.</p> <p>Ce projet d'extension de port à Port-La-Nouvelle semble en être les prémices mais cette volonté ne peut être conçue sans une vision stratégique de l'ensemble des activités portuaires de l'ex région Languedoc-Roussillon.</p> <p>Or le dossier soumis à l'enquête publique ne tient pas compte des incidences sur les ports voisins de Sète et de Port-Vendres. Il n'y a aucune étude de complémentarité afin d'éviter les effets concurrentiels, ni aucune mesure compensatoire au cas où cet agrandissement porterait atteinte aux trafics de Sète et de Port-Vendres.</p> <p>La mesure -recommandée par le Conseil Economique Social et Environnemental de la Région Occitanie dans son avis du 31 janvier 2017- de réunir les trois ports de commerce à la Région et de les gérer dans une même structure de gestion n'a pas eu d'écho.</p> <p>On constate ainsi que le port de Port-Vendres est exclu de la Région et que la gestion a été dévolue au Département des Pyrénées-Orientales par arrêté du Préfet de région en décembre 2016. Des investissements sont pourtant prévus pour un 3ème quai alors que la remise aux normes de ce port pose des problèmes financiers très lourds.</p> <p>Il est absolument nécessaire d'examiner globalement l'activité et la gestion de tous les ports en Occitanie avant d'engloutir autant d'argent pour Port-La- Nouvelle.</p> <p><b>Sur la justification économique</b></p> <p>Suivant les critères classiques -en rapport avec la taille de l'infrastructure- une étude et des consultations d'organismes indépendants étaient indispensables pour évaluer et justifier le besoin. Cela n'a pas été fait.</p>	<p>L'objet de l'enquête publique et du périmètre de celle -ci concerne les travaux d'extension du port de Port-La Nouvelle. Le contenu de l'enquête publique est normé et le volet socio- économique (volume 3) traite exhaustivement ces points.</p> <p>La mesure émise par le CESR est une recommandation sur la base d'une étude universitaire, elle n'a pas de caractère prescriptif. Les études ayant servies à estimer les trafics sont jointes au dossier d'enquête publique. Concernant les trafics de pétrole voir la fiche D établie dans le cadre du mémoire en réponse.</p> <p>La participation d'industrielle interviendra bien pour les étapes 2 et 3 du projet. La Région initie ce projet en réalisant la première étape, puis elle porte une démarche d'intégration d'investisseurs privés associés à la construction et à l'exploitation du futur port tel que présenté dans le dossier d'enquête publique dès 2021.</p>	<p>La contribution aborde :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la complémentarité entre les ports ;</li> <li>- l' « exclusion » du port de Port-Vendres ;</li> <li>- les perspectives de trafic ;</li> <li>- la participation industrielle au projet.</li> </ul> <p>Il a été déjà (et il sera encore) répondu aux deux premières interrogations.</p> <p>De même, le renvoi aux fiches C et D du Maître d'ouvrage répond au troisième point. Enfin, le mode de financement des étapes 2 et 3 par la conclusion d'un contrat de concession avec mise en place d'une société d'économie mixte à opération unique avec l'opérateur (SEMOP) répond en partie au quatrième item.</p> <p>Enfin la commission note que le port de Sète a reçu à la maison de la mer à Sète le 5 juin dernier le Conseil d'administration de l'Union des Ports Français, qui a traité entre autres des affaires économiques et européennes en cours d'expertise.</p>

		<p>Des chiffres peu crédibles sont annoncés. Ainsi pour l'activité pétrolière estimée pour 2030/2040 entre 2/3 Mt alors qu'elle est fortement décroissante et devrait selon le ministre de la transition écologique être proche de zéro en 2040. De même le tonnage céréalier de 0.4 Mt en 2017 restera limité vu le potentiel productif du Lauraguais.</p> <p>Un volume total de 2 à 3 Mt à 15/20 ans ne représenterait qu' 1 % du volume cumulé des 4 grands ports voisins, voire contigus (Marseille, Barcelone, Bordeaux, Sète). Aucune étude dans le dossier ne montre la réalité de cette situation concurrentielle. C'est pourtant la fondation obligatoire de tout projet et de toute volonté de puissance maritime crédible.</p> <p>Le coût admis par le maître d'oeuvre serait de 400 M€. C'est sans doute 600 à 800 M€ qu'il faut compter.</p> <p><b>Plus grave, il n'y a aucune participation industrielle au projet. C'est pourtant un critère absolu pour crédibiliser ce type d'infrastructure portuaire. Ce qui signifie aussi 100 % de crédits publics sans participation européenne.</b></p>		<p>Les ports de toutes les façades maritimes du Havre à Bayonne, en passant par Rouen, Nantes et la Rochelle ; ainsi que les ports de la Méditerranée y compris le port de Marseille étaient autour de la table de ses échanges.</p> <p>Les ports français ont une grande habitude de travailler ensemble ; ils connaissent les trafics des uns et des autres et échangent sur les stratégies de la France pour le développement de ses ports.</p> <p>Ce type de réunion peut répondre aux préoccupations du Président de la FNE concernant la stratégie des infrastructures portuaires en région Occitanie.</p>
1.2. d 92 RD Anonyme	7	<p>Je pense que ce projet démesuré n'est pas un bon projet. Son coût énorme prévisionnel sera bien sûr dépassé et saignera gravement le budget de la Région. Son intérêt économique, dans un avenir proche ou non, est complètement incertain.</p>	<p><a href="#">Le budget du projet est établi à 378 M€ tel que présenté dans le dossier paragraphe 5.3.1 du volume 3</a></p>	<p>L'avenir du port se dessinera de manière plus concrète avec la mise en place de la SEMOP.</p>
1.2. d 122 RD Marie-Thérèse COSTA- FESENBECK Conseil régional Occitanie	8	<p>Énorme gaspillage d'argent en faveur des lobbies éoliens marins pour un piètre résultat économique</p>	<p><a href="#">le projet d'extension du port de PLN ne vise pas uniquement les éoliennes, il permettra de développer d'autres trafics. cf volume 3 du dossier d'enquête publique</a></p>	<p>Outre les éléments contenus dans le volume 3 du dossier, les Fiches C et D du Maître d'ouvrage relativisent l'importance de l'éolien dans le fonctionnement « au long cours » du port.</p>
1.2. d 126 RD Pascal PAVIE	9	<p>je suis encore plus défavorable à ce projet que je ne l'étais lors du débat public il y a 5 ans , en effet le budget comme l'indique la contribution n° 24 de Monsieur Blanchard a pratiquement doublé passant de 200 millions d'euros de contribution public à 390 millions dans le cahier d'acteur de la Confédération paysanne et Nature et progrès toutes les critiques restent pertinentes le marché des céréales non seulement ne s'est pas accru pour remplir les grands navires attendues à Port la Nouvelle mais il s'effondre complètement et la production en blé dur de notre région va diminuer fortement à cause de la concurrence des blés d'Ukraine, du Canada et de la diminution des aides communautaires .de 400 euros la tonne de blé dur en 2014 nous sommes passés à 191 euros au mois d'avril 2018.nous sommes</p>	<p><a href="#">La région Occitanie est la 1ere région productrice de blé dur et de semences de France. Le Blé dur est une céréale indispensable à l'alimentation des pays du Maghreb, aujourd'hui fortement déficitaires en céréales. L'accroissement des caractéristiques maritimes du port permettra de maintenir ces trafics sur Port La Nouvelle à proximité des zones de productions avec donc une meilleure empreinte carbone (sinon ces céréales pourraient traverser la France pour partir de La Rochelle ou du Rouen).</a></p>	<p>Le premier paragraphe de la réponse du Maître d'ouvrage est caricatural. Si l'on se réfère à l'importance du coût du transport routier, qui a, par exemple, empêché Le Havre d'exporter des céréales eu égard aux quelques kilomètres d'avantage pour le port de Rouen voisin ; on imagine mal ce dernier concurrencer d'autres ports</p>



		<p>passés de 200 000 ha dans les années 2005 à moins de 140 000 ha en 2017 . les rotations de culture sont une exigence impérative pour l'agro-écologie et la préservation des sols , il n'y aura bientôt plus de monoculture de céréales dans notre région. pour les agro-carburants nous avons dit tout le mal qu'il y avait à vouloir substituer une vocation alimentaire des cultures par celle des cultures dites énergétiques . malgré cela 550 000 tonnes d'huile de palme seront peut être importées mais sur le port de La Méditerranée et pas à la PLN ! la concurrence des ports reste d'actualité , le port de Sète est à une encablure de port la Nouvelle et il n'est nullement en sur activité , en tout cas il suffit grandement à notre région . sauf à vouloir supprimer des dockers sur ce port qui seraient trop syndiqués ? Au vu des contributions concernant la pêche artisanale il y a tout lieu d'être inquiet. il faut arrêter ce grand projet inutile et réorienter les 400 millions d'aides publiques prévues vers des projets plus respectueux de la nature et plus créateurs d'emplois par exemple l'agriculture biologique de notre région qui devra fournir 20% d'aliments bio dans la restauration collective en 2022</p>	<p>Il n'y a pas de production de céréales destinées aux agro-carburants dans la région agricole du blé dur (Lauragais) et donc pas de concurrence entre ces productions. Les céréales sont une spéculation très fortement impactées par les variations météorologiques qui expliquent les variations importantes du tonnage et aussi le prix. L'agriculture biologique est aidée par l'Etat et le FEADER ; la Région est d'ailleurs mobilisée pour que l'Etat respecte ses engagements en matière d'accompagnement du bio. La région est la toute 1ere en France pour la production en agriculture biologique, c'est donc un fort investissement de l'Etat qui est ainsi reçu sur notre territoire.</p>	<p>méditerranéens ou Bordeaux et La Rochelle... La situation du marché céréalier est par ailleurs décrite dans la Fiche C du Maître d'ouvrage.</p>
1.2. d 127 RD Anne-Marie QUENISSET	10	<p>Je me positionne contre l'extension du Port de La Nouvelle dans l'Aude car cette réalisation me paraît ne plus correspondre, ni aux besoins, ni aux réalités économiques d'aujourd'hui. Depuis quelques années, nous sommes PRESQUE tous confrontés à des sacrifices causés par des mesures d'austérité. Il est par conséquent insupportable d'envisager que l'argent de nos impôts soit gaspillé dans des projets pharaoniques, hasardeux et inutiles. L'aménagement du territoire doit permettre une saine complémentarité entre les différentes zones de notre pays et non une compétition interne stérile et mortifère. L'argument de la création d'emplois pour la population ne tient pas. Leur nombre et leur pérennité sont toujours fortement surévalués dans ce genre d'opération. J'ajoute que les conséquences environnementales irréversibles de ces grands travaux m'incitent encore davantage à être résolument contre cette extension.</p>	<p>Le projet d'extension représente un coût pour la collectivité mais l'étude socio-économique démontre bien que l'avantage socio- économique pour la collectivité est positif en termes d'emplois, de maintien de filières existantes et d'opportunité de développement. En creux, il est également démontré que ne pas réaliser le projet condamnerait indéniablement les activités existantes du port et l'intégralité de l'écosystème gravitant autour du port. Par ailleurs, la pièce F (volume 2.3) de l'étude d'impact détaille l'analyse des effets du projet sur toutes les composantes environnementales et conclut à des impacts résiduels majoritairement faibles à modérés.</p>	<p>Même en modulant la réponse du Maître d'ouvrage avec les réserves déjà émises sur son calcul socio-économique, aucun élément ne vient étayer l'avis émis, qui n'est pas exempt de poncifs.</p>
1.2. d 140 RD Anonyme	11	<p>Contrairement à l'avis de certain, il me semble qu'injecter autant d'argent dans une infrastructure qui créera certainement de l'emploi mais en détruira de manière encore plus certaine une quantité bien plus élevée, s'avère être un mauvais calcul pour le développement économique à long termes de notre région. De plus comme l'a souligné la confédération paysanne, avec 350 millions d'euros on pourrait installer 2000 agriculteurs sur le territoire qui eux créeront de la richesse localement, de manière écologique, en maintenant des paysages ouverts et agréables et agissant de par leur présence au maintien d'un tissu rural riche et dynamique.</p>	<p>L'enjeu de l'installation en agriculture n'est pas les moyens financiers qui y sont consacrés mais les candidats prêts à s'installer et porteurs d'un projet viable économiquement. La maîtrise du foncier et le mode de faire valoir est également un frein important à l'installation agricole. Comme pour l'agriculture biologique c'est l'Etat qui finance les aides à l'installation agricole en utilisant également du FEADER. Malheureusement les enveloppes fléchées sur l'installation agricole ne sont pas consommées.</p>	<p>La commission doit se prononcer sur l'opportunité du projet et non sur des orientations budgétaires.</p>
1.2. d 155 RD	12	<p>La Confédération paysanne de l'Aude est toujours opposée à l'agrandissement du port de Port la Nouvelle. Les arguments développés dans le cahier d'acteur co signé avec l'association Nature</p>	<p>Voir réponse aux observations 9 et 11 au chapitre 1.2.d ci-dessus</p>	<p>La commission doit se prononcer sur l'opportunité du projet et non sur des orientations budgétaires.</p>

<p>Olivier LOZAT Confédération paysanne de l'Aude</p>		<p>et Progrès en janvier 2013 sont toujours d'actualité. Ils le sont d'autant plus que le budget prévisionnel d'investissement public a explosé depuis. Ce cahier d'acteurs est consultable sur le lien suivant : <a href="http://cpdp.debatpublic.fr/cpdppln2015/SCRIPT/NTSP_DOCUMENT_FILE_DOWNLOADB9DC.PDF?document_id=11&amp;document_file_id=Nous">http://cpdp.debatpublic.fr/cpdppln2015/SCRIPT/NTSP_DOCUMENT_FILE_DOWNLOADB9DC.PDF?document_id=11&amp;document_file_id=Nous</a> ajouterons à ce cahier d'acteurs qu'il est particulièrement choquant de lire dans le dossier de présentation du projet qu'une demande de DÉROGATION A LA DESTRUCTION D'ESPÈCES a été déposée au Conseil national de protection de la nature. Cette demande de destruction concerne "essentiellement" la grande nacre. Cela signifie donc que d'autres espèces non citées dans la présentation du projet sont également concernées. Notre syndicat est soucieux de la survie d'une espèce en voie de disparition dans ce secteur, ce sont les paysans de la mer pour qui cet agrandissement est un réel danger pour leur activité professionnelle. Mais au regard du nombre farfelu d'emplois prévu, ils pèsent bien peu pour le porteur du projet et ses défenseurs. Sur le plan agricole, ce projet accentuera encore plus la dépendance des paysans, qu'ils soient français ou maghrébins, aux fluctuations des cours des denrées alimentaires accompagnées d'une mise en concurrence inégale. Les centaines de millions d'argent public prévu dans l'investissement de cet agrandissement portuaire seraient très utiles pour installer des paysans dans notre région alors qu'aucune politique publique ne s'est sérieusement attachée à stopper l'hémorragie de leur incessante diminution.</p>	<p>Il convient de se rapporter au tableau de la page 8 du dossier CNPN (volume 4) pour voir la liste des espèces prises en compte dans le dossier de demande de dérogation. Le dossier concerne en effet « La Grande Nacre », mais aussi 2 espèces de flore et 16 espèces de faune (2 espèces d'herpétofaune et 14 espèces d'avifaune). Toutefois, ces espèces de faune et de flore ont déjà été prises en compte dans la dérogation accordée pour le parc logistique portuaire. Le dossier CNPN expose en p. 7 : « La plupart des espèces typiquement terrestres ont été appréhendées dans les procédures d'autorisation liées à l'aménagement du parc logistique portuaire dont la demande de dérogation à la destruction d'espèces végétales et animales protégées qui intégrait une grande partie de la zone d'extension portuaire (arrêté d'autorisation obtenu après avis du CNPN le 18_ novembre 2015 ). La présente demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus d'espèces de flore et de faune protégées, de perturbation et de perte d'habitat vient, alors, en complément de la dérogation susmentionnée et prend en compte une espèce protégée marine, la Grande Nacre (<i>Pinna nobilis</i>) et plusieurs espèces protégées terrestres qui avaient été prises en compte dans la première dérogation (avec des mesures compensatoires associées) mais pour lesquelles de nouveaux impacts ont été identifiés (cf. tableau suivant). Ces "nouveaux" impacts concernent en fait :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- une réévaluation de la quantité d'individus touchés,</li> <li>- une réévaluation de la surface d'habitat détruite,</li> <li>- une prise en compte complémentaire du fait que les travaux touchent des milieux non concernés par la première dérogation et/ou que les espèces ont pu nouvellement coloniser la zone dédiée à la future extension du port."</li> </ul>	<p>Le cas de la Grande Nacre est traité par ailleurs.</p>
<p>1.2. d 156 RD Catherine ROI Roi, architecture urbanisme paysage</p>	<p>13</p>	<p>• L'ambition économique comme moteur essentiel ? Quelle économie ? Ce projet de port se justifie économiquement en mettant en avant : - la nécessité de moderniser et repositionner le port de Port-la-Nouvelle et ses installations pour qu'il continue à exister dans une concurrence méditerranéenne et au-delà. Les enjeux de concurrence entre les autres ports européens ne sont pas développés, ce qui fragilise le choix régional pourtant compréhensible sur le principe. - des retombées économiques liées à la construction des ouvrages d'infrastructures du port, au trafic de marchandises, aux activités induites. Celles-ci reposent sur des hypothèses peu étayées par des études de marché capables de les justifier notamment sur la durée, leur pérennité et la quantité des flux :</p>	<p>Le volume 3 du dossier d'enquête publique traite ces sujets voir les fiches A, B, C, D et E établies dans le cadre du mémoire en réponse.</p>	<p>La commission ne peut qu'adhérer à la réponse du Maître d'ouvrage qui renvoi sur les Fiches qu'il a produites en réponse. Elle estime que le niveau des réponses apportées sur les thématiques évoquées a progressé dans le cadre du mémoire en réponse. Elle s'en félicite, mais regrette à nouveau</p>

		<p>- des flux de vrac liquide (essentiellement des hydrocarbures ?)</p> <p>- des productions céréalières</p> <p>- des autres marchandises justifiant l'extension des plateformes et parcs logistiques</p> <p>- pas d'approche concernant une autre économie verte que celle de l'éolien offshore.</p> <p>- le développement d'une filière d'installation d'éoliennes offshore à partir de deux projets de fermes pilotes à Gruissan (projet EOLMED porté par le consortium QUADRAN / IDEOL / BOUYGUES / SENVION) et au large de Barcarès (ENGIE / Caisse des Dépôts et Consignations / portugais EDP Renewables) à horizon 2021.</p> <p>&gt; Les attendus économiques et les investissements publics nécessaires pour maintenir et développer le port mériteraient un argumentaire plus étayé appuyé sur des études de marché élargies. De plus amples explications quant aux investissements publics dédiés à la réalisation de quais et abords consacrés aux montages des éoliennes et des infrastructures liées (projets privés).</p>		<p>que ces informations n'aient pas été incluses dès l'origine dans le dossier d'enquête.</p>
<p>1.2. d 171 RD Miguel ALVAREZ</p>	<p>14</p>	<p>L'enquête publique intervient - à posteriori - alors que la décision du projet d'aménagement a été prise par le Conseil Régional d'Occitanie et que le budget prévisionnel (très conséquent) a été voté pour le réaliser. Sans doute sous-estimé il faut craindre qu'il ne soit dépassé. Ce mode de réalisation illustre-t-il une "démocratie /tutelle dirigée" où les élus régionaux seraient des représentants de citoyens mineurs voire leurs substituts. Au lieu d'une construction d'éléments validés par les nouvellois, un projet onéreux, inadapté....</p> <p>Vouloir développer un territoire qui végète économiquement est louable. Il doit être envisagé. C'est une perspective dynamique de bon sens. Elle mérite de mobiliser toutes les énergies et les moyens de projection, financiers, de ressources humaines disponibles avec le temps nécessaire à l'investigation des réalités et potentialités. Les populations locales, de proximité, concernées en premier lieu doivent être acteurs des décisions.</p> <p>La région Occitanie a sur son littoral trois ports de commerce : Sète, Port la nouvelle, Port-Vendres.</p> <p>Les vocations spécifiques, complémentaires, de chacun ont - elles été étudiées et prises en compte pour éviter doublons, concurrence négative, et utiliser efficacement l'argent public ?</p> <p>Le Medef, la C.C.I, Lavoye... dans l'enquête se déclarent favorables au projet financé par des fonds publics, sans engagement ni risque pour eux. Sans qu'aucune estimation sérieuse du retour sur investissements et d'étude d'impact sur l'activité et l'emploi local, départemental, régional n'ait été réalisée. En serait-il pareil s'ils devaient le financer par eux-mêmes ?</p> <p>Vouloir conjuguer une activité touristique de station balnéaire méditerranéenne avec une activité portuaire importante et dense est-ce une complémentarité pertinente alors que la conception</p>	<p>C'est dans le cadre d'une stratégie régionale visant à rendre complémentaires les deux ports régionaux de Sète et de Port-La Nouvelle que le projet de PLN est porté, en spécifiant certains trafics selon les ports. Le projet d'extension présenté au dossier d'enquête est estimé à 378 M€ HT et est envisagé en 3 étapes. Le budget voté par les élus régionaux pour l'année 2018 correspond à la première étape d'investissement comprenant la construction des nouvelles digues délimitant le bassin. Pour les autres étapes, la Région fera appel à des montages financiers faisant intervenir des investissements privés.</p> <p>Des projections en termes d'emplois sont donnés au chapitre "4.2. LES EFFETS SOCIAUX EN OPTION DE PROJET" de l'étude socio-économique en p.30 du volume 3.</p> <p>La station balnéaire de Port-La Nouvelle cohabite déjà avec le port dont les activités attisent la curiosité des touristes. Le développement du port et les activités "éoliennes" qui y sont prévues pourraient voir se développer un tourisme industriel comme cela est stipulé dans le courrier transmis à la commission d'enquête par "Grand Narbonne Tourisme".</p>	<p>La commission reprend à son compte la réponse faite par le Maître d'ouvrage. Elle ajoute que le montage financier faisant intervenir des investissements privés se fera sous forme de SEMOP.</p>

		urbanistique existante oblige à une cohabitation en proximité resserrée ?		
1.2. d 172 RD Anonyme	15	<p>Ce projet démesuré voire pharaonique n'est pas un bon projet. Son coût énorme prévisionnel (252 000 000 € pour la région soit 20% de son budget) sera bien sûr dépassé et saignera gravement le budget de la Région. Son intérêt économique, dans un avenir proche ou non, est complètement incertain (projet développement éolien qui ne sera expérimental que pour 4 ans) et très peu créateur d'emploi local puisque les avantages des travailleurs détachés sont importants !!! De plus la digue de presque 2.5 km aura des conséquences désastreuses au niveau environnemental (balnéaire, pêche, ensablement, crues etc...)</p>	<p>Le budget 2018 de la Région est de 3.51 Md €. Le projet estimé à 378 M€ tel que présenté au dossier d'enquête publique représente 10.7%. La Région a pleinement les capacités financières à absorber ce projet. Les emplois sont estimés selon le volume 3 également. La réglementation propre au droit du travail sera respecté quant au recours des travailleurs détachés.</p> <p>L'analyse des impacts des ouvrages (dont la digue Nord) sur l'environnement est faite dans les pièces E1 et F du volume 2.3. Cette analyse conclut au fait que ces impacts sont faibles à modérés.</p>	<p>La commission reprend à son compte la réponse faite par le Maître d'ouvrage</p>
1.2 d 173 RD Christophe LALLOZ EPPLN	16	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>EPPLN est un opérateur important du port actuel de part les tonnages traités. L'activité d'EPPLN de 2007 à 2015 (figurant au dossier d'enquête publique) représente non pas 2/3 de l'activité du port mais 56%. Pour autant, la contribution nette à l'activité globale du port n'est pas proportionnelle puisque les produits ne sont pas manutentionnés, ni stockés dans l'emprise du port. Les navires déchargent directement via un sealine qui alimente le dépôt installé sur une parcelle privée en dehors des limites administratives du port. Le projet d'extension du port a fait l'objet de nombreuses communications, procédures auprès des opérateurs portuaires et du public. Le Débat Public de décembre 2012 à Avril 2013 présentait ainsi la configuration de l'aménagement. L'investissement de mise aux normes et de modernisation du site qu'évoque EPPLN tendait à prouver que l'opérateur souhaitait pérenniser son site en perspective du projet porté par la Région. Consciente de ces enjeux, la Région a prolongé (suite à la demande de l'opérateur et de nombreux échanges) la convention d'autorisation d'occupation du domaine public (COT) arrivant à échéance fin 2017 jusqu'au 30/12/2021. Par cette décision, la Région autorise donc EPPLN à poursuivre son activité. C'est pourquoi, la "découverte" par EPPLN des conséquences du projet de développement du port porté par la Région sur son activité témoigne soit d'un manque de clairvoyance soit de mauvaise foi. En outre, les éléments portés au dossier d'enquête publique concernant la solution technique d'approvisionnement du dépôt sont issus de discussions, réunions avec EPPLN et les services</p>	<p>Le devenir du sea-line et la continuité de l'activité pétrolière sont fondamentaux pour l'activité portuaire. L'impossibilité technique de superposer une digue sur le sea-line pour des motifs de sécurité impose de trouver à court terme une solution alternative pour assurer l'alimentation du dépôt entre le démantèlement du sea-line prévu dans l'étape 1 et la mise en service du Poste P1 (vracs liquides) dans l'étape2. L'impératif de trouver un compromis technico-financier dans le délai contraint imposé par un planning éolien drastique n'est pas chose facile (le ton de la contribution et de la réponse en témoigne). Ce sujet a été la préoccupation première et constante de la commission. Si les relations entre les deux parties se poursuivent et si leur teneur est confidentielle, la commission ne dispose, à l'heure de la rédaction de ce rapport, d'aucun élément pouvant l'amener à considérer</p>

		<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>de l'État. La solution exposée a été partagée et co-produite avec l'opérateur afin de maintenir la continuité d'approvisionnement du dépôt.</p> <p>Le projet d'extension du port n'est pas un projet pour ni contre EPPLN, il l'intègre à son juste niveau. La société EPPLN considère qu'elle n'a pas à souffrir d'un projet plus ambitieux qui dépasse la seule vision qu'elle a de son activité. A savoir pas de croissance attendue. C'est pourquoi, l'exigence exprimée par EPPLN de se voir octroyer désormais un droit supérieur quant à la mobilisation des fonds publics pour satisfaire ses intérêts particuliers privés n'est pas recevable. La Région initie ce projet en réalisant la première étape, puis elle porte une démarche d'intégration d'investisseurs privés associés à la construction des étapes suivantes et à l'exploitation du futur port tel que présenté dans le dossier d'enquête publique dès 2021. EPPLN à toute latitude pour s'inscrire dans cette dynamique économique.</p>	<p>comme envisageable l'arrêt de l'activité pétrolière du port de Port-La Nouvelle.</p> <p>L'engagement personnel de Madame Carole DELGA dans sa lettre du 18 juin 2018 de réaliser et financer les étapes 2 et 3 du projet, dans le cadre d'une société d'économie mixte à opération unique avec l'opérateur (SEMOP) devrait maintenant lever tous les doutes concernant la pérennité des activités de EPPLN.</p>
1.2. d 183 RD Christophe BERNARD	17	<p>Absolument défavorable, impact écologique sur un littoral bien fragile, de l'argent public qui pourrait servir à développer des exploitations agricoles locales à faible impact et augmentant notre souveraineté alimentaire, à opposer à la concurrence internationale que va permettre l'agrandissement du port et un rapport investissement/création d'emploi ridicule.</p>	<p>Le volume 2.3 du dossier présente dans sa pièce F les impacts résiduels du projet tant en phase travaux qu'en phase exploitation. Avec l'application des mesures environnementales prévues, les impacts résiduels restent faibles à modérés.</p> <p>L'agriculture française comme celle de l'Occitanie est très fortement exportatrice. Dans notre région la filière agroalimentaire et vins concourt de façon encore plus importante à la « balance commerciale régionale » que l'aéronautique.</p> <p>Dans l'Aude en particulier le 1<sup>er</sup> pourvoyeur d'emplois hors secteur tertiaire est l'agriculture et notamment la viticulture. Tous les vigneron et même les vigneron biologiques savent que leur existence dépend très fortement de leur capacité à exporter leurs vins hors de la région et ce malgré la progression très intéressante de l'oenotourisme régional.</p>	<p>La commission reprend à son compte la réponse faite par le Maître d'ouvrage</p>
1.2. d 184 RD Georges BENNAVAIL AVAL	18	<p>Ce type de développement s'oppose à la relocalisation, il est basé sur la libéralisation des échanges, la mise en concurrence internationale des producteurs, le productivisme, ce n'est donc pas le notre. Nous demandons aux collectivités locales d'arrêter de financer ce projet et d'affecter ces sommes considérables à des projets socialement et écologiquement utiles.</p>	<p>Le projet d'extension s'il s'inscrit bien dans une logique de développement des échanges internationaux permet également aux producteurs et, acteurs locaux d'avoir justement accès à ces échanges. Le développement de la filière éolienne présente bien des intérêts socio-écologiques reconnus.</p> <p>La Région développe par ailleurs toute une politique en faveur des circuits courts et de l'agriculture de proximité; elle a notamment lancé une grande consultation sur l'alimentation où chaque citoyen peut s'exprimer : <a href="http://www.laregion.fr/monalimentation">www.laregion.fr/monalimentation</a></p>	<p>Au-delà de la réponse du Maître d'ouvrage, la commission doit se prononcer sur l'opportunité du projet et non sur des orientations budgétaires.</p>

<p>1.2. d 194 RD David MARTIN</p>	<p>19</p>	<p>Le pétrolier (Total+Dyneff), principal acteur du port, se prononce contre et démonte le dossier présenté à l'enquête publique dans son observation n°173, en prouvant son surdimensionnement, dément les prévisions de trafic le concernant, etc. Ça pose beaucoup de questions quant à la gestion du dossier par la région. Il représente 60% du trafic du port, il dit que pour lui le projet grand port ne sert à rien, contrairement à ce que nous vend la région. Ceux qui n'ont pas le temps de lire les 1000pages du dossier de l'enquête publique et comptent uniquement sur les promesses d'emploi, d'augmentation énorme de trafic etc pour s'exprimer favorablement, lisez les observations de ce pétrolier (il a joint un dossier très éclairant à son commentaire), vous aurez sans doute de énormes doutes. Les promesses n'engagent que ceux qui y croient.</p>	<p>Le projet d'extension du port ne vise pas à servir exclusivement les intérêts de l'opérateur en question. D'autres opérateurs traitant des vracs liquides peuvent effectivement investir et utiliser les postes à quais. L'augmentation du trafic est fléché à 4 MT ce qui n'apparaît pas être une augmentation démesurée. Les estimations d'emplois sont quant à elles classiquement calculées en appliquant les coefficients et ratios usuellement retenus pour les chantiers de travaux publics. Le dossier d'enquête publique est justement mis à disposition du public pour que celui-ci puisse se forger son propre avis avec ses propres grilles de lecture.</p>	<p>A l'heure de la rédaction de ce rapport, la commission ne dispose d'aucun élément pouvant l'amener à considérer comme envisageable l'arrêt de l'activité pétrolière du port de Port-La Nouvelle. D'autant plus que l'engagement personnel de Madame Carole DELGA dans sa lettre du 18 juin 2018 de réaliser et financer les étapes 2 et 3 du projet, dans le cadre d'une société d'économie mixte à opération unique avec l'opérateur (SEMOP) devrait maintenant lever tous les doutes concernant la pérennité des activités de EPPLN.</p>
<p>1.2. d 195 RD Alain PEREZ</p>	<p>20</p>	<p>EPPLN (entrepôt pétrolier port la nouvelle) a tout dit, voir le fichier joint à l'observation numéro 173.</p>	<p>Le dossier d'enquête publique est justement mis à disposition du public pour que celui-ci puisse se forger son propre avis avec ses propres grilles de lectures. voir réponse à l'observation 16 au chapitre 1.2.d ci-dessus.</p>	
<p>1.2. d 198 RD Jérémy TARBOURIECH</p>	<p>21</p>	<p>Étant employé de la société EPPLN, société d'entreposage d'hydrocarbures à port la nouvelle et utilisatrice principale du port, j'étais jusqu'à présent pour le développement du port. Non pas parce que ce grand port améliorerait mes conditions de travail ou augmenterait les rotations de bateaux qui nous approvisionnent car cela ne sera pas le cas du fait qu'actuellement le dépôt fonctionne à un bon régime tel quel, mais plutôt pour le développement de l'industrie à Port La Nouvelle. Malheureusement il s'avère, suivant des observations de EPPLN à l'enquête publique (voir pièce jointe à l'observation n°173) que le projet proposé actuellement à ma société entraînerait la fermeture de celle-ci. Il va de soit suivant ces éléments que je m'oppose à ce projet.</p>	<p>Le projet d'extension du port n'est bien évidemment pas construit pour détruire des emplois et des sociétés. La solution d'approvisionnement transitoire décrite au dossier témoigne de la possibilité de maintien de l'activité.</p>	
<p>1.2. d 201 RD Philippe GASTOU</p>	<p>22</p>	<p>Ce projet aura eu le mérite de mettre les écolos, les pétroliers, les chasseurs, les pêcheurs, et moi-même, contre lui! Qui l'aurait cru. Évidemment, la CCI, le Medef, et diverses entreprises qui vont profiter de l'énorme manne d'argent public dépensée pendant les travaux vont être pour. Vision à court terme, rentabilité immédiate. Pour les contribuables, retour sur investissement zéro. L'effet sur l'activité du port a été démontrée comme étant largement surestimée par plusieurs commentaires de sources indiscutables. Même le pétrolier, premier utilisateur du port avec 2/3 du trafic assuré a lui tout seul prouve que c'est du gaspillage, et qu'il n'a jamais prévu d'augmentation de trafic contrairement à ce que la région lui a fait dire dans le dossier. Donc d'entrée, les calculs de passage futurs qu'on nous donne sont faux. Si c'est une erreur de la région ok, si c'est intentionnel c'est grave ! Bref un non-sens ce projet, sans doute on peut améliorer les choses mais pas à l'arrache comme ici, juste pour satisfaire l'ego de quelques politiques pour qui 800millions d'euros ne représentent qu'une signature et pas un énorme gâchis économique et environnemental. Résolument je suis contre.</p>	<p>Les entreprises futures attributaires des marchés publics le seront après une procédure stricte de sélection conformément à l'ordonnance n°2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics. Les impacts socio-économiques sont évalués dans le volume 3 du dossier d'enquête publique. Les prévisions de trafics affichés dans le dossier sont réalistes. Le projet est estimé à 378 M€ et pas 800 M€.</p>	<p>Même en la modulant avec les réserves déjà émise sur son calcul socio-économique, la commission adhère à la réponse du Maître d'ouvrage et renvoi à la Fiche D qu'il a produite.</p>

1.2. d 209 RD Alistair SMITH Eco-citoyennetés	23	Nous ne trouvons pas que la proposition d'extension soit justifiable dans le contexte actuel. L'apport est énorme et disproportionné eu vu des arguments peu convaincants sur le potentiel du commerce international à travers le port. Pour nous, le projet part sur la base d'une analyse erronée de l'avenir économique de notre région. La Région devrait étudier comment déployer son investissement sur des projets porteurs de relocalisation de l'économie régionale, notamment dans le domaine de l'agroalimentaire écologique et de l'énergie.	Le projet d'extension du port est envisagé pour permettre aux activités actuelles de se maintenir et de se développer. Mais le projet prévoit aussi des installations qui permettront la construction des fermes pilotes d'éoliennes flottantes et au-delà des fermes commerciales. Cette activité sera génératrice de nombreux emplois et le port jouera un rôle primordial pour la transition énergétique régionale.	Même en la modulant avec les réserves déjà émises sur son calcul socio-économique, la commission adhère à la réponse du Maître d'ouvrage.
1.2. d 213 RD Sophie DUPLAN	24	Je suis défavorable à ce projet car suivant l'observation et la pièce jointe (n°173) du pétrolier acteur du port, cela amènerait certes des emplois à court terme (le temps des travaux), mais du chômage par la suite, ne parlons pas de l'argent gaspillé pour rien.	La plateforme dématérialisée permet au public d'exprimer un avis sur la base des documents du dossier d'enquête publique lui-même dématérialisé. Les impacts socio-économiques sont développés dans le volume 3 du dossier d'enquête publique.	A l'heure de la rédaction de ce rapport, la commission ne dispose d'aucun élément pouvant l'amener à considérer comme envisageable l'arrêt de l'activité pétrolière du port de Port-La Nouvelle.
1.2. d 214 RD Anonyme	25	Projet irresponsable car sans certitude gouffre financier prévisible mort de nos étangs à court terme.	L'ensemble des études menées dans le cadre de l'étude d'impact estime les impacts du projet sur l'étang de Bages/Sigean. Après application des mesures environnementales prévues, notamment en phase travaux concernant la turbidité, les impacts résiduels sur les échanges lagune/ mer, sur la qualité des eaux ou sédiments lagunaires, sur les macrophytes ou habitats lagunaires sont faibles tant en phase travaux qu'en phase exploitation (tableaux à partir des p.33, 47, 94 et 99 de la pièce F, volume 2.3 du dossier d'enquête). Il est par ailleurs prévu dans le cadre des mesures certains suivis environnementaux sur l'étang qui seront partagés avec un comité d'experts. Il convient également de noter que les dragages d'entretien actuels du port jouent un rôle dans la qualité actuelle de l'étang. En effet, sans dragage du Grau, ce dernier risquerait de se combler empêchant tout échange avec la mer. Si le port actuel disparaissait (par manque de capacité d'accueil), les impacts sur l'étang risqueraient d'être conséquents.	Les éléments économiques ont déjà été fournis par le Maître d'ouvrage, et sa réponse relative à l'étang convient à la commission.
1.2. d 215 RD Anonyme	26	bonjour, je connais PORT LA NOUVELLE pour y séjourner plusieurs fois par an et je suis contre, cela ne donnera pas d'emplois à long terme si le dépôt pétrolier ferme il y aura beaucoup de chômeurs, sans compter les sous-traitants, de plus financièrement les NOUVELLOIS ont tout à perdre, il ne faut pas oublier quand plus du port, c'est une station balnéaire familiale, les touristes font vivre tous les commerces, qui aura envie de venir voir une ville qui ressemblera au HAVRE, du béton, de l'industrie qui ne donnera rien à long terme.	Le projet régional prévoit des solutions au maintien des dépôts pétroliers. Les perspectives sur l'emploi sont précisées au chapitre 4.2, p.30 du volume 3 du dossier d'enquête (étude socio-économique) avec les retombées correspondantes concernant les commerces locaux. Les nouvelles activités entraîneront de nouvelles recettes pour la commune au bénéfice des habitants. La station balnéaire de Port-La Nouvelle cohabite déjà avec le port dont les activités attirent la curiosité des touristes. Le développement du port et les activités "éoliennes" qui y sont prévues pourraient voir se développer un tourisme	En complément à la réponse du Maître d'ouvrage, la commission rappelle qu'elle ne dispose d'aucun élément pouvant l'amener à considérer comme envisageable l'arrêt de l'activité pétrolière du port de Port-La Nouvelle.

			industriel comme cela est stipulé dans le courrier transmis à la commission d'enquête par "Grand Narbonne Tourisme".	
1.2. d 217 RD Jean-Pierre OUSTAL	27	<p>Je voulais attendre un peu de voir les réactions des uns et des autres avant de donner la mienne, histoire de voir si on apprenait quelque chose, comme par exemple un point de vue différent de celui du porteur du projet.</p> <p>J'avoue qu'effectivement comme déjà cité, le dépôt pétrolier avec le dossier joint à son commentaire (n°173) nous apprend beaucoup. Notamment que les prévisions de trafic le concernant dans ce projet (+70%) ont été faites sans le consulter ! Enorme, puisque cet acteur à lui seul éclipse le trafic actuel de tous les autres acteurs réunis. Et il est contre.</p> <p>Mais ensuite, vient le député PEREA, Vice-président de la commission du Développement Durable, qui nous dit que l'économie portuaire méditerranéenne est en plein essor, il n'a sans doute pas lu les fiches de l'ONML qui indique des trafics stables depuis les dernières années. Il parle aussi de "L'accord très majoritaire des acteurs associatifs et économiques" alors que le principal acteur économique, le pétrolier EPPLN (TOTAL+Dyneff) est contre. Il parle encore de "respect dû aux exigences de préservation environnementale, si importantes pour un secteur sensible et à plus d'un titre emblématique de notre littoral". Il n'a sans doute pas lu la plaquette de présentation du projet, qui prévoit "une demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées". En gros, ils vont tout massacrer.</p> <p>Pour moi c'est incompréhensible qu'un tel projet aie même pu juste aller jusqu'à l'enquête publique.</p>	<p>La plateforme dématérialisée permet au public d'exprimer un avis sur la base des documents du dossier d'enquête publique lui-même dématérialisé. Les prévisions de trafics affichés dans le dossier ne concernent pas que l'opérateur pétrolier en place qui se les approprie tout en affirmant qu'il ne saura pas les tenir. Le trafic opéré représente 56 % du trafic total du port, il est défavorable mais serait favorable si la Région et donc l'argent public payait toute les installations lui permettant de travailler sans faire plus de trafics .</p> <p>Concernant l'aspect environnemental, le volume 2.3 du dossier présente dans sa pièce F les impacts résiduels du projet tant en phase travaux qu'en phase exploitation. Avec l'application des mesures environnementales prévues, les impacts résiduels restent faibles à modérés. Le dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées n'est justifié que par la présence de 15 individus de Grande Nacres qui seront déplacés (et non détruits) dans l'étang de l'Ayrolle voisin. Les autres dérogations pour la faune et la flore terrestre ont déjà été accordées dans le cadre des autorisations du parc logistique portuaire.</p>	<p><b>L'examen des observations qui suivent révèle de nombreuses redondances.</b></p> <p><b>La commission a donc adopté le parti de ne pas reprendre les observations une à une, mais de synthétiser de manière globale les réponses déjà apportées aux différentes questions récurrentes :</b></p> <p>– <b>Démésure du projet :</b></p> <p>Les remarques sur ce thème recouvrent des approches diverses :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Certains raisonnent dans l'absolu en rapportant l'importance de l'investissement consenti à la taille du port actuel. La commission estime que ce mode de raisonnement n'est adapté : l'avis doit porter un avis sur l'intérêt du projet et pas sur son ampleur,</li> </ul>
1.2. d 220 RD Marc VIRES	28	<p>Ce projet n'étant pas soutenu par le principal opérateur du port (le pétrolier), et les céréaliers étant pour mais apparemment sans prévoir d'y investir de l'argent eux-mêmes donc ils ne doivent pas trop y croire non plus, ce projet finira sans doute à la télé dans une émission sur le gaspillage d'argent public, encore une fois. 800 millions d'euros d'argent public pour ça ?</p>	<p>Le projet est estimé à 378 M€. L'opérateur pétrolier est défavorable mais serait favorable si la Région et donc l'argent public payait toutes les installations lui permettant de travailler sans faire de trafics en plus.</p>	
1.2. d 223 RD Anonyme	29	<p>je suis défavorable à l'agrandissement du port. Nous allons encore jeter de l'argent public et faire fuir le peu de société qui font vivre port la nouvelle. Ce projet pourquoi ? pour mettre 4 éoliennes de test au large ? c'est cher payé, surtout que cette technologie d'éolienne a été abandonné par les pays scandinaves qui sont quand même avant-gardiste sur le sujet !</p> <p>D'après certains échos, a priori la région met une grande pression au niveau de l'ancien dépôt total, d'une part pour enlever son sea line et d'autre part pour qu'il finance un nouveau quai à l'intérieur de ce grand port.</p> <p>- A-t-on demandé au porteur du projet éolien de financer la plateforme qui lui a été dédié ? ou même aux céréaliers lors de la construction de leur nouveau quai (ex pétrole)?</p>	<p>Le projet est estimé à 378 M€. Le projet d'extension ne concerne pas que les éoliennes, il vise à développer de nombreux trafics tels que présentés dans le volume 3 du dossier d'enquête publique. tout comme les impacts socio-économiques qui y sont développés.</p>	



		<p>- 2 poids 2 mesures ! y a-t-il une volonté de supprimer le pétrole sur port la nouvelle, qui de plus est l'acteur portuaire majoritaire ?</p> <p>- qu'en sera-t-il des emplois directs et indirects qu'il génère ?</p> <p>N'oublions pas qu'en supprimant le pétrole, vous supprimez un peu plus de 60% de l'activité du port ; et un port qui ne tourne plus qu'a 40% de ses activités, n'a pas besoin d'être agrandi. Par contre, vous pourrez commencer à le reconvertir en port de plaisance ....</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• D'autres estiment que l'investissement est trop important pour pouvoir être amorti. Ce point sera repris dans l'analyse de la rentabilité du projet,</li> </ul>
1.2. d 224 RD Marie LABELLE	30	<p>L'offre mondiale de céréales est abondante et en hausse. La diminution des achats des pays exportateurs de pétrole, le ralentissement de la croissance chinoise, pèsent sur la dynamique du marché des céréales et entretiennent une certaine morosité. C'est surtout à cause de ça, et pas à cause de la taille des bateaux, qu'on exporte moins. La concurrence. Si vous aviez posé la question à un producteur de blé (pas un revendeur qui lui sera toujours d'accord avec des projets où il n'a pas besoin d'investir un seul euro, mais celui qui cultive vraiment le blé), il vous aurait bien dit que le prix ne fait que baisser, et qu'ils tentent de stocker les récoltes tant les cours sont bas, en espérant une légère hausse ou une mauvaise récolte en Russie par exemple.</p> <p>Et du coup, ici nous, en Occitanie, on tente de réduire un peu plus le coût du transport en tentant les plus gros bateaux. On ne cherche pas à ce que l'agriculteur soit mieux payé, non ça non. Et ceci au prix de millions d'investissements et en croisant les doigts pour que ça marche. La concurrence à tout prix. Les agriculteurs se saignent, les revendeurs margent, les contribuables paient. Super. Non merci. Mes sources viennent de la Direction Régionale de l'Alimentation, de l'Agriculture et de la Forêt, je prouve ce que j'avance contrairement à ce qu'on peut voir dans ce dossier. Les liens ci-dessous.</p> <p>Cordialement.</p> <p><a href="http://draaf.occitanie.agriculture.gouv.fr/gro-echos-mars-2016-Un-marche-des">http://draaf.occitanie.agriculture.gouv.fr/gro-echos-mars-2016-Un-marche-des</a></p> <p><a href="http://draaf.occitanie.agriculture.gouv.fr/gro-echos-decembre-2017-Une">http://draaf.occitanie.agriculture.gouv.fr/gro-echos-decembre-2017-Une</a></p>	<p>Afin d'apporter un éclairage sur ce point qui dépasse le dossier stricto sensu, et sans jugement de la part la Région voir le lien suivant : <a href="https://twitter.com/sebastien_abis/status/990163622017097734?s=09">https://twitter.com/sebastien_abis/status/990163622017097734?s=09</a></p> <p>Les céréales sont en effet un marché mondial sur lequel la France est parmi les plus gros producteurs avec la Russie, la Chine, les Etats Unis. Pour atteindre ces performances les agriculteurs ont atteint un des meilleurs niveaux de productivité du monde. Il est logique qu'ils soient confrontés au cours mondial.</p> <p>Rendre le port de PLN plus compétitif c'est aider les céréaliers français dans leur compétition mondiale.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Enfin, l'importance du projet est pour quelques-uns synonyme d'impacts forts : sur la biodiversité, sur les riverains, sur le paysage,... Ces craintes sont examinées dans les thématiques correspondantes.</li> </ul> <p>– <b>Taille du navire projet :</b></p> <p>Dans la continuité des critiques sur la taille du projet, de nombreuses observations portent sur les caractéristiques du navire projet. Si les observations défavorables regroupées dans ce chapitre sont nombreuses, elles le sont également pour soutenir le choix opéré. Ce dernier n'est pas uniquement basé sur le traitement du trafic actuel (et ses perspectives d'évolution). Il s'agit en fait, tout d'abord de créer les conditions du maintien de</p>
1.2. d 226 RD Manuel LUNES	31	<p>Je résume, si j'ai bien compris.</p> <p>Les pétroliers, le grand port il n'en veulent pas. Leur commentaire est clair et on voit bien qu'au-delà du pétrole il y a un problème général, rien que dans l'incohérence énorme des chiffres selon les pages qu'on lit dans le dossier présenté à l'enquête publique par la région. C'est dommage que ce soit des pétroliers qui doivent dénoncer ça, une commission indépendante aurait dû le faire.</p> <p>Les éoliennes, ça coûte de l'argent, et ça ne rapporte rien financièrement au port (dossier de la région). De plus, on en met 8 et on voit dans 4 ans si on stoppe le test ou pas !</p> <p>Les revendeurs de céréales ils veulent du port, mais les paysans non. J'imagine que pour les revendeurs, faire baisser le coût du transport permet d'augmenter leurs marges ?</p> <p>A part ça il reste qui ? Des entreprises diverses qui imaginent profiter du montant énorme des travaux et des organismes qui font</p>	<p>Le dossier d'enquête publique présente des perspectives de trafics réalistes. L'interprétation qu'en a fait le "pétrolier" biaise le débat car effectivement le projet ne le concerne pas uniquement. La filière céréalière s'appuie sur des coopératives qui fédèrent les acteurs de l'agriculture. Le projet permettra d'assurer des débouchés à leurs activités. Les éoliennes sont entièrement financées par les opérateurs, il ne s'agit pas d'un coût pour la Région.</p>	

		<p>fonctionner le port (comme la CCI). On justifie les travaux également par lapossible arrivée d'opérateurs dont on ne voit pas le bout du nez. Tout ça avec aucun investissement privé, uniquement de l'argent public.</p> <p>L'environnement on signe une dérogation ça permet d'en faire ce qu'on veut.</p> <p>C'est vraiment énorme si ça passe.</p>		<p>l'activité, puis d'offrir des perspectives nouvelles en permettant l'accueil de navires correspondant aux exigences du marché et de la concurrence.</p>
1.2. d 227 RD Anonyme	32	<p>Je suis défavorable à se projet car c'est de l'argent public gaspillé sachant que cela entraînera du chômage sur port la nouvelle et non de l'emploi comme le dit le projet !!!!</p> <p>Voir observation numéro 173</p>	<p>La plateforme dématérialisée permet au public d'exprimer un avis sur la base des documents du dossier d'enquête publique lui-même dématérialisé. Les impacts socio-économiques sont développés dans le volume 3 du dossier d'enquête publique</p>	<p>- <b>Perspectives de trafic :</b></p> <p>Elles sont contestées essentiellement en se basant sur l'évolution attendue des filières existantes. Or, au-delà du maintien et du renforcement des filières existantes, il convient d'intégrer les perspectives de développement autorisées par l'augmentation de la taille des navires et la disponibilité de plates-formes jouxtant le port .</p>
1.2. d 228 RD Anonyme	33	<p>Ce type de développement s'oppose à la relocalisation, il est basé sur la libéralisation des échanges, la mise en concurrence internationale des producteurs, le productivisme, ce n'est donc pas le nôtre. Nous demandons aux collectivités locales d'arrêter de financer ce projet et d'affecter ces sommes considérables à des projets socialement et écologiquement utile.</p> <p>je suis contre les grands projets inutiles et le gaspillage de l'argent public.</p>	<p>Comme déjà évoqué précédemment l'agriculture française est fortement exportatrice : céréales, vins, produits transformés et même bétail vivant (depuis le port de Sète). La France produits largement plus que ces besoins pour ces produits agricoles par exemple ; la survie de l'agriculture notamment dans la région passe par le développement d'outils logistiques performant et notamment de ports (cf. la construction d'un hangar à bétail par le port de Sète).</p>	<p>- <b>Emplois :</b></p> <p>Il est reproché au projet que les emplois ne seront pas à la hauteur des sommes investies. Dans la fiche en réponse consacrée à ce thème, le Maître d'ouvrage procède à l'estimation des emplois générés par le projet que ce soit en phase de construction ou en phase de la future exploitation.</p>
1.2. d 232 RD Jacques de LA PIQUERIE	34	<p>Justification par la continuation d'un modèle agricole dépassé : la prévision d'une augmentation de la production céréalière ne correspond pas à l'évolution réelle: baisse des surfaces cultivées, abandon progressif des monocultures, importations massives de blés d'Ukraine à bas prix (moins de 200€/t ), miser sur le développement dévastateur des agro carburant est un non-sens ... et sur le plan financier, à l'heure ou la rigueur budgétaire est proclamée et imposée aux collectivités, , constater l'envol du coût initial du projet, financés encore par l'argent public, la sous-utilisation du port de Sète à 2 encablures... cela ressemble encore une fois à l'obstination de mener à bien un grand projet inutile...</p>	<p>La production céréalière des pays du sud de la Méditerranée ne répond pas aux besoins des populations. La différenciation qualitative du blé dur méditerranéen par son ancrage local doit pouvoir concurrencer les fournisseurs nord américains.</p> <p>Il s'agit d'accompagner les transactions commerciales d'un réseau de collaboration, de recherche et d'innovation, pour assurer le développement de la production de blé dur. La culture du blé dur sera renforcée par la valorisation à partir de l'utilisation des co-produits générés de la transformation du blé dur. Ces produits de la diète méditerranéenne sont reconnus pour leurs bienfaits sur la santé.</p>	<p>Le projet devrait générer (ou</p>
1.2. d 233 RD Maxime PEREZ	35	<p>Je faisais partie jusqu'à présent de la "majorité silencieuse" jusqu'à ce que le commentaire numéro 231 parle en mon nom pour dire que cette majorité silencieuse est favorable au projet. Alors non, je n'y suis pas favorable, et je me méfie en règle générale des gens qui parlent au nom des gens qui restent silencieux.</p> <p>Toute la justification du bien fondé de ce projet se base sur l'agrandissement nécessaire du port, demandé par tous les acteurs. On a bien vu que le principal acteur, les pétroliers représentant la très grosse majorité de l'activité du port, sont contre (observation 173). Ils en démontrent l'inutilité et la méconnaissance de la réalité des hydrocarbures par le porteur du projet.</p>	<p>La plateforme dématérialisée permet au public d'exprimer un avis sur la base des documents du dossier d'enquête publique lui-même dématérialisé. Les impacts socio-économiques sont développés dans le volume 3 du dossier d'enquête publique.</p>	

		<p>Pour les éoliennes, un surcoût de seulement 3 millions d'euros les ferait fabriquer et mettre en mer à Fos pour les remorquer jusqu'ici. Dans un projet de 1000 pages, cette info tient sur une ligne. Pourquoi ne pas attendre la confirmation de la production massive d'éoliennes avant de construire cette énorme digue nord pour seulement 4 ?</p> <p>Pour les céréales, je suis tout à fait d'accord avec le commentaire 232.</p>		<p>préservé) entre 1700 et 1800 emplois en équivalent temps plein durant l'ensemble de la période de construction et d'environ 800 emplois en phase d'exploitation.</p>
1.2.d 235 RD Gérard DAUDÉ	36	<p>Le besoin d'un port agrandi n'est pas démontré. Par-contre est assurée la conviction qu'une fois agrandi le port va amplifier son trafic, développer ses implantations, multiplier l'emploi, etc... Autrement dit c'est l'extension qui va créer la demande. Redoutable pari.</p>	<p>Le contexte de l'augmentation de la taille des navires est clairement démontré. Le projet d'extension s'inscrit dans cette logique. Voir la fiche B établie dans le cadre du mémoire en réponse.</p>	<p>– <b>Rentabilité, financement :</b></p>
1.2. d 237 RD Anonyme	37	<p>En résumé, ceux qui auraient un intérêt à voir la réalisation de ce port, céréaliers ou autres, ne sont nullement disposés à financer quoi que ce soit mais simplement attendre que l'argent public leur mette à disposition un meilleur outil. De l'autre côté, les pétroliers qui n'ont rien demandé et ne demandent rien se voient privés de leur outil de travail...</p> <p>Relisez le dossier, il n'y aura jamais de plus gros bateaux dans ce bassin car il n'y a pas de financement pour le creuser.</p> <p>Il y aura juste des coûts supplémentaires pour les acteurs présents puisqu'il faudra bien payer tous ces travaux. Les entreprises et leurs dirigeants qui auront soutenu ce projet ne pourront pas dire qu'elles ne savaient pas quand les coûts flamberont sans contrepartie d'activité. J'ai bien peur que tous les messages de positivisme nous entraînent vers une issue dramatique</p>	<p>Voir les fiches B, C et D établies dans le cadre du mémoire en réponse concernant l'évolution des trafics.</p>	<p>L'évaluation socio-économique conduite par le Maître d'ouvrage, correcte dans forme, génère des résultats si favorables qu'elle a été souvent critiquée. La commission préfère adopter une synthèse découlant des deux méthodes décrites par Commission du débat public pour 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 des concurrents.</p>
1.2. d 238 RD Fabien MURET	38	<p>Marc Chevallier, vice-président du Conseil Economique Social et Environnemental Régional d'Occitanie, ancien armateur et ancien président du port de Sète, déclare en avril à France 3 au sujet du projet:</p> <p>"Ou vous avez des privés qui investissent ou des contrats de tonnage, vous avez la certitude que vous allez faire tourner la machine, qu'on aura du tonnage, alors oui on investit. Mais si vous investissez tout seul, si vous avez des incertitudes, alors il ne faut pas le faire. C'est ce que j'ai dit à Didier Codorniou"</p> <p>L'émission ici à partir de la 22e minute :  <a href="https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/emissions/dimanche-en-politique-languedoc-roussillon/quel-avenir-ports-occitanie-1449653.html">https://france3-regions.francetvinfo.fr/occitanie/emissions/dimanche-en-politique-languedoc-roussillon/quel-avenir-ports-occitanie-1449653.html</a></p>	<p>Le Port de Sète affiche de très bon résultats de croissance de trafics depuis mars 2017 grâce aux investissements portés par la Région avec ou sans "certitudes" d'engagements. La Région a pris ses responsabilités en traçant la voie pour créer les conditions favorables à des investissements privés. Les résultats sont là pour témoigner du bien-fondé de cette stratégie. Le développement économique ne souffre pas d'attentisme.</p>	<p>Il ressort des Fiches établies par le Maître d'ouvrage dans son mémoire en réponse qu'au-delà de sa rentabilité financière, le</p>
1.2. d 239 RD Melchior SONIER LABOISSIÈRE	39	<p>Un projet qui profite à qui ?</p> <p>Au Marché mondial qui détruit notre vie locale, à "la grande culture " conventionnelle qui détruit Homme et environnements...</p> <p>Avec de telles sommes engagées on peut légitimement se demander si ces dernières ne pourraient pas profiter d'avantage au "local": des projets par le territoire, pour le territoire et pour les hommes et femmes qui le peuple....</p>	<p>la Région poursuit par ailleurs une politique très innovante d'accompagnement des projets locaux par exemple à travers les Groupe d'action locale.</p> <p>Il est à noter que le fonds structurel européen pour les territoires ruraux : le FEADER avec des enveloppes de plusieurs centaines de millions d'€ chaque année en Occitanie pour soutenir l'agriculture notamment dans les zones de montagne et défavorisées.</p>	

<p>1.2. d 246 RD Michel ROBIN</p>	<p>40</p>	<p>Le dossier présenté à l'enquête publique est faussé. D'une part par les allégations du pétrolier, qui déclare déjà que son "avis rédigé" lors du conseil portuaire du 6 octobre 2017 où il exprimait des... réserves n'a pas été versé à l'enquête publique comme le reste du compte rendu de ce conseil portuaire. Il est basé sur des prévisions de trafic illusoire (dénoncées par le pétrolier lui-même qui ne comprend pas comment il pourrait augmenter de 70% son trafic alors que la tendance hydrocarbures est à la baisse et que c'est une énergie "finie"). Dans le dossier de son commentaire 173 on lit " 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" Il est a été monté par le maître d'oeuvre et les sociétés mandatées par lui, qui consciemment ou non, a pu écarter tous les éléments qui ne vont pas en faveur de l'agrandissement, comme le laisse supposer le pétrolier. De ce fait, et puisque le pétrolier avance sa fermeture si le projet se concrétise, les chiffres prévisionnels de trafics sont faux. A hydrocarbures, on pourra indiquer zéro tonne au lieu de 1.8MT, puis revoir la viabilité du projet en conséquence. Et refaire une nouvelle enquête avec de nouveaux chiffres, histoire de ne pas raconter d'histoires. Sans l'activité hydrocarbures (le pétrolier parle de cessation d'activité si le projet se fait selon ce qui est présenté à l'enquête publique), on perd 60% du trafic hydrocarbures, ce qui maintenait le port à flots (et différentes sociétés ou même organismes d'état comme les douanes de PLN). Donc pour moi, pourquoi pas un grand port, mais pas comme ça. Copie à revoir.</p>	<p>La plateforme dématérialisée permet au public d'exprimer un avis sur la base des documents du dossier d'enquête publique lui-même dématérialisé. L'extrait du compte-rendu du conseil portuaire faisant état du vote du conseil pour le projet d'extension est présenté dans le volume 7 du dossier d'enquête. Cet avis est joint pour l'instruction du dossier au titre du code des transports. Cet extrait fait part de l'abstention d'EPPLN au projet. Concernant les perspectives de trafics voir les fiches B, C et D établies dans le cadre du mémoire en réponse.</p>	<p>projet est porteur de réelles perspectives d'investissements.</p> <p>– <b>Concurrence entre ports</b></p> <p>Cette question a été souvent évoquée, sous l'angle de la concurrence entre ports régionaux et celui de la gouvernance notamment. Si l'on raisonne en termes d'arrière-pensées, la géographie nourrit une concurrence entre Sète et Port-La Nouvelle. Mais les deux ports n'ont que peu de filières communes et leurs spécialisation croissante tend plus à augmenter leur complémentarité que leur concurrence.</p>
<p>1.2. d 247 RD André ARGELLIES</p>	<p>41</p>	<p>Projet trop couteux pour résultats peu convaincants à mon sens ; aidez les petits pêcheurs me paraît plus urgent.</p>	<p>La Région développe une politique en faveur de la pêche et de l'aquaculture qui a représenté 8,5 M € de crédits Région + fonds européen pour la pêche (FEAMP) depuis 2016. Les aides aux pêcheurs font partie des priorités du Plan Littoral 21. A cet égard la Région a accueilli les 14 et 15 juin dernier les Assises de la pêche et des productions maritimes, événement de portée nationale au cours duquel les pêcheurs d'Occitanie ont pu faire valoir leurs intérêts.</p>	<p>– <b>Sea-line :</b></p> <p>Le devenir du sea-line et la continuité de l'activité pétrolière sont fondamentaux pour l'activité portuaire.</p>
<p>1.2. d 248 RD André MARTEROU Salarié EPPLN</p>	<p>42</p>	<p>Opérateur au dépôt EPPLN, l'extension du port va impacter mon outil de travail. Jeune société, créée en 2011, EPPLN a effectué de nombreux investissements ( 30 M€ ) permettant au dépôt de moderniser et d'optimiser sa capacité d'exploitation .Le cout de passage , essentiel pour le trafic du dépôt , est fonction de plusieurs critères. Avec l'amortissement des investissements les cout d'entretien et de fonctionnement, Le cout approvisionnement joue un rôle important dans l'activité. Dans un environnement très concurrentiel EPPLN ne peut se permettre une augmentation de celui-ci.</p>	<p>Voir réponse à l'observation N°16 au chapitre 1.2.d ci-dessus. Afin d'être le plus rigoureux possible le dossier d'enquête intègre bien un coût de la solution transitoire estimée à 8M€. Voir volume 3 paragraphe 5.3. Les impacts socio-économiques (emplois directs, indirects, induits.) du projet sont estimés dans le volume 3 du dossier d'enquête.</p>	<p>L'impossibilité technique de superposer une digue sur le sea-line pour des motifs de sécurité impose de trouver à court terme une solution alternative pour assurer</p>

		<p>Le maintien d'un moyen d'approvisionnement massif est vital pour la survie de la société.</p> <p>A la lecture du projet, le maître d'ouvrage prévoit la construction d'un sea-line temporaire permettant de maintenir ce moyen d'approvisionnement. Le dossier ne comportant, à ma connaissance, aucun budget concernant la réalisation de cette étape du projet. La réalisation de cette infrastructure est-elle prévue dans le budget initial du grand port ?</p> <p>L'activité hydrocarbure représente 70 % du trafic actuel du port et outre les 21 salariés, EPPLN génère plusieurs centaines d'emplois induits : conducteurs routiers (que ferait la société CAMIDI si l'activité pétrolière de PORT LA NOUVELLE venait à disparaître ?) gardiens, électriciens, techniciens, sans parler des emplois nationaux qui viennent hors saison participer à la vie du commerce local.</p> <p>Le projet grand port ne saurait mettre en danger cette activité vitale, à l'heure actuelle, pour celui-ci.</p> <p>Le mode d'approvisionnement avec un sea line en parfait état de fonctionnement (contrôles réguliers effectués par des sociétés spécialisées), même s'il est tributaire des conditions météo, permet d'obtenir une exploitation bénéficiaire du dépôt.</p> <p>La société n'a donc pas vocation à investir dans un projet qui ne modifiera pas son fonctionnement car au vu des capacités de stockage, il lui est impossible d'accueillir des navires de plus gros tonnage que ceux déchargés actuellement.</p> <p>Je ne suis pas contre la réalisation du grand port mais celui-ci ne doit, en aucun cas, impacter l'activité des acteurs actuels ni entraîner des surcoûts d'investissement ou d'exploitation.</p> <p>La région est-elle prête à prendre en charge financièrement les répercussions de son projet ?</p> <p>N'ayant pas les réponses à mes interrogations, je donne un avis défavorable au projet grand port celui-ci est susceptible d'évoluer si des réponses satisfaisantes me sont données.</p>		<p>l'alimentation du dépôt entre le démantèlement du sea-line prévu dans l'étape 1 et la mise en service du Poste P1 (vraies liquides) dans l'étape 2. L'impératif de trouver un compromis technico-financier dans le délai contraint imposé par un planning éolien drastique n'est pas chose facile (le ton de la contribution et de la réponse en témoigne).</p> <p>Ce sujet a été la préoccupation première et constante de la commission. Si les relations entre les deux parties se poursuivent et si leur teneur est confidentielle, la commission ne dispose, à l'heure de la rédaction de ce rapport, d'aucun élément pouvant amener à considérer comme envisageable l'arrêt de l'activité pétrolière du port de Port-La Nouvelle.</p>
<p>1.2.d 249 RD Albert CORMARY EELV</p>	<p>43</p>	<p>Nous avons pris connaissance de l'avis favorable (n° 236) émanant d'un responsable viticole qui déclare : « nos usines d'embouteillage de Narbonne, Carcassonne et Béziers ont besoin d'un grand port de proximité ». Nous supposons qu'il entend par là, exporter ses productions. Après une étude approfondie du dossier et ce, malgré le peu de temps imparti, nous n'y avons rien trouvé qui puisse répondre à cette attente. En effet, cette activité aurait besoin d'un terminal à conteneurs et ici, il n'en est pas question pour des raisons aisément compréhensibles et qui ont été expliquées lors de la réunion publique du 3 mai. Comme d'autres, nous avons vainement cherché dans le dossier, des engagements de chargeurs pour de nouveaux trafics conséquents. Si ce responsable viticole peut aller dans ce sens, il serait bien qu'il explicite son propos. Sinon, que penser de son intervention ?</p> <p>Quoiqu'il en soit, dans le dossier d'enquête publique, nous aurions aimé trouver des raisons de conforter l'avis favorable avec réserves.</p>	<p><a href="#">La plateforme dématérialisée permet au public d'exprimer un avis sur la base des documents du dossier d'enquête publique lui-même dématérialisé.</a></p>	<p align="center">- <b>Éolien :</b></p> <p>Nombre d'observations affirment que l'extension du port est « faite pour l'éolien » et qu'au-delà des huit éoliennes expérimentales,</p>

		<p>que nous avons a priori face à ce projet. Au fur et à mesure que nous en avons pris connaissance, les réserves se sont accumulées jusqu'au moment où l'avis ne pouvait plus qu'être défavorable.</p> <p>Sur ce, est arrivé l'avis des pétroliers (EPPLN), s'opposant au projet. Désormais, il n'a plus de sens et se pose en plus la question de la sincérité de ce qui a été présenté puisqu'il était écrit que le projet avait été élaboré en concertation avec les professionnels ce qui n'était manifestement pas le cas.</p> <p>Au fil du dossier joint, le lecteur comprendra que c'est un autre projet que nous attendons pour notre port. Nous espérons que le contre temps issu de l'épisode EPPLN pourra être mis à profit par le maître d'ouvrage pour changer de démarche et entrer dans une phase plus conforme à nos attentes et surtout plus vertueuse non seulement pour l'environnement mais encore pour les finances publiques.</p>		<p>l'ensemble n'aura aucune utilité. S'il est vrai que l'éolien flottant « pilote » a pu conduire à adapter certaines caractéristiques géométriques de l'extension et être le déclencheur de la mise à l'enquête du projet, le fondement du projet est ailleurs, comme il vient d'être décrit.</p> <p>Par ailleurs, la perspective d'un développement commercial d'éoliennes intégrant le port de Port-La Nouvelle a une consistance non négligeable.</p>
1.2. d 266 RD Claude Marie BENSON EELV	44	<p>Ce projet réapparaît après une mise en sommeil. Il affirme toujours, sans vraiment le démontrer que le trafic maritime futur va s'accroître alors qu'en réalité il stagne en ce qui concerne les céréales et que Sète est loin d'être saturé. Il est également indiqué que le creusement d'un plus grand bassin ouvrira à des "opportunités" non précisées. Les coûts des travaux ont bien sur augmenté et devront selon toute vraisemblance monter encore. La Région, le département de l'Aude et le grand Narbonne seraient bien inspirés de réserver leurs investissements à des projets plus modestes et réellement porteurs d'avenir. Les investissements nécessaires à la construction et la maintenance d'éoliennes en mer en font partie mais ne nécessitent pas d'aussi grands travaux. D'autres propositions sont contenues dans la contribution du groupe local d'EELV du narbonnais et je les soutiens</p>	<p>Voir les fiches B, C et D établie dans le cadre du mémoire en réponse concernant l'évolution du trafic maritime.</p>	
1.2. d 267 RD Emma COWLEY Apicultrice	45	<p>La première question à se poser dans un projet avant même de considérer son coût et ses conséquences, est celle de son utilité. C'est l'activité économique qui fait le port et non le contraire.</p> <p>En ce qui concerne l'agrandissement du port on peut sérieusement en douter. Le principal utilisateur 60% du trafic, le pétrolier n'en veut pas, les agro-carburants à l'export sans subvention n'ont plus d'avenir et ceux à l'importation comme l'huile de palme iront à la raffinerie de La Mède, ne parlons pas ici des conséquences écologiques de ces carburants.</p> <p>Les exportations de céréales de notre région non seulement n'iront pas en augmentation mais plutôt en diminution comme déjà expliqué dans l'observation n°126 pour des raisons internes à notre région mais aussi en raison de la concurrence internationale, ne devons-nous pas consacrer plutôt nos efforts sur la souveraineté alimentaire des pays ? il s'agit également dans ce projet d'importer encore plus d'engrais, est ce bien sérieux ? toutes les directives de l'union européenne et de la France visent au contraire à diminuer fort heureusement leur emploi ; les petits pêcheurs des étangs et de la cote n'en veulent pas voir contribution n° 24 et celle de la prudhomie de Gruissan n°133</p>	<p>L'étude socio-économique (volume 3) démontre effectivement que l'avantage que procure le projet est supérieur à une situation sans projet. Le projet suscite l'activité économique et répond aux demandes des marchés. Le projet ne vise pas à satisfaire que le pétrolier, il dépasse son activité et sa vision exclusive car d'autres activités de vracs liquides seront rendues possibles. Concernant les perspectives de trafics voir la les fiches B, C et D établies dans le cadre du mémoire en réponse. Le projet est estimé à 378 M€</p> <p>Réponses déjà apportées sur le modèle d'accompagnement financier de l'agriculture biologique, l'installation en agriculture et les aides aux pêcheurs (voir réponses 11,39 et 41 au chapitre 1.2.d ci-dessus). Les céréales ne diminuent pas actuellement en Occitanie ; une partie est convertie en agriculture biologique ; la nécessité d'exporter pour l'agriculture régionale a été développée plus haut.</p>	

		<p>Alors que reste-t-il ? avons-nous d'autres besoins que ceux de remplir des contrats pour le BTP sur la période des travaux ? le port de Sète à quelques encablures ne suffit-il pas à satisfaire les besoins ? lire <a href="https://eclairagespublics.wordpress.com/2016/09/20/ports-du-languedoc-roussillon-des-projets-qui-ignorent-la-realite-economique/">https://eclairagespublics.wordpress.com/2016/09/20/ports-du-languedoc-roussillon-des-projets-qui-ignorent-la-realite-economique/</a></p> <p>Devant ce déni de perspectives économiques est-il souhaitable de dépenser tant d'argent public alors qu'il existe tant de besoins réels dans notre régions ? Convertissons les 500 millions de subventions régionales, départementales et du Grand Narbonne pour installer des agriculteurs bios qui fourniront les cantines scolaires, les maisons de retraites et hôpitaux, aidons la pêche artisanale, les ateliers de transformations de notre région.</p> <p>Ne prenons aucun risque sur ce qu'il reste de nature préservée sur le littoral, les étangs de Sigean, Bages et Peyriac sont trop fragiles.</p>		
1.2. d 270 RD Anonyme	46	<p>Avant de donner un avis, lisez donc celui du PRINCIPAL utilisateur du port actuel, le secteur pétrolier, dans l'AVIS 173 ...</p> <p>Ses conclusions :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le sea line actuel lui convient très bien.</li> <li>- Le trafic hydrocarbure ne se développera pas dans le futur</li> <li>- Le dépôt pétrolier n'a pas les capacités de stockage pour décharger des navires plus gros que les actuels et ne développera pas ces capacités dans un contexte de stagnation ou de régression de l'utilisation des produits pétroliers</li> <li>- Les augmentations de trafic NON HYDROCARBURES sont TRÈS hypothétiques et ne reposent sur AUCUNE demande identifiée de quelque filière que ce soit</li> <li>- l'idée que l'extension est indispensable aux futures éoliennes est totalement fausse: elle sont ASSEMBLÉES sur le port et ne dépendent en rien de la construction de l'énorme jetée Nord. Le projet éolien est une EXPÉRIMENTATION de quelques éoliennes et ne préjuge en rien de la poursuite et du développement du secteur éolien en mer... porté par 2 "petites" sociétés qui ne prennent aucun engagement à long terme ...</li> </ul> <p>Au total on se demande dans quel but ce projet est lancé, sous prétexte de demande économique quasi inexistante ...</p>	<p>La plateforme dématérialisée permet au public d'exprimer un avis sur la base des documents du dossier d'enquête publique lui-même dématérialisé.</p> <p>Voir réponse à l'observation N°16 au chapitre 1.2.d</p> <p>Voir la fiche D établie dans le cadre du mémoire en réponse.</p>	
1.2. d 275 RD Laure-Emmanuelle PHILIPPE Groupe des élus FN RBM au Conseil Régional d'Occitanie	47	<p>Depuis plusieurs mois, notre groupe Front National Rassemblement Bleu Marine regroupant 39 Conseillers régionaux d'Occitanie ne cesse de faire part à l'exécutif régional de ses observations, remarques et interrogations concernant le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle.</p> <p>Malheureusement, la Présidente de Région s'obstine à vouloir lancer ce projet sans tenir compte de nos commentaires. C'est pourquoi nous tenons à nous adresser à vous aujourd'hui dans le cadre de l'enquête publique.</p> <p>D'un point de vue strictement économique tout d'abord, nous mettons en doute l'intérêt de l'opération. En effet, la première des trois étapes</p>	<p>Le projet de PLN n'est pas dimensionné pour les porte - conteneurs mais pour un navire projet dont les caractéristiques ont été définies après une étude shipping. Le tirant d'eau admissible sera de 14.5 m pour des navires de 225 m de long.</p> <p>Le projet EFGL (éoliennes flottantes au large de Leucate/Barcarès) utilisera également le port agrandi de PLN. Si les flotteurs seront construits à Fos, ils seront remorqués à PLN et l'assemblage des éoliennes sur les flotteurs se fera à PLN. De plus l'Etat annonce un</p>	

	<p>de ce projet d'extension va mobiliser 252 millions d'euros d'argent public du Conseil régional. Cela représente plus de 20% du budget investissement annuel de la Région Occitanie. Il s'agit d'un effort colossal auquel il faudra ajouter les 24 à 39 millions d'euros (selon le scénario choisi) d'intérêts cumulés sur l'emprunt ainsi que les 1,5 million d'euros de maintenance et d'entretien (budget fonctionnement) annuels supplémentaires. L'effort est d'autant plus démesuré que cette étape ne sera vouée qu'à un seul projet expérimental de ferme éolienne sur les deux initialement prévus (Gruissan-Port-La-Nouvelle), la fabrication de celui de Leucate-Barcarès étant finalement délocalisée à Fos-sur-Mer.</p> <p>A titre de comparaison, les travaux d'aménagement et développement du port régional de Sète (digue d'enclôture ZIFMar) ne vont coûter que 4 millions d'euros à la Région, le reste (50 millions d'euros) étant pris en charge par des investisseurs privés. En ce qui concerne Port-La-Nouvelle, on parle au contraire d'une menace de désengagement des investisseurs privés puisque les sociétés de transport d'hydrocarbures, qui représentent à elles seules 60% du trafic, seraient prêtes à quitter le port si son extension aboutissait telle quelle. Aucun accord entre ces sociétés et la Région n'a été trouvé à ce jour, et aucun ne semble être en passe d'être présenté avant la fin de l'enquête publique. Si cela venait à se confirmer, le projet d'extension aurait paradoxalement pour conséquence de réduire dramatiquement l'activité du port.</p> <p>Une gestion réfléchie est indissociable d'une vision à long terme. Nous n'avons aucune visibilité sur le devenir du projet après 4 ou 5 ans, soit l'équivalent du temps de fabrication et de montage de la ferme des quatre éoliennes, qui reste expérimentale. Sans l'engagement d'acteurs économiques concrets et de sociétés de transport d'hydrocarbures, l'ampleur des investissements est disproportionnée au regard de la précarité de l'avenir du projet.</p> <p>Par ailleurs, la nature même du port de Port-La-Nouvelle - situation géographique concurrencée par Sète, Marseille et Barcelone, hinterland contraint et peu développé, trafic de niche essentiellement lié aux hydrocarbures - laisse courir de sérieux doutes quant à la nécessité d'une telle opération. Les récentes évolutions du trafic du port montrent, au contraire, une tendance largement à la baisse (-24% du nombre de navires opérés entre 2012 et 2016, -18% du volume taxable sur la même période). Contrairement au port de plaisance, le port de commerce est loin d'être saturé.</p> <p>De plus, le fait qu'au sein des phases 2 et 3 du projet d'extension (pas encore financées, faute d'acteurs économiques), la construction de quais soit prévue sans aménagement pour les bateaux et le curage du port ne dépassant pas les 14m de tirant d'eau, ne facilitera pas le démarchage de nouvelles sociétés. D'autant plus que, la taille des porte-conteneurs concurrentiels nécessite un minimum de 19m de tirant d'eau et que l'aménagement de quais représente un coût substantiel.</p>	<p>calendrier à court terme pour les fermes commerciales et il convient au port de PLN de se positionner dès maintenant sur cette filière.</p> <p>Avec le projet de parc logistique portuaire prévoyant un faisceau ferré performant dans le port, les liaisons avec la voie ferrée Paris/Port-Bou seront facilitées. Les voies routières sont quant à elles suffisamment dimensionnées.</p> <p>Enfin l'étude d'impact sur le littoral a été faite à une échelle validée par les services de l'Etat, instructeur du dossier, et allant du Cap Leucate à Narbonne plage. Les impacts du projet sur l'évolution du trait de côte sont faibles (voir réponse à l'observation n° 4 au chapitre 1.2.b.)</p> <p>Par ailleurs des mesures compensatoires sont nécessaires si les impacts résiduels du projet sont forts. Or l'analyse des impacts résiduels à la pièce F du volume 2.3 conclut à des impacts faibles à modérés sur l'ensemble des composantes environnementales. Pour autant, la Région prévoit de nombreuses mesures d'accompagnement.</p> <p>Les retombées économiques du projet sont présentées au volume 3. Le taux de rentabilité pour la collectivité est calculé entre 11 et 18%.</p>	
--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--



		<p>De même, l'absence de possibilité de développer l'infrastructure routière environnante (coincée entre étangs, colline ou Parc naturel régional de la Narbonnaise) et l'annulation du projet de la ligne ferroviaire mixte Montpellier-Perpignan - qui contraint aujourd'hui à utiliser des lignes surannées et traversant les étangs, soumettant le transport du fret aux caprices des aléas marins - ne favorisent pas non plus l'attractivité du site pour de nouveaux acteurs potentiels.</p> <p>Du point de vue majeur de l'environnement ensuite, l'imprévisibilité du transit sableux ainsi que l'absence d'étude d'impact sur l'ensemble du littoral de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, (pourtant promise par le président de la commission particulière, le 11 mars 2013, sur la question de la protection du littoral) rendent plus qu'incertaines les conséquences à long terme d'une telle avancée du port - plus d'un kilomètre en mer pour une digue de 2400m - et du déplacement des masses d'eau qui en découleront !</p> <p>Le suivi de cette érosion, prévu pour 10 ans (5 ans pendant les travaux et 5 ans après les travaux), nous semble beaucoup trop court car l'extension du port aura des impacts sur plusieurs décennies.</p> <p>Une analyse bathymétrique régulière des fonds nous semble également indispensable. Enfin, les mesures compensatoires prévues par le maître d'oeuvre pour protéger le littoral et l'habitat naturel sont loin d'être convaincantes.</p> <p>Pour toutes ces raisons, ce projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle nous apparaît comme très nettement déraisonnable. Même si nous considérons comme essentiel le développement des infrastructures portuaires régionales, il s'agit ici d'un investissement beaucoup trop important en comparaison des retombées économiques et commerciales qui nous semblent très hypothétiques sans parler des nuisances économiques directes qu'il génère et de l'impact inquiétant sur l'environnement qu'il engendre.</p> <p>Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre parfaite considération.</p> <p>Laure-Emmanuelle PHILIPPE - Conseillère régionale d'Occitanie, Conseillère municipale de Leucate</p> <p>France JAMET - 1ère Vice-Présidente du groupe FN RBM, Député français au Parlement européen</p> <p>Julien SANCHEZ - Président du groupe FN RBM au Conseil Régional d'Occitanie, Maire de Beaucaire</p>		
<p>1.2. d 277 RD Damien JOLIVET</p>	<p>48</p>	<p>Etant citoyen de PORT LA NOUVELLE j'aimerais savoir ce qu'en pense le maire et le conseil municipal !</p> <p>Etant donné que la société EPPLN à une activité d'environ 70 % du tonnage du port.</p> <p>Si la société EPPLN (TOTAL - DYNEFF) ne peut plus utiliser les installations portuaires SEA-LINE en 2020 et que les actionnaires TOTAL - DYNEFF quitte la région. Tous les emplois directs et indirects seront impactés.</p>	<p>voir réponse à l'observation n° 16 au chapitre 1.2.d ci-dessus et la fiche E établie dans le cadre du mémoire en réponse concernant les emplois.</p> <p>Les impacts socio-économiques sont évalués dans le volume 3 du dossier.</p>	

		<p>De plus les taxes versées pour la ville de PORT LA NOUVELLE part ce dépôt seront supprimées.          Quelles seront les conséquences de ce déficit pour les habitants (augmentation des impôts ). Et          Peut-être beaucoup d'infrastructures seront impactées</p>		
<p>1.2. d          282 RD          Eole          BONNEAULT</p>	49	<p>Défavorable il y a 5 ans, défavorable aujourd'hui : le projet n'a pas trop évolué, si ce n'est dans la démesure des moyens requis pour sa réalisation...          Les arguments qui l'appuient tiennent encore moins la route.          C'est un projet qui, à moyen terme, par la délocalisation, va supprimer bien plus d'emploi sur la région qu'il ne va en créer, surtout que rien ne garantit que les locaux soient prioritaires sur les créations de postes...          C'est un projet qui va engloutir une masse énorme de ressources financières et matérielles, alors qu'on est partout en peine de pouvoir financer l'indispensable : l'emploi pérenne dans l'alimentation, la santé, l'éducation, le social, l'environnement, etc.          C'est un projet qui s'appuie sur des logiques économiques et énergétiques dépassées et qui mènent à l'impasse : anticiper les crises énergétiques et/ou financières qui nous pendent au nez ne demande pas de se rendre encore plus dépendants des échanges internationaux, on l'est déjà assez, mais de relocaliser tout ce dont nous avons besoin pour vivre.          C'est un projet qui date d'une autre époque, il a 50 ans de retard, et n'a plus aucune pertinence ni Intelligence.          C'est un projet nocif et toxique tant pour l'environnement que pour la vie sociale et économique du territoire.          Réfléchissez : le port doit très certainement évoluer, et il faut y investir, mais intelligemment...          Il est démontré que le terminal pétrolier n'a pas forcément besoin de plus.          Il est précisé qu'un des deux projets d'éoliennes flottantes (le plus créateur d'emploi local) pourrait se suffire d'aménagements spécifiques sur le port existant et pas d'un projet pharaonique.          Il est à se demander pourquoi des coopératives viticoles et céréalières (secteurs agricoles en crise, qui subissent au quotidien les marchés internationaux et peinent à se maintenir malgré les perfusions des financements publics) cherchent une porte d'entrée de plus pour concurrencer les productions de leurs coopérateurs, plutôt que de soutenir des pistes salutaires de diversification en circuits courts...          Et les petits métiers, autour de la pêche, du tourisme, de projets innovants de troisième millénaire s'appuyant sur la nécessaire notion de transition énergétique....          Beaucoup de choses sont envisageables et à envisager, mais pas ça, pas comme ça...</p>	<p>Les impacts sur l'emploi sont détaillés dans le volume 3 au chapitre 4.2. Ce volume évalue globalement les impacts socio-économiques du projet.</p> <p>En permettant à PLN d'accueillir une nouvelle filière en lien avec l'éolien flottant, c'est bien vers l'avenir et la transition énergétique que le projet se tourne. Il a été démontré lors de la réunion publique que l'accueil de l'éolien ne pouvait se faire sans le projet tel que porté à enquête publique (voir fiche G établie dans le cadre du mémoire en réponse)</p> <p>Le volume 2.3 du dossier présente dans sa pièce F les impacts résiduels du projet tant en phase travaux qu'en phase exploitation. Avec l'application des mesures environnementales prévues, les impacts résiduels du projet sur l'environnement restent faibles à modérés.</p>	

<p>1.2 ; d 284 Rd Robert CURBIERERS Conf. paysanne</p>	<p>50</p>	<p>Ce projet réapparaît après une mise en sommeil. Il affirme toujours, sans vraiment le démontrer que le trafic maritime futur va s'accroître alors qu'en réalité il stagne en ce qui concerne les céréales et que Sète est loin d'être saturé. Il est également indiqué que le creusement d'un plus grand bassin ouvrira à des "opportunités" non précisées. Les coûts des travaux ont bien sûr augmenté et devront selon toute vraisemblance monter encore. La Région, le département de l'Aude et le grand Narbonne seraient bien inspirés de réserver leurs investissements à des projets plus modestes et réellement porteurs d'avenir. Les investissements nécessaires à la construction et la maintenance d'éoliennes en mer en font partie mais ne nécessitent pas d'aussi grands travaux. D'autres propositions sont contenues dans la contribution du groupe local d'EELV du narbonnais et je les soutiens. En temps qu'écologiste, je suis particulièrement choquée de la désinvolture avec laquelle est traité la question des échanges mer/étangs et l'ensemble des problématiques liées au creusement du port et au prolongement des digues, l'ensemble des questions environnementales ne sont pas traitées avec sérieux et parfois renvoyé à de futures études d'impact alors qu'il est essentiel qu'elle figure dans le dossier soumis à l'enquête publique. Ce projet s'apparente plus à un Grand Projet Inutile digne du siècle dernier que d'un réel aménagement de notre territoire. J'y suis défavorable en l'état et souhaite qu'il soit révisé en profondeur à la lumière d'études économiques et écologiques réactualisées et dans le cadre d'une réorganisation avec le port de Sète. On sait que les politiques privilégient les grands travaux visibles pour montrer qu'ils font quelques choses. Mais cela conduit très souvent à des échecs. L'histoire économique d'investissement hasardeux en rempli des cahiers. Et on oublie d'aider les agriculteurs bios durant le maintien de leurs activités qui eux rendent services à l'environnement, à la santé créent des emplois ... Mais cela n'est pas visible pour les électeurs. Ces grands travaux n'ont de réponse que dans l'orgueil de ceux qui les soutiennent de faire plus et plus grand. L'histoire de cette région s'en rappellera. Plutôt qu'argumenter que ces investissements permettront de mieux exporter notre blé dur en Italie pour faire des pâtes; il vaudrait mieux investir chez nous dans des usines pour faire des pâtes à Castelnaudary ou autre. A cette affirmation Mr Vialette président de la FDSEA de l'Aude avait répondu lors d'une réunion publique : " Et oui Curbieres nous serions alors obligés de manger des pâtes tous les jours !!" Comment alors prendre en considération les positions de cette organisation et ses satellites ... ?</p>	<p>Pour une partie de cette remarque, copiée de l'avis n°33 au chapitre 1.2. b (266 RD) de Claude Marie BENSON (EEVL), se référer à la réponse apportée à cette dernière</p> <p>Si le territoire a l'ambition de capter le développement économique lié aux éoliennes il faut construire la base logistique qu'est le port. Sans cet outil, les flotteurs de Quadran ne peuvent pas être construits et les éoliennes pas assemblées sur leurs flotteurs. Seul le quai « lourd » à forte descente de charges prévu et l'abri créé par les digues permettent ces activités.</p> <p>L'agroalimentaire régional est le 1er secteur d'emploi ; il n'y a peut-être pas d'usine de pâtes mais de nombreux autres produits.</p> <p>Les études d'impact ont été menées par des bureaux d'études reconnus (ARTELIA et CREOCEAN). L'autorité environnementale a reconnu que le dossier était conforme aux attentes du code de l'environnement.</p> <p>Les études hydro-sédimentaires qui ont permis de mesurer les impacts sur l'étang ont été validées par les services de la DREAL et me CEREMA. Ces études ont duré plus de deux années.</p>	
<p>1.2. d 285 RD 287 RD 288 RD</p>	<p>51</p>	<p>Le trafic réel attendu de l'arrière-pays ne justifie pas l'extension du port tel qu'il est envisagé. C'est un grand projet inutile qui privera d'autres chantiers intéressants de moyens : éolienne en mer, par exemple. Je souhaite que l'argent public soit employé à des projets plus sûrs, plus productifs, comme les énergies renouvelables</p>	<p>Les projets de fermes pilotes d'éoliennes flottantes et au-delà des fermes commerciales ne peuvent se réaliser sans une infrastructure portuaire dimensionnée pour accueillir les activités se rattachant à leur construction. (voir courrier d'EOLMED transmis à la commission d'enquête : « Le développement de ces nouvelles énergies ne peut se faire</p>	

Jean CHAMOIS			sans un port offrant des capacités logistiques dimensionnées pour de grosses charges »). En proposant des infrastructures pour la construction de flotteurs et l'assemblage des éoliennes, c'est bien avec la volonté de permettre le développement d'énergies renouvelables que la Région investit. Ceci est relayé également par le courrier d'EFGL transmis à la commission d'enquête : « la disponibilité de ces équipements liée à la position de Port-La Nouvelle sera un atout pour le développement ultérieur de l'éolien flottant en Méditerranée [...], constituant ainsi la filière clé pour la transition énergétique de cette zone littorale. »	
1.2. d 306 RD Jean GITOU	52	<p>La plupart des avis favorables parlent de manière incantatoire de "développement de l'économie" "emploi" "augmentation de trafic", sans doute sans même regarder ce qui a été fait dans d'autres ports.</p> <p>Par exemple dans un article de 2011 de l'Indep' (<a href="https://www.lindependant.fr/2011/09/30/une-solution-trouvee-apres-le-depot-de-bilan-de-la-societe-agrexco,67624.php">https://www.lindependant.fr/2011/09/30/une-solution-trouvee-apres-le-depot-de-bilan-de-la-societe-agrexco,67624.php</a>), on parle du Port de Sète où on a investi massivement suite à la reprise par la région pour la remise en état, là on peut le comprendre, mais surtout où on a parlé d'un trafic de " 9 millions de tonnes à l'horizon 2020, avec à la clé la création de 6 000 emplois ". On est en 2018, et on n'atteint pas les 4 millions, qui est à peu près le même trafic depuis des années. Quand à l'emploi...</p> <p>On disait aussi de Lafarge (qui a d'ailleurs laissé l'observation favorable n°296): "Le Groupe Lafarge va mettre en service une nouvelle cimenterie. Elle sera reliée au broyeur de Port-la-Nouvelle par cabotage en 2014, supprimant un trafic de 11 000 camions sur autoroute". On attend toujours les bateaux Lafarge à Port La Nouvelle.</p> <p>Par ici même, en lisant les observations, on lit qu'Eolmed promet 150 emplois (observation 276), et non 250 emplois comme indiqués dans l'enquête.</p> <p>On lit aussi que le pétrolier est contre et que pour lui le grand port signifie cessation d'activité tel qu'il est présenté ici, par conséquent on peut retirer 60% du trafic...</p> <p>Que du flou rien de très concret, et AUCUN INVESTISSEMENT PRIVE. Vraiment les entreprises doivent être très confiantes malgré les 18% de rentabilité vendues sur la plaquette de présentation.</p> <p>Une amélioration des choses ok, mais pas 400 millions dans une première étape d'un truc qui ne servira à rien.</p>	<p>Les investissements publics sur un port servent toujours de leviers pour des investissements privés. Ainsi lors de la réhabilitation du quai est II à PLN en 2017, l'entreprise silos du sud a investi dans un nouveau portique. On peut aussi citer les 30 millions d'euros d'investissement déjà réalisés par EEPLN révélant bien tout l'intérêt de l'entreprise à fiabiliser ses dépôts en toute connaissance du projet d'extension.</p> <p>Le nombre d'emplois annoncé par EOLMED dans son observation comptabilise les seuls emplois directs pour la construction et l'assemblage de l'éolienne. Dans le dossier d'enquête les emplois indirects et induits sont comptabilisés comme présenté au chapitre 4.4.5 en p. 37 du volume 3 qui dénombre les emplois directs, indirects et induits générés par les deux fermes pilotes. Le projet global présenté par la Région est estimé à 378 M€ HT. La première étape nécessaire pour les fermes pilotes est estimée à 212 M€ HT. La Région prévoit dans le cadre de son futur mode d'exploitation du port des investissements privés permettant la réalisation des étapes 2 et 3 sollicitées par EPPLN et les autres opérateurs du port.</p>	
1.2. d 308 RD Jean-Elie ROBIN	53	<p>Je travaille pour le pétrolier (TOTAL+Dyneff), qui représente la très grosse majorité du trafic du port à lui seul.</p> <p>Dans l'enquête publique telle qu'elle est présentée, il est annoncé une augmentation énorme des trafics, que par conséquent son sea line n'est plus adapté aux nouveaux trafics... etc, etc.</p>	<p>Voir réponse à l'observation N°16 au chapitre 1.2.d ci-dessus</p> <p>Voir aussi le volume 3 paragraphe 5.3.</p>	

		<p>Ceci, vous avez pu le lire dans l'observation n°173, est faux. Tous ceux travaillant dans ce milieu, et sans doute ceux qui s'y intéressent un peu, savent que l'augmentation du trafic d'hydrocarbures n'est pas dans l'ordre des choses à l'époque où l'on vit. Au mieux on table sur une stabilité.</p> <p>Du coup, mon entreprise étant satisfaite de ses conditions actuelles d'exploitation du port ne demandait rien d'autre que de pouvoir continuer à utiliser son outil. Hors, dans le dossier tel qu'il nous est présenté aujourd'hui, le projet grand port signifie d'entrée la cessation d'activité.</p> <p>Domage déjà pour les dizaines d'emplois directs ou indirects, locaux principalement, et dommage ensuite pour le trafic du futur port, si le projet aboutit tel quel, puisqu'il faudra se priver des hydrocarbures, trafic majoritaire.</p> <p>Je ne comprends pas pourquoi ceci, qui est quand même une info super importante à donner au public, n'est pas indiqué dans l'enquête publique, alors que cela a toujours été clair suite aux multiples réunions avec la région.</p> <p>Du coup, comme j'ai pu lire avant, le dossier présenté à l'enquête publique est faussé, puisque si le projet se fait tel quel il faudra supprimer la ligne "hydrocarbures". Et tout de suite, ça va faire un gros trou dans le trafic (et le budget d'exploitation du port).</p> <p>Pour moi ça change tout, déjà parce que je vais perdre mon emploi, et ensuite en tant que contribuable ça ressemble encore à du gâchis d'argent public alors qu'on pourrait sans doute faire beaucoup mieux que supprimer d'entrée dès la première étape la majorité du trafic portuaire.</p> <p>J'imagine que pour les entreprises du BTP ça ne les empêchera pas d'être favorables, ainsi qu'aux divers membres d'organismes publics liés à la région, etc, et puis les gens qui pensent vraiment que ça va créer de l'activité sans creuser le dossier seront pour également.</p> <p>Je vous invite à lire vite fait le dossier du principal acteur du port (n°173), celui qui apporte le trafic actuellement et pas potentiellement en 2050. Pour ceux qui n'auraient pas le temps de se taper les 10 milles pages mal renseignées du dossier d'enquête.</p>	<p>Les impacts socio-économiques (emplois directs, indirects, induits.) du projet sont estimés dans le volume 3 du dossier d'enquête (chapitre 4.2)..</p>	
<p>1.2. d 310 RD Catherine DIMET EPPLN</p>	<p>54</p>	<p>Etant employée sur le port, je ne suis pas contre le projet d'extension du port mais pas au détriment des entreprises qui nous emploient.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Après avoir lu les commentaires d'un élu de Port la Nouvelle qui s'épanche sur les réseaux sociaux en mélangeant les dossiers et les genres</li> <li>- Après avoir lu attentivement les 30 pages qu'EPPLN met en commentaires dans l'observation n°173, je constate que tout est dit !!!</li> <li>- En lisant l'avis n°276 d'EOLMED, je refais les calculs : <ul style="list-style-type: none"> <li>-&gt; 150 emplois en 1ère phase pour 1 an</li> <li>-&gt; en 2019 peut-être de futurs projets, pour une centaine d'emplois ?</li> </ul> </li> </ul> <p>Où sont les 4300 emplois restants ? Je m'interroge ? Qui ment ? Qui dit la vérité ?</p>	<p>Voir réponse à l'observation N°16 au chapitre 1.2.d ci-dessus.</p> <p>Afin d'être le plus rigoureux possible le dossier d'enquête intègre bien un coût de la solution transitoire estimée à 8M€. Voir volume 3 paragraphe 5.3. Les impacts socio-économiques (emplois directs, indirects, induits.) du projet sont estimés dans le volume 3 du dossier d'enquête.</p>	

		<p>Certaines qu'EPPLN n'a pas besoin de ce grand port et persuadée qu'il y a toujours quelque chose derrière les choses, je ne peux qu'avoir un avis défavorable sur ce projet.</p>	
<p>1.2. d 312 RD Alexandre PHILIPOT EPPLN</p>	55	<p>Je suis employé dans la société EPPLN qui est le premier opérateur portuaire de port la nouvelle assurant 70% de l'activité du port. Après la lecture de l'observation d'EPPLN sur le dossier d'enquête publique en pièce jointe au n°173 on peut s'apercevoir en général que les études portées par la région sont fausses et incomplètes. En ce qui nous concerne, le projet d'extension du port tel qu'il est présenté dans l'enquête publique nous priverait de notre outil principal pour l'approvisionnement de nos bacs en hydrocarbures. Actuellement EPPLN fonctionne à un rendement très satisfaisant sur le plan technique et opérationnel. L'extension du port ne serait pas bénéfique pour notre trafic car au contraire elle nous conduirait à la fermeture du site et entraînerait des pertes d'emplois directs et indirects. Entre ce gaspillage d'argent public et la menace de mon emploi je ne peux donc qu'être défavorable à ce projet.</p>	<p>Voir réponse à l'observation n N°16 au chapitre 1.2.d ci-dessus. Afin d'être le plus rigoureux possible le dossier d'enquête intègre bien un coût de la solution transitoire estimée à 8M€. Voir volume 3 paragraphe 5.3. Les impacts socio-économiques (emplois directs, indirects, induits.) du projet sont estimés dans le volume 3 du dossier d'enquête</p>
<p>1.2. d 314 RD Hervé GARDOUX</p>	56	<p>le projet d'extension du port de Port La Nouvelle n'est absolument pas justifié économiquement ni sur le plan du trafic maritime ni sur le projet d'éolienne flottantes. L'expertise réalisée par les associations démontre l'indigence du volet économique : pas de business plan, calculs de rentabilité interne fantaisistes, sans engagement industriel et reposant à 90 % sur le pétrolier et le céréalier, deux activités en forte décroissance. Par ailleurs, je confirme que ce projet est anti-écologique comme le rapport environnemental de la MRAe le démontre. Que ferait-on de centaines de ces blocs flottants ? Enfin comme la MRAe l'a indiqué, il existe des ports (Fos ou même Sète et Port Vendres) pour conduire de façon rationnelle et économique la construction des douze éoliennes dont l'implantation est prévue à Fos/Faraman, Gruissan et au Barcarès. Tous les projets sont menés par des entreprises proches de Fos, à Aix pour Engie, La Ciotat (Ideol) dont Quadran n'est qu'un sous-traitant. Au vu de cette réalité industrielle, on peut donc douter que Port La Nouvelle soit un jour le centre de gravité de ces activités, pour autant que dans quinze ou vingt ans cette technologie ait fait la preuve de sa pertinence économique et écologique. En conclusion 1° Ce projet doit être annulé. 2° La question des éoliennes doit être traitée à part, en appliquant des critères de rationalité économique et écologique. 3° Le port de PLN peut être doté de jetées minimales qui laissent en place le sealine et permettent l'accès à des navires de 220 m.</p>	<p>Cet avis est un extrait de l'avis de M. Bisconte reporté à l'observation n°2 au chapitre 1.2.d ci-dessus. Il convient donc de se reporter à la réponse faite à cette observation.</p>

<p>1.2. d 319 RD Simon POPY France Nature environnement</p>	<p>57</p>	<p>1. absence de stratégie portuaire régionale Ce projet s'inscrit dans un contexte que nous avons déjà dénoncé en mai 2016 par un courrier à Mme DELGA, à savoir une absence de vision stratégique, que ce soit à l'échelle de la côte régionale ou à l'échelle du Golfe du Lion (de Marseille à Barcelone). Il en découle un manque de réflexion sur la complémentarité et la coopération entre les ports. Cette analyse a été corroborée par le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional, dans son avis du 31 janvier 2017, qui soulignait que la région Occitanie ne joue pas son rôle d'organisateur du développement économique régional en matière portuaire, compétence exclusive dévolue par la loi NOTRe. Le CESER alertait : « il y a urgence à prendre en considération le rapport du CESER, ses préconisations fortes afin d'éviter de reproduire de mauvaises habitudes qui consistent à définir la stratégie chacun dans son port, chacun pour soi » [...] « Pour peser face à la concurrence, il faut s'unir, seule la Région peut et doit rassembler les acteurs pour avoir une véritable stratégie pour les ports, la logistique, et l'intermodalité, créatrice de richesses, de valeurs et d'emplois non délocalisables ». Ce rapport proposait notamment de créer une autorité portuaire unique pour l'ensemble des ports régionaux, afin : « de définir la stratégie portuaire en fonction de chaque port et leur complémentarité, de Laudun l'Ardoise (port fluvial de la vallée du Rhône), à Port-Vendres. » ce qui constitue une réponse opérationnelle à notre préoccupation. On comprendra en creux que dans l'état actuel des choses, l'assemblée consultative régionale elle-même alerte sur le fait que le projet d'extension de Port-la-Nouvelle ne s'inscrit pas dans une telle stratégie. Il est issu d'une réflexion non actualisée, restée figée malgré toutes les interpellations et malgré la signature, entre temps, des accords de Paris sur la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Ce projet ne répond donc pas aux enjeux soulevés par les acteurs associatifs ou institutionnels. Il n'est pas responsable ni sur le plan politique, ni sur le plan socio-économique, ni sur le plan environnemental, d'autoriser un projet de développement portuaire d'une telle ampleur avant qu'une véritable stratégie portuaire ne soit réfléchie et mise en place. Il est absolument indispensable que cette question soit réglée avant toute décision sur le projet PLN. Nos associations souhaitent que les différents ports d'Occitanie puissent continuer à se développer de façon raisonnable, ce qui nécessite une vision d'ensemble.</p>	<p>voir réponse aux observations n°2 et 6 au chapitre 1.2.d ci-dessus.</p> <p>Le rapport universitaire du CESER n'est pas prescriptif. L'autorité portuaire unique existe aujourd'hui, il s'agit bien de la Région propriétaire des ports de Sète, de Port-La Nouvelle et du Grau du Roi. L'Ardoise est la propriété de VNF, Port-Vendres celle du Département 66. La gouvernance unique fusionnée impliquerait des transferts de propriété et ne solutionne en rien le nécessaire repositionnement de Port-La Nouvelle sur les marchés accessibles par les navires de plus grandes tailles. Les impacts socio-économiques ont été évalués dans le volume 3 du dossier d'enquête, ils démontrent bien l'avantage global que procure le projet face à une situation sans projet.</p>	
<p>1.2. d 346 RD Donato SEGOVIA EPPLN</p>	<p>58</p>	<p>A ce jour, la Société EPPLN, 1er contributeur du port (70%) est menacée par le projet Grand Port. EPPLN représente une activité majeure du port et vient d'investir lourdement dans le dépôt d'hydrocarbure afin de se moderniser. Tel que le projet le prévoit, celle-ci se devrait contrainte de démanteler son sea-line. Hors sans sea line, EPPLN n'est plus compétitive et serait obligée d'arrêter son activité sur Port La Nouvelle, ce qui aurait</p>	<p>Voir réponse à l'observation n°16 au chapitre 1.2.d ci-dessus. Voir volume 3 paragraphe 5.3. Les impacts socio-économiques (emplois directs, indirects, induits.) du projet sont estimés dans le volume 3 du dossier d'enquête</p>	

		<p>pour conséquence la perte de 21 emplois direct sans compter la perte d'environ 250 emplois indirects (Voir observation N° 173 et 328). Soit disant un nouveau poste à quai (vrac liquide ) serait construit. Qui finance celui-ci ? Et dans un délai de combien de temps ? Je ne peux qu'être défavorable sur le projet de l'extension du port.</p>		
<p>1.2. d 349 RD Anonyme</p>	59	<p>L'extension du port de PLN n'est pas une affaire anecdotique sur le plan environnemental : elle implique 80 ha d'artificialisation supplémentaire de zones humides et littorale avec une perte du très de côte sur plus d'un km, avec des travaux importants d'enrochement et de dragage. Rien que les travaux ont un coup énergétique qui est loin d'être nul en TEP (des millions de m3 charriés) et en perturbations du milieu marin, sans compter celles entraînées par la suite pour son fonctionnement supposé. Pour justifier tout ceci en arrière-plan, il y a toujours l'argument économique. Mais est-on bien sûr que s'en soit un véritablement ? Est-ce que l'augmentation du gabarit des bateaux à une certaine taille mais pas la plus grande n'est-elle pas une demi-mesure (càd que le trafic escompté sera bien au rendez-vous)? Est-ce que les communes limitrophes voir le grand Narbonne ont vraiment les capacités de développement et d'absorption du trafic correspondants ? Si c'est au prix de nouvelles zones industrielles à créer avec encore plus d'artificialisation de terres agricoles pour que de nouvelles populations viennent s'installer, est-ce vraiment le but recherché par la majorité de la population locale ? Et est-ce que tout ceci ne va pas faire double-emploi avec ce qui existe déjà à Port-Vendres, Sète et Fos, même pour ce qui concerne l'éventuel développement de l'éolien flottant ? Auquel cas ce ne sera que du transfert d'activité et de la concurrence territoriale dont le bilan global est à somme nulle sauf pour l'environnement et le BTP portuaire, mais dans des directions opposées ? Voilà autant de choses qu'on aimerait savoir avant de valider ce nouveau coup de canif dans le littoral dont on peut se demander s'il est bien justifié au moment de l'application des directives européennes sur l'état du milieu marin...</p>	<p>Le projet d'extension du port de PLN tel que présenté à enquête publique n'induit pas de destruction de zones humides. C'est le parc logistique portuaire déjà autorisé par arrêtés préfectoraux en 2015 qui entraîne la destruction de 80 Ha de zones humides avec des compensations en conséquence. Le projet tel que présenté a un impact faible sur l'érosion du trait de côte (voir réponse à l'observation n° 4 au chapitre 1.2.b). Par ailleurs le volume 2.3 du dossier présente dans sa pièce F les impacts résiduels du projet tant en phase travaux qu'en phase exploitation. Avec l'application des mesures environnementales prévues, les impacts résiduels du projet sur l'environnement restent faibles à modérés. La stratégie portuaire régionale est de spécialiser chacun de ses ports. L'évaluation socio-économique du projet est présentée dans le volume 3 du dossier d'enquête.</p>	
<p>1.2. d 350 RD Stéphane LINO</p>	60	<p>Ancien Conseiller Général de l'Aude et conseiller municipal de Castelnaudary, je souscris pleinement aux analyses et avis formulés (que je joins) par le groupe local EELV du Narbonnais, Nature et Progrès 11 et la Confédération Paysanne 11, même si le projet éolien est positif mais qui, à lui seul, ne peut justifier ce projet. Les réserves et oppositions que j'avais formulées lorsque je siégeais à l'Assemblée départementale, toutes liées au fil rouge de la résilience territoriale que je m'étais tenu de suivre, ne sont pas démenties par les évolutions constatées depuis, notamment concernant les exportations céréalières : pour atteindre les objectifs avancés dans le projet (+ 30 %), le contribuable devra continuer à subventionner ces cultures. En termes de rendements, de surfaces consacrées et en visant une agriculture propre, l'augmentation des exportations céréalières de 30 % est même irréalisable Dans les années à venir, nous devons faire face aux impacts du réchauffement climatique, à la dégradation accélérée de notre</p>	<p>Avec de nouvelles capacités nautiques le port augmente son attractivité et donc son hinterland. C'est cette plus grande zone d'influence du port qui sera source de nouveaux trafic et non l'augmentation de la production locale.</p>	



		<p>environnement et à la raréfaction des ressources qui maintiennent notre civilisation en vie, trois bouleversements qui vont s'accompagner de profonds changements sociétaux. Désormais, il s'agit de s'y préparer, car il est possible qu'il soit trop tard pour infléchir les trajectoires en développant notre résilience, cette capacité à absorber les chocs et à se transformer.</p> <p>Plus globalement et plus concrètement, ce type de projet, anachronique et aux coûts qui seront à coups sûrs supérieurs à ce qui est annoncé, a été pensé avec un logiciel des années 60. En plus d'être dispendieux, il ne répond pas aux critères de cette indispensable et incontournable résilience : j'y suis donc défavorable.</p>		
1.2. d 354 RD Pascal PAVIE NOPALME	61	<p>NOPALME Nouvelles Orientations Pour des Alternatives Locales et Méditerranéennes</p> <p>cet avis est donné au nom des millions de petits paysans et petits pêcheurs confrontés à la concurrence internationale à cause de projets nuisibles comme celui de Port la nouvelle avec l'appui des fonds publics collectés au détriment des plus nécessiteux et au profit de quelques privilégiés qui tirent les ficelles dans l'industrie , l'agroalimentaire , le BTP, cela ne détruit pas seulement le peu d'harmonie qu'il reste dans nos sociétés humaines , cela détruit aussi la nature dans son ensemble , 1km de cote méditerranéenne impactée par ce projet faisant courir de grands risques de pollution sur le littoral . les personnes favorables à ce projet seront elles là pour nettoyer les dégats le jour d'une marée noire ? comment est-il possible à l'heure impérieuse de la transition énergétique , de la nécessité de réduction des gaz à effet de serre, de promouvoir un tel projet ? comment peut-on admettre la nécessité de relocaliser notre économie et en même temps soutenir un projet qui fut annoncé au débat public de 2014 à 200 millions d'euros qui arrive aujourd'hui à 500 millions et sera sans doute à beaucoup plus . ?</p>	<p>La pièce F du volume 2.3 de l'étude d'impact conclut majoritairement à des impacts faibles du projet. Par ailleurs, avec sa première étape qui permettra la mise en place de fermes éoliennes flottantes, le projet joue un rôle fondamental dans la transition énergétique de la région.</p> <p>Le projet est estimé à 378 M€ et pas 500 M€.</p> <p>voir par ailleurs la réponse à l'observation 9,11 et 33 au chapitre 1.2.d.</p>	
1.2.d 366 RD Marie-Laure ARRIPE Économiste EELV	62	<p>Tout d'abord, l'étude présuppose que l'agrandissement du port entraînera une augmentation du trafic portuaire. Le problème est qu'il intervient dans un contexte global de régression du commerce international des marchandises, passé de 17574 milliards de dollars en 2014 à 15261 en 2015, après il est vrai une période d'expansion rapide dans les années 2000, mais en régression-stagnations depuis. Le commerce maritime n'échappe pas à la règle, pour des raisons encore différentes<sup>1</sup>.</p> <p>Et cette tendance n'est probablement pas réversible pour différentes raisons que je vais développer. Je m'appuie sur les travaux de l'Organisation Mondiale du Commerce 2017, en examinant les aspects géographiques et les contenus par produits de ces échanges. Les seules régions du monde qui voient leurs échanges internationaux progresser sont l'Asie et dans une moindre mesure l'Europe, sachant que 60 % des échanges commerciaux européens s'effectuent à l'intérieur de l'Europe, donc dans un cadre intracontinental où le transport maritime est très peu sollicité.</p>	<p>Voir fiche B établie dans le cadre du mémoire en réponse mais aussi les fiches C et D.</p>	

		<p>Quant aux échanges avec l'Asie, concernant le trafic avec la Méditerranée, ils restent marginaux et empruntent pour l'instant d'autres voies.</p> <p>Concernant les produits, PLN se situe actuellement comme importateur de produits minéraux et hydrocarbures et exportateur de produits agricoles. Là encore les chiffres du commerce international laissent peu d'espoirs quant à une évolution favorable de ces activités : le commerce des produits pétroliers et apparentés est en diminution, en valeur mais surtout en volume depuis plusieurs années et à terme, avec les diverses mesures concernant le réchauffement climatique et l'épuisement des réserves fossiles, l'avenir est loin d'être certain.</p> <p>Donc investir avec l'espoir que ce secteur soit porteur est très largement aléatoire, voire pire... De plus, les pétroliers du port ont d'eux-mêmes émis un avis défavorable...</p> <p>A la lecture de la contribution n° 294 de la part de UMANO (Union Maritime Nouvelle) c'est à dire de l'ensemble des professionnels du port, une des ambitions des opérateurs serait de recevoir des navires en provenance d'Amérique du sud. Il aurait été intéressant de préciser de quelles importations il s'agit. Maïs et/ou soja, oléagineux transgéniques ? Dissémination massive des polluants (dont le fameux glyphosate), concurrence pour nos propres productions... est-ce que ce projet a pour ambition d'augmenter nos capacités d'importation de ces matières ?</p> <p>Concernant les exportations de produits agricoles en provenance du Lauragais, la même analyse peut être conduite : valeur des échanges en baisse au plan mondial et marchés de plus en plus soumis à la concurrence des pays du Sud, entre autres.</p> <p>Les débouchés internationaux en matière de céréales sont ainsi eux aussi en recul, comme le montre le tableau en note. 2</p> <p>Donc investir des sommes aussi considérables dans deux secteurs en déclin programmé paraît peu judicieux dans la gestion de l'argent public.</p>		
<p>1.2. d 369 RD Sabine FLAUTRE</p>	<p>63</p>	<p>Ce projet ne répond pas à la volonté commune d'inscrire le port de PLN dans les ports de demain avec une réelle identité d'activité. C'est vraiment dommageable. Cette extension pourtant la bienvenue pour la ville et pour notre territoire repose sur la prévision en hausse des trafics maritimes, or il semble aux dires des spécialistes que ces prévisions sont très optimistes voir irréalistes ! C'est inquiétant. Alarmant, l'impact écologique déplorable déjà relaté dans les très nombreuses contributions. Surprenant les incertitudes et les écarts dans le chiffrage du projet, dans la répartition du qui paie quoi ? Alors quel intérêt à investir autant d'argent public dans ce projet qui semble mal ficelé et déjà dépassé ? Je suis défavorable à ce projet en l'état. Pourquoi ne peut pas créer l'identité portuaire de PLN en concentrant les financements sur le développement de l'éolien en mer, sur la recherche, la maintenance, le suivi, la formation aux énergies renouvelables. Y associer d'autres projets, tel que le recyclage des bateaux de plaisance créant ainsi des emplois non délocalisables,</p>	<p>Il convient de se référer aux fiches B, C et D établies dans le cadre du mémoire en réponse concernant l'évolution des trafics.</p> <p>En voulant faire de Port-La Nouvelle le port permettant à courts termes la mise en place des fermes pilotes d'éoliennes flottantes et à moyens termes celle des fermes commerciales, c'est une véritable spécificité et identité que la Région souhaite donner au port de Port-La Nouvelle.</p> <p>La pièce F du volume 2.3 du dossier d'enquête conclut à des impacts résiduels faibles du projet sur l'environnement.</p>	

		accessibles à tous les niveaux de formation, ou encore la construction des bateaux de demain, les projets du futur sont nombreux. Alors investir à PLN, c'est un excellent choix vouloir créer des emplois une excellente motivation mais dans un projet respectueux de l'environnement, respectueux des emplois actuels et de demain, respectueux des habitants qui aiment leur environnement, dans un projet porteur. Celui-ci ne semble pas y répondre.		
1.2. d 379 RD Colette ROBIN	64	Encore un projet à l'ouest, à l'heure où on parle de "circuits courts", "préservation de l'environnement", on court toujours plus vers la concurrence internationale au rabais au prix de centaines de millions d'euros, et de destruction de l'environnement (ceux qui saluent le soin qui est pris pour la sauvegarde de l'environnement n'ont sans doute pas lu le dossier et l'avis de ceux qui s'y connaissent vraiment... On en prend tellement soin qu'il faut pour le projet une dérogation à la protection d'espèces protégées). Revenons à la raison, ce projet est conçu à la manière du tout béton des années 60, jamais PLN ne concurrencera Barcelone ou Marseille juste avec la taille des bateaux qu'il peut recevoir. Quant aux Éoliennes, on peut les mettre à l'eau à Fos pour un surcoût de 3 millions d'euros, ce qui peut être pris en charge par la région pourquoi pas, avec un engagement si le projet est concluant de dimensionner le port pour les suivantes s'il y en a. De surcroît, l'acteur principal du port le pétrolier, annonce une cessation d'activité si le projet se fait en l'état. Quid de l'équilibre budgétaire dans ce cas ? Stop d'urgence.	voir réponse à l'observation n° 18 au 1.2.d.  La pièce F du volume 2.3 du dossier d'enquête conclut à des impacts résiduels faibles du projet sur l'environnement. Le dossier de demande de dérogation à la protection d'espèces est déposé pour une seule espèce marine qui ne sera pas détruite mais déplacée (la Grande Nacre). Les compensations pour les autres espèces végétales ou animales terrestres ont déjà été accordées dans le cadre des arrêtés de travaux du parc logistique portuaire.  Le volume 3 détaille le bilan socio-économique du projet pour la société.  Comme précisé aux réponses aux observations n° 1 au chapitre 1.2.e et 3 au chapitre 12, il n'a jamais été question pour PLN de rivaliser avec un Grand Port Maritime en gardant des dimensions modestes.	
1.2. d 383 RD Robert CURBIERERS	65	L'exportation de nos produits agricoles supportent un coût exorbitant pour la société : aides aux investissements (bâtiments, matériels ) aides de la PAC, aides à l'exportation , ( 2 430 000 millions d'euros moyenne sur 5 ans pour l'Aude pour exportation des vins vers des pays tiers ) Dans la presse on découvre que certaines structures viticoles exportent en Chine pour 1 euros la bouteille!!! Faire des investissements colossaux sur le port de La Nouvelle pour quelques privilégiés qui bradent nos productions !! Vaut mieux garder le financement pour l'installation et le maintien en agriculture pour ceux, celles qui assurent en permanence l'alimentation des citoyens sur les marchés, la vente directe, les groupements de producteurs !! De plus écologiquement c'est supportable ! Les politiques qui choisissent ces investissements à perte, oui à perte à terme ne le feraient si cela été avec leurs financements privés. Avec l'argent public allons-y, ce ne sont pas nos sous .. ! 42 % des agriculteurs ont un revenu au-dessous de 400 euros par mois ( chiffre MSA ) 60 % des agriculteurs ont des retraites en dessous du seuil de pauvreté . On s'en fout. Quand un agri prendra retraite on lui propose de travailler encore avec une surface de subsistance comme si cela était un privilège. Allez dire à Mme DELGA de toucher une retraite de 850 euros mois de de pouvoir continuer à travailler une semaine par mois. !!*	voir réponses aux observations 11 et 18 au chapitre 1.2.d	

		<p>On se fout de nous avec ces choix pharaoniques. On est à la même époque !          Quand il n'y aura plus de paysans chez nous avec le port de la Nouvelle nous serons approvisionnés avec les accords CETA .. et autres</p>		
<p>1.2. d          399 RD          Jean-pierre          GOVERN</p>	66	<p>Il est curieux de voir que malgré l'annonce du pétrolier de fermeture de leur site si le projet se concrétise (contribution 173), et que donc on perd 60% de l'activité du port immédiatement, divers contributeurs appartenant à des organismes publics y sont toujours favorables contre toute évidence.          Avec ce coup de tonnerre de l'avis défavorable du pétrolier les avis "favorables" appartenant à des sociétés liées à l'éolien ou à des céréaliers, peu importe, ne font plus le poids. Sans lui on perd 60% de l'activité, le projet n'a plus de sens.          Je suis d'accord pour une évolution du port, pour accompagner de nouvelles énergies, mais pas au détriment d'un équilibre des comptes qui, sans le trafic du pétrolier sera nécessairement déficitaire.          Un projet à 400millions, même si une signature suffit, faut qu'il soit solide.          Ensuite, un impact sur le tourisme (vis à vis de la ville, circulation, pollution visuelle) n'a pas été fait sérieusement, du coup ce sera certainement au détriment de la manne touristique, alors que jusque ici Port La Nouvelle a toujours su ménager la chèvre et le chou. Quand on va à Barcelone par exemple, on n'a pas tout de suite envie d'aller à la plage à côté du port de commerce.          L'écologie, quand EELV seront d'accord entre eux on saura peut-être ce qu'ils pensent (avis 386 favorable contre tous les autres du même mouvement), en attendant on pourra lire l'avis de vrais experts non politiques qui nous disent que le projet est un peu léger de ce point de vue aussi.          On ne peut pas se passer du pétrolier de suite même si on sait que ça arrivera (quand nous roulerons tous en voiture électrique, hydrogène ou que sais-je). Donc oui à l'éolien même si ce n'est qu'un test et que ça n'a pas du tout l'air très avancé et qu'il n'y a aucun engagement d'emploi régional (voir lien de l'avis 362), mais pas sans s'assurer une continuité du trafic par ailleurs.          L'histoires des oeufs dans le même panier etc...</p>	<p>Voir réponse à l'observation n° 16 au chapitre 1.2.d concernant EPPLN.</p> <p>La station balnéaire de Port-La Nouvelle cohabite déjà avec le port dont les activités attisent la curiosité des touristes. Le développement du port et les activités "éoliennes" qui y sont prévues pourraient voir se développer un tourisme industriel comme cela est stipulé dans le courrier transmis à la commission d'enquête par "Grand Narbonne Tourisme".</p>	

### 1.2.e) Conception technique

Thème Contribution	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
--------------------	--------	----------------------	-----------------------------	-----------------------------------------

Identification du public				
<p>1.2. e 64 RD Pierre CONTENT</p>	<p>1</p>	<p>au cours de la réunion d'information du 3 mai il nous a été précisé que le port de Port la Nouvelle était un petit port et que même après la fin des travaux il resterait toujours un port de taille modeste.</p> <p>Ce point de vu me semble erroné car, avec une surface égale au quart de celle du port de Fos sur mer, il serait plutôt de la taille d'un grand port !</p> <p>En fait, avec la très grande digue il s'agit plus de la création d'un nouveau port que d'un simple agrandissement. De plus cette configuration ne permettra aucune extension future, contrairement à tous les grands ports comme Marseille et Barcelone qui ont évolués au fur et à mesure des opportunités offertes.</p> <p>Par ailleurs, en tant que designer de formation permettez-moi de m'étonner du choix de la réalisation d'une digue en talus, très onéreuse, alors qu'il aurait été possible de réaliser de substantielles économies en tenant compte des effets de la houle sur la jetée.</p> <p>Un simple regard sur une carte du Golfe du Lion montre que, de part sa configuration en quart de cercle, le fetch par vent du nord est court et de ce fait la houle de nord n'est jamais dangereuse pour la digue.</p> <p>Prenant en compte cette particularité il eût été intéressant d'étudier la possibilité de réaliser la première moitié de la jetée, perpendiculaire à la côte, en utilisant des caissons immergés. Solution d'autant plus économique que nous avons sur place un cimentier pour les fabriquer !</p> <p>En conclusion je suis défavorable à ce projet mal étudié, démesuré et trop dispendieux aux regards des résultats modestes escomptés, à savoir un fret simplement doublé, de l'ordre de 4M de tonnes par an.</p>	<p>Le port de Fos/Marseille s'étend sur: 400 Ha pour les bassins de Marseille et 10 000 Ha pour les bassins de Fos (source: <a href="http://www.marseille-port.fr/fr/Page/16404">http://www.marseille-port.fr/fr/Page/16404</a>) soit au total 10 400 Ha.</p> <p>Le projet de Port-La Nouvelle proposera à terme: 100 Ha de plate-forme logistique, une trentaine d'hectares supplémentaires de terre-plein. Si l'on compte la surface du nouveau bassin, le port s'étendra sur environ 300 Ha soit 3% de la surface de Marseille/Fos et non le quart. La dimension du projet d'extension reste donc très modeste.</p> <p>Comme cela est présenté p.17 de la pièce B1 du volume 2.1 du dossier d'enquête des futurs développements sont possibles à l'intérieur des digues créées permettant des extensions futures à l'intérieur du nouveau bassin.</p> <p>Concernant le choix de la technique constructive des digues, se référer à la fiche G établie dans le cadre du mémoire en réponse. Dans les petits fonds (ce qui est surtout le cas pour la première partie de la digue perpendiculaire à la côte, la technique en caisson serait bien plus onéreuse et présenterait des problèmes de stabilité.</p>	<p>La commission estime que les réponses apportées par le Maître d'ouvrage dans ce « débat d'experts » sont bien étayées, notamment par la Fiche G établie dans le cadre du mémoire en réponse.</p> <p><b>Si elle s'en félicite, elle regrette toutefois que ces informations n'aient pas été incluses dès l'origine dans le dossier d'enquête.</b></p>
<p>1.2. e 85 RD Thierry de NOBLENS Président FNE Midi-Pyrénées</p>	<p>2</p>	<p><b>Sur le port de l'éolien</b></p> <p>La réunion publique du 3 mai a confirmé que le projet de création d'un grand port à Port-La-Nouvelle n'a pas de justification au strict plan des activités maritimes.</p> <p>La seule opportunité semble l'éolien flottant expérimental qui ne peut à elle seule justifier un port à 700 millions d'euros.</p>	<p>Le préambule du dossier d'enquête (volume 1) précise en p.21 les coûts du projet porté à enquête publique. Les coûts pris en compte pour les calculs socio-économiques sont reportés au volume 3 en p. 39. Le projet se décompose en 3 étapes estimées au total à 378 M€ HT (et pas 700 M€). Seule l'étape 1 (212 M€ HT) est nécessaire pour accueillir les activités liées à la mise en place des fermes pilotes d'éoliennes flottantes. Deux projets de fermes pilotes (EOLMED (Quadran) et EFGL (ENGIE)) utiliseront le port de Port-La Nouvelle pour installer leur ferme pilote (8 éoliennes au total). Ces consortiums ont été choisis par l'Etat (l'ADEME) pour construire les fermes</p>	<p>Même en modulant la réponse du Maître d'ouvrage avec les réserves déjà émise sur son calcul socio-économique, aucun élément ne permet d'avancer que seuls les projets éoliens peuvent (et ne suffisent pas à) justifier l'extension du port.</p>

		<p>La Société Quadran a expliqué que les immenses flotteurs nécessaires pourraient avoir 100m de côté et que c'était pour cela qu'il fallait détruire les jetées actuelles et construire un nouveau port.</p> <p>On ne construit pas de nouveaux bassins et jetées pour faire passer 4 éoliennes expérimentales alors que d'autres technologies de flotteurs existent et n'ont pas les mêmes exigences.</p> <p>D'autres technologies sont en expérimentation dans le monde et le dossier est totalement muet sur le devenir des milliers de tonnes de béton apportés en mer pour les 150 éoliennes envisagées. Ces éoliennes, hautes de 30 étages, dont la durée de vie n'est pas connue nécessitaient aussi une étude d'impact.</p> <p>L'impasse sur cette question vicie complètement le dossier d'extension du port de Port- La-Nouvelle.</p> <p><b>Sur les questions techniques</b></p> <p>Il y a une erreur fondamentale de conception dans ce projet d'agrandissement de ce port. Cela est relevé dans l'avis de la Mission Régionale de l'Autorité environnementale : le bassin centré sur grau/exutoire sera générateur de 250.000 m3 de sédiments par an (bac de recueil des boues des étangs). En conséquence le coût du dragage/relargage sera sans doute proche de 10 M€/an à la charge de la Région. Cela n'est pas tolérable.</p> <p>L'autre erreur est celle du positionnement du port sur un littoral à faible pente, soumis à de forts remaniements lors des tempêtes hivernales. En conséquence, le chenal d'entrée peut être rapidement nivelé interdisant ainsi l'entrée et la sortie du port... pendant des semaines voire des mois selon le volume à dégager... C'est une hypothèse qui disqualifie le projet.</p>	<p>pilotes avec les technologies proposées par ces derniers. Toutes les technologies de flotteurs pour les éoliennes exigent des installations portuaires importantes qui n'existent pas encore. Chacune des fermes pilotes fera l'objet d'une enquête publique qui leur sera propre avec leurs études d'impacts. Le dossier d'extension du port n'a pas à traiter de la technologie des flotteurs mais répond aux besoins portuaires nécessaires à la construction des fermes pilotes.</p> <p>Il est utile de rappeler que des dragages d'entretien sont déjà réalisés par la Région dans le port actuel pour environ 150 à 200 000 m3 par an. Les études hydro-sédimentaires (voir p.30 de la synthèse de ces études dans les annexes du volume 2.3) estiment les futurs dragages d'entretien du port (y compris le port historique) à environ 250 000 m3 par an. On est donc dans des volumes similaires et en p. 40 du volume 3 les coûts liés aux dragages supplémentaires sont estimés à 1 M€ (et pas 10 M€).</p> <p>Ces volumes estimés pour les futurs dragages d'entretien prennent en compte ceux liés à la future passe d'entrée (voir p. 30 de la synthèse des études hydro-sédimentaires en annexe de la pièce 2.3 ou de manière plus détaillée le rapport complet fourni dans les documents d'études en p. 89) et donc provenant du large. Il convient ici de préciser que la passe d'entrée est située dans des fonds de l'ordre de 12 à 14m où les évolutions des fonds marins sont bien moins importants que dans les petits fonds (voir aussi fiches F et G établies dans le cadre du mémoire en réponse).</p>	<p>Pour le reste, dans ce « débat d'experts », la commission n'a pas de raison de douter des résultats fournis par les BET ayant travaillé sur le projet, lesquels bien identifiés et reconnus. De surcroît, par rapport au dossier d'enquête et à la réunion du 3 mai, des Fiches complémentaires ont été produites par le Maître d'ouvrage.</p> <p>Là encore, si la commission se félicite des précisions apportées, elle regrette que ces informations n'aient pas été incluses dès l'origine dans le dossier d'enquête.</p>
<p>1.2. e N° 76 – 77 RD Jean-Claude BISCONTE DE SAINT-JULIEN</p>	<p>3</p>	<p><b><u>3° Le risque pour la navigation dû à l'ensablement a été accentué par le nouveau projet</u></b></p> <p>Le projet Egis de l'enquête publique logistique 3012 était celui de Très grand port, auquel s'ajoutaient des digues d'encadrement du chenal. Le projet « réduit » actuel dit de Grand port supprime la protection du chenal et pose un problème d'accès au port et de risque d'échouage (cf. note déjà communiquée) Ces problèmes d'ensablement du chenal externe figurent dans plusieurs rapports qui ne sont pas cités par le MO qui en était destinataire. Leur complexité aurait mérité un vrai débat avec des spécialistes, universitaires notamment. C'est une faute de ne pas l'avoir fait.</p>	<p>Comme le souligne à juste titre l'auteur de la remarque n° 86 sur le registre dématérialisé (observation n°13 au chapitre 18), cette observation se base sur un plan qui ne fait que présenter l'emprise et une enveloppe du projet et pas le tracé des digues. Les considérations de cette remarque sont donc erronées.</p> <p>Les études hydro-sédimentaires (résumé des études présenté dans les annexes du volume 2.3 et études complètes dans les documents d'études mis à disposition) ont estimé les besoins futur en dragage d'entretien pour le chenal portuaire et les bassins portuaires afin de maintenir les tirants d'eau nécessaires. Globalement les futurs dragages d'entretien du port ne seront que légèrement supérieurs aux dragages d'entretien actuels (voir fiche G établie dans le cadre du mémoire )</p>	<p>La commission prend note qu'une erreur matérielle est a priori commise dans l'interprétation d'un plan par l'intervenant.</p> <p>Pour le reste, dans ce « débat d'experts », la commission n'a pas de raison de douter des résultats fournis par les BET ayant travaillé sur le projet, lesquels bien identifiés et reconnus. De surcroît, par</p>

		<p>On ne peut accepter pour un tel ouvrage des approximations et l'hypothèque d'un port périodiquement bloqué. Quant à la solution de prolonger « après coup » les digues d'un kilomètre en eau profonde elle serait inapplicable.</p>		<p>rapport au dossier d'enquête et à la réunion du 3 mai, des Fiches complémentaires ont été produites par le Maître d'ouvrage.</p> <p>Là encore, si la commission se félicite des précisions apportées, elle regrette que ces informations n'aient pas été incluses dès l'origine dans le dossier d'enquête</p>
<p>1.2. e N° 79 – 81 JC Asso. PvAP</p>	<p>4</p>	<p>Lors de la réunion publique du 3 mai 2018, je suis intervenu pour m'étonner du dessin portuaire « à géométrie variable ». J'ai fait référence au dossier d'enquête publique de fin 2015 qui a autorisé la construction du parc logistique. Le maître d'ouvrage a répondu <i>qu'il n'avait pas connaissance de ce plan</i>, ce qui est très surprenant s'agissant d'un document qui a servi à justifier l'importance des terre-pleins.</p> <p>Aussi je vous communique ce plan. On voit qu'il s'agit du projet dit <b>Très grand port</b> 3.C du dossier du MO de 2012/2013- CNDP qui a été amodié par le « maître d'œuvre » Egis-eau en date du 16/11/2013, c'est-à-dire postérieurement aux séances délibératives de juillet 2013 du Conseil régional qui ont suivi l'avis CNDP. C'est bien cette option qui avait été votée par le Conseil et pas celle de <b>Grand port</b></p> <p>Une modification a été ajoutée : elle consiste à encadrer le chenal par deux digues tout en restreignant la largeur de la passe pour résoudre la question de l'ensablement du chenal d'entrée lors de tempêtes, un point que j'avais soulevé lors des débats et qui est explicité en détail dans l'étude sur les ports que je vous ai remise (p 49/51). Comme les digues aboutissaient dans des fonds proches de 20 m, le port pouvait prétendre accueillir ultérieurement des grands porte-conteneurs avec un tirant d'eau de 16 m prévu, voire plus.</p> <p>Revenir aujourd'hui à l'option <b>Grand port</b> annule ces avantages et pose question :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Ce changement de projet ne semble pas avoir été discuté dans ses conséquences stratégiques</li> <li>2) L'incohérence vis à vis de la phase 1 dite logistique, qui devient surdimensionnée</li> <li>3) Le renoncement à une activité conteneurs significative, au cœur de tout nouveau port de commerce</li> </ol>	<p>Comme précisé ci-dessus et relevé par la contribution n°86 D (reprise à l'observation n°13 au chapitre 18), le plan cité dans cette remarque n'est qu'un plan qui présentait les emprises du projet de nouveau bassin. En effet le dossier d'enquête de 2015 ne concernait que le parc logistique portuaire et le projet de nouveau bassin n'étant pas encore arrêté, ce n'était qu'une enveloppe du projet qui était alors présentée. Ce n'est donc pas le tracé des digues qui est représenté sur ce plan et il n'a jamais été question d'encadrer le chenal par des digues. Le plan ne faisait que présenter les contours potentiels du chenal d'accès (talus de dragages).</p> <p>La délibération régionale de juillet 2013 présentée en fin du volume 1 du présent dossier d'enquête actait par ailleurs la décision de continuer le projet sur la base de "la famille de scénario 3: agrandissement du port", ce qui est bien toujours le cas. Le contenu de cette remarque est donc erroné car s'appuyant sur de mauvaises interprétations de plans. La Région n'a jamais poursuivi les études sur une solution de "très grand port".</p> <p>La Pièce B1 (volume 2.1 du dossier d'enquête) présente à partir de la p.8 la manière dont le projet a évolué depuis le débat public. C'est d'abord en fonction du navire projet attendu puis des études de navigation et d'agitation réalisées que le plan masse a été arrêté et donc le dimensionnement des ouvrages. C'est par la suite que le projet a intégré un espace pour traiter les colis lourds (éolien) qui s'inscrit à l'intérieur des ouvrages initialement dimensionnés sans modifier ces derniers. Ce n'est donc pas l'éolien qui conditionne les dimensions du projet.</p> <p>Par ailleurs, il convient de préciser :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- que la Région a toujours affiché que la vocation de Port-La nouvelle n'est pas de recevoir des portes-containers. La stratégie régionale réserve en effet cette activité au port de Sète (voir p.19 du dossier du maître d'ouvrage présenté au débat public: (<a href="http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-pln2015/DOCS/DMO/DMO_FRACTIONNE/DMO_PARTIE_I.PDF">http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-pln2015/DOCS/DMO/DMO_FRACTIONNE/DMO_PARTIE_I.PDF</a>))</li> <li>- que dans le cadre du débat public, en p.62 du dossier du maître d'ouvrage (<a href="http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-pln2015/DOCS/DMO/DMO_FRACTIONNE/DMO_PARTIE_III.PDF">http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-pln2015/DOCS/DMO/DMO_FRACTIONNE/DMO_PARTIE_III.PDF</a>), l'éolien offshore était déjà cité comme étant une filière d'avenir potentielle pour le port de Port-La Nouvelle.</li> </ul>	<p>La commission prend note qu'une erreur matérielle est a priori commise dans l'interprétation d'un plan par l'intervenant.</p> <p>Pour le reste, dans ce « débat d'experts », la commission n'a pas de raison de douter des résultats fournis par les BET ayant travaillé sur le projet, lesquels bien identifiés et reconnus. De surcroît, par rapport au dossier d'enquête et à la réunion du 3 mai, des Fiches complémentaires ont été produites par le Maître d'ouvrage.</p> <p>Là encore, si la commission se félicite des précisions apportées, elle regrette que ces informations n'aient pas été incluses dès l'origine dans le dossier d'enquête.</p>

	<p>4) L'impasse sur le problème du colmatage de chenal.</p> <p>Il est regrettable que le dossier ne justifie pas ces changements et n'explique pas les conséquences notamment pour le potentiel à terme du port et sur la sécurité de navigation.</p> <p>L'élément nouveau apparu depuis le débat public est l'incompatibilité de la géométrie du port avec les flotteurs Bouygues ! (dixit Quadran).</p> <p>En 2012/2013 l'éolien ne faisait pas partie du débat CNDP.</p> <p>En 2017 c'est l'éolien qui est prépondérant au point de conditionner le dessin du port, ses coûts exorbitants et ses inconvénients fondamentaux : un chenal externe « nu », très vulnérable à l'ensablement et un port définitivement interdit aux grands porte-conteneurs.</p> <p>Cela justifiait totalement un nouveau débat public CNDP et non une enquête publique sur un projet non débattu au fond. D'autant que cette évolution annule l'intérêt long terme du projet pour la Région qui devait se réserver la possibilité de faire évoluer le port pour l'adapter à des trafics lourds.</p> <p>Sur la question de l'ensablement le Maître d'Ouvrage nous a dit que le phénomène « de chasse des eaux », découvert sur un modèle expérimental « récemment », s'opposerait au colmatage mais en ajoutant « <b>qu'on ne pouvait exclure l'indisponibilité du port... un certain temps</b> » ( ?)</p> <p>Vérification faite auprès de spécialistes, il apparaît que « la théorie de la chasse d'eau » serait fausse. L'expérimentation se serait faite sans tenir compte des différences de densités des eaux.</p> <p><i>Un chenal profond ne sera pas concerné par le balayage d'eaux douces et relativement chaudes venues de terre, qui sont moins denses que l'eau de mer et restent en surface. De plus les eaux d'exutoires qui débouchent dans des volumes qui vont en s'élargissant ralentissent les flux (cf Bernouilli) ce qui a pour effet d'accentuer les dépôts d'alluvions.</i></p> <p><i>Le dessin du chenal externe le rapproche des hauts fonds de sable qui s'accumulent le long de la digue sud. Un violent courant conjugué à une tempête provoquerait un glissement des sédiments présents sur des zones à forte pente vers la cuvette du chenal.</i></p> <p>Cette question d'ensablement du chenal a été identifiée dès l'origine comme le problème N° 1 des « ports de plage » et d'estuaires, condamnés à l'ensablement.</p>	<p>Les études hydro-sédimentaires déjà citées plus avant (réponse aux questions 2 et 3 au chapitre 1.2.e ci-dessus) répondent par ailleurs aux questions sur l'ensablement du chenal. Un dragage d'entretien similaire aux dragages actuels permettra d'assurer la continuité de fonctionnement du port.</p>	
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--



		<p>Ce n'est pas par hasard que la jetée du port de Barcelone mesure 5 kms !</p> <p><u>Conclusions</u></p> <p>1° L'éolien conditionne majoritairement le projet. Ce qui n'était pas le cas en 2012/2013 pour le débat public. Un nouveau débat public CNDP était nécessaire à la place de l'enquête publique. C'est ce qui était prévu en 2017. Pourquoi y avoir renoncé ? Qui a pris la responsabilité de cette décision ?</p> <p>2° Les problèmes d'ensablement figurent dans plusieurs rapports qui ne sont pas cités par le MO qui en était destinataire. Leur complexité aurait mérité un vrai débat avec des spécialistes, universitaires notamment. C'est une faute de ne pas l'avoir fait.</p> <p>3° On ne peut accepter pour un tel ouvrage des approximations et l'hypothèque d'un port périodiquement bloqué. Quant à la solution de prolonger « après coup » les digues d'un kilomètre en eau profonde elle serait inapplicable.</p> <p>4° Le maître d'ouvrage doit soumettre ces questions aux services spécialisés du Ministère de tutelle de N. Hulot (l'ex-CETMEF).</p> <p><b><i>C'est à l'État d'engager sa responsabilité et son financement pour une infrastructure aussi coûteuse qu'irréversible, surtout sans besoin de marché avéré. Il faut protéger le contribuable occitan, car l'expérience de Port-Vendres, un port d'État laissé à l'abandon, mérite ces précautions.</i></b></p>		
1.2. e 160 RD Catherine MAUMY	5	<p>Ce projet pharaonique n'est pas sérieux car il n'y a aucune perspective économique. De plus il est dangereux pour l'environnement</p> <p>Dépenser 1 milliard pour des raisons uniquement politiques est inacceptable</p>	<p>Les perspectives économiques sont développées dans le volume 3 du dossier d'enquête. L'objectif est à la fois de permettre aux trafics actuels de perdurer (sans projet, ils risquent de disparaître) et de se développer mais aussi de permettre à de nouvelles activités de s'implanter sur le port comme par exemple la filière liée à l'éolien offshore flottant. Les coûts du projet sont estimés à 378 M€ Ht et pas 1 milliard. Pour réaliser l'ensemble du projet, la Région mobilisera des investissements privés. Quant aux impacts sur l'environnement, avec l'application des mesures environnementales prévues, ils resteront faibles.</p>	<p>La commission n'adhère pas aux pétitions de principe de l'intervenant.</p>
1.2. e 164 RD Gabriel PALA	6	<p>Le port est également le seul et unique grau de l'étang de Bage-Sigean (55kmÇ). les risques de dégradation irréversible de cet écosystème / paysage me semblent complètement sous-estimés autant que sont totalement sur-estimées les potentielles retombées économiques dans un climat aux perspectives moroses. (le tourisme lié aux étangs représente lui des retombées bien réelles et déjà existantes qui ne demande qu'à être développées).</p>	<p>L'analyse détaillée des impacts du projet sur l'étang de Bages Sigean ( échanges mer/étang, qualité des eaux et des sédiments lagunaires, qualité des macrophytes ou habitats lagunaires est présentée dans la pièce F (volume 2.3 du dossier d'enquête). Les impacts sont faibles et les mesures de suivi qui seront partagées par un comité d'experts permettront de déterminer si des actions correctives doivent être organisées pour ne pas nuire à ce dernier. Les études économiques présentées au volume 3 font état d'un</p>	<p>Le Maître d'ouvrage reprend à juste titre les argumentaires déjà développés sur les deux points évoqués :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- étang de Bages-Sigean,</li> <li>- complémentarité avec le</li> </ul>

		Le port de Sète est distant de seulement quelques 10es de kilomètres et je ne vois absolument pas l'intérêt de dédoubler des infrastructures aussi lourdes pour un coût aussi important. Les raisons sous-jacentes à ce grand projet me paraissent encore une fois essentiellement politiques et absolument pas d'intérêt général.	scénario pessimiste et d'un scénario optimiste. Les perspectives économiques actuelles vont plutôt à la croissance, ce qui conforte les études menées. Enfin les ports de Sète et Port-La Nouvelle sont complémentaires et n'ont pas les mêmes objectifs. Ceci est confirmé dans l'avis du président de l'EPR M Gaysot dans son avis n°289 RD: "Les projets pour Port la Nouvelle non seulement ne s'opposent pas à ceux prévus à Sète mais ils se confortent l'un et l'autre".	port de Sète.
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------

## 1.2.f) Défavorable

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
1.2. f 2 RE P. PLANQUES	1	Je suis totalement contre l'extension du port	avis non motivé auquel ne peut être apporté de réponse.	Dont acte
1.2. f 40 RD Pierre PLANQUES	2	<p>Je suis totalement défavorable à l'extension du port de PLN.</p> <p>Tout simplement parce que cela va encore augmenter le côté "activités industrielles" de cette ville, qui en a déjà bien assez comme ça.</p> <p>PLN est une petite station estivale, plutôt familiale, de taille raisonnable, où il fait bon vivre toute l'année et qui n'a rien à voir avec ses voisines plus connues et plus "prestigieuses" (Valras, Gruissan, Port-Leucate, Argeles,...). Et c'est très bien comme ça, et je souhaite que ça le reste.</p> <p>Alors nous faire miroiter le développement de PLN, l'expansion de PLN, l'éolien en mer au large de PLN, le nouveau port de PLN, etc, etc, c'est peut-être enthousiasmant pour les politiques qui ont la marotte de laisser une marque de leur passage, mais franchement pour le bien-être des habitants je ne suis pas sûr que ce soit l'idéal.</p>	<p>La station balnéaire de Port-La Nouvelle cohabite déjà avec le port dont les activités attirent la curiosité des touristes. Avec le développement du port et des activités "éoliennes" qui y sont prévues, un tourisme industriel pourrait se développer comme cela est stipulé dans le courrier transmis à la commission d'enquête par "Grand Narbonne Tourisme".</p> <p>Les retombées économiques du port profiteront par ailleurs à la commune ce qui pourra améliorer la qualité de vie des habitants.</p>	<p>Le projet, par son ampleur, viendra impacter le paysage maritime actuel, notamment depuis l'emblématique « phare rouge.</p> <p>A l'inverse, les « entrées de ville » terrestres donnent dès aujourd'hui un signal industriel fort avec les silos à grain et les installations de la cimenterie ou de stockage de gaz.</p> <p>La dimension potentielle du tourisme industriel avancée par la Région est une perspective réelle, mais sera limitée aux périodes de construction des flotteurs et d'assemblage et de remorquage des éoliennes.</p> <p>Au cours de ses contacts et de ses permanences, la commission a pu constater que beaucoup nouvellois ont un rapport particulier avec le paysage portuaire, identitaire et implicitement associé aux emplois directs et indirects qu'ils génèrent.</p>

<p>1.2.f 44 RD Muriel NAUDY</p>	<p>3</p>	<p>C'est du grand n'importe quoi vous voulez la mort de Port la Nouvelle station balnéaire vous allez faire de ce village un port de retraité et de RSA d'ailleurs c'est déjà commencé avec la fermeture de la vieille Nouvelle. Vous croyez rivaliser avec Marseille ou Barcelone !!! J'avais moi-même un bateau au port de plaisance que j'ai mis à Leucate ça m'évitera de le voir se dégrader chaque année vous savez pourquoi... et de marcher dans les excréments de chien sur le quai.</p>	<p>La plage de la Vieille Nouvelle n'est pas « fermée » mais ses accès ont été organisés pour préserver les espèces animales et végétales du site et ce en conformité avec la législation. Le but du projet portuaire n'est pas de rivaliser avec les grands ports maritimes dont les dimensions sont bien plus importantes (voir réponse à l'observation n° 1 au chapitre 1.2.e du présent PV : observation 64RD) mais de permettre le maintien des activités existantes et le développement de nouvelles activités telles que l'éolien flottant avec les retombées dont le territoire profitera.</p>	<p>La gestion de la plage de la Vieille Nouvelle sort du périmètre de l'enquête. Le Maître d'ouvrage rappelle avec justesse que la finalité de l'extension portuaire n'est pas de rivaliser avec les grands ports maritimes voisins mais de permettre le maintien des activités existantes et d'ouvrir de nouvelles voies de développement.</p>
<p>1.2. f 51 RD Daniel CALLA Fichier joint</p>	<p>4</p>	<p>Avis défavorable pour la mise en place de flotteurs en béton précontraint et à l'ensemble du projet portuaire</p>	<p>La présente enquête concerne le projet d'extension du port qui permettra la construction de fermes éoliennes indépendamment de la technologie du flotteur (le projet EFGL avec des flotteurs en acier utilisera également le port pour l'assemblage des éoliennes). C'est l'Etat (l'ADEME) qui a choisi les consortiums qui vont installer les fermes pilotes avec les techniques constructives associées. Le projet d'extension du port n'a pas à se prononcer sur l'impact des techniques constructives des flotteurs. Chaque ferme pilote fera par ailleurs l'objet de sa propre enquête publique.</p>	<p>La « mise en place » des éoliennes est hors du champ de l'enquête. La question du devenir éventuel des flotteurs béton a cependant été traitée dans le chapitre 1.2.d. Pour le reste, il s'agit d'une position exprimée sans motivation.</p>
<p>1.2. f 78 RD Maryse ARDITI ECCLA</p>	<p>5</p>	<p><b>Conclusions</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Au vu de l'absence de prise en compte des résultats du Débat Public,</li> <li>• Au vu des enjeux environnementaux de la zone, en particulier pour l'étang de Bages-Sigean,</li> <li>• Au vu des risques d'impacts importants sur la biodiversité,</li> <li>• Au vu de l'aggravation du recul du trait de côte et l'impact fort sur la plage de la Vieille Nouvelle,</li> <li>• Au vu de l'absence de compensation à l'exception des grandes nacres,</li> </ul>	<p>Les principales conclusions du débat public avaient trait au dimensionnement du projet et à ses projections économiques. A l'issue du débat public, la Région a délibéré le 19 juillet 2013 pour poursuivre ses études sur la base du scénario d'agrandissement du port. La pièce B1 (à partir de la page 9) du volume 2.1 du dossier d'enquête présente la genèse et les évolutions du projet depuis le débat public. Des études de shipping sur la taille du navire projet, les études de navigation, d'agitation et d'adaptation du plan de masse ont</p>	<p>La contribution d'ECCLA reprend de nombreux thèmes motivant l'opposition au projet de certains intervenants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- absence de prise en compte des résultats du Débat Public : Le Maître d'ouvrage développe dans sa réponse de nombreux éléments justificatifs du projet, mais la commission a effectivement relevé que certaines pistes de travail identifiées n'ont pas été complètement explorées ou ne l'ont pas été avec un niveau de concertation suffisant. La commission a relevé cet aspect dans le chapitre relatif à la « concertation préalable », qui, de l'aveu même du Maître d'ouvrage, s'est réduite à de l'information, de moins en moins continue au-delà du Débat public. Même les acteurs de la communauté portuaire, associés notamment au travers du « conseil portuaire » ont fait le même constat.,</li> <li>- Enjeux environnementaux de la zone, en particulier pour l'étang de Bages-Sigean : La commission a exprimé sa position dans le chapitre 1.2.b ;</li> <li>- Risques d'impacts importants sur la biodiversité : La commission a exprimé sa position dans le chapitre 1.2.b</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Au vu de l'aspect « pari » des retombées économiques où rien n'est assuré :</li> </ul> <p>ECCLA émet un avis défavorable à ce projet de port</p>	<p>confirmé la taille des ouvrages nécessaires. Par ailleurs, l'opportunité liée à la construction des fermes éoliennes confirme les dimensions du projet et donne une justification économique supplémentaire à celui-ci. La Région a donc bien eu une réflexion sur le dimensionnement du projet et ses justifications économiques. Suite au débat public, les études environnementales ont été poursuivies et notamment des modélisations hydro-sédimentaires ont été menées sur un périmètre étendu et ont permis de conclure avec l'application de mesures environnementales de réduction que les impacts résiduels du projet étaient faibles dont ceux sur l'étang de Bages/Sigean (voir réponse à l'observation n°5 au chapitre 1.2.b). Ces mêmes modélisations ont montré que les impacts du projet sur le trait de côte étaient nuls au sud du projet et ponctuels sur la plage de la Vieille Nouvelle (voir réponse à l'observation n°4 au chapitre 1.2b (59RD)). Dans la démarche « éviter/réduire/compenser », des mesures compensatoires sont nécessaires lorsque les impacts résiduels du projet restent forts. Ici l'étude d'impact conclut à des impacts résiduels majoritairement faibles à modérés. De nombreuses mesures de suivis sont toutefois prévues en phase exploitation pour mesurer les potentiels impacts du projet. Le résultat de ces mesures sera partagé avec un comité d'experts qui pourra proposer, si nécessaire des mesures correctives. Enfin, le volume 3 présente les avantages économiques du projet. Il convient de rappeler que sans projet, le port risque de disparaître. En prévoyant des espaces pour le traitement des fermes d'éoliennes</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aggravation du recul du trait de côte et l'impact fort sur la plage de la Vieille Nouvelle : La commission a exprimé sa position dans le chapitre 1.2.b</li> <li>- Absence de compensation à l'exception des Grandes Nacres : La commission a exprimé sa position dans le chapitre 1.2.b</li> <li>- Retombées économiques :</li> </ul> <p>L'extension du port est une nécessité exprimée par la communauté portuaire, qui n'a guère été contestée, en dehors de son dimensionnement, lors du Débat public. Elle permet de conserver au moins au niveau actuel l'activité des filières existantes et offre de meilleures conditions de développement. La participation à l'expérimentation des éoliennes flottantes est une première illustration du développement potentiel de nouvelles activités. L'offre logistique nouvelle en termes de terre-pleins, couplée à l'amélioration très nette des caractéristiques nautiques que permet l'extension portuaire limite fortement le risque associé au « pari » que constitue toute entreprise. La commission renouvelle toutefois son regret sur le fait que des éléments justificatifs majeurs ont été apportés par le Maître d'ouvrage au travers de « fiches en réponse » en fin d'enquête, alors que leur intégration dans le dossier initial aurait notamment permis une meilleure information du public.</p> <p><b>Les réponses à la conclusion de la contribution d'ECCLA sont de nature à répondre aux motivations exprimées pour étayer les avis défavorables regroupés dans ce chapitre</b></p> <p>Il peut être rajouté :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les préoccupations liées à la pollution et à la santé : La commission a répondu sur ce point au chapitre 1.2.b.</li> <li>- L'avenir des petits pêcheurs : Le projet est compatible avec le maintien de l'activité des petits pêcheurs et des acteurs de l'ensemble du port historique. Ceux-ci lui trouvent même des avantages au travers des dragages du chenal qu'il impose.</li> </ul> <p>Sea-line : Ce sujet a déjà fait l'objet d'un traitement dans le cadre du chapitre 12.d. La commission concluait que les éléments à sa disposition ne permettaient guère de douter qu'une solution transitoire sera trouvée pour l'alimentation du dépôt pétrolier entre le démantèlement du sea-line et la mise à disposition du quai vrac liquide P1.</p> <p>Elle peut ici ajouter que la contribution du « pétrolier » exprimant un avis « défavorable » motivé par ses craintes dans un contexte de négociation a alimenté plusieurs avis défavorables, alors que sur la question de l'extension du port elle-même, EPPLN s'était abstenu lors du « conseil portuaire ».</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gestion de la plage de la Vieille Nouvelle : La commission rappelle que ce sujet récurrent est hors du champ de la présente enquête.</li> <li>- Risques de pollution : Les craintes sur ce point, fondées sur l'augmentation de la taille des navires possiblement accueillis ne sont pas justifiées. Quelle qu'en soit la longueur du navire, le transbordement à quai sera toujours plus sûr que par un poste en mer, par définition plus exposé aux aléas.</li> <li>- Éolien :</li> </ul>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

			<p>flottantes, c'est l'émergence d'une filière régionale qui sera rendu possible en lien avec la transition énergétique.</p>	<p>Le plus grand nombre de critiques porte sur le manque de lisibilité de la phase commerciale permettant de « rentabiliser » l'investissement consenti en phase expérimentale. Avec les éléments dont elle dispose, la commission estime que le passage à la phase commerciale est plus subordonné aux conditions tarifaires de rachat qu'à la technologie. Le Golfe du Lion bénéficie par ailleurs d'atouts privilégiés au niveau national en termes de gisement éolien (vent) et de potentialités de raccordement au réseau Haute Tension.</p> <p>Une observation tire argument de la réalisation de mesures de vent « avant d'aller voir les banques » pour y voir des interrogations sur la faisabilité du projet. Bien au contraire, ces mesures sont un préalable commun à tous les projets éoliens « consistants ». Il s'agit de procéder à des mesures très sophistiquées permettant d'apprécier les contraintes physiques auxquelles seront soumises les machines comme l'indique le Maître d'ouvrage, mais surtout de caler les conditions de vent sur le site par rapport aux données pluriannuelles dont disposent les stations météorologiques voisines. C'est le support du « business-plan » soumis aux banques.</p>
<p>1.2. f 88 RD Robert MASQUET Association Roquefort Histoire &amp; Patrimoine</p>	<p>6</p>	<p>Démocratie participative ? Cela suppose que tous les citoyens (es) concernés (es) puissent accéder aux connaissances nécessaires à la compréhension des documents mis à leurs dispositions dans le cadre de l'enquête publique. Des milliers de pages de documents, que seuls les techniciens des bureaux d'études choisis par le donneur d'ordres et les lobbies : du B. T. P., céréaliers, transporteurs routiers, C.C.I. détiennent les clés. Combien d'élus régionaux ou locaux seraient capables de bachoter sur le sujet devant une commission indépendante (copier-coller interdit) ? Les citoyens sont en droit de savoir combien cela coûtera très précisément aux contribuables régionaux, l'impact écologique sur les zones humides, l'étang Bages-Sigean, le littoral côtier. Les compensations prévues vers l'étang de Thau dans le 34, pourquoi pas Roquefort sur Mer dans le 17 ? N'empêcheront pas les dégâts irréversibles qui seront causés à l'environnement. Reste l'arme suprême de nos démolisseurs : l'emploi, alors 2500, 1200, 150 ? (Hors chantier de construction du port).</p> <p>La construction du grand port, et ses impacts sur l'environnement, risque à terme de faire perdre son label au P.N.R. en</p>	<p>Les documents d'études composant le dossier d'enquête publique doivent répondre à un certain formalisme imposé par le code de l'environnement. L'autorité environnementale dans son avis (p. 6 de l'avis présenté volume 7) a d'ailleurs relevé que formellement le dossier comporte l'ensemble des éléments prévus par les articles du code. Une recommandation a été faite sur le résumé non technique qui a conduit la Région à produire une plaquette de présentation du projet qui a été largement diffusée et disponible conjointement au dossier d'enquête pour une meilleure information du public.</p> <p>La pièce F du dossier analyse l'ensemble des impacts résiduels du projet et conclut que les impacts sur l'étang et le littoral sont limités (voir réponses aux observations n°4 au chapitre 1.2b (59RD) et n°5 au chapitre 1.2b (61RD). Par ailleurs le projet ne touche pas de zones humides en tant que telles ( voir réponse à l'observation n°34 au chapitre 1.2b (293RD)) et ne requiert donc pas de compensation à ce titre. Seul le projet de parc logistique, déjà</p>	

		<p>Méditerranée. Le silence de son président, farouche défenseur du grand port, (contre les recommandations émises par le conseil scientifique du P.N.R) pose le problème de crédibilité de la direction du P.N.R.</p> <p>Il me semble que l'avis défavorable du conseil national de la protection de la nature sur un sujet précis (consulter le site Démocratie active. Projet d'extension du port de La Nouvelle, contributions) me semble pertinent.</p> <p>J'émet donc un avis défavorable à ce projet.</p>	<p>autorisé, prévoit des compensations pour destruction de zones humides, effectivement sur le lido de Thau mais cette compensation, déjà approuvée, ne fait pas l'objet de cette enquête.</p> <p>Le PNR est un partenaire privilégié de la Région. Notamment dans le cadre de la gestion de la RNR de Ste Lucie, les compensations du parc logistique portuaire permettent une préservation et une mise en valeur du site.</p> <p>Dans le cadre du nouveau bassin portuaire, le PNR sera associé au comité d'experts qui suivra l'ensemble des mesures environnementales et certaines mesures prévues visent à améliorer les connaissances du PNR notamment sur le milieu lagunaire et pourront conduire à certaines actions préservant davantage l'étang de Bages/Sigean.</p> <p>Concernant l'avis du CNPN, la Région a établi un mémoire en réponse qui est consultable dans le volume 7 du dossier d'enquête.</p>	
1.2. f 95 RD Anonyme	7	XXX	avis non motivé auquel ne peut être apporté de réponse.	Sans objet
1.2. f 97 RD Anonyme	8	Défavorable	avis non motivé auquel ne peut être apporté de réponse.	
1.2. f 98 RD Anonyme	9	Défavorable	avis non motivé auquel ne peut être apporté de réponse.	
1.2. f 110 RD Sylvie CHATILLON	10	<p>Ayant vécu plusieurs années à Port la Nouvelle et travaillé sur le port je pense pouvoir dire que ce projet est en totale incohérence avec les capacités de port la Nouvelle. D'autre part les conséquences écologiques et de santé pour les habitants de Port la Nouvelle mais aussi des villages environnants ne sont pas prises en compte ce qui me semble irresponsable</p>	<p>La pièce F du volume 2.3 présente l'analyse des impacts résiduels du projet sur les milieux naturels mais aussi sur la santé humaine (p. 89 pour la phase travaux et p.111 pour la phase exploitation). Après application des mesures environnementales prévues, ces impacts restent faibles.</p>	<p>La commission relève que l'étude d'impact conclue à de faibles impacts sur la santé humaine. La commission note que la Région s'engage à assurer en concertation avec les collectivités la sécurité de la circulation automobile entre Port-La-Nouvelle et La Palme et à limiter les impacts en termes de bruit et de pollution pour les riverains.</p> <p>La commission s'est déjà exprimée sur les autres thèmes abordés par ces questions (voir ci-dessus).</p>

<p>1.2. f 113 – 114 RD Alain VISA</p>	<p>11</p> <p>Il est difficile d'émettre un avis défavorable quand il s'agit de développement économique dans une région fortement touchée par le chômage. Mais dans ce projet d'agrandissement il faut voir au-delà de l'apparence. Il y a beaucoup plus de questions dans ce projet qu'il n'y a de réponses. La préparation du projet a manqué de transparence dans son organisation et son financement et les nouvellois n'ont pas été associés au projet. On leur demande leur avis aujourd'hui alors que le projet est ficelé et que les financements ont été décidés, votés notamment au conseil régional. Les nuisances dans toute la période de construction (ronde des camions) ont été fortement sous estimées. Les élus d'opposition au conseil municipal de PLN ont montré qu'on pouvait construire les digues différemment et à un coût inférieur. Dommage qu'ils n'aient pas été entendus. Les nuisances sur les zones humides et sur l'étang de SIGEAN sont sous appréciées. Les conséquences sur les plages, notamment celle de La Vieille Nouvelle risquent d'être catastrophiques. Quant à l'étude sur la projection économique, notamment la création d'emplois et l'apport d'activités nouvelles, elle me semble très insuffisante c'est une étude qui manque de réalisme car nous sommes dans une période de crise, une grande partie de nos activités industrielles étant vendues l'étranger. je conclurai en faisant part de mon étonnement quant à la lecture de positions "ne se prononce pas" concernant des militants écologiques qui sur le terrain affirment avec force leur opposition militante à ce projet. Dans mon observation n°113, j'ai oublié de poser une question sur l'avenir des petits pêcheurs. Du fait des travaux gigantesques en mer, quelles vont être les conséquences sur leurs zones de pêche et que vont devenir leurs emplacements sur le quai ?</p>	<p>La Région a en effet voté le budget correspondant à la première étape d'investissement, montrant son engagement fort à voir se réaliser ce projet pour le développement économique des territoires mais aussi pour la transition énergétique compte tenu de l'utilisation prévue du port de Port-La Nouvelle pour les projets de fermes d'éoliennes flottantes. Concernant les zones humides, les impacts sur l'étang et les conséquences sur la plage de la Vieille Nouvelle, se reporter aux réponses aux observations n° 4, 5 et 34 au chapitre 1.2b ci-dessus. Concernant les activités de pêche, le projet n'entraîne aucune restriction supplémentaire de zone de pêche car le projet est réalisé à l'intérieur des limites administratives du port où la pêche est déjà interdite. Les emplacements à quai ne sont pas impactés par le projet. Enfin, les solutions techniques envisagées par la Région le sont après études poussées allant jusqu'à des modélisations physiques en bassin qui ont confirmé la nécessité des dimensionnements prévus.</p>	<p>Elle souligne que les zones de pêche ne seront pas réduites et que les pêcheurs professionnels se sont prononcés en majorité en faveur du projet.</p>
-----------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>1.2. f 135 RD Clément MANOS</p>	<p>12</p>	<p>Avec ce projet, tel que présenté ce jour, EPPLN (la société entrepôts pétroliers Port-La Nouvelle, NDLR) se retrouve dans une totale incertitude quant au maintien pérenne de son activité, à bref, comme à long terme" C'est ce que le principal acteur du port a déclaré lors du comité portuaire d'octobre 2017 (article de l'indépendant ici:<a href="https://www.lindependant.fr/2018/01/19/extension-portuaire-la-nouvelle-bientôt-en-panne-d-essence,3088912.php">https://www.lindependant.fr/2018/01/19/extension-portuaire-la-nouvelle-bientôt-en-panne-d-essence,3088912.php</a>). Si eux ca ne les intéresse pas c'est qu'il y a clairement un gros problème dans ce dossier.</p>	<p>Le dossier d'enquête publique est mis à disposition du public pour que celui-ci puisse se forger son propre avis avec ses propres grilles de lecture. Voir réponse à l'observation n° 16 au chapitre 1.2.d ci-dessus.</p>	<p>La commission a exposé ses inquiétudes à ce sujet dans son procès-verbal de synthèse, à la fin de l'enquête publique. La réponse de la présidente de Région (jointe au rapport) clarifie la situation.</p>
<p>1.2. f 136 RD Anonyme</p>	<p>13</p>	<p>Je ne suis pas d'accord pour ce projet, Port la nouvelle est très bien comme ça. Cela va gâcher le paysage.</p>	<p>Comme le présentent les tableaux d'analyse des impacts du projet en p. 109 de la pièce F (volume 2.3), le projet va en effet accentuer le caractère portuaire de la ville de Port-La Nouvelle qui cohabite déjà avec son port. Le paysage étant déjà fortement marqué par le port, l'impact est qualifié de moyen. A noter que des actions paysagères sont prévues dans le cadre de l'aménagement du parc logistique portuaire pour traiter qualitativement les franges entre l'extension du port et les espaces naturels de la RNR de Ste Lucie et du canal de la Robine.</p>	<p>L'aspect de la ville sera affecté avec l'évolution du port. La commission note que la Région a prévu de mettre en place des actions paysagères dans le cadre de l'aménagement du parc logistique qui seront prolongées avec l'extension du port.</p>
<p>1.2. f 137 RD Virgile LE ROY</p>	<p>14</p>	<p>Je trouve que ça gâcherait beaucoup trop le paysage, et ça gâcherait le plaisir de cette ville.</p>	<p>La Région a en effet voté le budget correspondant à la première étape d'investissement, montrant son engagement fort à voir se réaliser ce projet pour le développement économique des territoires mais aussi pour la transition énergétique compte tenu de l'utilisation prévue du port de Port-La Nouvelle pour les projets de fermes d'éoliennes flottantes. Concernant les zones humides, les impacts sur l'étang et les conséquences sur la plage de la Vieille Nouvelle, se reporter aux réponses aux observations n° 4, 5 et 34 au chapitre 1.2b ci-dessus.</p>	<p>La position de la commission sur l'impact du projet sur l'environnement et les nuisances qui en résultent est précisée ci-dessus</p>



			<p>Concernant les activités de pêche, le projet n'entraîne aucune restriction supplémentaire de zone de pêche car le projet est réalisé à l'intérieur des limites administratives du port où la pêche est déjà interdite. Les emplacements à quai ne sont pas impactés par le projet.</p> <p>Enfin, les solutions techniques envisagées par la Région le sont après études poussées allant jusqu'à des modélisations physiques en bassin qui ont confirmé la nécessité des dimensionnements prévus.</p>	
1.2. f 138 RD Anonyme	15	je ne suis pas d'accord avec ce nouveau projet car cela a un coût important puis en plus cela va dégrader notre paysage. Et ceci ne vous pose aucun problème au niveau de l'écologie et l'environnement. Et je ne vois pas la nécessité d'agrandir ce port qui est déjà assez grand.	Le dossier d'enquête publique est mis à disposition du public pour que celui-ci puisse se forger son propre avis avec ses propres grilles de lecture. Voir réponse à l'observation n° 16 au chapitre 1.2.d ci-dessus.	
1.2. f 166 RD Yves SAVOYE	16	Nuisances accrues,	Comme le présentent les tableaux d'analyse des impacts du projet en p. 109 de la pièce F (volume 2.3), le projet va en effet accentuer le caractère portuaire de la ville de Port-La Nouvelle qui cohabite déjà avec son port. Le paysage étant déjà fortement marqué par le port, l'impact est qualifié de moyen. A noter que des actions paysagères sont prévues dans le cadre de l'aménagement du parc logistique portuaire pour traiter qualitativement les franges entre l'extension du port et les espaces naturels de la RNR de Ste Lucie et du canal de la Robine.	
1.2. f 175 RD Anonyme	17	J'en veux pas de ce Grand Port, que restera t'il a nos enfants...	La Région a en effet voté le budget correspondant à la première étape d'investissement, montrant son engagement fort à voir se réaliser ce projet pour le développement économique des territoires mais aussi pour la transition énergétique compte tenu de l'utilisation prévue du port de Port-La Nouvelle pour les projets de fermes d'éoliennes flottantes. Concernant les zones humides, les	

			<p>impacts sur l'étang et les conséquences sur la plage de la Vieille Nouvelle, se reporter aux réponses aux observations n° 4, 5 et 34 au chapitre 1.2b ci-dessus.</p> <p>Concernant les activités de pêche, le projet n'entraîne aucune restriction supplémentaire de zone de pêche car le projet est réalisé à l'intérieur des limites administratives du port où la pêche est déjà interdite. Les emplacements à quai ne sont pas impactés par le projet.</p> <p>Enfin, les solutions techniques envisagées par la Région le sont après études poussées allant jusqu'à des modélisations physiques en bassin qui ont confirmé la nécessité des dimensionnements prévus.</p>	
1.2. f 179 RD anonyme	18	Défavorable	<p>Le dossier d'enquête publique est mis à disposition du public pour que celui-ci puisse se forger son propre avis avec ses propres grilles de lecture. Voir réponse à l'observation n° 16 au chapitre 1.2.d ci-dessus.</p>	
1.2. f 187 RD Daniel DEDIES	19	<p>Surpris de voir que les professionnels travaillant actuellement sur le port émettent d'importantes réserves (voir avis 173 et 133) alors que la plaquette de présentation fait état d'"un consensus largement partagé", c'est étonnant!</p>	<p>Comme le présentent les tableaux d'analyse des impacts du projet en p. 109 de la pièce F (volume 2.3), le projet va en effet accentuer le caractère portuaire de la ville de Port-La Nouvelle qui cohabite déjà avec son port. Le paysage étant déjà fortement marqué par le port, l'impact est qualifié de moyen. A noter que des actions paysagères sont prévues dans le cadre de l'aménagement du parc logistique portuaire pour traiter qualitativement les franges entre l'extension du port et les espaces naturels de la RNR de Ste Lucie et du canal de la Robine.</p>	Pas de remarque de la commission
1.2. f 185 RD Anonyme	20	<p>Je souhaite annuler mon avis qui porte le N°90.</p> <p>L'intervention N°173 m'a convaincu que tous les pétroliers au sea line est une option adaptée pour la sécurité et économiquement viable à long terme.</p>	<p>La Région a en effet voté le budget correspondant à la première étape d'investissement, montrant son engagement fort à voir se réaliser ce projet pour le développement économique des territoires mais aussi pour la transition énergétique compte</p>	La commission prend acte de ces avis

			<p>tenu de l'utilisation prévue du port de Port-La Nouvelle pour les projets de fermes d'éoliennes flottantes. Concernant les zones humides, les impacts sur l'étang et les conséquences sur la plage de la Vieille Nouvelle, se reporter aux réponses aux observations n° 4, 5 et 34 au chapitre 1.2b ci-dessus.</p> <p>Concernant les activités de pêche, le projet n'entraîne aucune restriction supplémentaire de zone de pêche car le projet est réalisé à l'intérieur des limites administratives du port où la pêche est déjà interdite. Les emplacements à quai ne sont pas impactés par le projet.</p> <p>Enfin, les solutions techniques envisagées par la Région le sont après études poussées allant jusqu'à des modélisations physiques en bassin qui ont confirmé la nécessité des dimensionnements prévus.</p>	
<p>1.2. f 162 RD Jean Christophe CABROL CRCM</p>	21	<p>UNE ERREUR s'est glissé dans mon avis numéro 152 . Notre avis est "défavorable" au projet.</p>	<p>Le dossier d'enquête publique est mis à disposition du public pour que celui-ci puisse se forger son propre avis avec ses propres grilles de lecture. Voir réponse à l'observation n° 16 au chapitre 1.2.d ci-dessus.</p>	
<p>1.2.f 188 RD Paul GARCIA</p>	22	<p>À la suite d'une observation précédente, n'ayant aucune envie que la nouvelle ressemble de près ou de loin au port du Havre mais au contraire garde son charme que tout le monde lui connaît, avec son équilibre entre tourisme et industrie, je suis contre ce projet pharaonique (800millions d'euros d'argent public) qui n'apporte pas de façon réaliste la preuve de son intérêt général.</p>	<p>Comme le présentent les tableaux d'analyse des impacts du projet en p. 109 de la pièce F (volume 2.3), le projet va en effet accentuer le caractère portuaire de la ville de Port-La Nouvelle qui cohabite déjà avec son port. Le paysage étant déjà fortement marqué par le port, l'impact est qualifié de moyen. A noter que des actions paysagères sont prévues dans le cadre de l'aménagement du parc logistique portuaire pour traiter qualitativement les franges entre l'extension du port et les espaces naturels de la RNR de Ste Lucie et du canal de la Robine.</p>	<p>La commission enregistre que le caractère portuaire de la ville sera accentué sans que sa partie balnéaire en soit affectée</p>

<p>1.2. f 192 RD Catherine PAPY</p>	<p>23</p>	<p>Les habitants de notre région sont privés de plage sur " la veille nouvelle" surtout les personnes âgées ainsi que les personnes handicapées. Tous ces citoyens avaient l'habitude, depuis des générations, d'aller sur la plage en voiture en famille. Les chiens ont été interdits de séjour sur cette plage et vous proposez entre-autre d'offrir une dérogation concernant la faune sauvage sur terre et en mer, je pense que les droits humains sont largement bafoués!!! Merci de m'avoir accordé un moment de lecture si cela peut servir</p>	<p>La population n'est pas « privée de la plage ». Cette dernière est désormais accessible en conformité avec la législation. Un dispositif permettant l'accès des personnes à mobilité réduite sera par ailleurs mis en place dès l'été 2018. A noter que l'aménagement du dispositif d'accès actuel à la plage a été réalisé dans le cadre des mesures compensatoires du parc logistique portuaire, déjà autorisé par arrêté préfectoral.</p>	<p>La commission remarque que la gestion qu'une partie de la plage Nord sera amputée par l'extension du port mais que la question de l'accès à la plage ne relève pas du projet</p>
<p>1.2. f 208 RD Michel DAUBE</p>	<p>24</p>	<p>Du béton, toujours du béton ; Avec les bateaux , il y aura aussi les camions ,les avions ... ça suffit , relocalisons</p>	<p>Remarque peu compréhensible. Notons que le projet permettra leur construction et leur assemblage directement en face des projets de fermes d'éoliennes flottantes plutôt que ces dernières n'utilisent un port bien plus éloigné, favorisant ainsi l'emploi local.</p>	<p>Sans commentaire de la commission</p>
<p>1.2. f 255 RD Anonyme</p>	<p>25</p>	<p>GABEGIE + POLLUTION habitant à Port la Nouvelle, ce projet m'inquiète j'y suis très défavorable</p>	<p>Les études socio-économiques présentées dans le volume 3 donnent un taux de rentabilité du projet intéressant pour la collectivité. Par ailleurs le tableau de la p.113 de la pièce F de l'étude d'impact analyse les impacts du projet sur la pollution (risques sanitaires via l'air). Ces impacts sont faibles sachant qu'avec l'augmentation de la taille des navires, ce ne sera pas forcément plus d'escales qui seront observées (400 escales estimées à comparer aux 389 faites en 2010). Par ailleurs, les navires plus récents sont moins polluants.</p>	<p>La commission relève que l'étude d'impact conclue à de faibles impacts sur la santé humaine. Elle enregistre que le nombre d'escales restera sensiblement le même. La commission constate que les effets sur l'environnement tels qu'ils résultent de l'étude d'impact devraient être faibles à modérés et que la Région s'est engagée à mettre en œuvre des actions correctives le cas échéant sous le contrôle d'un conseil scientifique.</p>
<p>1.2. f 263 RD Anonyme</p>	<p>26</p>	<p>Trouvez le bon équilibre entre l'industrie et la nature. Si ce projet doit avorter, ce sera bien !</p>	<p>Depuis la genèse du projet, la Région a mené de front le projet d'extension du port et la création de la Réserve Naturelle Régionale de Ste Lucie (lieu de mesures compensatoires visant à préserver et restaurer les milieux naturels) montrant que l'on peut concilier développement économique et préservation du milieu naturel</p>	<p>La commission a déjà exprimé son avis sur les aspects socio-économiques</p>

1.2. F 274 Bernard BIGUET	27	Projet destructeur et inutile.	Avis non motivé auquel ne peut être apporté de réponse.
1.2. f 316 RD Anonyme	28	Je suis favorable à l'utilisation de l'argent public pour des projets utiles à la majorité des personnes. Cela ne semble pas être le cas de celui-là, avec des ambiguïtés et des oppositions légitimes, argumentées et venant de visions différentes les unes des autres. Je suis donc défavorable à ce projet d'extension du port.	Cet avis ne prend en compte que les observations défavorables au projet. Il ne tient pas compte des avis favorables (plus nombreux que les défavorables) dont ceux de nombreux acteurs économiques qui témoignent tous de la portée significative du projet, de son impact positif sur l'économie et sur l'emploi.
1.2. f 323 RD Anonyme	29	Je suis tout à fait opposée à l'extension du port pour les raisons suivantes : -Risque majeur pour la population et l'environnement en cas d'accident de pétrolier de 225 m de long. -Je ne crois pas du tout à la conservation de l'écosystème actuel, que le Parc défend déjà à grand peine, avec des transformations de cette échelle. -L'évocation d'un parc éolien en compensation me semble peu sérieux...	Il est utile de rappeler que des pétroliers de 190 m de long sont déjà accueillis aujourd'hui au sea-line sur un poste en pleine mer et donc bien moins sécurisé qu'un poste à l'intérieur d'un bassin abrité, ce qui est l'objectif du projet régional. La pièce F du volume 2.3 qualifie les impacts résiduels du projet. Ces derniers sont majoritairement faibles à modérés. Le PNR participera aux suivis des différentes mesures environnementales. Enfin, en aucun cas les parcs éoliens sont des compensations au projet. Ce sont des projets à part entière, voulus par l'État et qui ont besoin d'un port pour leur construction.
1.2. f 327 RD Jean SOULIER	30	Après lecture de certaines Obs, je rebondis sur l'observation N°231 qui parle de l'activité des dockers. Certes les dockers n'avaient pas des hangars 40 ans en arrière, mais ils étaient 2 fois plus nombreux qu'aujourd'hui avec des hangars. Je ne dis pas qu'il ne faut pas d'hangar mais juste que le marché d'aujourd'hui est très dur. Les dockers réalisent un certain tonnage réparti en plusieurs bateaux dans le mois ce qui permet à certains novoellois d'avoir un peu de travail grâce à la main d'oeuvre. Le fait d'avoir un grand port permettra au dockers de réaliser leur tonnages en un	Le projet portuaire dimensionné pour des navires plus grands qu'aujourd'hui permettra de développer les trafics et le tonnage traité. Le volume 3 du dossier (étude socio-économique) estime en page 29, le nombre d'escales face aux trafics attendus. Ce nombre d'escales avoisinerait les 400, à comparer aux 389 escales faites en 2010. Avec des tonnages plus importants, ce seront donc plus de manutentions qui seront nécessaires.

		<p>seul bateau par mois, donc moins de main d'oeuvre pour les nouvellois. Donc comment une personne soit-disant citoyen de Port La Nouvelle, peut se permettre de parler au nom des autres ainsi que des dockers.</p>	
<p>1.2. f 334 RD Cyril QUÉTIER</p>	31	<p>Je suis défavorable au projet. Pourquoi toujours plus ? Pourquoi développer ce genre d'activités ? Alors qu'il y en aurait tant d'autres à développer et à encourager plus respectueuse. A qui cela va surtout profiter ?</p>	<p>Le projet a pour vocation de permettre aux activités actuelles présentes sur le port de se maintenir car, sans projet portuaire, elles risquent de disparaître et le tissu économique induit également. Le projet leur permettra également de se développer mais il permettra aussi à d'autres filières, notamment celles liées à l'éolien flottant de se déployer sur le port qui jouera alors un rôle dans la transition énergétique régionale.</p>
<p>1.2. f 343 RD Gretchen PEDRERO</p>	32	<p>Je suis défavorable à ce projet surtout en raison de l'impact néfaste sur l'environnement qui me semble évident et non pas assez pris en compte. Par ailleurs, j'estime que les prétendus bienfaits pour l'économie locale ne sont pas de tout aussi certaines qu'on prétend.</p>	<p>La pièce F (volume 2.3) de l'étude d'impact détaille l'analyse des effets du projet sur toutes les composantes environnementales et conclut à des impacts résiduels majoritairement faibles à modérés. Par ailleurs, les études socio-économiques présentées dans le volume 3 donnent un taux de rentabilité du projet intéressant pour la collectivité.</p>
<p>1.2. f 344 RD Anonyme</p>	33	<p>POLLUTION +++ ! TRES DEFAVORABLE</p>	<p>Le tableau de la p. 113 de la pièce F de l'étude d'impact analyse les impacts du projet sur la pollution (risques sanitaires via l'air). Ces impacts sont faibles sachant qu'avec l'augmentation de la taille des navires, ce ne sera pas forcément plus d'escales qui seront observées. Par ailleurs, les navires plus récents sont moins polluants.</p>
<p>1.2. f 348 RD Josette CERON</p>	34	<p>Je suis défavorable au projet qui me semble trop ambitieux trop couteux qui va impacter considérablement les contribuables sans rien en retour sauf les inconvénients de + de pollution et le problème sur l'environnement : plage de la vieille nouvelle et nos étangs et pas davantage</p>	<p>Les études socio-économiques présentées dans le volume 3 donnent un taux de rentabilité du projet intéressant pour la collectivité. Les retombées sur le territoire seront positives notamment en termes d'emplois. La pièce F (volume 2.3) de l'étude d'impact détaille l'analyse des</p>

		d'emplois in fine, argument toujours porteur ....	effets du projet sur toutes les composantes environnementales et conclut à des impacts résiduels majoritairement faibles à modérés.	
1.2. f 352 RD Jean-François CARLIER	35	Spéculation sur les produits agricole qui pénalise comme toujours la souveraineté alimentaire de chaque pays	En s'appuyant sur les échanges nécessaires avec les pays de la rive sud de la Méditerranée pour répondre à leur besoins alimentaires, la filière céréalière peut s'engager, pour se démarquer des grands exportateurs canadiens notamment, dans un processus de collaboration pour associer agriculteurs, coopératives, industriels, chercheurs et pouvoirs publics et développer des innovations dans un processus de valorisation en cascade y compris pour ces pays .	Sans commentaire de la part de la commission
1.2. f 355 RD Christian RIEUSSEC	36	Projet démesuré et donc inutile face aux enjeux qui ne sont pas jugés à la bonne mesure. A un projet marqué politiquement, il manque des éléments d'analyse factuels pour l'étayer. Une modernisation est très certainement souhaitable dès lors qu'elle est argumentée de perspectives réalistes et réalisables.	L'extension du port vise avant tout à permettre aux activités actuelles de se maintenir et de se développer. Sans projet, le manque de capacités nautiques du port entraînerait un déclin certain de ce dernier (voir p. 23 à 25 de l'étude socio- économique (volume 3) sur l'option de référence). Avec l'agrandissement, de nouvelles opportunités de trafic apparaissent. Notamment les opérateurs de fermes pilotes d'éoliennes flottantes ont trouvé dans le projet régional les installations dont ils ont besoin pour leurs projets. Comme EOLMED et EFGL le soulignent dans leurs contributions écrites auprès de la commission d'enquête, le port permettra un véritable développement de cette filière avec la perspective des fermes commerciales.	La commission a demandé, à la Région, des précisions sur de nombreux points émanant de l'enquête publique. Se référer au procès-verbal de synthèse et à la réponse de la présidente de la Région, figurant dans ce rapport.
1.2. f 358 RD Anonyme	37	En premier lieu j'explique mon anonymat : mon employeur c'est prononcé pour ce port en nous expliquant que les élus les encourageaient à le faire ! Il nous a été fortement recommandé d'émettre des avis du même ordre ! Je viens de lire les avis des grands acteurs de ce projet : Pour les favorables :	Il convient tout d'abord de se reporter à la p.32 de l'étude socio-économique (volume 3) pour trouver les chiffres annoncés en termes d'emplois. Avec l'évolution des trafics identifiés (les trafics actuels), l'extension du port pourrait générer environ 800 emplois (différence entre la situation de projet et la situation actuelle). La page 37 du	

		<p>- CCI Départementale et Régionale : aucun argument sérieux et non prise en compte des arguments des pétroliers qui pourtant démontre un risque à très court terme de perte de 250 emplois (dont le mien potentiellement</p> <p>- Député (s) du même acabit</p> <p>- Elus locaux, encore pire, certains s'épanchent sur Facebook !</p> <p>- Annonce de la création de 4400 emplois (merci d'en faire la liste)</p> <p>- Céréaliéristes et monde agricole des utopies, des utopistes et une fois de plus le refus de voir la réalité en face.</p> <p>Pour les défavorables :</p> <p>- Avis 173, un dossier bien monté et des éléments facilement consultables dans le dossier économique ! La Région connaît la fragilité économique du dossier et écrit les réponses qui l'arrangent.</p> <p>- Avis 332, un dossier réalisé par des universitaires sérieux et objectifs. Ils nous renvoient à l'émission du 1er avril dernier que j'ai pu visionner en replay, à la lumière des avis de l'enquête. Mme DELGA propose de dépenser les sous des autres sans concrètement savoir si cela produira quelque chose ! Une chance sur 2 !</p> <p>- Avis des écologistes et des riverains des étangs. Je me souviens d'il y a 30/35 ans en arrière, la puanteur de ces algues qui empêchaient les riverains de profiter de ces sites magnifiques !</p> <p>Aujourd'hui nous avons retrouvé des étangs magnifiques ! Ne risquons pas de perdre les touristes et les habitants qui sont tout autour.</p> <p>Au final messieurs les commissaires, j'émet un avis défavorable pour ce projet qui contient trop de variables aléatoires.</p>	<p>même volume annonce ensuite les emplois prévisibles concernant les deux fermes pilotes : 300 emplois sur 2 ans par ferme pilote. La plaquette de présentation annonce ainsi que les opportunités de trafic notamment liées à l'éolien pourraient générer jusqu'à 2000 emplois car l'on parle ici des fermes commerciales. Enfin en p. 31 du volume 3, on retrouve les emplois liés au chantier de construction (1700 emplois pendant la période de travaux).</p> <p>Il conviendra de se référer aux réponses du maître d'ouvrage concernant les avis 173 (observation n°16 au chapitre 1.2d) et 332 (observation n°2 au chapitre 1.2g).</p> <p>Concernant les impacts sur l'étang, se référer à la réponse à l'observation n° 5 au chapitre 1.2b.</p>	
<p>1.2. f 360 RD Bruno PRADES Association Transparence</p>	<p>38</p>	<p>L'argent public doit cesser de servir les intérêts privés d'autant plus si ceux-ci sont polluants et détruisent des écosystèmes.</p>	<p>Les études socio-économiques présentées dans le volume 3 donnent un taux de rentabilité du projet intéressant pour la collectivité. Il convient de souligner qu'avec les fermes d'éoliennes flottantes qui seront construites à partir du port, ce dernier a un rôle primordial à jouer</p>	



			<p>dans la transition énergétique de la région pour des énergies non polluantes.</p> <p>Par ailleurs, la pièce F (volume 2.3) de l'étude d'impact détaille l'analyse des effets du projet sur toutes les composantes environnementales et conclut à des impacts résiduels majoritairement faibles à modérés.</p>	
<p>1.2. f 362 RD Stéphane MONTERO</p>	39	<p>Je viens de lire un article du midi libre d'il y a deux jours (<a href="http://www.midilibre.fr/2018/05/23/projet-eolien-au-large-de-gruissan-un-an-pour-mesurer-les-vents,1675708.php">http://www.midilibre.fr/2018/05/23/projet-eolien-au-large-de-gruissan-un-an-pour-mesurer-les-vents,1675708.php</a>)</p> <p>On y lit qu'Eolmed en est seulement à la phase de test de mesure des vents, pendant 1an. Ceci fait avec une entreprise de Barcelone (ça doit faire partie des emplois promis par la région), et qui selon les résultats permettra à Eolmed d'aller voir les banques pour les 4 fameuses éoliennes.</p> <p>Moi qui pensait que tout était ficelé pour qu'on s'engage dans un projet à 400millions la première étape, ça ressemble à une blague, qui heureusement tombe à pic avant la fin de l'enquête publique. Le pétrolier annonce la cessation d'activité si le projet se fait tel quel, les céréales on sait que ça dépend plus de la météo, des prix des cours plutôt que de la taille des bateaux (il n'y a que les marchands de céréales qui veulent du grand port mais surtout sans y mettre un euro qui sont pour), et les éoliennes on voit qu'ils ne sont pas encore au stade de fabrication, ça dépendra du résultat de leur étude pour la taille des mats (et de l'emprunt aux banques).</p>	<p>Les différents opérateurs éoliens (EOLMED et EFGL) ont signé des contrats avec l'État (l'ADEME) avec un objectif de mise en service des deux fermes pilotes pour juin 2021 (l'article cite cette mise en service). Par ailleurs, l'État a d'ores et déjà lancé les concertations pour les fermes commerciales montrant les volontés fortes de l'État pour la mise en place de cette filière. Compte-tenu des délais de construction du port, une mise en service des fermes pilotes en 2021 impose que ce dernier propose les premiers espaces en 2020.</p> <p>Les études menées actuellement par EOLMED, comme cela est dit dans l'article, sont faites pour adapter les éoliennes et ainsi optimiser la production d'électricité.</p>	<p>La commission note que des impératifs de calendrier contraignent la Région à accélérer la conduite du projet d'extension du port et que les incertitudes actuelles doivent être levées par une communication actualisée au public</p>
<p>1.2.f 363 RD Matthieu MOUNIER Les Chants de la Mer</p>	40	<p>Le monde à des priorités, sachez les déceler car investir dans l'avenir à court et très long terme, c'est investir dans la sauvegarde des milieux naturels et dans l'écologie. Tout est à notre disposition pour le comprendre.</p> <p>Les constats du monde sont accablants alors merci de faire preuve de bon sens et qu'il puisse vous inspirer.</p>	<p>La pièce F (volume 2.3) de l'étude d'impact détaille l'analyse des effets du projet sur toutes les composantes environnementales et conclut à des impacts résiduels majoritairement faibles à modérés. Par ailleurs le projet, en permettant l'émergence d'une filière liée à l'éolien flottant, joue</p>	<p>Sur les aspects socio-économiques notamment, la commission a demandé, à la Région, des précisions et des engagements en réponse à des interrogations suscitées par les avis exprimés pendant l'enquête publique. Se référer au procès-verbal de synthèse et à la réponse de la présidente de la Région, figurant dans ce rapport.</p>

			un rôle pour la transition énergétique qui est une des priorités actuelles.	La commission relève que l'étude d'impact conclue à de faibles impacts sur la santé humaine. Elle enregistre que le nombre d'escales restera sensiblement le même.
1.2. f 374 RD Anonyme	41	Je suis absolument défavorable à ce projet qui ressemble plus à un abus économique basé sur des fantasmes qu'à un réel développement d'une région qui a aujourd'hui tout à gagner à être protégée sur le plan des écosystèmes et mérite par sa richesse et son potentiel biologique à être enfin préservée !	Les études socio-économiques présentées dans le volume 3 donnent un taux de rentabilité du projet intéressant pour la collectivité. Par ailleurs, la pièce F (volume 2.3) de l'étude d'impact détaille l'analyse des effets du projet sur toutes les composantes environnementales et conclut à des impacts résiduels majoritairement faibles à modérés. Notons également qu'avec la création de la RNR de Ste Lucie qui accueille des mesures compensatoires au projet de parc logistique portuaire (hors enquête), c'est une zone importante du territoire qui est désormais préservée.	La commission constate que les effets sur l'environnement tels qu'ils résultent de l'étude d'impact devraient être faibles à modérés et que la Région s'est engagée à mettre en œuvre des actions correctives le cas échéant sous le contrôle d'un conseil scientifique
1.2. f 376 RD Anonyme	42	Encore un projet inutile, qui ne profitera qu'aux actionnaires et pas aux paysans et aux ouvriers. PLN est suffisamment équipé	Les études socio-économiques présentées dans le volume 3 donnent un taux de rentabilité du projet intéressant pour la collectivité et des retombées en termes d'emplois. Si le projet ne se fait pas, le port risque un fort déclin (voir p. 23 à 25 du volume 3), donc des pertes d'emplois.	
1.2. f 380 RD Anonyme	43	Tant de millions, pour un projet tellement démesuré... à Port la Nouvelle !! Encore le profit avant tout, sans réflexion du devenir de l'humain, du vivant !	Les études socio-économiques présentées dans le volume 3 donnent un taux de rentabilité du projet intéressant pour la collectivité. Par ailleurs, la pièce F (volume 2.3) de l'étude d'impact détaille l'analyse des effets du projet sur toutes les composantes environnementales et conclut à des impacts résiduels majoritairement faibles à modérés. En permettant le déploiement d'une filière liée à l'éolien flottant le port jouera un rôle dans la transition énergétique qui est primordial pour notre devenir.	
1.2.f 382 RD	44	Trop d'argent public mis dans un projet inutile qui abimera 1 km de côtes.	Les études socio-économiques présentées dans le volume 3 donnent un taux de rentabilité du projet intéressant pour la collectivité.	

<p>Nadine L'HENORET association AIRE</p>				
<p>1.2. f 393 RD Gwénaëlle LE BLOA</p>	<p>45</p>	<p>Les éléments économiques sur lesquels s'appuient le dimensionnement de Port La Nouvelle (augmentation du trafic) sont irréalistes (voir les contributions d'expert). Il n'y a de plus aucune concertation avec les autres ports du bassin méditerranéens. L'impact de ces travaux pharaoniques sur le milieu naturel est sous-évalué. La modélisation est trop simpliste. L'artificialisation de milieux naturels qu'elle entraîne et ce, à la limite du Parc Naturel de Sainte- Lucie va avoir des conséquences sur le milieu Naturel sûrement bien au-delà de l'étude d'impact. C'est vers le tourisme et les activités de services qu'est l'avenir économique. Dégrader le milieu n'y participe pas, d'autant que les activités portuaires actuelles sont déjà très polluantes (je ramasse régulièrement des morceaux de caisses en polystyrène dans les enrochements de la jetée) Le seul élément concret qui peut occasionner des aménagements, c'est le port de maintenance pour les éoliennes flottantes. (j'y suis défavorable compte-tenu de ses coûts exorbitants par rapport à ceux de l'éolien terrestre, mais cela n'est pas la question) Ce qui n'est pas du tout clair dans le dossier, c'est si des travaux sont nécessaires et si ou quels travaux sont nécessaires pour ce seul besoin consolidé. IL faut absolument revoir ce projet. J'y suis défavorable. Enfin, quand je vois tous ces politiques locaux y compris les écologistes qui le soutiennent, je suis assez surprise. Pour moi, ils n'ont pas leur place dans le débat de la démocratie participative car trop liés avec les porteurs du projet.</p>	<p>Il suffit de se référer à la contribution d'EOLMED (observation 105 au 1.1c (276 RD)) pour comprendre que le projet d'extension du port est surtout nécessaire pour la construction des fermes d'éoliennes flottantes et pas seulement pour leur maintenance : "Au-delà de cette phase pilote pour les éoliennes flottantes, l'extension du port de Port-La Nouvelle permettra à terme de répondre aux besoins des futurs parcs commerciaux d'éoliennes flottantes, pour lesquels le Gouvernement devrait annoncer courant 2019 des objectifs ambitieux. Le développement de ces nouvelles sources d'énergies ne peut se faire sans un port offrant des capacités logistiques dimensionnées pour de grosses charges (terre-pleins, quai lourd...), et la phase commerciale pourrait générer de l'activité à partir de 2025 pour une période de plusieurs années ". L'avenir économique passe également par la transition énergétique et le projet d'extension a un rôle important à jouer comme le précise également ENGIE Green (porteur du projet EFGL) dans son courrier à la commission d'enquête : "Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle, qui permettra d'assembler voire de fabriquer les sous-ensembles de futurs parcs éoliens flottants, nous semble une excellente initiative afin de préparer la région à cette transition énergétique, et de favoriser l'émergence d'une filière régionale". Par ailleurs, la pièce F (volume 2.3) de l'étude d'impact détaille l'analyse des effets du projet sur toutes les composantes environnementales et conclut à des impacts résiduels</p>	

			majoritairement faibles à modérés. Il faut noter dans les mesures environnementales l'obligation pour le futur exploitant de mettre en place une stratégie environnementale (fiche mesure 25, p. 29 de la pièce F volume 2.3) dont un des objectifs est de limiter tout type de pollution.
1.2. f 398 RD Anne-Marie PALA	46	<p>A l'heure où l'état se débarrasse d'un projet d'aéroport international du côté de Notre Dame des Landes, à l'heure où il freine des deux sabots pour une certaine ligne de T.G.V. qui serait, paraît-il, indispensable à la croissance économique de notre région, en faisant gagner 10mn.aux Usagers, entre Montpellier et Barcelonne, eh bien nos politiques locaux et régionaux eux, ont pris la décision d'agrandir le port de La Nouvelle...Mondialisation oblige, Traffic insuffisant, la technologie navale nécessitant de trouver des sites en eau profonde...ce qui implique évidemment de déplacer le bassin du port, qui ne correspond plus aux exigences actuelles ! Les ports ont toujours été objets de convoitise...Imaginez le prestige du Grand Narbonne, renouant avec son passé romain, l'ambition de la Région pour ses façades en Méditerranée ! Car, ne soyons pas dupes, ce projet est éminemment politique !</p> <p>Il est vrai que la résilience des villes portuaires en Europe a toujours été d'actualité, et ce depuis le Moyen-Age ! Oui, mais voilà il n'était pas encore question de changement climatique, de montée des eaux, de contraintes environnementales! Dans 30 ans la situation sera, paraît-il, invivable !</p> <p>Aujourd'hui, de nouvelles pratiques émergent, conscientes de l'inconscience humaine, qui met, à tout prix, le profit avant l'homme !</p> <p>La dernière injonction de l'Europe n'est-elle pas de réduire de 30% nos dépenses d'énergie ? Qu'en sera-t-il dans ce rapport à la démesure engendré par ce gigantisme naval ?</p>	<p>La pièce F (volume 2.3) de l'étude d'impact détaille l'analyse des effets du projet sur toutes les composantes environnementales et conclut à des impacts résiduels majoritairement faibles à modérés y compris sur les étangs de Bages/Sigean et de l'Ayrolle. Par ailleurs de nombreuses mesures de suivi sont prévues concernant l'étang de Bages (qualité des sédiments, qualité des eaux). Une mesure vise également en améliorant le modèle hydro-sédimentaire à mieux connaître son fonctionnement et ainsi à accroître les connaissances sur ce dernier. Le PNR sera associé à ces suivis en tant que membre du comité d'experts prévu pour le suivi des mesures environnementales du projet. Si cela s'avère nécessaire, des mesures correctives pourront être étudiées en collaboration avec ce comité d'experts.</p> <p>Par ailleurs, outre le fait que le projet permettra aux trafics actuels du port de se maintenir et de se développer, il permettra également la construction de fermes d'éoliennes flottantes en jouant un rôle important dans la transition énergétique.</p>

	<p>Cette conception néo-libérale qui veut nous faire croire que le développement industriel va nous permettre de vivre mieux, est un leurre Pour sauver les espèces en voie de disparition, et pour Sauver l'humanité, il faut nous inscrire dans le temps long....Des voix s'élèvent, qui parlent de décroissance et de frugalité...Écoutons-les...Tout ce qui est nouveau n'est pas forcément bénéfique ! Écoutons-les pour préserver une qualité de vie fragile qui est la nôtre !</p> <p>N'oublions pas nos lagunes, notre lido : des études montrent qu'ils se révéleraient sacrifiés si ce projet aboutissait ! En outre, a quoi auraient servi ces minutieuses études, cette patiente dépollution concernant nos étangs, opérés par les agents du P.N.R. Quel mépris pour le travail effectué ! et que d'argent gaspillé !</p> <p>Nous avons échappé à la construction d'une centrale nucléaire, à celle d'une raffinerie d'huile de palme, allons-nous échapper au cataclysme qui ne manquerait pas d'être engendré dans les prochaines décennies, par l'agrandissement du port de La Nouvelle ?</p>		
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

## 1.2.g) Concertation

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
1.2. g 319 RD Simon POPY France Nature Environnement	1	Il nous paraît important de rappeler que bien en amont de cette enquête et de l'avis du CESER, dans une attitude constructive et d'ouverture au dialogue qui nous caractérise, notre fédération, alertée par ses associations, avait sollicité une rencontre avec les responsables régionaux du développement portuaire de Port-la-Nouvelle et de Sète (Mme Delga et M. Codorniou), afin de pouvoir leur exposer le plus tôt possible les préoccupations de notre mouvement sur la nécessité de rectifier les prétentions et les priorités de développement portuaires affichées en début de mandature. La Région a choisi de ne pas	Dans le cadre de son élaboration, le projet d'extension du port a fait l'objet d'une instruction administrative par les services de l'État. Certaines consultations ont ainsi été réalisées directement par les services de la DREAL dont celles de l'AFB ou de l'IFREMER. Les avis émis et repris par la DREAL dans le cadre de son instruction ont alors fait l'objet d'échanges avec les services concernés. C'est ainsi que les mesures d'accompagnement 28 et 29 concernant le calage et la valorisation du modèle hydro-sédimentaire (p 123 de la pièce F volume 2.3) ont été ajoutées au dossier après concertation avec l'IFREMER ou aussi que la fiche 20 (p 26 de la même pièce) a été rédigée en concertation avec l'AFB. Le projet d'extension du port n'étant pas situé dans le périmètre du parc marin, sa consultation n'était pas obligatoire dans le cadre de l'instruction. Toutefois une réunion de	La commission a enregistré les motivations de la Région dans le choix des interlocuteurs consultés, informés ou associés. Elle se limite à constater que les consultations réglementaires ont bien été faites.

		<p>donner suite à cette demande et de privilégier la mise des associations devant le fait accompli.</p> <p>On constatera d'ailleurs que dans ce dossier ne figure aucun avis du Parlement de la Mer, ni du CSRPN, ni de l'IFREMER, ni du Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales - gestionnaire de Port-Vendres. On s'étonnera également de l'absence d'avis du Parc Marin, dont M. Codorniou est le vice-président, qui n'a pas répondu à la sollicitation de la Région sur un projet de cette importance, et du fait que l'avis du PNR de la Narbonnaise ne soit pas joint au dossier. Lorsqu'on constate que l'entreprise pétrolière locale découvre lors de l'enquête publique qu'elle devra démonter son sea line et que sa survie en est menacée, on comprend que ce projet politique repose sur une concertation défectueuse.</p> <p>La Région Occitanie doit aujourd'hui récolter les fruits de son unilatéralisme. Nous déconseillons la poursuite de la stratégie du passage en force et nous vous demandons de ne pas la cautionner par un avis favorable.</p>	<p>présentation a été faite au parc marin en mars 2017. Ce dernier n'a cependant en effet pas répondu à la sollicitation faite par la Région dans le cadre de l'instruction au titre du code des transports. La consultation du département des Pyrénées -Orientales n'était pas non plus obligatoire. L'avis du PNR est quant à lui bien joint au dossier. Cet avis a été donné dans le cadre de l'instruction faite au titre du code des transports et l'avis est donc présenté au volume 7 dans les avis des collectivités et services locaux intéressés avec des éléments de réponse de la Région à cet avis (voir p. 101 et 118 selon la numérotation pdf du document). Enfin le CSRPN a été consulté dans le cadre de l'instruction du dossier en janvier 2018. L'avis du CNPN cite l'avis du CSRPN qui émettait certaines recommandations déjà prises en compte par la Région.</p> <p>Quant aux concertations avec EPPLN ces dernières se font en continu depuis 2017 sur la manière de gérer les périodes transitoires entre l'étape 1 et l'étape 2 du projet. Les divergences ne sont pas techniques mais financières.</p>	
<p>1.2. g 332 RD Jean-Claude BISMONTE DE SAINT-JULIEN</p>	<p>2</p>	<p>Je vous ai remis l'étude sur " Les Ports du LR en crise " afin qu'elle soit versée au dossier au titre de l'Association Port-Vendres et Port-Vendrais et bien entendu de FNE et spécialement de la FRENE 66 qui en est à l'origine.</p> <p>Je la mets en ligne ici afin que chacun puisse constater le travail et la compétence désintéressée du milieu associatif si injustement méprisé par les élus dirigeants de la Région et tout spécialement son VP en charge des ports, D Codorniou qui avec beaucoup de persévérance a refusé de nous recevoir, comme JC Gaysot.</p> <p>On verra que toutes les failles du dossier PLN et plus largement de la politique portuaire étaient décrites.</p> <p>Notre souhait était de contribuer à des plans d'actions rapides aussi bien pour PLN que pour Port-Vendres en abandonnant le projet passiste, irréaliste et non finançable.</p> <p>La Présidente Delga lors du débat TV Fr 3 du 1er avril (voir en replay) avait balayé toutes les objections notamment sur les prévisions chimériques d'activités. Les pétroliers ont enfin dit ce qu'il en était confirmant les données de notre étude.</p>	<p>Il ne s'agit pas ici de critiquer l'étude présentée par M Bisconte de Saint Julien réalisée dans un contexte d'opposition à la fois au projet Port-Vendrais mais aussi à l'ensemble des projets régionaux. Toutefois, il apparaît utile de préciser que certaines hypothèses prises pour cette étude sont erronées :</p> <p>1/ en page 4 de l'étude, il est précisé que le tonnage de vracs solides à PLN a été divisé par 3. Il suffit de se rapporter à la p. 7 du préambule (volume 1 du dossier d'enquête) pour voir l'évolution des trafics depuis 2007. Si on ajoute les trafics liés aux céréales, aux autres vracs et aux conventionnels qui représentent l'ensemble des vracs solides, ces trafics sont sensiblement autour de 800 000 t avec un pic en 2011 à 1.1 Mt dû à une bonne récolte de céréales et un trafic au plus bas en 2015 à 600 000 t dû à une mauvaise année en céréales. Si en 2016, ces trafics sont restés autour de 600 000 t, ils ont de nouveau progressé à près de 800 000 t en 2017 ( <a href="https://www.port-la-nouvelle.com/statistiques/">https://www.port-la-nouvelle.com/statistiques/</a> ). Ces trafics peuvent donc être considérés comme stables.</p> <p>2/ il n'a jamais été question pour la Région de réaliser un terminal containers à Port-La Nouvelle comme le précise l'étude fournie en p.5. La stratégie régionale est de rendre ses deux ports complémentaires. Le trafic de containers est réservé à Sète pour spécialiser Port-La Nouvelle dans les trafics vracs (voir réponse déjà apporté à l'observation 4 au chapitre 1.2.e (79-81 RD).</p> <p>3/ en p. 5 de l'étude, il est écrit qu'à Port-La Nouvelle le projet est prévu pour des navires de 225m et 12m de tirant d'eau alors qu'il suffit de se référer à la page 9 de la pièce B1 (volume 2.1 du dossier d'enquête) pour voir que le navire projet retenu est de 225m de long et 14.5m de tirant d'eau.</p>	<p>Sans développer un argumentaire en réponse comme le fait le Maître d'ouvrage, la commission constate que l'observation renvoie à la lecture de documents contenant des thématiques auxquelles il a déjà été répondu.</p>

		<p>La Présidente a dit s'attendre à des recours. On se demande si tout n'a pas été fait pour en arriver là comme à Port-Vendres avec le 3<sup>e</sup> quai, le serpent de mer de 20 ans.</p>	<p>Le projet tel que le présente aujourd'hui la Région apparaît donc cohérent avec plusieurs points de l'étude déposée par M. Bisconte de Saint Julien :</p> <p>1/ en p. 9 de l'étude on lit que pour PLN : « la seule option réaliste serait sa réorientation vers des activités comme l'éolien offshore ». C'est bien un des buts principaux du projet régional dans son étape 1.</p> <p>2/ en p. 29 de l'étude il est relaté que le « rapport MLTC/2013 précise que le tirant d'eau minimal sera de 14.5m dans le futur, ce qui en clair implique 16 à 17 m de profondeur. Par ailleurs en p. 31, il est noté que selon les études prospectives pour les petits cargos, les rouliers, les vraquiers, le seuil de la taille de la majorité des navires à l'horizon 2020/2025 sera supérieure à 180 m et 10 m de TE. Vers 2030, ce serait 200 m et 12 m. Alors que pour les grands cargos, les TE acceptables seraient respectivement de 14 m et 12 m ». Le projet de Port-La Nouvelle, avec le navire projet retenu (225 m de long et 14.5m de TE) est donc bien en phase avec ces prévisions. Il faut se référer au plan de projet présenté en p.16 de la pièce B1 (volume 2.1) pour voir que le bassin sera creusé à 15.9m et le chenal d'accès à 18.1m.</p> <p>Enfin l'étude approfondie sur les impacts du projet a été faite dans le cadre des études hydro-sédimentaires réalisées pour le projet grâce à des modélisations sur un périmètre étendue du Cap Leucate à Narbonne Plage. Ces études (disponibles dans les documents d'études mis à disposition lors de l'enquête) concluent à des impacts faibles sur le littoral. (voir également les réponses aux observations 3 et 4 du chapitre 1.2.e).</p>	
--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

### 1.3. INTERROGATIONS SUR L'INTÉRÊT DE L'EXTENSION DU PORT.

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
1.3. 21 RE Gwénaëlle LE BLOA	1	Je m'interroge sur l'intérêt du projet. Est-on sûr que ces travaux titanesques vont permettre une augmentation de l'activité économique	Les études socio-économiques présentées dans le volume 3 donnent un taux de rentabilité du projet intéressant pour la collectivité.	
1.3 21 RE Gwénaëlle LE BLOA	2	Les travaux sont-ils réalisés dans le cadre d'une vision intégrée de la région et des régions voisines sur les ports de la méditerranée ?	La Région bâtit sa stratégie portuaire autour des deux ports dont elle est propriétaire (Sète et PLN) en tenant compte des ports de Port-Vendres et de Laudun-l'Ardoise sur le Rhône. Les investissements réalisés sur Sète et PLN sont complémentaires. Comme le dit M. Gaysot, président du conseil d'administration du port de Sète dans son avis n° 291 RD : « Les projets pour Port la Nouvelle non seulement ne s'opposent pas à ceux prévus à Sète mais ils se confortent l'un et l'autre [...]. Comme président du Port de Sète je vois les projets de Port la Nouvelle comme un atout supplémentaire pour être compétitif et vertueux à la fois. » (observation n°108 au 1.1.c)	Ce thème central a été abordé au travers de plusieurs questionnements

<p>1.3. 46 RD Albert CORMARY Fichier joint</p>	<p>3</p>	<p>Je reviens vers la commission d'enquête, suite à la réunion publique du 3 mai. J'ajoute que je m'exprime, ici, à titre personnel. Au chapitre activité portuaire, il a été beaucoup question du marché agricole des productions du sud-ouest. Il faut d'abord remarquer que ces productions n'ont pas que port la Nouvelle comme débouché maritime il y a également le port de La Palice et le terminal céréalier de Blaye. Sommes-nous en concurrence ou en complémentarité ? Cette question toujours éludée se pose également avec le port de Sète qui possède son propre poste d'exportation céréalière. Investir autant à port la nouvelle ne pourrait se concevoir qu'en supprimant le poste de Sète. Est-ce à l'ordre du jour ? Quoi qu'il en soit, qu'en est-il de ces fameux marchés agricoles ? Comme chacun a pu l'entendre, ils sont en crise de production (baisse) et en crise des prix suite à la concurrence de nouveaux entrants. A ce sujet, on peut lire l'article de midi libre du 24 janvier dernier, en pièce jointe. Dans ces conditions peut-on parler de marché porteur ?</p>	<p>Le projet d'extension n'est pas réalisé dans le seul but d'exporter des céréales. Il s'agit de développer l'ensemble des trafics vracs (solides ou liquides) mais aussi de permettre le développement des activités en lien avec l'éolien offshore flottant</p> <p>La présence du même opérateur traitant les céréales sur les 2 ports de Sète et PLN démontre que ces 2 sites sont complémentaires et non concurrents : blé dur à PLN et blé tendre à Sète.</p> <p>Les investissements récents, silos à Sète, portique de chargement à PLN ont été faits par cet acteur privé et sont un signe fort de l'intérêt de la filière céréalrière pour les ports d'Occitanie.</p>	<p>thématiques que l'on retrouve ici :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Intérêt économique</b> : ce sujet a été traité spécifiquement ;</li> <li>• <b>Complémentarité entre les ports</b> : là également, des réponses ont été fournies, notamment au travers de la lettre de M. Gayssot pour ce qui est du port de Sète ;</li> <li>• <b>Export de céréales</b> : la complémentarité avec le port de Sète a déjà été évoquée et il est bien clair que l'extension du port ne cible pas uniquement les filières existantes, mais bien des activités nouvelles (qui peuvent pour certaines intégrer les céréales) ;</li> <li>• <b>Phasage des travaux</b> : la Fiche G établie par le Maître d'ouvrage traite ce point de manière détaillée et pertinente ;</li> <li>• <b>Financement et calendrier</b> : la réponse du Maître d'ouvrage a été confirmée et complétée par le récent courrier de la Présidente de Région ;</li> <li>• <b>Sea-line</b> : la commission ne dispose d'aucun élément qui pourrait faire douter de la continuité des l'approvisionnement du dépôt pétrolier entre le démantèlement du sea-line et la livraison du poste « vrac liquide » ;</li> <li>• <b>Petits pêcheurs et échanges mer-étang</b> : ce sujet fait également l'objet de développements spécifiques.</li> </ul>
<p>1.3. 139 RD Max CANEL</p>	<p>4</p>	<p>Que les promoteurs du projet prennent enfin conscience que, comme nous ne cessons de le faire savoir, le projet de base à peine révisé depuis le Débat Public reste perfectible sur bien des points. Je me vois donc personnellement invité à "contribuer" à proposer un recadrage sur un véritable phasage budgétairement progressif, suggérer tant qu'il est tant la solution à impact minimal pour accélérer, ou au moins ne pas temporiser de façon dommageable une première phase dynamique fondée sur l'éolien expérimental et sa perspective industrielle, tout en réservant, par étapes conditionnelles successives une configuration plus aboutie et environnementalement soutenable sur le long terme.</p>	<p>Cette contribution avec le fichier joint associé propose un schéma d'aménagement, un phasage et une technique de construction de digue différents de ceux présentés par la Région.</p> <p>Il convient de se reporter à la fiche G établie dans le cadre du mémoire en réponse pour comprendre la perfectibilité des propositions faites.</p> <p>La première étape proposée par la Région vise en effet à accueillir les activités liées à la construction des flotteurs et à l'assemblage des éoliennes. Il est utile de préciser que la démolition de la digue nord est bien nécessaire pour le projet EOLMED. Certes le caissonnier, qui a un faible tirant d'eau et qui va permettre de fabriquer les flotteurs peut être amené à quai sans démonter la digue Nord actuelle et permettre le début de construction des flotteurs. Mais une fois les flotteurs à l'eau, ces derniers ont un tirant d'eau bien plus important que le caissonnier et pour les « sortir », compte tenu des talus de dragage, il est nécessaire de démonter l'extrémité de la digue Nord actuelle. Par ailleurs le besoin de dragage d'une zone « à l'abri » est alors nécessaire à -11mzh pour stocker ces flotteurs une fois construits avant que les éléments d'éoliennes ne soient amenés. Le tirant d'eau des flotteurs nécessite que cette zone soit draguée à -11mzh. On se référera à la fiche G établie dans le cadre du mémoire en réponse pour comprendre pourquoi la technique de construction de digues en</p>	



			<p>caisson, plus onéreuse et mal adaptée à la profondeur des fonds dans laquelle les ouvrages sont construits a été écartée par la Région.</p> <p>D'autre part, le schéma proposé ne prévoit pas un allongement continu de la digue sud ce qui peut provoquer des problèmes d'agitation sur le quai lourd (voir fiche G).</p> <p>Enfin, la volonté régionale est de réaliser rapidement à l'issue de l'étape 1, les étapes 2 et 3 pour répondre aux besoins affichés des opérateurs actuels du port et permettre un développement des trafic. Les digues étant des ouvrages particuliers, il serait plus onéreux pour la collectivité d'en prévoir la construction par étape si ces étapes sont rapprochées, d'autant plus que le linéaire proposé dans le schéma joint à cette observation de permet pas de respecter les règles de sécurité pour la navigation telles que précisées dans la fiche G.</p>	<p>Le seul point qui n'ait pas été abordé par ailleurs est celui des services à la communauté portuaire (réfectoires, sanitaires, salle de repos,...). La commission ne peut qu'inciter la Région à agir auprès du futur concessionnaire pour proposer des services à la hauteur des ambitions du port.</p>
1.3 204 RD Anonyme	5	<p>La plupart des avis « favorables » ne sont pas motivés. Ceux qui le sont, évoquent à juste titre l'opportunité de recevoir de gros bateaux et d'avoir un port qui s'adapte à l'évolution des trafics portuaires. Bien ! SAUF QUE, une lecture attentive des milliers de pages du dossier montre que le projet proposé ne prévoit pas l'aménagement du bassin pour recevoir de gros bateaux ni son dragage. En effet, cette étape n'a pas de financement à l'heure actuelle ni de calendrier.</p> <p>La question se pose donc de savoir si il faut lire dans tous ces avis favorables "sous condition que"</p> <p>le projet de Grand Port prévoit l'accueil de ces gros bateaux ?</p> <p>Ce n'est pas le cas aujourd'hui mais cela reste cependant subtilement imagé par le rédacteur du projet.</p>	<p>Globalement le projet présenté à l'enquête publique prévoit bien l'accueil de navires de 225 m de long et 14.5 m de tirant d'eau. Les installations correspondantes et le creusement total du bassin sont prévus dans les étapes 2 et 3 présentées à la page 19 de la pièce B1 du volume 2.1.</p> <p>L'étude socio-économique (volume 3) donne en p.7 un calendrier de réalisation de ces étapes et précise d'autre part en p. 45 que des études sont en cours afin d'étudier l'intégration de financements privés pour les investissements. Aujourd'hui, l'étape 1 est financée via le budget de la Région accompagné par le département de l'Aude et la communauté d'agglomération du Grand Narbonne.</p> <p>La Région initie ce projet en réalisant la première étape, puis elle porte une démarche d'intégration d'investisseurs privés associés à la construction des étapes suivantes et à l'exploitation du futur port tel que présenté dans le dossier d'enquête publique dès 2021.</p>	
1.3 207 RD Jean-Claude MARTY	6	<p>Lors du débat public de 2013, le projet était aussi d'éloigner le poste pétrolier et gazier de la proximité du centre-ville et de le renvoyer à 1300 mètres plus au Nord au bénéfice de la sécurité des habitants de Port la Nouvelle. La récente intervention de la Direction du dépôt des hydrocarbures n'en fait pas état sauf à dire que le sea line est un outil qui correspond à ses besoins présents et futurs.</p> <p>Les opérateurs céréaliers ont clairement affirmé leurs besoins de charger des navires plus grands.</p>	<p>Le projet présenté prévoit bien dans son étape 2 (voir p. 19 de la pièce B1 au volume 2.1) la réalisation d'un poste vracs liquides permettant de traiter des navires de plusieurs tailles au Nord du port, tout comme l'étape 3 (voir p. 19 de la pièce B1 au volume 2.1) prévoit bien un quai pour les vracs conventionnels pouvant servir aux trafics de céréales.</p> <p>Sans projet, les « petits navires » ne sont pas adaptés pour être reçus au sealine et il est impossible de recevoir des navires plus grands dans le chenal portuaire actuel.</p>	

		<p>Dans le cas ou le projet proposé ne pourrait pas se faire:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-que deviendrait le poste pétrolier du port et la sécurité des habitants ? est il possible de reporter son usage sur le sea line ?</li> <li>-quelles solutions seraient envisageables pour répondre aux besoins des céréaliers ?</li> </ul>	
<p>1.3. 299 RD Martine COUSIN La Mission de la Mer PLN</p>	7	<p>Ce grand projet sera créateur d'emploi. Pourriez vous nous indiquer où seront les réfectoires , les sanitaires , les salles de repos de tous les travailleurs, car sans eux, les avancées technologiques d'une telle ampleur ne pourrait se réaliser. Merci à la Région, la CCI pour leur soutien concernant notre Seamen's club et son implantation dans cette grande "aventure".</p>	<p>Les réflexions quant à l'implantation potentielles de nouvelles installations au sein du port agrandi pour les travailleurs seront du ressort du futur concessionnaire qui sera choisi pour l'exploitation du port. La Région sera attentive à ce que le port offre tous les services attendus d'un port moderne.</p>
<p>1.3. 322 RD Anonyme</p>	8	<p>Nouvellois depuis un peu, travaillant sur le port, j'entends parler de cette extension portuaire depuis mon arrivée. J'ai essayé de lire 1) Aujourd'hui, l'acteur principal du port est EPPLN qui explique assez bien dans son avis N°173 pourquoi il est défavorable. Je me souviens au dernier conseil Portuaire qu'EPPLN a émis un "Ne se prononce pas" sur la question posée par Mr CODORNIOU sur l'extension portuaire. Je suppose donc qu'entre novembre 2017 et aujourd'hui EPPLN et la Région ont discuté, mais n'ont pas trouvé d'accord ! Dans le document "Etude du devenir du sea-line" rapport préliminaire du 20 septembre 2020 (consultable sur le net) commandé par la Région Languedoc-Roussillon à la CATRAM il est implicitement écrit que la Région devra ne pas renouveler à EPPLN ses COT pour forcer l'industriel à démanteler son sea-line et ainsi lui payer de nouveau aménagement (quai et dragage du port). C'est d'ailleurs là que naît le problème. Bien informé par ses équipes notre Présidente de Région nous dit lors de sa visite d'inauguration fin 2017 "Pour chaque euro investi par le privé, la Région mettra 1 euro."</p>	<p>En qualité d'anonyme présent au sein du conseil portuaire il faut lui rappeler que EPPLN est un opérateur important du port actuel de part les tonnages traités. L'activité d'EPPLN de 2007 à 2015 (figurant au dossier d'enquête publique) représente non pas 2/3 de l'activité du port mais 56%. Pour autant, la contribution nette à l'activité globale du port n'est pas proportionnelle puisque les produits ne sont pas manutentionnés, ni stockés dans l'emprise du port. Les navires déchargent directement via un sealine qui alimente le dépôt installé sur une parcelle privée en dehors des limites administratives du port. Le rapport "étude du devenir du sealine" date du 20 septembre 2012 <a href="http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-pin2015/DOCS/ETUDES/22_ETUDE_DU_DEVENIR_DU_SEALINE_.PDF">http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-pin2015/DOCS/ETUDES/22_ETUDE_DU_DEVENIR_DU_SEALINE_.PDF</a> et a été établi dans le cadre du débat public. Celui ci visait à présenter les différents scénarios envisagés par l'AMO pour la continuation partielle ou totale de l'exploitation du sea-line de Port La Nouvelle pendant les travaux d'aménagement du projet d'agrandissement du port. Il se base sur les éléments fournis par le Maître d'Ouvrage et EPPLN, exploitant du sea-line ainsi que sur le tracé de l'un des projets "agrandissement du port" (Entrée Sud). Il a pour objectif de présenter des possibilités de maintenir l'activité du sea-line pendant les travaux. Ce préambule témoigne à l'intéressé que EPPLN a bien été associé à la réflexion sur les choix techniques. Il n'est nullement fait mention de l'affirmation exposée que ";;il est implicitement écrit que la Région devra ne pas renouveler à EPPLN ses COT pour forcer l'industriel à démanteler son sea-line et ainsi lui payer de nouveau aménagement (quai et dragage du port)" cette interprétation est fautive et induit en erreur la commission d'enquête. En revanche, il y a bien eu des négociations car consciente des enjeux, la Région a prolongé (suite à la demande de l'opérateur et de nombreux échanges) la convention d'autorisation d'occupation du domaine public (COT) arrivant à échéance fin 2017 jusqu'au 30/12/2021. Par cette</p>

	<p>Si je lis bien l'avis 173, EPPLN est prêt à payer entre 15 et 18 millions d'euros pour remplacer ce fameux sea-line ! La Région devrait recevoir ce signe comme une bénédiction car se serait le premier investisseur dans ce nouveau port !</p> <p>2) Céréaliers et autres acteurs portuaires, lors de ce même conseil portuaire ont demandés que l'étape 2 et 3 se fasse immédiatement à la création du port pour permettre l'entrée immédiate des bateaux projet et offrir à leur entreprises l'opportunité tant attendue de se développer ! Aucune réaction des autorités sur ce sujet ! le port est construit pour les Eoliennes flottantes des fermes pilotes. Le président de l'Umano a demander alors une extension de quelques mètres du quai pour colis lourds réservé à ces mêmes éolienne, mais la Région a refusé catégoriquement. Je constate que le projet ne va servir que les intérêts particuliers des éoliennes marines !</p> <p>3) J'ai des enfants et j'aimerais qu'ils puissent trouver un emploi localement. Cependant depuis 2 ans j'entends les pouvoirs publics s'enflammer. Nous sommes passés de 100 à 150 emplois créés par les constructeurs d'éoliennes à 4400 emplois dernièrement ! Whaou !!! Quel développement ! Nos élus veulent tellement ce projet qu'ils sont prêts à croire en ce miracle ! Allons, un peu de bon sens !</p> <p>4) Dans le même temps le pré-appel d'offre de la Région pour approvisionner le futur port en "cailloux" est un bide ! Les carrières locales ne veulent pas fournir ! La Région devra faire venir par bateau de l'enrochement de l'étranger ! La plateforme construite et inaugurée l'an dernier n'a toujours pas attiré grand monde. Il semble d'ailleurs que la Région a refusé un projet jugé trop peu</p>	<p>décision, la Région autorise donc EPPLN à poursuivre son activité. Concernant les étapes suivantes, si la Région initie ce projet en réalisant la première étape, elle porte une démarche d'intégration d'investisseurs privés associés à la construction des étapes suivantes et à l'exploitation du futur port tel que présenté dans le dossier d'enquête publique dès 2021 (p 45 du volume 3).</p> <p>La demande de prolonger le quai n'a pu être prise en compte car cela impliquait de reprendre de nombreux éléments techniques et réglementaires du dossier, par ailleurs avant le conseil portuaire, ces éléments avaient été exposés à l'Umano. Le projet ne sert pas que les intérêts des fermes éoliennes mais permettra de développer les trafics tels qu'exposés au dossier. L'estimation des emplois est clairement expliquée dans le volume 3 du dossier d'enquête. La Région n'a pas lancé de pré-appel d'offre pour l'approvisionnement en matériaux car, cette procédure n'existe pas. L'usage de la plateforme évoquée est vouée à accueillir des installations générant du trafic maritime, en lien avec son positionnement stratégique proche du futur poste vrac liquide.</p>	
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

	<p>intéressant ! Comment va-t-on atteindre nos 4400 emplois ? Je pourrai ainsi continuer cette longue liste mais je me veux optimiste. Quelqu'un a ajouté lors de ce dernier conseil portuaire qu'il sera toujours plus facile de vendre à des industriels un grand port même non fini que ses plans. C'est cette réflexion qui me conduit à émettre un avis "ne se prononce pas" et non pas un "défavorable"</p>		
<p>1.3. 328 RD J-Michel NAVARRO Didier CABROL CAMIDI</p>	<p>9</p> <p>Camidi, société de transport et de location de véhicule avec ou sans conducteur dont le siège social est à Port la Nouvelle basé sur la zone portuaire. Notre activité basée sur 4 métiers majeurs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les hydrocarbures : 45%</li> <li>• Les gaz : 20%</li> <li>• Les travaux publics 15%</li> <li>• Les pondéreux : 15%</li> </ul> <p>Nous avons des activités mineures en cours de développement : déchets (liquide – solide) ; alimentaires ; porte engins .... Notre effectif : 195 personnes Concernant le projet de l'extension du port, il nous apparait au vu des différentes réunions et enquêtes que ce projet doit être mené à son terme pour pérenniser l'activité existante, l'adapter au technique de demain, pour notre département (plus que sinistré en terme d'emploi) et notre grande région. Donc nous sommes bien sûr favorable à ce projet. Néanmoins nous avons besoin de réponses quant à l'avenir de l'activité hydrocarbures à Port la Nouvelle. Notre présence sur le site étant liée à cette activité nous sommes très inquiets sur le devenir d'EPPLN ou nous effectuons la majeure partie des chargements destinés à L'approvisionnement des stations-services de notre région. Le maillage des dépôts est pour nous aujourd'hui rendu à son strict minimum, si un dépôt de la région venait à disparaître ceci entrainerait un déséquilibre des flux et nous ne sommes pas sûr qu'un autre dépôt</p>	<p>Le projet n'a pas vocation à stopper l'activité d'EPPLN. Comme cela est pertinemment évoqué, le contexte régional socio-économique y est favorable et les infrastructures prévues le permettent tout en offrant de nouvelles opportunités au-delà de l'activité de EPPLN. Voir les fiches B et D établies dans le cadre du mémoire en réponse. Le projet d'extension est pleinement en phase avec l'activité de Camidi qui incarne un des effets induits de l'activité portuaire. Le projet d'extension fournira donc de nombreuses opportunités à l'entreprise.</p>	

		<p>arriverait à absorber les volumes d'EPPLN. De plus un éloignement d'un point de ressource entrainerait des distances plus longues donc une augmentation conséquente de notre flotte, il nous faudrait tripler le nombre de camion. Quel impact sur le bilan carbone ?</p> <p>Pour rappel, l'année 2017 a été une année record en termes de vente de voitures neuves donc il y aura encore besoin de transporter du carburant même si nous sommes bien conscients que l'énergie fossile devrait au fur et à mesure du temps être remplacée par d'autres énergies.</p> <p>Nos questions :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avenir de l'activité hydrocarbures à PLN ?</li> <li>2. Si avenir compromis, à quelle échéance ?</li> <li>3. Solution de remplacement en termes de sourcing ?</li> </ol> <p>En fonction des réponses, quel intérêt de maintenir CAMIDI à PLN ?</p>		
<p>13 335 RD Frédéric RESTE Prud'homie Bages / Port-La- Nouvelle</p>	<p>10</p>	<p>Questionnements et attentes des pêcheurs professionnels de la Prud'homie de Bages / Port La Nouvelle.</p> <p>Suite aux différentes réunions de travail concernant le projet grand port avec allongement des digues, les pêcheurs souhaitent que certains points soient éclaircis.</p> <p>Échange mer / étang dans les deux sens pendant la phase de travaux :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Questionnement relatif au recrutement des alevins et civelles (loups, dorades, anguilles, mulets ...) pendant la phase de travaux.</li> </ol> <p>Une entente étroite entre les pêcheurs et les maîtres d'ouvrage sera indispensable (en période d'avalaison et dévalaison...).</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2) Questionnement relatif à l'échange mer / étang concernant les poissons adultes suivant les phénomènes météo.</li> </ol> <p>Échange mer / étang dans les deux sens pendant la phase d'exploitation :</p>	<p>Comme la Région s'y est engagée auprès de la profession, les professionnels de la pêche seront associés lors de la phase travaux notamment en ce qui concerne le suivi de la turbidité liée aux dragages et à la mise en stock des sables. Ils seront notamment associés à la définition des différents seuils admissibles en lien avec l'écologue qui suivra le chantier. Concernant les échanges mer/étang, la mesure d'accompagnement visant à améliorer le modèle hydro-sédimentaire pour mieux qualifier les flux (fiche de mesures 28 et 29) en p. 123 de la pièce F, volume 2.3 du dossier d'enquête permettra de répondre au sujet du renouvellement des eaux. Par ailleurs des suivis de la qualité des eaux et des sédiments de l'étang sont prévus (fiche 30 et 31 en p. 124 et 125 de la pièce F). De même des suivis concernant l'ichtyofaune (dont l'anguille) sont prévus (fiche 33 p. 127 de la pièce F). Les résultats de l'ensemble de ces mesures seront partagés avec les professionnels de la pêche.</p> <p>Enfin, les études hydro-sédimentaires ont étudié l'évolution des panaches turbides en phase travaux et la stabilité de la zone de stockage des sables. Les deux rapports correspondants (modélisation des panaches turbides pendant les travaux de dragage et étude de devenir du sable déposé en mer) étaient disponibles comme documents d'études (volume 8). Ces études montrent que le panache lié à la zone de dépôt n'atteint pas l'étang de l'Ayrolle et que le dépôt restera stable dans le temps.</p> <p>Par ailleurs, la Région note bien le souhait des pêcheurs de ne pas être privés de zone de pêche ce qui va à l'encontre de la mise en place d'une zone de protection suggérée par le CNPN.</p>	

		<p>1) La profession souhaite une étude d'impact sérieuse à ce sujet concernant le renouvellement des eaux, du milieu et de sa qualité (ex : le retrait du barrage à vannes début 2000 a considérablement transformé le milieu lagunaire, déplacement des bancs de sable, enlèvement des canaux, transformations des courants ...). Le bon développement des herbiers est indispensable, ils servent de nurseries au développement des alevins, l'eutrophisation des eaux de l'étang phénomène de malaïgue mauvaise eau.</p> <p>2) Questionnement relatif au recrutement des alevins et civelles (loups, dorades, anguilles, mulets ...).</p> <p>3) Questionnement relatif à l'échange mer / étang concernant les poissons adultes suivant les phénomènes météo.</p> <p>Rejet de sable en mer :</p> <p>1) Inquiétude relative à une éventuelle turbidité dans la zone prud'homale.</p> <p>2) Questionnement relatif à l'enlèvement des graus dû aux rejets des 7 millions de m3 de sable.</p> <p>La profession n'acceptera aucune fermeture de zones supplémentaires hors zone administrative du port.</p> <p><b>Nous soutenons pleinement le projet mais souhaiterions avoir des réponses concrètes à nos attentes.</b></p> <p>Le 1er Prud'homme Frédéric RESTE</p>		
1.3 356 RD Benoit FISCHER Fret SNCF	11	<p>Je suis responsable territorial d'affaires sur la zone Languedoc Roussillon notamment pour Fret SNCF.</p> <p>Dans le projet d'extension du port de Port la Nouvelle, je n'ai pas vu mentionné une extension du réseau ferré portuaire afin de desservir le nouveau bassin et réaliser du maritime-ferroviaire.</p> <p>Toutefois, l'extension du port va apporter de nouveaux volumes et de ce fait un potentiel de nouveaux flux ferroviaires à</p>	<p>Le projet présenté à l'enquête publique ne prévoit pas d'investissements spécifiques ferroviaires dans cette partie maritime du projet. En revanche l'usage de ce mode s'en verra accru tant en phase travaux qu'en phase exploitation. A l'instar d'autres entreprises ferroviaires, Fret SnCF, pourra utilement faire des offres de services adaptées et performantes pour y répondre.</p>	

		développer à condition de bien penser la multi-modalité.	
1.3 294 RD Jérôme STRAUSS UMANO	12	<p>A ce jour, la Société EPPLN (Entrepôt Pétrolier de Port la Nouvelle), premier contributeur du port en tonnage, soit 1,2 Millions de tonnes à travers l'importation d'hydrocarbures en darse et au sea line, n'a pas reçu à ce jour les garanties nécessaires au transfert de l'activité sea-line au poste 1 dans la nouvelle darse. L'UMANO est étonnée qu'au stade de l'enquête publique, ce dossier ne soit pas finalisé. Nous n'imaginons pas qu'une issue favorable soit trouvée prochainement pour ne pas voir disparaître une activité historique ainsi que ses emplois directs et indirects et remettre l'équilibre actuel du port en question (services portuaires, taxes et droits associés, investissement du délégataire, etc...).</p> <p>EPPLN représente une activité majeure du port et vient d'investir lourdement en fond propre pour améliorer les infrastructures de son dépôt pétrolier afin de répondre aux exigences commerciales de ses clients. Ce qui est un signe fort de son engagement industriel pour les prochaines années.</p> <p>L'UMANO demande donc à la Région d'accompagner les secteurs d'activités existants au même titre que les activités nouvelles de l'Eolien Offshore, ces activités sont complémentaires pour le développement et l'agrandissement du port.</p> <p>Il appartient donc à la Région et à EPPLN de définir un phasage cohérent sans causer de préjudice pour le transfert de ces activités.</p> <p>Les opérateurs privés existants sont prêts à assumer les investissements terrestres de leurs activités mais la mise à disposition des infrastructures, des quais et tirant d'eau associés est du ressort du maître d'ouvrage.</p> <p>A ce stade, l'UMANO souhaite rencontrer Madame la Présidente de Région pour</p>	Cet avis rejoint la réponse apportée à l'avis à l'observation N° 111 au 1.1.c.

		<p>parfaire les décisions stratégiques du port actuel et futur ainsi que partager la vision des acteurs économiques que nous représentons.</p> <p>En conclusion, L'UMANO espère vivement que l'extension du port ne se fasse pas au détriment des acteurs historiques et que l'évolution construite ensemble puisse donner une nouvelle dimension à Port-la-Nouvelle dans le but ultime du développement des activités portuaires, du tonnage et des emplois. Suivant la prise en compte des observations mentionnées, nous donnons un avis favorable.</p>		
--	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

## 2. BESOINS EN PORTE CONTAINER.

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
2.1 N° 2 RD N° 3 RD Jean-Yves BARSALOU	1	Besoins en porte container	Comme expliqué en réponse aux observations 33 au chapitre 1.2.b (166 RD) et 2 au 1.2.g (332 RD). La stratégie régionale portuaire vise à la complémentarité entre les ports de Sète et de Port-La Nouvelle. Dans cette stratégie, c'est le port de Sète qui est aménagé pour recevoir des containers	La nécessité de la complémentarité et la crainte de la concurrence entre les ports ont été suffisamment évoquées pour justifier de ne cibler les conteneurs dans les objectifs de l'extension.

## 3. SEA-LINE

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
3 N° 13 RD Anonyme	1	<p>Les calculs de rentabilité (vol3) réalisés par la Sté ARTELIA donnent une rentabilité économique du projet estimée entre 11 et 18% avec un poste d'hydrocarbures fixé à 1,4 Mt ; alors qu'actuellement le volume oscille entre 1 à 1,1 Mt dont 800.000 t par le sea-line avec 29 escales en 2014.</p> <p>Le projet ressort à un total d'investissements publics de l'ordre de 378 M€ (valeur 2016) auquel il convient de rajouter 8M€ pour</p>	Le volume 3 socioéconomique du dossier d'enquête publique (paragraphe 5.31. et 5.3.4) intègre bien un coût de 8 M€ relatif au sealine provisoire. Le montant annoncé par EPPLN est fantaisiste et n'a pas été confirmé ni à la date du dossier ni depuis. Le bilan socio économique n'a pas à être recalculé. A Sète, l' EPR ne réalise pas les travaux du sealine,	La commission s'est déjà exprimée sur l'évaluation socio-économique conduite. Pour le sea-line, qui fait l'objet de chapitre, son devenir et la continuité de l'activité pétrolière sont fondamentaux pour l'activité portuaire.



	<p>le sea-line provisoire, point 5.3.4 de l'étude socio-économique, soit un total de 390M€.</p> <p>Il est indiqué que " il est envisagé par les opérateurs nouvellois (EPPLN) la construction d'un sea line temporaire".</p> <p>Lors du conseil portuaire du 6 octobre 2017, M. LALLOZ, directeur général d'EPPLN, a déclaré estimer à 72 M€ le coût de dévoiement de l'actuel sea-line, de la création du provisoire et de la construction du poste P1 "vrac liquide" et M. LALLOZ a informé que la Sté EPPLN ne pouvait pas prendre en charge ces 72 M€.</p> <p>Le dossier précise que pour l'étape 1 du projet "le déplacement du sea-line doit être organisé par EPPLN pour permettre la construction de la digue nord"</p> <p>M. LALLOZ a également préciser qu'EPPLN représente 60% du trafic du port et que si EPPLN est privé de sea-line, son activité disparaîtra.</p> <p>Afin d'intervenir dans l'enquête publique, avec des éléments sérieux, il apparait que l'étude socioéconomique doit être complétée par plusieurs options :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. la société EPPLN confirme refuser de prendre en charge le coût du déplacement du sea-line et la région OCCITANIE n'assume pas ces travaux : la rentabilité doit être recalculée, EPPLN représentant 60% du trafic.</li> <li>2. La région prend en charge le sea-line provisoire : idem avec un investissement à chiffrer.</li> </ol> <p>En effet, à SETE l'EPR PORT SUD de FRANCE réalise un nouveau sea-line pour alimenter les réservoirs de FRONTIGNAN pour un coût de 50M€ pris en charge par BP auquel il faut rajouter 4M€ pris en charge par la région OCCITANIE.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. les calculs de rentabilité doivent prendre en charge un montant d'au moins 70 à 80M€ pour le sea-line provisoire et la création du poste P1.</li> </ol> <p>Il m'apparait que la Région OCCITANIE doit se positionner rapidement, la construction d'un sea-line même provisoire nécessite un dossier d'études et d'enquêtes d'une durée importante (voir le dossier de SETE) et au vu des enjeux, j'estime que les élus de la Région doivent démentir l'option qui serait d'envisager que FRONTIGNAN pourrait accueillir les 1Mt d'hydrocarbures actuellement stockés à PLN.</p> <p>Le projet n'a de sens et d'intérêt socio-économique que s'il entraîne une augmentation de trafic ou pour le moins son maintien.</p>	<p>c'est bien l'opérateur privé BP qui réalise l'intégralité des investissements liés à la création d'un poste de vrac liquide et les conduites alimentant le dépôt.</p> <p>L'objectif est de développer les trafics tels que présentés dans le dossier.</p>	<p>L'impossibilité technique de superposer une digue sur le sea-line pour des motifs de sécurité impose de trouver à court terme une solution alternative pour assurer l'alimentation du dépôt entre le démantèlement du sea-line prévu dans l'étape 1 et la mise en service du Poste P1 (vracs liquides) dans l'étape2.</p> <p>Ce sujet a été la préoccupation première et constante de la commission. Si les relations entre les deux parties se poursuivent et si leur teneur est confidentielle, la commission ne dispose, à l'heure de la rédaction de ce rapport, d'aucun élément pouvant l'amener à considérer comme envisageable l'arrêt de l'activité pétrolière du port de Port-La Nouvelle.</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3 N° 38 RD Anonyme	2	Transmission d'un document sur le sea-line de FRONTIGNAN (joint en annexe)	Il s'agit ici d'un document extrait de l'étude d'impact du projet conduit par BP sur le port de Sète-Frontignan dans lequel BP va investir 70 M€ pour réaliser un poste à quai à l'intérieur du port en remplacement du sea-line vieillissant.	Les problématiques du sea-line de Frontignan et Port-La Nouvelle sont différentes à la base. Celui de Frontignan était « en bout de course » alors que celui de Port-la-Nouvelle est régulièrement entretenu et peut être opérationnel au delà de l'échéance envisagée pour le projet.
3 N° 159 RD Anonyme	3	Pourquoi faire un grand port alors que cela va créer du chômage ? : Pourquoi, dans les travaux, la société EPPLN (entrepôt pétrolier de port la nouvelle) est délaissée ? Pourquoi la région ne prend pas en charge le poste liquide comme promis ? En est-il de même pour les céréaliers et tous les autres ? Pourquoi tout faire pour que cette société ferme (suppression de son sea-line grand port ou pas) alors qu'elle réalise 70% de l'activité du port actuel ? Avez-vous pensé à ses employés (une vingtaine) à leurs familles, ainsi que tous les emplois indirects (chauffeurs, les sociétés de maintenances, fabrications, sécurités, entretiens, pilotage, plongeur...)? Que cachez-vous ? Y a-t-il une raison à tout cela ?	Le projet d'extension vise à développer les trafics actuels y compris ceux de EPPLN, et créer des conditions permettant d'en capter de nouveaux. Le volume 3 du dossier d'enquête démontre les impacts socio-économiques en termes d'emplois, (voir paragraphe 4.2). Les étapes 2 et 3 seront réalisées dans un second temps (dès 2021) en associant des opérateurs privés à l'investissement et à la future exploitation du port. Le projet ne va pas créer du chômage et ne vise pas à fermer EPPLN. La procédure d'enquête publique et son dossier vise à informer le public et lui permettre d'exprimer son avis en toute transparence sur la base du dossier.	La commission rappelle qu'elle ne dispose, à l'heure de la rédaction de ce rapport, d'aucun élément pouvant l'amener à considérer comme envisageable l'arrêt de l'activité pétrolière du port de Port-La Nouvelle.

#### 4. IMPACT PAYSAGER

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
4 23 RD Albert CORMARY	1	Tout au long du dossier, nous constatons peu d'éléments sur le volet paysager, si ce n'est de manière incidente. Suite aux remarques des personnes publiques associées, le maître d'ouvrage répond principalement sur ce qui a été réalisé au parking de la plage de la Vieille Nouvelle à l'occasion de l'aménagement de la plateforme nord. Certains novoellois en gardent d'ailleurs un souvenir amer.  Des historiens du sensible comme Alain Corbin, des philosophes de la ville comme Françoise Choay ont montré comment le paysage n'avait pas d'existence en soi mais était le résultat d'une construction mentale. Laquelle n'est pas spontanée mais inscrite dans la durée. Il en est	Comme le présentent les tableaux d'analyse des impacts du projet en p. 109 de la pièce F (volume 2.3), le projet va en effet accentuer le caractère portuaire de la ville de Port-La Nouvelle qui cohabite déjà avec son port. Le paysage étant déjà fortement marqué par le port, l'impact est qualifié de moyen. Le « phare rouge » de la digue sud actuelle restera en effet en place ainsi que la promenade accessible sur la digue qui permettra toujours de contempler la chaîne pyrénéenne au sud de Port-La Nouvelle. Quant aux chalutiers, ils longeront toujours la digue sud pour rentrer au port laissant intact le spectacle observé aujourd'hui. Par ailleurs la promenade offrira également des vues vers le quai où seront traitées les activités en lien avec l'éolien proposant alors d'autres attractions touristiques liées au tourisme industriel. Ce sera une nouvelle image forte que pourra s'approprier Port-La Nouvelle.	Aux yeux de la commission, les habitants de Port-La-Nouvelle sont viscéralement attachés au « phare rouge » qui est devenu emblématique pour la ville. Elle retient que la promenade sur la digue restera en place.

		<p>ainsi pour ce qui nous semble primordial dans une commune affirmant sa vocation de station balnéaire. En effet, son attractivité repose sur une image forte. Ici, c'est celle de la jetée et du phare dit rouge.</p> <p>Pour s'en rendre compte, il suffit de voir la page d'accueil du site internet de la mairie. D'autres exemples en témoignent : fresque en entrée de ville, livres de photo, objets souvenirs... Certes, le phare rouge ne sera démoli, certes il sera toujours accessible mais existe-t'il autrement que dans la globalité de la jetée sud et qu'en restera t'il ?</p> <p>Les lieux sont très fréquentés, été comme hiver, 365 jours par an ou presque. Qu'y cherchent les promeneurs ? Au musoir, l'horizon infini de la mer est propice à la contemplation. Y aller une seule fois suffit pour s'en rendre compte. Le champ visuel vers le large est d'environ 270 °, depuis Gruissan jusqu'au cap Leucate, en passant par l'est. Aucune simulation n'a été présentée sur l'impact paysager à partir du phare rouge. Il n'est cependant pas difficile de s'en rendre compte : le champ visuel vers le large va être réduit à environ 90 °. La mer vers le large sera remplacée par des tas de cailloux.</p> <p>Le spectacle des chalutiers entrant avec leur cortège de goélands va disparaître alors que c'est un point fort de notre attractivité</p>		
<p>4 259 RD Anonyme</p>	<p>2</p>	<p>Avis défavorable d'un Nouvellois sur les plans humain et touristique, ainsi que par rapport à la qualité de la vie et à l'identité nouvelloise:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- suppression du phare vert et sa jetée, qui constituent un élément incontestable de l'identité nouvelloise, du patrimoine et de la beauté du paysage,</li> <li>- suppression de la vue sur la mer sous un angle de 180 degrés en bout de l'actuelle jetée du phare rouge-blanc, et dans ce projet prévoyant de grandes digues inaccessibles (à gauche et devant), impossibilité de rentrer véritablement dans la mer à pied, ce qui reviendrait à supprimer un spectacle grandiose et un moment de bonheur partagé par tous,</li> <li>- construction de deux grandes digues en pierres, l'une étant l'aboutissement de la promenade vers le phare rouge-blanc : on aboutirait en fait devant un mur !!!</li> <li>- construction de digues à caractère industriel, sans attrait et moches, qui provoqueraient une séparation avec la mer</li> </ul>	<p>voir réponse ci-dessus à l'observation n°1 au 4 (259 RD).</p>	

		et son paysage maritime pour la partie située au nord de La Nouvelle: depuis le phare rouge-blanc, on verrait un mur côté nord.	
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

## 5. IMPACT SUR LE LITTORAL

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
5 23 RD Albert CORMARY	1	Lors du débat public, on nous a dit qu'il n'y aurait aucun impact sur le littoral. Ce dossier est une avancée, on admet qu'il en aura, pour la plage nord qui va reculer de 50 m d'ici à 2030 (c'est demain) et disparaîtra à terme. De même pour la plage sud, devant la partie urbanisée. Pourquoi avoir une réserve naturelle si c'est pour la faire engloutir par les flots ?	Voir réponse apportée à l'observation 4 au chapitre 1.2.b (59RD) qui explique que l'impact de la construction des ouvrages est ponctuel au nord du projet (plage de la Vieille Nouvelle). Par ailleurs il convient toujours de se rapporter à la synthèse des études hydro-sédimentaires (p. 23 à 26) disponible en annexe du volume 2.3 pour comprendre que les 50m de recul maximum ne sont pas dûs aux ouvrages et que sans le projet la plage reculerait de 30m du fait de l'érosion naturelle. En effet les études sur le trait de côte ont été faites sans et avec le projet et en tenant compte du réchauffement climatique. Le résultat de ces études précisent que les impacts des ouvrages sont nuls au sud du port et ponctuels au nord. Ces études montrent que même en l'absence de projet, un recul de 220m de la plage de la Vieille Nouvelle serait observé sur tout son linéaire en 2100 et que ponctuellement ce recul pourrait passer à 250m avec les ouvrages. Même avec ce recul, ce n'est pas l'ensemble de la plage classée en RNR qui est touchée (se référer aux cartes de la p. 26 de la synthèse des études).	<b>La commission d'enquête apporte une réponse globale pour l'ensemble des 13 observations</b>  Le recul du trait de côte est une des préoccupations majeures formulées par l'ensemble des contributeurs. La mise en place d'un suivi s'inscrivant dans le temps et susceptible d'enclencher des travaux correctifs, s'avère effectivement indispensable.  Le Maître d'ouvrage a conduit des études détaillées concluant
5 31 RD Jacques LAMY	2	Lors des travaux de création des digues et du dragage pour atteindre la bonne profondeur en pleine mer avez-vous pensé aux désagréments causés pour les plages par la pollution de la mer avec les courants, le vent marin et les coups de mer lors des travaux ???	La Région précise que ces éléments ont été intégrés très tôt dans sa réflexion afin de minimiser les impacts sur la qualité de vie et la santé des habitants. Pour répondre à cette problématique de maintien de la qualité des eaux de baignade, des prélèvements seront effectués annuellement pendant 10 ans afin de certifier que les travaux ne sont pas responsables d'une baisse de la qualité des eaux marines et lagunaires. Il est prévu d'analyser les paramètres suivants :  Paramètres à analyser : Les paramètres proposés pour évaluer la qualité de la colonne d'eau sont les suivants :	

			<ul style="list-style-type: none"> <li>-Turbidité ;</li> <li>-Concentration en MES (Matières En Suspension) ;</li> <li>-Concentration en Matière Organique ;</li> <li>-Concentration en nutriments (éléments azotés et phosphorés) ;</li> <li>-Teneurs en bactéries ;</li> <li>-Pigments chlorophylliens ;</li> <li>-Métaux lourds : arsenic, cadmium, chrome, cuivre, mercure, nickel, plomb, zinc ;</li> <li>-PCB : totaux, congénères 28, 52, 101, 118, 138, 153, 180 ;</li> <li>-TBT et produits de sa dégradation ;</li> <li>-HAP (16 HAP prioritaires)</li> </ul> <p>Le plan d'échantillonnage envisagé est présenté à la fiche de mesure 31 à la pièce F du volume 2.3 en p. 125. Son objectif est de pouvoir suivre la qualité des eaux de l'étang de Bages, des zones de clapage et des zones de baignade.</p>	à la modestie de l'érosion générée par le projet au Nord de la digue Nord ainsi qu'à une efficacité assez aléatoire d'un by-pass situé plus au large du port actuel. Les recherches menées sur l'érosion du trait de côte à l'horizon 20 ans et 100 ans montrent que l'impact des ouvrages est nul au sud du projet et qu'au Nord un impact existe de manière limitée et seulement à proximité de l'enracinement de la future digue Nord.
5 21 RE Gwénaëlle LE BLOA	3	On va artificialiser énormément le milieu naturel. Une partie de la plage de Vielle Nouvelle est industrialisée, une partie de la mer aussi. Les zones de pêche seraient ????	La Région rappelle ici que la partie de plage de la Vieille Nouvelle évoquée a toujours été incluse dans le périmètre portuaire en vue de l'agrandissement du port, et a fait partie du port transféré par l'Etat à la Région. De même les nouveaux ouvrages et le bassin sont inclus dans ce périmètre portuaire où la pêche n'est pas autorisée. Il n'y a donc aucune zone de pêche qui disparaît.	Dans sa réponse détaillée à l'Agence Française de Biodiversité le maître d'ouvrage indique qu'il avait envisagé dans un premier temps de réaliser un rechargement préventif de la plage de la Vieille Nouvelle au Nord du projet. Toutefois, après concertation avec les services de l'État et le conservatoire du littoral, cette solution a été abandonnée car il est dans la
5 67 RD Albert CORMARY Fichier joint en annexe	4	EELV poursuit l'étude du dossier d'enquête publique Toutefois, nous tenons à porter à la connaissance de tous notre avis sur un sujet particulier : l'impact côtier du projet. Il est en pièce jointe.	la mesure des impacts du projet sur le trait de côte résulte d'études hydro-sédimentaires validées par les services de la DREAL et le CEREMA. Un rappel sur ces études est fait dans la fiche F établie dans le cadre du mémoire en réponse . Ces études ont été menées pour évaluer l'impact des ouvrages. Ces impacts sont nuls sur l'érosion au sud (l'érosion sans projet et avec projet est la même et l'allongement de la digue n'a pas d'impact). Ces impacts sont faibles au Nord où l'érosion qui se ferait sans projet serait légèrement accentuée au droit de l'enracinement de la future digue Nord reportant ainsi l'observation qui peut être faite aujourd'hui au droit de la digue Nord actuelle du port.	politique du conservatoire du littoral de laisser évoluer naturellement les milieux dont il
5 68 RD Daniel CALLA	5	Ma demande d'étude d'impact validée par la commission particulière du débat public du 11 mars 2013 concernant toutes les plages de la commune de Leucate, n'a pas été réalisée. Pour quelle raison ?	Le périmètre des études hydro-sédimentaires (dont l'évolution du trait de côte) a fait l'objet d'un cadrage avec les services de l'Etat (DREAL et CEREMA). Le périmètre retenu est celui allant du Cap Leucate à Narbonne-Plage car couvrant plusieurs cellules hydro-sédimentaires. Ces études ont été validées par ces mêmes services.	

		La masse d'eau, à la rencontre des deux nouvelles digues en projet, subirait une déviation de trajectoire et mettrait à mal le trait de côte.		a la gestion vis-à-vis de l'érosion marine. L'utilisation du produit des importants dragages qui sont prévus ne devraient donc pas être utilisés pour renforcer les 2 plages.
5 78 RD Maryse ARDITI ECCLA	6	<p>1/ Le recul du trait de côte.</p> <p>Pour un « novice » une chose est évidente sur la carte : le littoral côté Sud est plus avancé en mer que le littoral côté Nord. Ce phénomène doit donc être en partie ancien. Le dossier précise :</p> <p>« la tendance à l'avancée du trait de côte observée au Sud de Port-La-Nouvelle entre 1935 et 1997 s'est affaiblie sur la période récente » « une tendance moyenne au recul du trait de côte de Port-La-Nouvelle à Narbonne-Plage de l'ordre de - 1 m/ an sur les 20 dernières années » « la tendance érosive de -1 m/an observée sur les deux dernières décennies sur le secteur entre Port-La- Nouvelle et Narbonne-Plage est un phénomène relativement récent »</p> <p>Donc, depuis 20 ans, les choses évoluent vite, ce qui relativise beaucoup les prévisions que l'on peut faire, surtout à 50 ans. Une chose est sûre : le port actuel a une responsabilité avérée dans l'érosion du trait de côte :</p> <p>1,50 m par an au nord immédiat du port, 0,50 m par an au sud immédiat. Bien que, dans le Débat Public, il était dit qu'avec l'agrandissement du port "les plages ne seront plus érodées", le dossier d'Enquête Publique reconnaît que le nouveau port aggravera l'érosion.</p> <p>Comme précisé dans le dossier : « On pressent que les futures digues de l'extension du port par des fonds de -15 m IGN69 vont potentiellement intercepter localement le courant littoral et consécutivement, le transit sédimentaire responsable des tendances évolutives du trait de côte et des petits fonds. Une grande partie de ce littoral étant actuellement à tendance érosive, il semble important ne pas amplifier le phénomène. »</p> <p>Le suivi de cette érosion et de l'évolution du trait de côte est essentiel. Finalement, tout cela va accélérer la disparition de la plage de la Vieille Nouvelle et donc d'une partie de la Réserve Régionale de Sainte Lucie.</p> <p>Le maître d'ouvrage prévoit donc une période de cinq ans pendant travaux et cinq autres années après travaux pour un suivi du trait de côte.</p> <p>ECCLA considère ce suivi comme très insuffisant et demande un suivi sur plusieurs décennies, non seulement avec une observation du trait de côte mais aussi une analyse bathymétrique régulière des fonds.</p>	<p>Les études réalisées sur le trait de côte avaient pour but de mesurer l'impact des nouveaux ouvrages sur l'évolution du trait de côte. Ces études montrent que sans projet l'érosion des plages au nord et sud est importante (voir réponse à l'observation n°1 au 5 ci-dessus) et que le projet n'a pas d'impact au sud et un impact limité au nord en aggravant ponctuellement ce recul. Cependant, ni le port actuel ni les aménagements envisagés ne peuvent endosser la responsabilité de la diminution généralisée du stock sédimentaire marin et de la montée du niveau marin relatif.</p> <p>Néanmoins, et pour protéger un environnement riche sur lequel le maître d'ouvrage est engagé par ailleurs (mesures compensatoires liées à l'aménagement du parc logistique), plusieurs mesures ont été présentées permettant de suivre le littoral à partir de la p.122 de la pièce F (volume 2.3) .</p> <p>La mesure 27 propose de suivre la dynamique du trait de côte par caméra pendant 10 ans. Comme il a été précisé dans le mémoire en réponse aux remarques de l'Autorité environnementale (volume 7), ce suivi pourra être rallongé si besoin. Cet aspect sera débattu lors des réunions avec le comité de suivi scientifique.</p>	<p>L'érosion littorale sur la plage de Vieille Nouvelle est une nouvelle fois évoquée. La Commission a bien pris acte de la relative modestie de l'érosion générée par le projet et de la volonté commune de « laisser la nature faire ».</p>

<p>5 120 RD Christophe OBIN</p>	<p>7</p>	<p>Nous avons eu connaissance il y a environ 1 ou 2 ans d'un document rédigé par des experts en hydrologie conclu laconiquement par quelques mots annonçant que la longueur des digues envisagées n'aurait pas de conséquences sur les courants marins et les bancs de sable. Comment peut-on croire une seconde ce type d'affirmation quand on sait que le port actuel nécessite un entretien et un dragage chaque année, que les bancs de sable générant une vague propice au surf se développe et évolue déjà actuellement le long de la digue sud, et que d'autres exemples comme le plus flagrant de la digue de l'Espiguette à Port Camargue démontre que chaque digue posée sur notre littoral a des conséquences plus ou moins prévisible sur le trait de côte (ensablement ou au contraire recul... ). Des digues de cet ampleur auront FORCEMENT un impact, comme toute digue petite ou grande (c'est en général leur but !) et le chenal et sa profondeur envisagée provoqueront un surcoût indéniable</p>	<p>Les digues de protection sont positionnées pour protéger les infrastructures portuaires de la houle. L'impact des ouvrages sur les processus hydro-sédimentaires a fait l'objet d'études validées par les services de la DREAL et du CEREMA. Ces études concluent à des impacts faibles du projet sur l'ensemble des processus hydro-sédimentaires. Il convient de se référer à ces études (voir p.28 de leur synthèse présentée en annexe au volume 2.3) pour comprendre que les dragages d'entretien actuel du port sont dus pour grande partie à des sédiments provenant de l'étang et pas du large. Ces études évaluent alors les futurs dragages d'entretien du port qui seront légèrement supérieurs à ceux réalisés aujourd'hui en restant dans le même ordre de grandeur. En effet, les musoirs des digues du projet d'extension seront implantés par des profondeurs de -9 m ZH pour l'extension de la digue Sud et par -14 m ZH environ pour la nouvelle digue Nord (voir p. 61 de la pièce B1, volume 2.1), soit par des fonds où les mouvements sédimentaires sont limités (les mouvements sédimentaires sont très faibles au-delà de la profondeur dite de fermeture qui se situe à -10m de fond (voir fiche F établie dans le cadre du mémoire en réponse). Par ailleurs, la zone portuaire et notamment la future digue nord sont situées à la confluence de deux courants de dérive littorale qui s'opposent. Ainsi et contrairement à la digue de l'Espiguette citée en exemple, l'extension de la digue ne contribuera pas à créer de barrière sédimentaire.</p>	
<p>5 36 RE Daniel CALA</p>	<p>8</p>	<p>Rien ne justifie à ce jour l'extension du port de PLN avec la création d'ouvrages en mer qui vont détruire définitivement le trait de côte. La masse d'eau détournée de sa trajectoire par sa rencontre avec ses 2 nouvelles digues en mer va donc impactée toutes les plages sur lesquelles elle viendra s'échouer. Je suis totalement opposé à ce projet. Une ferme éolienne pilote expérimentale ne peut à elle seule imposer et justifier de tels travaux.</p>	<p>Le projet d'extension se justifie par le constat effectué de l'évolution du contexte des trafics maritimes et de la taille des navires (voir fiche B établie dans le cadre du mémoire en réponse). Par ailleurs, les études hydro-sédimentaires réalisées dans le cadre de ce projet établissent clairement un impact faible de l'aménagement des nouvelles infrastructures sur la courantologie locale. (voir la synthèse des études hydro-sédimentaires en annexe au volume 2.3 ou l'ensemble des études mise à disposition dans le volume 8).</p>	
<p>5 230 RD Max CANEL</p>	<p>9</p>	<p>Dans la continuité d'une participation critique positive, je souhaite cette fois soutenir la juste démonstration de faible nocivité hydrosédimentaire du projet par la maîtrise d'oeuvre, sans toutefois renoncer à demander avec insistance son amélioration sur plusieurs autres de ses aspects fondamentaux. A ces deux titres particuliers aussi, impact sédimentaire sur les plages et dragages intérieurs, je mets en évidence les bénéfices supplémentaires apportés par une construction évolutive gage d'économie prudentielle.</p>	<p>Cette observation d'un contributeur, pourtant critique sur le projet, est positive en admettant les conclusions de l'ensemble des études hydro-sédimentaires menées qui ont permis de conclure à des impacts faibles du projet sur ces aspects.</p>	

<p>5 258 RD Jean-Pierre QUIGNARD Ichtyologue</p>	<p>10</p>	<p>Les nouvelles digues prévues à la construction dans le cadre de cet énorme projet d'aménagement portuaire sont susceptibles d'entraîner un changement des courants en mer au large de Port-La-Nouvelle et du système de sédimentation du littoral, s'accompagnant de phénomènes amplifiés d'accrétion et d'érosion côtière.</p> <p>Ces mécanismes sont parfaitement connus, ils ont largement été étudiés par exemple suite à l'aménagement en 1980 de la grande jetée du Grau du Roi – Espiguette qui mesure environ 700 m . Un effet immédiat s'était alors fait ressentir avec un important déficit sur la plage urbaine du Grau du Roi et un engraissement considérable sur la plage de l'Espiguette.</p> <p>Ces retours d'expérience et la connaissance acquise tout au long de ma carrière de scientifique au service de la préservation des milieux marins et lagunaires et de leurs populations ichtyologiques m'amènent à prononcer un avis défavorable au projet et aux résultats des études d'impact tel qu'ils sont présentés aujourd'hui.</p>	<p>Concernant les aspects de courantologie, le modèle élaboré dans le cadre des études hydro-sédimentaires précise les impacts du projet sur l'hydrodynamique (voir p. 21 de la synthèse des études en annexe au volume 2.3). Les données transmises par le modèle établissent que l'impact des aménagements sur la courantologie locale sera relativement faible et peu étendue. Quelques perturbations sont à prévoir le long des digues et dans les conditions météorologiques les plus importantes.</p> <p>Se reporter également aux réponses apportées aux observations 7 au chapitre 5 et 4 au chapitre 1.2.b concernant les aspects concernant le trait de côte ou l'érosion.</p>	
<p>5 336 RD Francis MORLON LPO Aude</p>	<p>11</p>	<p>Sur l'érosion du trait de côte</p> <p>L'étude commandée par la région montre une augmentation de l'érosion à moyen terme (20 ans) de plus de 20 mètre de profondeur sur au moins 2km c'est-à-dire au droit de la Réserve Naturelle Régionale de Sainte Lucie. Toute en ayant un doute sur une possible minimisation des effets d'une infrastructure de plus de 2.4km, la LPO Aude est contre toute mesure de rechargement des plages sud ou nord. En effet, cette solution technique a de forts risques pour l'environnement côtier, d'autant plus que ce sont les sables du dragage du port que l'on projette d'utiliser, et n'est pas durable. La LPO Aude demande la mise en place d'un travail de préservation et de renforcement du lido et des milieux dunaires sur un linéaire important plus prompt à conserver du sable sur nos côtes et à préserver les barrières naturelles dans des scénarios de dérèglements climatiques annoncés et validés. Elle demande notamment que des progrès puissent être réalisés pour une absence totale de circulation motorisée dans les espaces littoraux, pour la préservation de l'intégrité des plages par l'absence de nettoyage mécanique et la préservation des lasses de mer.</p> <p>La LPO Aude demande aussi que la perte nette de surface de plage due au projet donc à terme possiblement d'arrière plage ou dune soit compensée par de l'acquisition et de la gestion de milieux littoraux proches.</p> <p>Enfin, la LPO Aude alerte sur les conséquences négatives possibles de cette érosion sur les mesures compensatoires mises en place dans le cadre du projet de parc logistique. Elle demande à ce que ce point soit discuté et que les solutions de</p>	<p>Se référer à la réponse à l'observation n°4 au chapitre 1.2.b concernant l'érosion du trait de côte au droit de la plage de la Vieille Nouvelle.</p> <p>Les impacts du projet restent ponctuels et faibles au droit de l'enracinement de la future digue.</p> <p>Tout rechargement « massif » de la plage de la Vieille Nouvelle a été écarté en lien avec le conservatoire du littoral attributaire du DPM de la plage (voir mémoire en réponse à l'AFB au volume 7), mais des rechargements ponctuels directement en pied de digue pourront être réalisés pour compenser le seul impact dû aux ouvrages.</p> <p>A noter que la « perte » de plage due au projet reste réduite si l'on se réfère aux cartes de la synthèse des études hydro-sédimentaires (p. 26 de cette synthèse en annexe au volume 2.3) et en comparant ce que serait l'érosion sans projet et avec projet.</p> <p>Le projet n'est pas là pour « compenser » les impacts dus à une érosion naturelle et au réchauffement climatique.</p>	



		replis stratégiques soient clairement affichées et ne se fassent pas au détriment des espèces et des habitats naturels présents sur la RNR de Sainte Lucie.		
5 377 RD David MARAIS Oceanides	12	la digue va générer des modifications de courantologie et le sable qui sera déversé au large comporte une grande inconnue : on ne sait pas mesurer les mouvements de ce sable. Cela risque de participer à la modification/érosion des plages et arrières-plages situées de part et d'autre de cet ouvrage. (qui sont aussi de milieux rares et très riches).	<p>Dans le cadre des études hydro-sédimentaires, des modélisations ont été réalisées afin de quantifier l'impact du projet sur la dynamique et la courantologie du littoral notamment en lien avec le grau reliant l'étang de Bages à la mer.</p> <p>Il convient de se référer à la p.175 de la pièce E1 au volume 2.3 qui traite de l'évolution de la courantologie locale sous l'influence des aménagements. Le modèle élaboré sur les aménagements du futur port montre que les conditions courantologiques ne seront pas ou faiblement modifiées par les futurs ouvrages.</p> <p>Concernant l'évolution de la morphologie des dépôts de sable rejetés, se référer à la p.37 de la synthèse des études hydro-sédimentaires en annexe au volume 2.3. Les résultats des modélisations permettent d'obtenir des garanties concernant la stabilité des stocks sédimentaires. Sur une période de 10 ans, le dépôt de sédiments peut être considéré comme stable.</p>	
5 378 RD Evelyne GUIBERT	13	pour ce qui concerne l'érosion du trait de côte qui s'accroît depuis 20 ans. Cette infrastructure présente de forts risques pour l'environnement côtier car elle risque d'accroître d'avantage cette érosion.	Voir réponse à l'observation n° 4 au chapitre 1.2.b	

## 6. DRAGAGE ET CLAPAGE EN MER

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
6 23 RD Albert CORMARY	1	Ce projet revêt encore bien des aspects négatifs : produits de dragages largués au large sans espoir réaliste de retour avec à la clé la destruction de 1,5 km Ç de fonds marins	Le Maître d'ouvrage précise que toutes les mesures ont été prises afin de minimiser l'impact des opérations de dragage. Rappelons qu'une réflexion a été menée afin de minimiser le volume de sédiments clapés. A ce titre, le parc logistique portuaire sera remblayé via la valorisation d'environ 1,5 millions de m3 de sédiments dragués tout comme les terre-pleins portuaires du projet avec environ 1,3 millions de m3. (voir p. 10 de la pièce A au volume 2.1).	<b>La commission d'enquête apporte une réponse globale pour l'ensemble des 3 observations</b>

			<p>Par ailleurs, tous les sédiments dont les valeurs de polluants dépassent les seuils réglementaires N1 (guide GEODE) ne seront pas clapés et seront confinés. Enfin, la stabilité des dépôts a été étudiée. Les modèles estiment que seule la fraction la plus fine devrait disparaître à 10 ans soit 2% du volume initial.</p> <p>Néanmoins, il est prévu de claper environ 7 millions de m3 de sédiments en dehors de la zone Natura 2000. Ce stock qui doit constituer une réserve pour des rechargements ultérieurs ponctuels sera très suivi. Les mesures prévues permettront d'établir l'impact de ce dépôt sur les zones fonctionnelles halieutiques, sur la turbidité. Ces résultats seront présentés régulièrement au comité de suivi scientifique.</p>	<p>Il y aura un impact environnemental fort du dragage en phase de travaux. Les enjeux de turbidité se poseront lors des échanges entre l'étang et la mer. Il est donc nécessaire d'arrêter les opérations de dragage à certaines périodes.</p> <p>Initialement, la proportion de fine dans les sédiments qui vont être dragués a été sous-estimée. Le dossier présenté au public prend en compte désormais la variabilité de la granulométrie.</p> <p>L'intégration de critères environnementaux dans le choix des entreprises qui soumissionneront aux appels d'offre des travaux de dragage et de clapage devra garantir un traitement optimal de cet aspect à fort impact sur la qualité de l'eau.</p> <p>Les impacts potentiels des dragages et des clapages ont été précédemment évoqués lors de l'examen des avis de l'autorité environnementale et du CNPN.</p> <p>Dans sa réponse aux interrogations de la CLE, le Maître d'ouvrage s'attache essentiellement à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Localiser et quantifier les lieux et les</li> </ul>
<p>6 24 RD Dominique BLANCHARD</p>	<p>2</p>	<p>L'opacité des chiffres n'est pas que l'apanage du montage financier mais aussi des données techniques et particulièrement celles relatives aux volumes de boues à draguer puis à claper en mer.</p> <p>Pièce C – Cadre réglementaire du projet – p 5, on s'attache à rappeler les textes en vigueur en matière de sédiments de dragage et immersions. Néanmoins, à aucun moment il n'est fait état de la loi pour l'économie bleue (loi LEROY) qui, en application du Grenelle de la Mer, et dans le cadre de l'enjeu majeur pour les ports, va légiférer sur l'interdiction de clapage en mer à partir du 01 janvier 2025.</p> <p>Il n'est, d'ailleurs, pas mis en exergue les objectifs de la Directive Cadre pour la Stratégie du Milieu Marin (DCSMM) du 17 juin 2008 laquelle fixe prioritairement le Bon État Écologique (BEE) pour 2020.</p> <p>p 35 de l'étude hydro sédimentaire – il est prévu de déposer sur la zone de clapage définitive les 250 000 m3 estimés par an sur les 10 premières années d'exploitation. Loi Leroy et DCSMM sont totalement bafouées !</p> <p>Dans le cadre de cette réforme réglementaire, il y aurait lieu de référencer un opérateur indépendant comme gestionnaire des activités de dragage et de clapage.</p> <p>Aujourd'hui GEODE est l'organisme de référence pour fixer les seuils (N1 – N2) or GEODE est une association des ports de France, donc juge et partie d'où conflits d'intérêts ! C'est hors sujet, mais il faut le dire !</p>	<p><u>Cadre réglementaire</u></p> <p>Le Maître d'ouvrage tient à préciser que les décisions prises concernant les opérations de clapage en mer respectent parfaitement le cadre règlementaire.</p> <p>Il a été décidé de confiner les sédiments qui présenteraient un dépassement des seuils réglementaires afin de ne pas impacter la qualité des eaux marines.</p> <p>Ces seuils sont aujourd'hui fixés par 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 relevant respectivement des rubriques 2.2.3.0, 4.1.3.0 et 3.2.1.0 de la nomenclature annexée à l'article R. 214-1 du code de l'environnement.</p> <p>Concernant les projets de clapage, le Maître d'ouvrage précise que la LOI n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue stipule dans son Article 85 (loi Leroy) que :</p> <p>“A partir du 1er janvier 2025, le rejet en mer des sédiments et résidus de dragage <b>pollués</b> est interdit. Une filière de traitement des sédiments et résidus et de récupération des macro-déchets associés est mise en place. Les seuils au-delà desquels les sédiments et résidus ne peuvent être immergés sont définis par voie réglementaire.”</p>	<p>L'intégration de critères environnementaux dans le choix des entreprises qui soumissionneront aux appels d'offre des travaux de dragage et de clapage devra garantir un traitement optimal de cet aspect à fort impact sur la qualité de l'eau.</p> <p>Les impacts potentiels des dragages et des clapages ont été précédemment évoqués lors de l'examen des avis de l'autorité environnementale et du CNPN.</p> <p>Dans sa réponse aux interrogations de la CLE, le Maître d'ouvrage s'attache essentiellement à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Localiser et quantifier les lieux et les</li> </ul>

	<p>L'enquête cite les modalités du Contrat de Plan État Région 2007 / 2013 pour « justifier » le clapage en mer pour les besoins de rechargement de plages (volume 2 a – p 10).</p> <p>D'une part nous sommes en 2018 (les lois évoluent, les moeurs aussi) et d'autre part à l'époque l'étude ESPEXS (Enjeux du Secteur Potentiellement Exploitable en Sable au large du Golfe du Lion) avait conclu « une faisabilité complexe, tant sur le plan technique, financier que règlementaire ».</p> <p>Au lieu de jouer aux apprentis sorciers en clapant les sédiments puis les reprendre (ce qu'il restera) pour le rechargement des plages, il semble tout de même plus écologiquement raisonnable de les destiner directement ce qui représenterait une diminution non négligeable des coûts mais aussi répondrait aux prérogatives de protection du milieu marin et environnementales, au sens large.</p> <p>Pourquoi s'obstiner à continuer de polluer la mer avec les boues de dragage tandis qu'il est maintenant gravé dans le marbre qu'il s'agit d'une opération destructive pour le milieu marin ?</p> <p>Le comble est que ce dossier estime « valorisant » de claper en mer ! (étude d'impact – pièce B1 p 54) (p 4 – étude pour la gestion durable des déblais de dragage).</p> <p>Pour information, la Belgique n'immerge plus les boues en mer depuis de nombreuses années !</p> <p>Dunkerque exploite une station de traitement à terre - depuis 2000 le conseil départemental du Var mène des projets en faveur de la gestion des sédiments de dragage – la région Bretagne s'engage à ouvrir un centre de gestion des déchets non immergeables, d'une capacité de 150 000 m3, issus de la rade de Lorient etc...</p> <p>En général le dossier d'enquête public émet l'hypothèse que 10,6 Mm3 (soit 60 fois plus que le volume dragué en 2017) seront dragués pour la réalisation de la phase 1 (exemple de l'étude d'impact – pièce B1 p 54).</p> <p>Sur le rapport de synthèse, on évoque 10,2Mm3 p 65 et 8 Mm3 p 55 ?</p> <p>Notant que la phase 2 nécessite le dragage de 9,2 Mm3 (p 55), c'est donc 17,2 Mm3 qui seront dragués (8+9,2) si l'on considère l'évaluation minimum et 19,8 Mm3 pour l'évaluation maximum (10,6+9,2).</p>	<p>Il s'agit donc d'interdire le clapage des sédiments pollués selon des seuils qui restent à définir. En cela, et selon les normes en vigueur actuellement, les projets de clapage sont en totales adéquation avec un texte qui n'entrera en vigueur qu'en 2025.</p> <p><u>Mesures d'évitement sur l'ichtyofaune</u></p> <p>Concernant les mesures prises afin de ne pas impacter la migration des espèces d'ichtyofaune, le Maître d'ouvrage précise que toutes les précautions seront prises afin de ne pas perturber les remontées de ces espèces et notamment des civelles. Il est donc prévu VOLUME 2.3 - PIECE F : Fiche /Mesure 6 p.12, d'interdire les opérations de dragage de nuit afin de ne pas impacter ces espèces pendant les périodes de montaison qui se font préférentiellement pendant la nuit. Par ailleurs, ces espèces feront l'objet d'un suivi particulier de la part de l'Ecologue qui suivra les travaux afin d'alerter le maître d'ouvrage en cas de remontée. L'objectif est de ne pas obstruer le grau.</p> <p><u>Filière de valorisation</u></p> <p>Il est bien prévu de valoriser In-Situ les sédiments de dragage autant que possible. A ce titre, le parc logistique portuaire sera remblayé via la valorisation d'environ 1,5 millions de m3 de sédiments dragués tout comme les terre pleins portuaires pour environ 1,3 millions de m3 (VOLUME 2.1 - PIECE A : RESUME NON TECHNIQUE p.10)</p> <p>Par ailleurs, si certains projets de rechargements portés par d'autres maîtres d'ouvrage sont prêts au moment du dragage du bassin portuaire, une coordination des chantiers sera recherchée (voir p.55 de la pièce B1 volume 2.1)</p>	<p>volumes de dragage et de clapage pour les mettre en perspective avec les enjeux sur le milieu et le site Natura 2000 en particulier</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Lister les dispositions techniques adoptées pour éviter ou limiter les conséquences dommageables du projet, en matière de turbidité et de relargage de polluants notamment.</li> </ul> <p>En matière de gestion et de suivi des sédiments dragués en référence au SDAGE (disposition B.Me.6), la Région indique qu'elle communiquera à la commission Mer et littoral les éléments relatifs aux suivis des dragages réalisés dans le cadre des travaux d'extension du port.</p> <p>Par rapport aux préoccupations de la CLE, plusieurs actions sur lesquelles le Maître d'ouvrage s'est engagé ont déjà examinées et ne sont pas reprises ici : prévention de la turbidité (alerte chantier), suivis multiples (en termes de paramètres et de localisation) par l'écologue qui accompagnera les travaux et le Comité Scientifique qui sera consulté.</p> <p>Tout concourt à penser que la</p>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>Dans le cadre des promesses d'évitement et de la sensibilité écologique extrême du corridor écologique garantissant la biodiversité de l'étang de Bages Sigean l'étude n'a absolument pas abordé le protocole nécessaire pour interdire totalement les dragages / clapages en période de migrations des diverses espèces, notamment les anguilles.</p> <p>Les chiffres sur le dragage/clapage sont aussi farfelus que les données financières.</p> <p>Toujours est-il, les notions écologiques et de santé sont totalement occultées. On ne gère absolument pas les effets supra-additifs des substances contaminées contenues dans les boues clapées en mer et l'on se satisfait de 27 dépassements de seuil sur 120 échantillons (p 39 – étude de gestion durable....) comparés au guide N1 / N2 de GEODE.</p> <p>Aujourd'hui, toutes les sphères scientifiques s'attachent pourtant à signifier qu'isolément un seuil décontaminant peut être sans danger notoire mais devenir nocif mélangé. Ces effets cocktails sont maintenant connus et reconnus pour exacerber leur toxicité. En la matière 1+1 n'égale pas 2, mais 5, 10, 100, 1000 ..... !</p> <p>En ce qui concerne les sédiments de dragage il y a aussi lieu de souligner que les promesses formulées lors de l'enquête public de 2014 n'ont pas été tenues. Il s'agissait sur le papier (l'enquête publique) de remblayer à 2,20 m NGF les 135 hectares du parc logistique avec les boues de dragage.</p> <p>Néanmoins, si le trouble persiste dans la globalité de cette présentation, il faut aussi se « féliciter » que soit reconnu une surface détruite de l'ordre de 507 ha dont 199 ha dans la zone Natura 2000 et 48,5 ha d'habitats de nourriceries (p67 – étude d'impact). Par contre écrire que la surface détruite est faible par rapport à celle de la mer est un comble ! (p 43 de l'étude d'impact).</p>		<p>Région s'est focalisée sur les éléments singuliers pouvant étayer sa réponse en complétant sans le reprendre tout l'argumentaire déjà largement développé dans ses réponses à la MRAe et au CNPN.</p> <p>Il est cependant à relever que l'atteinte de l'objectif de Bon État des Eaux (BEE) n'est pas traitée en tant que telle, mais plutôt sous l'angle des moyens mis en œuvre pour limiter les effets négatifs potentiels du projet en la matière. Ce point aurait pu faire l'objet d'un développement spécifique, même s'il est bien certain qu'à l'échelle de la qualité du milieu marin, le projet (malgré son ampleur) n'aura que des effets difficiles à quantifier et à priori temporaires.</p> <p>Dans ce contexte, il apparaît à la Commission que la CLE du SAGE de la Basse Vallée de l'Aude devrait trouver une réponse à ses interrogations parmi l'ensemble des éléments figurant dans le dossier ou dans les divers mémoires en réponse aux personnes publiques consultées.</p> <p>La commission considère qu'il était nécessaire que la Région apporte des précisions sur l'utilisation des boues de dragage polluées et sur les futurs dragages d'entretien.</p>
<p>6 78 RD Maryse ARDITI ECCLA</p>	<p>3</p> <p>Draguer et stocker 10 Mm3 n'est pas chose simple. Tout d'abord, ce qui est dragué est un mélange de sable et de particules fines. Pour pouvoir réutiliser les sables, il faut déjà les séparer des fines. La technique de la surverse est évoquée et étudiée, mais outre qu'elle est coûteuse et pas toujours facile à mettre en œuvre, elle aggrave l'impact sur la turbidité de l'eau.</p> <p>« Les impacts seront plus importants lors des périodes de temps plus agité et avec l'utilisation de la surverse.</p> <p>En effet le panache est plus étendu et rentrerait notamment dans l'étang de Bages-Sigean.».</p>	<p>Le Maître d'ouvrage précise que toutes les mesures seront prises afin d'éviter la création d'un panache turbide et sa pénétration dans l'étang de Bages. Il convient pour cela de se référer aux mesures environnementales 2 et 3 présentées à partir de la p.7 de la pièce F volume 2.3.</p> <p>Par ailleurs, il est précisé en p.20 de la pièce E1, volume 2.3 "La surverse ne sera pas utilisée sur les secteurs où la fraction fine est &gt; 20% et donc dans le chenal actuel." Concernant la mise en dépôt des sables, toutes les mesures alternatives à la mise en dépôt des sables (pour</p>	

	<p>Après le dragage, le clapage qui va détruire presque 3 km2 de fonds marins, entre la partie qui sera reprise pour les remblais et celle qui devrait servir plus tard, éventuellement, au rechargement des plages. Pomper, stocker, repomper et recharger, les shadocks ne sont pas loin !</p> <p>De façon générale ECCLA est opposée au rechargement des plages. C'est un peu comme les canons à neige.</p> <p>Il faut prendre en compte l'évolution naturelle et surtout éviter de l'aggraver. Au lieu de cela, on propose des équipements lourds qui aggravent le phénomène, puis d'autres actions pour compenser l'aggravation.</p>	<p>rappel, il s'agit de sables non pollués) ont été étudiées (voir mémoire en réponse à l'avis de la MRAE en p. 29 et 30 (document pdf) du volume 7). Il est également précisé que tout rechargement de plage porté par un maître d'ouvrage autre que la Région sera soumis à étude d'impact.</p>	<p>Elle enregistre que les sédiments contaminés seront confinés dans les terre-pleins portuaire</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------

## 7. ASPECT FINANCIER

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
7 24 RD  Dominique BLANCHARD	1	<p>L'enquête publique fait comprendre pourquoi le dossier ne peut pas être proposé à l'éligibilité de fonds européens, en l'occurrence la totale opacité du projet et de ses coûts d'où la totale absence de réel plan de financement. Pour rappel, les fonds Européens affectés aux aménagements portuaires sont plafonnés à 50 % avec un taux d'intervention moyen de 32,61 %. En 2011, l'extension de quais du port de Sète avait bénéficié de 50 % du coût total du projet chiffré à 6 252 595 € HT. Par-contre, dans un rapport spécial (04/2012) la Cour des Comptes Européenne souligne « l'insuffisance des projets éligibles au risque de perdre les financements budgétisés par l'UE ». Fin 2012 début 2013, la globalité du projet a été « vendu » 200 M€ au débat public (p 6 du compte rendu).</p> <p>Une délibération de la Région OCCITANIE du 02 février 2017 présente, maintenant, la première phase du projet à 350 M€. Néanmoins, le dossier d'enquête public, lui, estime un coût de 389,4 M€ pour la phase 1. Cette somme ne comprend pas les coûts de l'aménagement ferroviaire (? M€), du parc logistique (104 M€) et du démantèlement du sea line (plus de 70 M€) que l'on essaie d'imposer au groupe pétrolier qui n'a rien demandé.</p> <p>On est donc très loin des 30 % de dérive budgétaire observés par la Cours des Comptes sur tous les grands projets.</p>	<p>Le dossier d'enquête publique n'est aucunement opaque, c'est d'ailleurs une des finalités de la procédure d'enquête publique. Le projet est financé dans son étape 1 par la Région qui en a délibéré le montant. Le financement a été voté par l'assemblée régionale le 16 février 2018 .Concernant les possibilités de financement par le FEDER , Port-La Nouvelle n'est pas éligible dans la programmation actuelle. PLN n'était pas éligible car n'appartenant pas au programme opérationnel régional. Il en est de même pour les fonds MIE car Port-La Nouvelle n'est pas référencé au titre des réseaux transports Européens. RTE T. Le montant des travaux est estimé à 378 M€. Le projet d'extension tel que présenté à l'enquête n'intègre pas l'aménagement du parc logistique. Les chiffres annoncés relatifs au sealine sont farfelus et émanent de l'opérateur ils n'ont pas été confirmés à la date du dossier ni depuis. Le projet fait toujours l'objet d'un partenariat financier avec le Grand Narbonne et le Département de l'Aude aux conditions indiquées.</p> <p>L'estimation du coût de chaque mesure environnementale ne peut être pris séparément. En effet de nombreux suivis environnementaux seront réalisés par l'écologue qui suivra le chantier pendant toute la phase travaux et à qui il sera demandé une présence sur site importante pendant les 6 années de travaux si l'on compte les 3 étapes du projet. Le coût affiché pour</p>	<p><b>La commission considère que la réponse du Maître d'ouvrage répond de manière précise aux questions et clarifie la situation, notamment vis-à-vis des fonds européens.</b></p>

		<p>- Initialement en débat public, le projet est financé à 70 % par la Région, 15 % par le Département de l'Aude et 15 % par le Grand Narbonne.</p> <p>Si la Région OCCITANIE abonde à hauteur de 350 M€, le CG 11 et le G N participeraient donc à hauteur de 52,5 M€ chacun pour la première phase ou à 58,5 M€ au coût de 389,4 M€. L'enquête publique ne développe pas à ce sujet.</p> <p>- Il eut été intéressant de chiffrer la participation indirecte à la charge du triple contribuable (Région + CG 11 + GN), mettant évidemment en exergue les simulations avec ou sans aides Européennes, mais la question demeure utopique vu l'instabilité des véritables investissements et in fine de leurs réels coûts.</p> <p>- Les mesures d'évitement de réduction et d'accompagnement sont sur et sous évaluées.</p> <p>Exemple : coût total de la mesure de réduction des bruits sous-marins pour les mammifères marins, tortues.... estimé à environ 750 000 € HT. Transplantation et suivi de la Grande Nacre estimé à 89 500 € HT.</p> <p>Surveillance et adaptation des travaux pour limiter les impacts sur l'anguille, espèce menacée à forts intérêts sociaux économiques, estimé à seulement 10 à 20 000 € HT par an (on ne dit pas Page 7/15 combien d'années) (mais on peut supposer 5 ans vu le tableau p 124).</p> <p>Étude d'impact – Pièce F – P 127, il est fait état de la somme astronomique de 9,383 M€ consacrée aux mesures de suivis et de surveillances.</p> <p>On ne peut que se féliciter d'une telle intention ! Cependant tout le monde sait que « la peur n'évite pas le danger</p>	<p>certaines mesures (comme le suivi des anguilles) ne comprend ainsi que le coût d'acquisition du matériel de mesure.</p> <p>Quant à certaines mesures (limitation du bruit) cela impose des réductions de cadence de chantier qui sont importantes.</p> <p>Au total, en prenant en compte l'ensemble des mesures de réduction, d'accompagnement et de suivis, le montant total des mesures environnementales est bien estimé à 9.471 M€ (voir p.139 de la pièce F volume 2.3) et non à 9.383 M€ qui était un montant affiché dans une version antérieure du dossier (celle du 06/10/2017) effectivement à une p. 127, montrant que la présente contribution n'est pas faite sur la version du dossier mise à disposition du public mais sur une version antérieure.</p>	
7 21 RE Gwénaëlle LE BLOA	2	<p>Les coûts sommaires sont semble-t-il sous-évalués et le financement n'est pas consolidé</p>	<p>Le projet est estimé à 378 M€ HT. Voir réponse à l'observation n°1 au chapitre 7 ci-dessus.</p>	
7 313 RD Anonyme	3	<p>Quant aux pétroliers présents sur le port, certes ils défendent leurs emplois et cela se comprend mais le projet prévoit bien dans une de ses étapes la réalisation d'un poste dans le port qui peut leur servir et, ce qui semble bloquer, c'est le financement de cette étape.</p> <p>Il est difficile de croire qu'un grand groupe pétrolier comme Total ne puisse pas trouver un accord avec la Région pour débloquer cette étape. Le groupe BP n'investit-il pas directement en ce</p>	<p>A Sète, l'opérateur BP finance effectivement sur ses fonds propres son projet pour un montant estimés à 70 M€.</p>	<p>Les problématiques du sea-line de Frontignan et Port-La Nouvelle sont différentes à la base. Celui de Frontignan était « en bout de course » alors que celui de Port-la-Nouvelle est régulièrement entretenu et peut être opérationnel au-delà de l'échéance envisagée pour le projet.</p>

		moment plus de 50M€ dans le port de Sète justement pour faire un poste à quai qui doit remplacer le sea-line existant ? Pourquoi cela ne peut pas être le cas à Port-La Nouvelle ?		
--	--	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

## 8. ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER (ERC)

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
8 24 RD Dominique BLANCHARD	1	L'enquête ne traite pas le sujet en cas d'anomalies, de destruction, de dévastation, de contamination..... Dans la conjoncture médicale, il y a lieu de consulter lorsqu'un dysfonctionnement quelconque intervient. Le praticien ordonne une médication au titre de guérison. En matière d'environnement c'est le même principe. On constate ! On soigne ! ici, on se contente de suivre le malade ! Le dossier ne présente aucune action de restauration en cas d'impact ! Le dossier n'indique pas si les données de ces suivis et surveillances seront mis à disposition du public ? Ce serait la moindre des choses en tant que contribuable, donc actionnaire du projet ! L'objet d'un suivi, dans le cas présent, n'a d'intérêt que si les données d'antériorité peuvent être comparées. A tort, ce protocole élémentaire n'est pas envisagé. A titre d'exemple, si la première année de travaux, le recrutement de daurades dans l'étang n'a pas lieu, comment analyser le taux d'impact réel le plus rapidement possible ? Quelles mesures compensatoires pour les petits métiers étang ? Quelles mesures réparatrices pour l'environnement ? l'enquête, ne développe pas sur une telle circonstance quasi certaine !	La pièce F (volume 2.3) de l'étude d'impact détaille l'analyse des effets du projet sur toutes les composantes environnementales et conclut à des impacts résiduels majoritairement faibles à modérés. Des mesures compensatoires ne doivent être prévues que si les impacts résiduels sont forts, ce qui n'est pas le cas ici. Néanmoins les mesures de suivi sont prévues pour vérifier la teneur de ces impacts. Un comité d'experts sera associé à ces suivis et pourra préconiser si nécessaire des actions correctives. La Région s'engage à informer le public sur les actions engagées dans le cadre des mesures environnementales.	La commission relève que la Région engagera des mesures correctives supplémentaires si les travaux et le fonctionnement du port entraînent sur l'environnement des effets négatifs que les différentes modélisations n'avaient pas prévus. Elle note aussi le rôle réaffirmé du comité d'experts qui sera instauré.
8 27 RD Anonyme	2	L'impact écologique me semble avoir été correctement évalué et minimisé.	Il s'agit d'un avis favorable qui ne demande pas de réponse particulière.	La commission prend acte de cet avis
8 N° 8 RE Edwige BRESSOLLES	3	Je ne suis pas écologiste mais j'espère que l'environnement faune et flore ne sont pas trop impactés, nous avons de magnifiques sites protégés et agréables dans cette zone, cela serait regrettable.	La pièce F (volume 2.3) de l'étude d'impact détaille l'analyse des effets du projet sur toutes les composantes environnementales et conclut à des impacts résiduels majoritairement faibles à modérés.	
8 N° 41 RD Pierre PLANQUES	4	On veut nous faire croire que l'on se soucie de l'environnement en nous montrant des études d'impact, des études sur la turbidité de l'eau, des études sur l'érosion du littoral, etc, etc, mais en fin de compte les "décideurs" se moquent des résultats de ses	Le maître d'ouvrage précise que cette enquête publique unique regroupe 5 demandes distinctes sur lesquelles il est proposé au public de se prononcer et notamment :	La commission relève que la Région a apporté une réponse crédible aux réserves émises

		<p>études qui ne sont là que pour endormir les usagers, pour leur faire croire que leurs préoccupations sont prises en compte.</p> <p>On fait des études, oui, mais quelques soit le résultat de ces études on fera les travaux.</p> <p>Un excellent exemple de la duplicité des décideurs se trouve dans la demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées. Ce document est parmi les plus épais du dossier d'enquête. ça dit bien ce que ça veut dire : "vous voyez, il y a des espèces protégées, on s'en occupe, etc etc."</p> <p>On pourrait croire, simplement et peut-être naïvement, que s'il y a une loi qui protège certaines espèces, les espèces en question seront ... protégées.</p> <p>Hé bien non, pas du tout !!!</p> <p>La loi en question semble gêner l'extension du port ? Hé ben c'est pas grave : on va faire une loi pour contourner la loi ... Astucieux, non ?</p> <p>Tout cela en dit long sur la mécanique des décisions politiques.</p>	<p>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.</p> <p>Ce dossier, certes dense, est un dossier qui se veut indépendant pour montrer au CNPN la teneur des études environnementales menées sur le projet et justifier que le projet ne porte atteinte qu'aux espèces protégées pour lesquels la dérogation est demandée.</p> <p>En l'occurrence le projet touche des espèces de faune et de flore terrestres mais pour lesquelles une dérogation a déjà été accordée dans le cadre des autorisations du parc logistique portuaire. Une unique espèce protégée marine sera impactée par l'extension du port : Pinna Nobilis (Grande nacre) pour 15 individus situés actuellement dans l'avant-port.</p> <p>Il faut préciser que ces individus ne seront pas détruits mais seront transplantés dans l'étang de l'Ayrolle où plusieurs individus de la même espèce ont été découverts. (voir p 15 de la pièce F, volume 2.3)</p> <p>La transplantation de ces individus impliquera de réaliser des suivis pendant 10 ans pour évaluer la bonne réintégration de ces individus.</p>	<p>par le CNPN. Les exemplaires de Grande Nacre seront déplacés dans l'étang voisin qui constitue un terrain d'accueil favorable. La commission note aussi que la Région mettra en œuvre tous les moyens nécessaires pour que cette transplantation réussisse. Par ailleurs, le CNPN confond l'étang de l'Ayrolles avec l'étang de Bage/Sigean ce qui affaiblit la qualité de son avis.</p> <p>La commission observe qu'avec l'application des mesures environnementales de réduction que les impacts résiduels du projet étaient :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Faibles, notamment sur les échanges mer/étang ;</li> <li>- Nuls sur le trait de côte sud ;</li> <li>- Ponctuels sur la plage nord.</li> </ul> <p>Elle prend note de l'engagement de la Région de mettre en œuvre des mesures correctrices en fonction des résultats du suivi et des propositions du conseil scientifique qui sera mis en place.</p> <p>La commission réitère sa proposition d'associer les acteurs de terrain à ces travaux et d'informer régulièrement les usagers, citoyens et collectivités sur les observations effectuées et les</p>
5		<p>On ne peut qu'être impressionné par le nombre de mesures proposées : 25 pour éviter et réduire, mais il faut aller y regarder d'un peu plus près :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Globalement, une part importante des mesures par rapport aux impacts du chantier sont des mesures « normales » pour un chantier bien mené : surveillance et adaptation pour limiter les impacts sur les poissons et plus spécifiquement les anguilles, mettre en place une démarche de type « chantier vert », informer sur les risques potentiels en phase travaux...</li> <li>- Certaines des mesures ont peu de rapport avec l'environnement : adapter le plan de circulation au futur trafic, suppression de l'accès à la digue sud durant les travaux, mettre en place un coordinateur maritime pour la gestion des activités nautiques en appui à la capitainerie</li> <li>- Des mesures intéressantes ? :</li> <li>- Comme un écologue pour suivre le chantier (à plein temps durant le dragage et le clapage, à mi-temps pour le reste), mais le coût est étonnant 650.000€ HT. On paye bien dans cette profession ou alors on prévoit déjà que le chantier va durer plus longtemps ?</li> <li>- Mesure de réduction des impacts des bruits sous-marins pour les mammifères marins, tortues et l'ichtyofaune : cette mesure consiste pour l'essentiel à accroître progressivement les bruits pour faire fuir la faune marine ; elle sera complétée par d'autres</li> </ul>	<p>Les mesures environnementales définies dans le cadre d'un projet dépendent du niveau d'impacts de dernier.</p> <p>Il faut préciser au préalable que le projet présenté à l'actuelle enquête publique concerne l'aménagement du nouveau bassin portuaire. Comme expliqué en p 116 de la pièce F au volume 2.3 au chapitre 4.2 , les espèces terrestres impactées par le présent projet ont déjà été prises en compte dans la dérogation autorisée par arrêté préfectoral du parc logistique portuaire : « Les mesures compensatoires pour ce compartiment sont prises en compte dans la dérogation espèces protégées réalisée par le bureau d'études Ecomed, en mars 2014 (étude portant à la fois sur le parc logistique et le projet d'agrandissement du port). Certaines mesures d'accompagnement viennent juste renforcer celles existantes.».</p> <p>Les mesures correspondantes (y compris celles sur le bassin de Thau) sont simplement rappelées dans le dossier. Etant déjà accordées, elles ne sont pas soumises une nouvelle fois à enquête.</p> <p>Concernant les mesures prévues en phase travaux, ces dernières sont en effet importantes car l'analyse des impacts réalisé dans la pièce F révèle que c'est bien la phase travaux qui présente le plus d'enjeux notamment</p>	<p>Elle prend note de l'engagement de la Région de mettre en œuvre des mesures correctrices en fonction des résultats du suivi et des propositions du conseil scientifique qui sera mis en place.</p> <p>La commission réitère sa proposition d'associer les acteurs de terrain à ces travaux et d'informer régulièrement les usagers, citoyens et collectivités sur les observations effectuées et les</p>



	<p>mesures non détaillées et là encore le coût paraît important : 750.000€ HT.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Une mesure sympathique qui ne coûte pas cher et qui va dans le bon sens de la réduction de consommation d'énergie : réduire l'éclairage nocturne...</li> <li>- Les mesures durant le fonctionnement relèvent pour beaucoup d'un fonctionnement minimum de « port propre » :</li> <li>- Création d'ouvrage d'assainissement pour les eaux pluviales (comme si on pouvait ne pas le faire et rejeter les eaux qui auraient lessivé le port directement dans la mer)</li> <li>- Mise en place d'un système anti-pollution dans le port</li> <li>- Création d'une zone pour le vrac pour tenter de limiter les émissions de poussières</li> <li>- Mesure d'accompagnement financier pour les biocénoses de substrats meubles (la Région valorise là des études qu'elle compte faire dans le cadre de la connaissance de la biodiversité marine).</li> </ul> <p>3/ Compenser</p> <p>Depuis le début, ECCLA a dénoncé le fait que la Région considère que le financement de la Réserve Régionale de Sainte Lucie est une compensation en soi à l'extension du port.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Cela continue car presque toutes les mesures proposées concernent la Réserve. D'ailleurs beaucoup d'entre elles ont déjà été mises en oeuvre en 2016 suite à la réalisation de la plateforme Nord qui avait été très destructrice de l'environnement. On les fait compter deux fois, ce qui est un peu exagéré. !</li> <li>- La grande nacre : nous considérons qu'il s'agit plus d'une mesure de compensation que d'évitement car rien ne dit que la reprise sera au rendez-vous, ce qui est la caractéristique des mesures de compensation.</li> </ul> <p>Celle-ci était obligatoire car cette espèce très exceptionnelle, inféodée aux herbiers de posidonie eux-mêmes en régression, n'est protégée que depuis 1992. Le suivi de la transplantation et de la reprise dans</p> <p>'étang de l'Ayrolle est évidemment prévu. On rappelle que la Commission Nationale de Préservation de la Nature (CNP) a donné un avis négatif à l'unanimité sur les demandes de dérogation de destruction d'espèces protégées, dont l'emblématique Grande Nacre.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Enfin la seule vraie mesure de compensation est une mesure foncière : préserver ou réhabiliter un espace équivalent aux milieux détruits. Et là il s'agit des hectares autour de l'étang de Thau. ECCLA a déjà protesté contre cette mesure car</li> </ul>	<p>en lien avec la turbidité. Compte-tenu des enjeux, le maître d'ouvrage souhaite un encadrement écologique fort à qui une présence sera demandée pendant presque 6 années compte tenu du délai de réalisation de chacune des étapes d'aménagement. Cet écologue accompagnera également la Région dans le cadre de l'organisation des ensembles des mesures de suivi.</p> <p>Les mesures ont trait à l'ensemble des composantes environnementales et pas seulement le milieu naturel. La sécurité des populations est une composante environnementale. C'est pourquoi certaines actions (telles que le plan de trafic, l'accès à la digue sud ou la coordination maritime) sont prévues. Il est par ailleurs utile de rappeler ici que le PNR dans son avis (volume 7 au niveau des avis recueillis dans le cadre du code des transports) accueille favorablement la mesure liée au plan de circulation qui limitera les circulations le long de l'étang de La Palme, limitant les risques de pollution pour ce dernier. « Enfin, il est prévu (mesure 23) un plan de circulation des futurs trafics envisageant une interdiction du transit des poids lourds sur la RD709. Cette route départementale jouxte la lagune de La Palme, référence de lagune côtière dans le cadre de la Directive Cadre sur l'Eau pour son bon état écologique. Compte tenu de la petite taille de cet étang et de sa proximité avec la RD709, l'augmentation du trafic routier, en particulier de poids lourds, augmente significativement les risques de contamination voire de pollution. Le risque d'accident deviendrait ainsi non négligeable ; et ce, d'autant plus dans le cas de poids lourds transportant des matières dangereuses.</p> <p>Cette mesure est donc effectivement appropriée pour limiter cet impact potentiel du projet » (extrait avis du PNR en p 120 de la version pdf du volume7).</p> <p>La mesure d'accompagnement financier citée dans l'avis (mesure 20 en p 26 de la pièce F volume 2.3) a été concertée avec l'opérateur du site NATURA 2000 (AFB) car une meilleure connaissance du fonctionnement du site est un préalable à la mise en place d'une gestion appropriée.</p> <p>Parmi les mesures prévues, il est aussi utile de rappeler la mesure 21 (p 27 de la pièce F volume 2.3) concernant la mise en place d'une zone d'expérimentation dans le port en faveur de la biodiversité marine.</p>	<p>mesures correctives mises en oeuvre.</p> <p>Elle retient la demande qui est formulée pour que les mesures foncières de compensation soient situées le plus près possible des espaces affectés par le projet.</p>
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>normalement les espaces doivent être le plus près possibles des espaces détruits.</p> <p>4/ Les mesures d'accompagnement : les suivis</p> <p>Enfin il faut signaler qu'il est prévu un très grand nombre de mesures de suivis, plus d'une dizaine.</p> <p>ECCLA demande que tous ces suivis soient rendus publics et mis régulièrement en ligne sur le site de la Région</p>	<p>Effectivement, compte-tenu des enjeux environnementaux et même si les impacts résiduels sont qualifiés de faibles, de nombreuses mesures de suivis seront mises en place. Ces dernières seront-elles mêmes suivies par un comité d'experts qui pourra si nécessaire proposer des adaptations aux mesures et proposer des actions correctives. La Région s'engage à communiquer sur l'ensemble des suivis qui seront réalisés.</p>	
<p>8 156 RD Catherine ROI Roi Architecture</p>	<p>6</p>	<p>• “éviter, réduire, compenser” ?</p> <p>Le projet est développé en parallèle de celui du port de SETE FRONTIGNAN portant lui aussi sur plusieurs types de travaux. Une partie des mesures compensatoires au titre de l'environnement est proposée sur le site de Sète Frontignan.</p> <p>&gt; Les accompagnements à prévoir sur l'ensemble des étangs, des lidos et des espaces naturels du PNR semblent peu développés au regard des impacts, observations et corrections à prévoir sur ces ensembles fragiles. Ne serait-il pas plus judicieux de concentrer l'ensemble des mesures compensatoires sur les ensembles lagunaires et les étangs du PNR de la Narbonnaise et de les engager en dialogue avec les compétences du Parc ?</p> <p>• Des questions encore ouvertes malgré un dossier dense et des études sectorisées ?</p> <p>Plusieurs éclairages complémentaires sont nécessaires pour la compréhension des questions environnementales et des questions de procédure :</p> <p>- L'échelle considérée pour tenir compte des impacts est-elle pertinente compte tenu des différentes opérations liées à celle pour laquelle l'enquête publique unique est faite ?</p> <p>- Les simulations sont-elles suffisantes et ont-elles pris appui sur les études déjà réalisées avec IFREMER quant aux fonctionnements des étangs et à la reconquête en termes de qualité de l'eau et des milieux ?</p> <p>- La question liée au déplacement des sables (risques d'ouverture du grau de la vieille nouvelle, et ensablement de la plage de Port La Nouvelle, autres incidences ?) est-elle bien appréciée? Mise en avant de stocks de sable à destination du remblaiement des plages pour assurer la gestion du trait de côte, est-ce le rôle de cette opération de constituer des stocks, dans quelle procédure est-on quand une commune fait des travaux de rétablissement de trait de côte, s'agit-il de marché public ?</p> <p>Dans ce cas comment considère-t-on le recours à l'emploi de stocks de sable constitués par un tiers ? Dans quelle procédure en termes d'environnement est-on ?</p>	<p>La mesure compensatoire concernant les zones humides mise en œuvre sur le lido de Thau (et pas sur le site de Sète/Frontignan) est une mesure mise en place dans le cadre du parc logistique portuaire qui est déjà autorisé. (voir réponse à l'observation 5 au chapitre 6 ci-dessus) et ne relève pas de cette enquête publique.</p> <p>En effet, et déjà compte tenu de l'échelle du projet portuaire comprenant le bassin portuaire (objet de cette enquête) et le parc logistique (soumis à enquête en 2015) sur le périmètre de PLN, la demande de dérogation réalisée pour le parc logistique a inclus les espaces touchés par le nouveau bassin portuaire pour les espèces terrestres.</p> <p>Les mesures d'accompagnement prévues par le projet le sont pour toutes les composantes environnementales : milieu lagunaire, milieu marin, milieu physique,.... Au niveau de la lagune des suivis sont prévus sur la qualité des eaux et des sédiments, sur l'ichtyofaune (fiches 30, 31 et 33 p124 et 127 de la pièce F volume 2.3). Des mesures sont aussi prévues pour améliorer la connaissance sur le fonctionnement du grau et de la lagune (fiches 28 et 29 en p123 de la pièce F volume 2.3). Une mesure sur l'évolution du littoral (fiche 27 en p122 de la pièce F) est aussi prévue. Par ailleurs ces suivis seront encadrés par un comité d'experts dans lequel le PNR sera associé comme s'y est engagé la Région dans sa réponse à l'avis du PNR présenté au volume 7 (p 102 du pdf) : « Le PNR étant un partenaire privilégié de la Région dans le cadre du projet d'extension portuaire, la Région s'engage à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· associer le PNR et/ou son conseil scientifique au comité d'expert qui sera nommé pour suivre les mesures environnementales sur le projet d'extension du port. »</li> </ul>	

		- Quelle gouvernance est prévue pour qu'un véritable dialogue existe entre le domaine portuaire, la commune, les collectivités, le PNR de la Narbonnaise, les citoyens et usagers ?	<p>Le périmètre des études hydro-sédimentaires (dont l'évolution du trait de côte) a fait l'objet d'un cadrage avec les services de l'Etat (DREAL et CEREMA) et l'IFREMER s'est prononcé sur ces modèles ce qui a conduit à des mesures d'accompagnement pour améliorer les modèles et faire en sorte qu'ils participent à une meilleure connaissance des milieux (fiches 28 et 29 p123 de la pièce F volume 2.3).</p> <p>Chaque projet de rechargement de plage devra faire l'objet par le maître d'ouvrage concerné d'une étude d'impact et de procédures environnementales relatives au code de l'environnement. Le stock de sables sera réalisé sur le Domaine public maritime et sera donc à disposition de tout tiers qui y sera autorisé suite aux procédures environnementales..</p> <p>Comme précisé ci-dessus, le PNR sera invité à faire partie du comité d'experts mis en place pour le suivi des mesures. La Région s'engage à informer régulièrement les usagers, citoyens et collectivités du suivi de ces mesures.</p>	
8 N° 265 Frédéric PEROTIN SPPPLNPV	7	Enfin la réalisation du nouveau bassin éloignera, en partie, le trafic de la ville et les nuisances qui peuvent en découler bruit poussière etc.	En effet, il s'agit d'avantages environnementaux au projet.	La commission prend note de cet avis
8 336 RD Francis MORLON LPO Aude	8	Sur la destruction d'espèces et d'habitats d'espèces Des surfaces d'habitat naturels et des individus d'espèces protégées sont directement impactés par ce projet. Ces habitats et ces effectifs d'individus n'étant pas pris en compte dans la dérogation du projet du parc logistique, il est évident qu'une demande de dérogation à la destruction d'espèce protégée doit être demandée et doit mettre en avant des solutions d'évitement, de réduction et enfin de compensation. Pour les reptiles et l'avifaune terrestre, les impacts résiduels sont réels et des mesures de compensation supplémentaires doivent être exigées. Celles-ci doivent être de l'acquisition de la gestion d'habitats favorables à ces espèces.	<p>Le dossier de demande de dérogation (volume 4) expose l'ensemble des impacts sur les espèces protégées recensées sur le site de projet.</p> <p>Il est rappelé que concernant les espèces terrestres, la demande de dérogation présentée pour le parc logistique en 2015 prenait en compte les impacts du présent projet. En p4 du dossier, il est en effet précisé: " De nombreuses espèces protégées utilisent les milieux terrestres et marins du projet d'extension du port pour leur reproduction / leur alimentation / leur hivernage et/ou leur migration. La plupart des espèces typiquement terrestres ont été appréhendées dans les procédures d'autorisation liées à l'aménagement du parc logistique portuaire dont la demande de dérogation à la destruction d'espèces végétales et animales protégées qui intégrait une grande partie de la zone d'extension portuaire</p>	La commission retient que la dérogation concernant les espèces terrestres, obtenue lors de la création du parc logistique, s'applique aussi au projet d'extension portuaire. Elle note aussi que l'analyse des impacts complémentaires associés à des mesures de réduction a conduit à proposer des mesures d'accompagnement supplémentaires pour ces espèces

			<p>(arrêté d'autorisation obtenu après avis du CNPN le 18_ novembre 2015 - dérogation 1).</p> <p>La présente demande de dérogation à l'interdiction de destruction d'individus d'espèces de flore et de faune protégées, de perturbation et de perte d'habitat vient, alors, en complément de la dérogation susmentionnée et prend en compte une espèce protégée marine, la Grande Nacre (<i>Pinna nobilis</i>) et plusieurs espèces protégées terrestres qui avaient été prises en compte dans la première dérogation (avec des mesures compensatoires associées) mais pour lesquelles de nouveaux impacts ont été identifiés"</p> <p>L'analyse des impacts complémentaires associés à des mesures de réduction a conduit à proposer des mesures d'accompagnement supplémentaires pour ces espèces détaillées en p 284 du volume 4. Le CNPN dans son avis ne revient pas sur les mesures complémentaires proposées pour les reptiles et l'avifaune.</p>	
--	--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

## 9. INCOHÉRENCE DES CHIFFRES CONCERNANT LA CRÉATION D'EMPLOIS

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
9 24 RD Dominique BLANCHARD	1	<p>A plusieurs reprises le dossier signifie que 100 000 € d'investissement privé génèrent 1 emploi.</p> <p>La délibération 2017 / AP – FEVR / 07 de la Région Occitanie souligne que l'investissement privé lié à chaque ferme pilote est de 200 M€ soit 400 M€. Selon le calcul savant mis en exergue 4 000 emplois seraient donc générés, or le dossier (p 25 – 1 er paragraphe) indique que « chaque opérateur éolien estime le nombre d'emplois générés par fermes pilotes à 250 » soit 500 seulement. Il n'y a encore aucune cohérence des chiffres.</p> <p>Dans ce même paragraphe, il est noté que « l'extension du port pourrait générer 2 000 emplois pendant la durée du chantier » mais l'application du fameux ratio (1 / 100 000) devrait en produire 3 890 (coût du projet d'extension du port 389 M€). Donc même aberrance !</p>	<p>Lorsque l'on parle d'1 emploi pour 100 000 € d'investissement, il faut comprendre qu'il s'agit d'investissement directement sur le port par des entreprises qui s'installeraient sur les terre-pleins en installant de l'outillage.</p> <p>Les 200 M€ annoncé pour les fermes pilotes sont les coûts d'investissement pour chacune des fermes pour leur création au large. Il ne s'agit pas d'installations qui seront à terme sur le port et qui créeront une activité permanente sur le port.;</p> <p>De même le ratio 1 emploi pour 100 000 euros ne s'entend pas pour un chantier de construction. Le volume 3 en p30 et 31 donne le détail suivant lequel les emplois pendant la phase chantier sont calculés. Ils sont</p>	<p>Le raisonnement consistant à appliquer systématiquement le ratio de'1 emploi pour 100 000 € d'investissement n'est évidemment pas adapté à tous les types d'investissement, comme l'indique la réponse du Maître d'ouvrage. Le détail des emplois attendus fait au demeurant l'objet de plusieurs tableaux reposant sur divers ratios ou différentes sources.</p>

		Enfin la dernière carence au sujet de l'effet d'annonce sur les emplois concerne l'accueil. Où vont être logés ces milliers d'emplois promis ? Comme par hasard le dossier ne développe pas !	évalués à 3200 pendant la durée du chantier dont 1754 régionaux. Enfin, les emplois qui seront créés sur le port ne signifient pas obligatoirement nouveaux habitants. Des personnes actuellement sans emploi dans le département de l'Aude fortement touché par le chômage pourront trouver de l'activité dans le port. Par ailleurs chaque commune proche de Port-La Nouvelle (dont Narbonne) prévoient dans leur Plans d'urbanisme l'accueil de nouveaux habitants.	
--	--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

## 10. IMPACT ENVIRONNEMENTALE SUR LES ÉTANGS ET LA PÊCHE

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
10 23 RD Albert CORMARY	1	Le volume 7 du dossier comprend plusieurs avis concernant les risques d'eutrophisation de l'étang. Ce risque est réel. Notre étang est le seul dont la dynamique de restauration de la qualité de l'eau est en marche. Cette est largement permise par les entrées d'eau de mer en période de tempête même de moyenne intensité. Cela résulte de l'observation de tout un chacun. Devons nous accepter des ouvrages dont nous payerons le prix environnemental et financier pendant des décennies ou des siècles.	Le maintien des échanges mer-étangs et d'une qualité optimale de l'eau en lien avec le projet d'extension portuaire est primordial pour la Région. L'analyse des impacts et les mesures ERC et de suivis proposés ont fait l'objet de nombreux échanges avec les services de l'Etat. Les impacts vis-à-vis de l'eutrophisation sont traités dans la pièce E1 de l'étude d'impact volume 2.3 du dossier d'enquête publique (chapitre 2.1.5) et les mesures ERC et de suivis prises pour éviter, réduire et suivre les impacts sont présentées dans la pièce F du volume 2.3. La mesure 3, plus particulièrement, décrit les dispositions et les surveillances qui seront mises en place pour éviter/réduire les effets des flux de nutriments. Par ailleurs, des réponses sur les impacts/risques du projet portuaire sur la mer et l'étang en rapport avec la présente observation sont apportées plus haut dans les réponses aux observations n° 7, 8 et 40 au chapitre 1.2.b. Les impacts du projet sur la lagune de Bages sigean notamment en termes d'échanges sont également repris dans la fiche F établie dans le cadre du mémoire en réponse.	<b>La commission d'enquête apporte une réponse globale pour l'ensemble des 33 observations</b>
10 24 RD	2	Quel avenir pour la petite pêche ? Surtout celle en étang de Bages Sigean ! Quoiqu'il soit annoncé sans scrupule « une destruction globalement faible ».	La pièce F au volume 2.3 du dossier d'enquête analyse l'impact des travaux sur les différentes composantes du milieu naturel dont l'ichtyofaune (tableaux à partir de la	

<p>Dominique BLANCHARD</p>		<p>L'ensevelissement – la destruction et la sensibilité aux bruits des espèces halieutiques – la dévastation des habitats fonctionnels notamment les nourriceries – l'exposition permanente à la turbidité générée pendant les travaux – la remise en suspension des sédiments contaminés... sont autant d'impacts pendant les trois années de travaux sur la pêcherie de l'étang et dont le site portuaire est l'unique corridor écologique nécessaire aux divers échanges migratoires des poissons.</p> <p>Lors du dragage de ce corridor les contaminants piégés dans les sédiments depuis de nombreuses années seront remobilisés et, sous certaines conditions physico-chimiques (ph, oxygénation, etc...) retrouveront leurs propriétés toxiques à nouveau bio-assimilables par les organismes marins.</p> <p>Dans le meilleur des cas, suite aux trois années de travaux, le milieu marin ne se rétablira normalement qu'après au moins cinq bonnes années supplémentaires considérant aussi qu'il faudra tenir compte de l'impact de l'augmentation de la fréquentation portuaire, si les grands paquebots arrivent ?</p>	<p>p59). Après application des mesures de réduction en phase travaux (mesures 3, 5 et 6 présentées à partir de la p9 de la pièce F) qui consiste à adapter le calendrier des travaux de dragage et d'effectuer des suivis de la turbidité pour éviter que cette dernière ne rentre dans l'étang, les impacts résiduels sont faibles.</p> <p>Il est par ailleurs utile de rappeler que les dragages induits par le projet d'extension ne se feront qu'à l'extrémité du Grau et à l'extérieur du port actuel et que des analyses de la qualité des sédiments extraits a été faite. Les sédiments qui seront remis en suspension par les dragages sont des sédiments « propres » car une autre mesure (la mesure 4 p10 de la pièce F) prévoit une technique de dragage spécifique pour le peu de sédiments identifiés comme ayant un taux de contamination ne leur permettant d'être rejetés en mer. Rappelons également que le grau actuel fait déjà l'objet de dragages annuels récurrents qui font l'objet de suivis environnementaux sans effets sur l'étang grâce au calendrier de dragage adopté.</p>	<p>Les échanges mer-étang constituent un enjeu environnemental majeur en termes de comblement et d'eutrophisation. La commission relève que le modèle hydrodynamique des échanges entre la mer et l'étang sera amélioré à partir de retour d'expérience et que la qualité de l'eau sera évaluée et suivie régulièrement avec une information diffusée au public.</p> <p>Si personne ne remet en cause le modèle utilisé par le Maître d'ouvrage, le Parc Naturel Régional (PNR) conteste son calage, validé d'autre part par la DREAL et le CEREMA. Dans la perspective de trouver un terrain de convergence, la Région estime que la participation du PNR et/ou son conseil scientifique au comité d'experts qui sera créé pour suivre les mesures</p>
<p>10 5 RE Nicole BOYER</p>	<p>3</p>	<p>Sur le plan écologique – poissons y aurait-il un suivi de l'impact et des solutions pour le maintien aquatique ? Quel sera l'impact pour les pêcheurs (petits métiers, criée) ?</p>	<p>La pièce F de l'étude d'impact (volume 2.3) présente l'ensemble des suivis environnementaux qui seront réalisés par la Région. La fiche n° 33 en p 127 précise que des suivis seront réalisés sur l'ichtyofaune (les poissons) tant en milieu marin qu'en milieu lagunaire.</p> <p>Par ailleurs l'analyse des impacts sur l'ichtyofaune conclut à des impacts résiduels faibles sur la pêche et la conchyliculture (tableau p 84 de la pièce F volume 2.3)</p>	
<p>10 N° 8 RE Edwige BRESSOLLES</p>	<p>4</p>	<p>Ne risquons-nous pas de ne plus profiter de poissons frais « made in Port-La-Nouvelle » ? ce serait dommage pour nous et pour les pêcheurs</p>	<p>Voir réponse à l'observation 3 au chapitre 10 ci- dessus. Les impacts sur la pêche sont faibles.</p>	
<p>10 N° 48 RD Albert CORMARY Europe Écologie les Verts</p>	<p>5</p>	<p>EELV prépare un avis circonstancié sur le projet d'extension portuaire actuellement soumis à enquête publique. Le temps imparti pour l'étude d'un tel dossier ne facilite pas la tâche. Cependant, il nous semble important de soulever un point particulier, dès aujourd'hui. En effet, lors de la réunion publique du 3 mai, les intervenants institutionnels, ont repris l'affirmation déduite du dossier, disant que le projet n'aurait quasiment aucune incidence sur les échanges mer étang.</p> <p>Vous n'êtes pas sans ignorer que la directive cadre pour la stratégie du milieu marin du 17 juin 2008 a prescrit le bon état écologique des eaux (BEEE) pour 2020. Cette directive a été retranscrite dans le droit national notamment par la loi du 12 juillet 2010, dite Grenelle II C'est cette notion et les normes s'y rattachant qui guident les actions entreprises par la région Occitanie à travers le PNR de la Narbonnaise et ses partenaires</p>	<p>L'analyse des impacts du projet et notamment sur l'état des masses d'eau (bon état chimique et écologique) a été réalisée conformément aux lois et textes en vigueur tels que décrits dans le cadre réglementaire relatif au projet d'extension portuaire dans le volume 1 du dossier d'enquête publique.</p> <p>Concernant l'aspect « bon état écologique des eaux », le Maître d'Ouvrage souhaite préciser qu'un état actuel de l'environnement analysant les données disponibles sur la qualité des eaux marines à la côte, plus au large et au niveau des lagunes est présenté dans la pièce D2 de l'étude d'impact volume 2.2 du dossier d'enquête publique chapitre 4 Qualité des eaux et 5 Qualité des sédiments.</p> <p>Etat actuel des masses d'eau côtières et de transition :</p>	

	<p>(Agence de l'Eau Rhône- Méditerranée, Conseil Départemental de l'Aude, IFREMER, Syndicat mixte des Milieux Aquatiques et Rivières, Etat) afin de restaurer les milieux de nos étangs. Les effets sont déjà tangibles et la dynamique de restauration est là comme le montrent les résultats publiés par le PNR et partiellement disponibles sur leur site (<a href="http://www.parc-naturel-narbonnais.fr/actionsparc/">http://www.parc-naturel-narbonnais.fr/actionsparc/</a> environnement/lagunes-zones-humides/observatoire-des-etangs). Par ailleurs, étant donné l'implication du maître d'ouvrage, vous ne pouvez ignorer le projet de fermeture du déversoir de la Robine dit du Canérou pendant la période estivale et ce afin de réduire les apports trophiques dans la lagune. Cette occurrence n'est mentionnée nulle part dans le dossier. Pas plus que nous n'avons trouvé de référence à la notion de bon état écologique des eaux.</p> <p>Un faible impact sur les échanges mer-étang ne peut être affirmé, au sens même de la loi, qu'en évaluant l'incidence sur le bon état écologique des eaux. Cet aspect est complètement ignoré par le dossier d'étude d'impact. Avez-vous l'intention de le compléter afin d'être démonstratif et non péremptoire ? En cas d'impacts avérés, comment comptez-vous modifier le projet pour y remédier. Nous vous rappelons que la longueur du grau est un facteur déterminant pour tous les transits alors que le projet présenté donne un supplément d'environ 21 %. Nous sommes surpris de lire qu'au titre des compensations, vous n'avez prévu que des observations (volume 2.3 pièce F) permettant un meilleur calage du modèle de circulation que vous utilisez. Il sera alors trop tard pour envisager quelque mesure corrective que ce soit. Au titre des modèles, nous ne comprenons d'ailleurs pas pourquoi vous n'avez pas utilisé celui produit par IFREMER et qui a montré sa robustesse alors que celui que vous utilisez fait l'objet de critiques (volume 7. Page 75/155). Pour le modèle utilisé par IFREMER, on peut se reporter à <a href="https://www.ifremer.fr/mars3d/Realisations/Geographiques/Mediterranee/Gestion-des-apports-deau-douce-dans-l-etang-de-Bages">https://www.ifremer.fr/mars3d/Realisations/Geographiques/Mediterranee/Gestion-des-apports-deau-douce-dans-l-etang-de-Bages</a></p> <p>Pour EELV Groupe Local du Narbonnais</p> <p>Marie-Laure ARRIVE, Albert CORMARY, Mariette GERBER,</p>	<p>L'état chimique, état écologique et état global au titre de la Directive Cadre Eau sont détaillés dans la pièce D2 de l'étude d'impact du volume 2.2 du dossier d'enquête publique (chapitre 4 : Qualité des eaux, section 4.1.4). L'état global des 5 masses d'eaux côtières et de transition se situant dans la zone d'étude du projet est ainsi cartographié (Figure D2-77) et l'état chimique, écologique et global de la masse d'eau côtière FRDC02a est synthétisé dans le tableau D2-75.</p> <p>Par ailleurs, pour couvrir l'ensemble de la zone marine (périmètre DCE et périmètre DCSMM), les données disponibles des différents réseaux de suivi de la qualité des eaux marines (RINBIO, Rocch) et utilisées dans le cadre de la surveillance DCSMM pour évaluer et suivre l'état des masses d'eau avec pour objectif l'atteinte du bon état écologique</p> <p>(source : Ifremer <a href="https://www.ifremer.fr/sextant_doc/dcsmm/documents/Programme_surveillance/FichesPedagogiquesPdS/fiche%20p%C3%A9dagogique%202017_Contaminants_VF.pdf">https://www.ifremer.fr/sextant_doc/dcsmm/documents/Programme_surveillance/FichesPedagogiquesPdS/fiche%20p%C3%A9dagogique%202017_Contaminants_VF.pdf</a>) et des données récoltées in situ dans le cadre du projet ont également été présentées dans ce même chapitre.</p> <p>Impacts sur la qualité des eaux et l'atteinte de leur bon état au titre de la DCE et au titre de la DCSMM.</p> <p>Dans la partie analyse des impacts pièce E1 du volume 2.3 une évaluation prédictive des impacts du projet a été réalisée sur la qualité de l'eau à large échelle et localement.</p> <p>L'analyse de la compatibilité du projet avec l'objectif d'atteinte du bon état des masses d'eau au niveau de la zone du projet et dans le cadre des orientations du SDAGE 2016-2021 est présentée dans la pièce E2 de l'étude d'impact, volume 2.3 du dossier d'enquête publique. Il a été conclu que « le projet d'agrandissement portuaire est compatible avec les objectifs d'atteinte du bon état des masses au niveau de la zone du projet, sous réserve que les mesures d'évitement et d'atténuation préconisées sur la qualité des milieux soient mises en place.</p> <p>Des suivis de la qualité des masses d'eau durant la phase travaux et après la phase travaux permettront de suivre la qualité des milieux aquatiques au niveau de la zone du projet. »</p> <p>Actions concrètes prévues par la Région dans le cadre des mesures proposées :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- concernant la biodiversité marine, plusieurs actions liées à l'écoconception des ouvrages maritimes</li> </ul>	<p>environnementales adoptées permettra au PNR d'être notamment associé aux mesures relatives au calage du modèle hydro-sédimentaire, au suivi de la qualité de l'eau dans la lagune et aux suivis sur des échanges ichtyologiques dans le grau.</p> <p>La Commission estime que le niveau d'expertise du BET ARTELIA et du CEREMA fonde assez sûrement le calage du modèle adopté dans les études du projet. Elle juge également que l'association du Parc au comité d'experts est de nature à faciliter les échanges, pour en tirer mutuellement bénéfice. Aux yeux de la commission les efforts de partenariat avec les différents acteurs intervenant sur le milieu doivent être poursuivis notamment à travers le partage et la production de savoirs entre les scientifiques, les gestionnaires et les acteurs</p>
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

			<p>sont prévues. Il s'agit des fiches de mesure 9, 19 et 21 présentées p 224, 230 et 232 du dossier de demande de dérogation (volume 4). Notamment en permettant que les ouvrages du futur port soient le siège d'expérimentation pour des modules visant à répondre à des objectifs de préservation ou de restauration des milieux en place (fiche de mesure 21), la Région s'engage à accompagner au mieux des projets de recherche existant ou à venir 1).</p> <p>Le maître d'ouvrage se positionne en faveur de la valorisation de solutions techniques innovantes en phase travaux afin de répondre aux objectifs du PAMM et notamment de la mesure M037-MED2 qui vise à « Inciter à l'utilisation des solutions techniques du génie écologique sur les ouvrages en milieu marin ».</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Concernant les petits fonds sableux, la fiche de mesure 20 (p 232 du dossier de demande de dérogation, volume 4) finance une étude de faisabilité pour la création d'une zone de protection en lien avec l'opérateur du site NATURA 2000. Si cette zone apparaît faisable et utile après concertation, la Région en financera la mise en place</li> <li>- Concernant la Grande Nacre, afin de ne pas détruire les quelques individus présents sur le site de projet, ces derniers seront transplantés.</li> </ul>	<p>de terrain. La commission retient que les pêcheurs, qui se sont prononcés pour le projet, seront associés à l'élaboration des divers protocoles de suivis de la turbidité. Il serait opportun que cette participation se poursuive en phase d'exploitation du port.</p> <p>Le maître d'ouvrage précise qu'il est conscient que le grau de Port La Nouvelle est une zone de transit importante pour certaines espèces d'ichtyofaunes migratrices et qu'une mesure spécifique a été imaginée pour les suivre et les protéger et notamment les anguilles.</p> <p>La veille spécifique par un ingénieur écologue est bien actée aujourd'hui. Par ailleurs, ce protocole sera validé par le Comité Scientifique qui sera mis en place pour accompagner toute la période de travaux.</p>
10 N° 59 RD Georges OLIOSO	6	<p>D'autre part, j'ai été surpris de ne trouver dans le dossier aucune étude sérieuse sur les impacts que les travaux et la modification du port auront sur les échanges mer/étang par le grau de la Vieille Nouvelle. Ils seront faibles est-il écrit... mais d'où sort cette certitude ?</p>	<p>Il convient de se reporter à l'ensemble des études hydro-sédimentaires dont la synthèse est présentée en annexe au volume 2.3. (voir réponse à l'observation n°5 au chapitre 1.2.b).</p> <p>Se référer également à la fiche F établie dans le cadre du mémoire en réponse.</p>	
10 N° 72 RD Denyse FREDERICQ	7	<p>Le grand projet PNL va mettre en péril l'entrée maritime modifiée de l'étang de Bages- Sigean et le condamner à pourrir. Quel cahier de charge environnemental prévu pour protéger et maintenir la vie halieutique dans la vie de l'étang Bages-Sigean ?</p> <p>Je vous remercie. J'attends votre retour</p>	<p>Le lecteur est invité à prendre connaissance des mesures environnementales prises en Pièce F afin de :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Confiner les sédiments pollués susceptibles de relarguer des contaminants / nutriments dans la colonne d'eau (mesure 4 p10)</li> <li>- Suivre la qualité des eaux marines et lagunaires pendant et après les travaux (mesure 30 p 125)</li> <li>- Suivre les espèces d'ichtyofaune (bar, daurade, civelles) et alerter en cas de montaison (mesures 5 et 6 p 11 et 12)</li> <li>- Empêcher la propagation d'un panache turbide qui pourrait contribuer à mettre en place un phénomène d'eutrophisation au sein de l'étang (mesure 2 et 3 p 7 et 8)</li> </ul>	



			En parallèle, il est prévu que ces mesures soient gérées par un Ingénieur Écologue qui présentera régulièrement les résultats au Comité Scientifique. (mesure 1 p 7).	La commission enregistre que :
10 N° 75 RD Anonyme	8	<p>Habitante occasionnelle de Peyriac-de-mer depuis quelques années, je constate périodiquement la dégradation du cadre naturel sous des prétextes très contestables : la plage de la Vieille-Nouvelle, fréquentée deux ou trois mois par an est désormais inaccessible et les aménagements ridicules de parking sous couvert de protection des espèces animales ont déjà coûté très cher (parking immédiatement détruit puis reconstruit à grand renfort de béton). Les automobiles sur la plage faisaient moins de dégâts... Je ne parle pas de l'esthétique du tout-béton. En ce qui concerne le projet de grand port, c'est encore plus meurtrier ! On connaît l'importance des apports d'eau marine dans les étangs... A terme, si le grand port se fait, il n'y aura plus d'étangs mais des algues puantes, d'où plus de fréquentation dans une station très populaire et bon enfant comme Peyriac.</p> <p>La dégradation des eaux est déjà visible, peut-être en raison du découragement qu'entraînent tous ces mirabolants projets qui, c'est couru d'avance, n'apporteront que pollution, mort du petit pêcheur et emprise de plus en plus prégnante des grandes multinationales sur les citoyens ! J'espère que cette enquête publique n'est pas une mascarade et poussera les décideurs à considérer l'importance des effets secondaires sur la "petite économie" qui permet à beaucoup de vivre et à des citoyens d'apprécier leur cadre de vie.</p>	<p>Il est nécessaire de rappeler que cette consultation s'insère dans le cadre de l'extension de la partie maritime du port de Port La Nouvelle et que la population a déjà été amenée à se prononcer sur les mesures compensatoires au parc logistique portuaire et notamment sur l'accès à la plage. Néanmoins, si le lecteur est sensible à la dégradation du cadre naturel, il reconnaîtra que l'interdiction de l'accès de la plage aux véhicules permet aujourd'hui à cette plage de retrouver son fonctionnement naturel.</p> <p>Par ailleurs, concernant la question relative à la qualité des eaux marines et lagunaires, le lecteur est invité à prendre connaissance des mesures prévues afin d'empêcher le confinement de la lagune et l'établissement du phénomène d'eutrophisation. Toutes les précautions seront prises afin d'enrayer le relargage des contaminants et des nutriments lors des opérations de dragage. Pour cela, les sédiments présentant un risque éventuel seront prélevés grâce à des techniques permettant d'éviter les remises en suspension et ne seront pas rejetés en mer. Des suivis réguliers seront effectués dans l'eau et sur certaines organismes filtreurs (moules...) afin d'alerter le Maître d'ouvrage et d'adapter les travaux en cas d'atteinte potentielle de la qualité des eaux Pièce F Mesure 3 p 8. Se référer à la réponse à l'observation n°7 au chapitre 10 ci-dessus.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Des mesures seront prises afin de prémunir l'étang de toute pollution accidentelle et d'empêcher le développement d'un phénomène d'eutrophisation.</li> <li>- Des seuils d'alerte de la turbidité seront déterminés par l'ingénieur écologue qui suivra et accompagnera la période de travaux</li> <li>- Un état initial de la turbidité dans l'étang de Bages Sigean sera réalisé afin de quantifier le bruit de fond naturel.</li> <li>- Les protocoles détaillés ainsi que les critères de seuil et/ou de qualité nécessaires à la mise en œuvre de la</li> </ul>
10 N° 78 RD Maryse ARDITI ECCLA	9	<p>Les enjeux pour l'étang de Bages sigean</p> <p>C'est le cœur du PNR. ECCLA, très inquiète de l'impact de ces travaux sur la lagune, n'a pas été rassurée par la lecture du dossier. ECCLA pointe plusieurs risques :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Durant les travaux : le risque de panache turbide dans l'étang durant le dragage. Il est bien expliqué que ceci ne risque de se produire que par temps agité et avec l'utilisation de la surverse. Mais tout ceci est basé sur un modèle d'échanges hydrodynamique.</li> </ul> <p>Or il est écrit dans les suivis : « amélioration du calage du modèle hydrodynamique en termes de flux dans le grau (échanges entre la mer et la lagune) et de bathymétrie ». Si ce modèle est mal calé ou mal vérifié, cela remet en cause tout ce qui concerne l'impact sur l'étang de Bages-Sigean. Il existe sûrement de nombreux modèles d'échanges hydrodynamiques, probablement même que l'IFREMER dispose d'un tel modèle.</p>	<p>Il est utile de rappeler que l'objectif du modèle 3D utilisé dans le cadre des études hydro-sédimentaires était de comparer les échanges ayant lieu entre la mer et l'étang (les échanges entrant et sortant au travers du grau) pour plusieurs scénarios météorologiques caractéristiques du climat local, entre un état initial (sans projet) et un état final (une fois le projet réalisé). Il s'agissait donc de vérifier que l'impact du projet, vis-à-vis de ces échanges, est faible.</p> <p>Pour rappel, le but de l'étude n'était pas d'étudier le taux de renouvellement de la lagune, ni son éventuelle eutrophisation, mais de montrer que le projet n'a pas d'incidence – ou bien exceptionnellement.</p> <p>Les modèles utilisés dans le cadre de ces études hydrodynamiques et hydro-sédimentaires sont des modèles du système TELEMAC-MASCARET, développé</p>	

		<p>ECCLA demande que les simulations d'échanges soient faites avec un autre modèle afin de comparer les résultats, ce qui donnera une idée de la validité des résultats et une fourchette d'erreur sur les prévisions.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En effet, au-delà des travaux eux-mêmes, le dragage et le clapage se poursuivent régulièrement durant la vie du port ; C'est déjà le cas depuis de nombreuses années pour le port actuel. Nous n'avons pas su trouver dans le document un premier bilan des sédiments clapés depuis de nombreuses années et de leurs éventuels impacts.</li> <li>- Une lagune est un équilibre hydrodynamique très fragile entre les eaux douces (parfois polluées ou/et enrichies en nutriments) qui viennent de la terre et les entrées marines. Tout ce qui peut perturber cet équilibre peut avoir un impact fort sur l'équilibre de l'étang. Ainsi dans cette gestion de l'étang, les apports d'eaux douces sont limités en été pour diminuer les risques d'eutrophisation. Le grau a déjà une longueur très importante qui limite les entrées d'eaux marines. Avec le nouveau port, ces entrées risquent d'être encore réduites et d'accroître le confinement de l'étang. Pas un mot sur ce sujet dans le dossier par rapport à l'équilibre de l'étang. Comme il est écrit que les échanges mer- étang sont faibles, il est déduit un peu rapidement qu'il n'y a pas d'impact. En fait, cet impact, dont l'ampleur est à vérifier, n'est pas lié aux travaux (période courte), mais à l'existence même du nouveau port et à la longueur de digues (période longue).</li> <li>- Les migrations des poissons entre la lagune et la mer. Le courant littoral va du sud vers le Nord de Perpignan jusqu'au grau la vieille Nouvelle et du nord vers le sud de Fleury au grau de la Vieille Nouvelle. Les poissons nagent à contre-courant. Donc les poissons qui arrivent du nord devront contourner la digue nord longue de 2 km, ce qui ne va pas faciliter leur entrée. Pour la sortie, c'est plus facile, même si l'augmentation de la longueur de la digue reste un frein à la sortie. Une meilleure connaissance des échanges mer-lagune est donc nécessaire aussi pour les migrations des poissons.</li> </ul>	<p>par EDF R&amp;D (Electricité de France) depuis 1987 et utilisé dans le monde entier par une large communauté de scientifiques (universitaires et ingénieurs en bureaux d'études).</p> <p>Les mesures d'accompagnement n°28 et 29 (p123 de la pièce F volume 2.3) visent à améliorer le modèle justement pour pouvoir étudier le taux de renouvellement de la lagune afin d'améliorer les connaissances sur cette dernière. L'IFREMER sera associé à cette mesure.</p> <p>Concernant les courants se référer à la réponse à l'observation 26 au chapitre 10 ci-dessous</p>	<p>mesure relative au suivi de la turbidité devraient être élaborés au moins deux mois avant le début des travaux et faire l'objet de concertation et de validation par les experts du comité de suivi, dont l'AFB pourra faire partie selon le Maître d'ouvrage.</p> <p>Aux yeux de la Commission, les mesures sur lesquelles le Maître d'ouvrage s'engage répondent aux demandes de l'Agence Française de Biodiversité, voire plus. La commission constate donc que la Région mettra en œuvre un ensemble de mesures pour protéger le bon état écologique des étangs.</p>
<p>10 N° 90 RD Anonyme</p>	<p>10</p>	<p>Si l'impact de ce projet sur les échanges mer étang inquiète, je suis convaincu que l'étang de bages et sigean ne survivrait pas à la disparition du port. Je suis favorable à ce projet.</p>	<p>En effet, il est utile de rappeler que les dragages d'entretien réalisés dans le port actuel jouent un rôle très important pour le maintien de la qualité de l'étang. Si ces dragages n'étaient pas effectués, le grau risquerait de se combler et il n'y aurait alors plus de communication entre la mer et l'étang. Si le port disparaît, ces dragages d'entretien n'auront plus lieu avec donc un risque fort pour l'étang.</p>	<p>La commission enregistre que la Région confirme le faible impact du projet sur la quantité et la qualité des</p>

<p>10 N° 104 RD Le groupe de Narbonne</p>	<p>11</p> <p>Nous sommes un groupe d'amoureux de l'étang de Bages-Sigean. Nous pensons que les résultats de l'étude d'impact du projet de Grand Port sont erronés (volontairement ou pas ?). Les porteurs de ce projet veulent aller trop vite. Le risque pour l'étang (et pour la zone marine) est TRES important, il ne faut pas le nier. Dans la vie, les situations de déni donnent souvent des résultats catastrophiques, surtout lorsqu'il s'agit d'un accouchement, d'un enfant comme d'un projet. D'ailleurs l'étang de Bages-Sigean peut être comparé à un enfant : il est né (il y a 30 000 ans ?) avec un nez (un grau) très long : 2km. Il y a 100 ans, les hommes l'ont endigué pour construire le port de Port la Nouvelle. Plus tard (il y a 50 ans ?), les hommes, qui vivaient dans de mauvaises conditions d'hygiène, ont inventé les stations d'épuration. Les conditions d'hygiène dans les villes et les villages se sont améliorées mais l'étang a reçu des effluents massifs en direct. Puis les hommes ont eu l'idée de poser des ouvrages dans les grau pour essayer de limiter l'envasement des grau. Ça n'a pas marché les poissons mourraient, les pêcheurs se sont fâchés très fort (comme ils savent le faire parfois). Puis les hommes se sont intéressés au tourisme, les étangs sont beaux, leur image peut être utilisée sur les plaquettes touristiques. Les hommes instruits les ont appelé lagunes. Quelques illuminés ont voulu protéger les lagunes. Ils disaient "c'est sûrement dans des milieux lagunaires où se rencontrent l'eau douce et ses nutriments et l'eau de mer et ses sels minéraux qu'est née la vie sur Terre, il faut les protéger...pour les générations futures". Alors on a réparé les stations d'épuration, enlevé les barrages, mis en place des suivis". C'était bien, c'était il y a 20 ans. Nous, les gens de Narbonne, on pouvait rencontrer les scientifiques qui nous expliquaient la situation. C'était intéressant, on pouvait partager les opinions, leur dire ce que nous observions des évolutions de la lagune, ça les intéressait, c'était riche. Nous nous rappelons que les scientifiques nous ont expliqué : l'étang de Bages-Sigean est né avec un nez (un grau) très long : 20 cm (2km). Quand on a installé le barrage à vannes de Port la Nouvelle, on a bouché une narine de cet étang. Et avec la station d'épuration de Narbonne qui ne marchait plus, les usines et la décharge qui polluaient, cet étang respirait mal et il a pris du poids... en algues, les herbiers ont disparu ou presque. Ils nous ont expliqué qu'avec la construction de la nouvelle station de Narbonne et la suppression (même partielle) du barrage, la narine a été débouchée, l'étang respirait mieux, était moins nourri il a retrouvé sa ligne...et ses herbiers magnifiques. Alors les daurades sont revenues massivement. Les anguilles aussi sont revenues. Les pêcheurs vivent bien, même si leur travail est dur et qu'il n'y a pas assez de jeunes pour s'y intéresser. Aujourd'hui, d'autres hommes proposent de mettre deux tuyaux</p>	<p>Voir réponses aux observations 5 au chapitre 1.2.b ou 5, 8 et 9 au chapitre 10 ci-dessus mais aussi la fiche F établie dans le cadre du mémoire en réponse.</p> <p>Les études menées montrent que les impacts sur l'étang sont faibles. Des mesures de suivis de sa qualité seront mises en place. Elles seront partagées avec un comité d'experts qui pourra proposer si nécessaire des actions correctives. La Région communiquera sur le résultat de ces suivis.</p>	<p>échanges mer-étangs. Elle constate aussi que le Maître d'ouvrage s'engage à effectuer un suivi spécifique de l'anguille et prévoit plusieurs actions liées à l'écoconception des ouvrages maritimes et le financement d'une étude de faisabilité pour la création d'une zone de protection en lien avec l'opérateur du site NATURA 2000</p>
---------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>dans les narines de cet enfant étang. Une de 6cm (digue sud 600m) de long, une de 20 cm (digue nord 2km !!!). Et on nous dit que ça n'aura pas d'impact sur la santé de cet enfant (étang) !?! Quels mauvais spécialistes ! Il faut changer de docteur, urgemment ! Où sont les scientifiques passionnés avec lesquels nous échangeons il y a encore 10 ans ? Sont-ils muets ou leur a-t-on cloué le bec ? En tout cas le nôtre de bec, on ne le clouera pas. Nous sommes libres de nous exprimer comme un bétou et sa voile latine emportés par le cers d'ici :</p>		
<p>10 N° 105 RD Le groupe de Narbonne</p>	12	<p>Maintenant on passe aux choses sérieuses. Vous voulez des idées pour des actions qui viendraient limiter les dégâts sur l'étang du projet Grand Port s'il se faisait ?</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Destruction des salins de Port la Nouvelle pour faire des plateformes portuaires : restaurer des zones humides LOCALES abandonnées (que font le pnr et le conservatoire ?) : l'ancienne saline de l'Estarac (chenal vers l'étang bouché, rejets de la décharge directs, bâtiments magnifiques abandonnés puis sauvagement détruits); l'étang de Saint-Paul (cours d'eau colmatés, roselières disparues) ; les marais de Campagnol (manque d'entretien des ouvrages plusieurs fois reconstruits, roselières disparues, étang pourri); le marais St-Louis ; le marais du Grand carré ATTENTION IL FAUT FAIRE DES TRAVAUX ET PUIS IL FAUT DES GENS POUR LES ENTRETENIR</li> <li>2. Diminution des échanges entre la mer et l'étang (digues du port): finir d'enlever les palplanches pourries du barrage à vannes dans le grau, enlever les rochers sous le pont de la SNCF pour redonner un peu de courant</li> <li>3. Destruction des fonds marins : mettre des nouveaux récifs artificiels au large, protéger la zone de Cap Leucate (réserve marine comme à Banyuls ?). Les pêcheurs râleront (peut-être) puis seront ravis de voir revenir en masse les poissons et les langoustes ! Total ? A la louche 500 000 €. Qu'est-ce que c'est face au 500 000 000 € investis dans le port ?</li> </ol>	<p>Concernant les mesures proposées, il faut rappeler que les mesures compensatoires à la destruction des salins de Port La Nouvelle s'intègrent dans les travaux du parc logistique portuaire déjà autorisé. Plusieurs mesures sont prévues et notamment la remise en eau des salins au nord de la nouvelle voie d'accès à la plage.</p> <p>Par ailleurs, comme il a déjà été évoqué toutes les études préliminaires ont été menées afin de quantifier l'impact des travaux sur les échanges entre la mer et l'étang. Ces derniers sont qualifiés de faibles mais des mesures de suivis de la qualité de l'étang seront mises en place. Elles seront partagées avec un comité d'experts qui pourra proposer si nécessaire des actions correctives (qui pourront s'appuyer sur les propositions faites dans cette contribution).</p> <p>Enfin, concernant la proposition de mise en place de récifs artificiels, il faut expliquer que cette possibilité a été envisagée mais que la pertinence de tels aménagements dans des petits fonds sableux a été jugée limitée.</p>	
<p>10 N° 118 RD Lucien COMBES ACCA de Peyrac de Mer</p>	13	<p>Les chasseurs de Peyrac de Mer sont inquiets du projet d'aménagement Grand Port, en particulier parce que les nouvelles digues risquent de ralentir les courants dans le grau de Port la Nouvelle.</p> <p>Donc les eaux se renouvelleront moins bien dans l'étang et les poissons de la mer auront plus de difficultés à trouver l'entrée de l'étang pour accéder à une alimentation de qualité. Il y aura aussi un impact possible sur les oiseaux migrateurs qui fréquentent l'étang et viennent s'y nourrir avec les herbiers (canards plongeurs et de surface, foulques, limicoles...). Par ailleurs, d'autres poissons et oiseaux se nourrissent des planctons qui risquent d'être modifiés dans leur équilibre écologique.</p>	<p>Voir réponses aux observations 5 au chapitre 1.2.b ou 5, 8 et 9 au chapitre 10 ci-dessus mais aussi la fiche F établie dans le cadre du mémoire en réponse.</p> <p>Les études menées montrent que les impacts sur l'étang sont faibles. Des mesures de suivis de sa qualité seront mises en place. Elles seront partagées avec un comité d'experts qui pourra proposer si nécessaire des actions correctives. La Région communiquera sur le résultat de ces suivis.</p> <p>Pour rappel, les compensations concernant les zones humides réalisées sur le lido de Thau ont été accordées dans le cadre du projet de parc logistique portuaire pour</p>	

		<p>Cet équilibre avait été trouvé ces dernières années grâce aux importants efforts financiers engagés par les communes et le Grand Narbonne avec l'aide du PNR. A titre compensatoire, plutôt que de restaurer des zones humides autour de l'étang de Thau, il serait souhaitable de remettre en vie l'étang de St-Paul qui se meure faute d'entretien. Sa roselière a pratiquement disparu alors qu'il y a 20 ans, elle faisait plus de 10 hectares de surface. Cette dernière était très importante localement pour l'accueil des limicoles et de certaines espèces de canards qui ont pratiquement disparu sur le territoire.</p>	<p>de la destruction de zones humides. Le projet de nouveau bassin ne détruit pas de zones humides.</p>
<p>10 N° 119 RD Anonyme</p>	<p>14</p>	<p>Je suis complètement contre ce projet qui vas détruire à terme notre bel étang Une habitante et native de Peyriac de mer</p>	<p>Voir réponses aux observations 5 au chapitre 1.2.b ou 5, 8 et 9 au chapitre 10 ci-dessus mais aussi la fiche F établie dans le cadre du mémoire en réponse.</p> <p>Les études menées montrent que les impacts sur l'étang sont faibles. Des mesures de suivis de sa qualité seront mises en place. Elles seront partagées avec un comité d'experts qui pourra proposer si nécessaire des actions correctives. La Région communiquera sur le résultat de ces suivis.</p>
<p>10 125 RD Claude MULERO</p>	<p>15</p>	<p>Le développement économique nécessaire sur notre territoire ne justifie pas que l'on joue à l'apprenti sorcier avec des projets qui pourraient remettre en cause les actions menées durant plusieurs années sur le milieu concerné.</p> <p>L'enquête publique qui porte aujourd'hui sur l'extension du port de Port La Nouvelle, demain sur les Eoliennes offshore, puis sur les infrastructures routières ne permet pas de prendre la mesure de la totalité de l'impact sur le milieu.</p> <p>Les conséquences d'un port d'une telle capacité réalisées sur des études et analyses insuffisantes peuvent être redoutables sur un milieu aussi sensible que le complexe des étangs de Bages Sigean.</p> <p>Je ne comprends d'ailleurs pas que les outils de modélisation mis en place par IFREMER qui ont permis d'améliorer considérablement les échanges mer/étang n'aient pas été utilisés. Outre les coûts supplémentaires pour réaliser un autre outil de modélisation, il est paradoxal de voir que les acteurs qui ont permis de restaurer l'étang de Bages Sigean n'ont pas été associés en amont sur cette étude.</p> <p>D'énormes investissements vont être engloutis pour cette réalisation, il semble nécessaire que toutes les précautions soient prises pour éviter de réduire à néant les efforts consentis et aboutis après plusieurs années dans le cadre du contrat d'étangs animé par le PNR. L'ensemble du territoire et de nombreuses structures (Europe, collectivités, entreprises et professionnels) ont énormément investi pour restaurer et améliorer la qualité des eaux de l'étang.</p>	<p>Voir réponses aux observations 5 au chapitre 1.2.b ou 5, 8 et 9 au chapitre 10 ci-dessus mais aussi la fiche F établie dans le cadre du mémoire en réponse.</p> <p>Les études menées montrent que les impacts sur l'étang sont faibles. Des mesures de suivis de sa qualité seront mises en place. Elles seront partagées avec un comité d'experts qui pourra proposer si nécessaire des actions correctives. La Région communiquera sur le résultat de ces suivis.</p> <p>Pour rappel, les compensations concernant les zones humides réalisées sur le lido de Thau ont été accordées dans le cadre du projet de parc logistique portuaire pour de la destruction de zones humides. Le projet de nouveau bassin ne détruit pas de zones humides.</p>

		<p>Le résultat a été surprenant et gratifiant, en quelques années on a pu constater le déconfinement de l'anse des galères, la disparition de la malaïgue et du phénomène d'eutrophisation ainsi qu'un échange mer/étangs beaucoup plus efficace.</p> <p>Le bon sens voudrait qu'avant la réalisation de ce projet d'ampleur sur un milieu aussi sensible et réactif on puisse avoir la garantie que les investissements déjà réalisés ne soient pas perdus et que faute d'un manque de précautions l'on n'ait à reprendre ce qui a été déjà fait.</p> <p>La richesse de notre environnement est un important facteur de notre développement économique, notre région est prisée pour son milieu et la qualité des plages. Il est possible de concilier commerce et environnement, mais la sensibilité d'un site lagunaire tel que le nôtre et l'importance d'un tel projet imposent beaucoup plus de concertation et une implication des structures qui le gèrent au quotidien.</p> <p>Il est paradoxal également de constater que la plus grande partie des mesures conservatoires sera réalisée sur Sète ? Quelle en est la raison, y a t il si peu à compenser sur notre site ?</p> <p>En l'état et compte tenu des éléments développés, il n'est pas possible d'émettre un avis favorable sur le projet tel qu'il est présenté.</p>		
10 130 RD Jean-Louis BERGE	16	<p>Je ne suis compétent que pour m'inquiéter des conséquences désastreuses que ce projet aura sur les étangs de Bages et Sigean.</p>	<p>Voir réponses aux observations 5 au chapitre 1.2.b ou 5, 8 et 9 au chapitre 10 ci-dessus mais aussi la fiche F établie dans le cadre du mémoire en réponse.</p> <p>Les études menées montrent que les impacts sur l'étang sont faibles. Des mesures de suivis de sa qualité seront mises en place. Elles seront partagées avec un comité d'experts qui pourra proposer si nécessaire des actions correctives. La Région communiquera sur le résultat de ces suivis.</p>	
10 133 RD Jean-Jacques GALY 1° Prud'homme	17	<p>Nous souhaiterions être consultés au préalable car nous craignons que la création de cette digue modifie les courants marins près du bord, et crée un ensablement trop important sur la plage nord de port la nouvelle, ce qui pourrait ensabler et boucher à court ou moyen terme l'embouchure naturelle de l'étang de l'ayrolle sur lequel travaillent une vingtaine de pêcheurs professionnels toute l'année, nous voulons avoir des garanties que cela n'arrivera pas.</p>	<p>Les études hydro-sédimentaires concluent à un impact faible du projet sur les courants marins. (voir p 21 de la synthèse de ces études en annexe au volume 2.3) mais aussi sur le trait de côte (voir réponse à l'observation n° 4 au chapitre 1.2.b).</p> <p>Par ailleurs l'étude de l'évolution du dépôt de sable en mer a conclu à une stabilité de ce dernier dans le temps (voir réponse à l'observation n° 12 au chapitre 5).</p> <p>Il n'y a donc pas de risque concernant le grau de l'Ayrolle.</p>	
10 152 RD Jean-Christophe CABROL CRCM	18	<p>Les extensions de port entraînent la plupart du temps la destruction totale de zones humides (comblement). D'après le SDAGE les zones humides doivent être protégées systématiquement.</p>	<p>Le projet de nouveau bassin portuaire n'entraîne pas de destruction de zone humide telle que définies dans le SAGE puisqu'il se réalise sur la plage et en gagnant sur la mer.</p>	

		<p>Exceptionnellement ( les exceptions sont nombreuses ) s'il y a " projet " pour utilité publique la zone devait être détruite, une compensation devrait être obligatoire à l'échelle de 1 pour 2 . C'est à ce moment-là qu'intervient la magie des hommes politiques, en effet chacun interprète le texte à sa manière.</p> <p>Le citoyen lambda pense qu'il va être recréer une zone humide (de 200 ha pour 100 ha de comblés) mais non il suffit d'un stylo. La région, par exemple, qui possède des zones humides, donne 200 ha au conservatoire du littoral sur le lido de Thau en compensation des 100 ha pris à Port la nouvelle ect....</p> <p>De cette manière il peut rester qu'une zone humide à la fin celle qui sert de caution.</p> <p>Ceci semble être un détournement de l'esprit du texte. Est-il attaquant juridiquement ?</p> <p>Le constat est que l'on continue à détruire les zones humides en toute impunité malgré l'agence de la biodiversité, malgré le conservatoire du littoral, malgré toutes les réglementations.</p>	<p>En revanche, le projet de parc logistique portuaire en prévoyant de remblayer des anciens salins touchait des zones humides. Mais ce projet est aujourd'hui autorisé après l'enquête publique qui lui a été propre en 2015. Les compensations en conséquence (avec le ratio de 2 pour 1) sur la RNR de Ste Lucie et sur le lido de Thau ont été accordées par les arrêtés préfectoraux correspondants.</p>	
<p>10 158 RD Martine GUIGUE</p>	19	<p>Je me suis renseignée sur le projet, des pêcheurs m'ont fait part de leur crainte quant à l'impact que ce projet aurait sur la lagune car les échanges entre la mer et l'étang vont être ralentis.</p> <p>L'impact se ferait sur les poissons mais aussi sur la qualité de l'eau car celle-ci va moins se renouveler. Leur crainte se porte aussi sur la plage de la Vieille Nouvelle qui risque de disparaître. Les études commandées semblent dire que l'impact sera faible et qu'il n'y a donc pas de mesures envisagées pour compenser les éventuels dégâts sur la faune et l'environnement. Cela me semble peu vraisemblable et donc inquiétant.</p> <p>Si l'extension du port peut être légitime et bénéfique pour la ville de Port la Nouvelle et la région, il me paraît aussi tout à fait légitime et bénéfique que des mesures compensatoires soient prévues pour le respect de l'environnement et la survie de la faune.</p>	<p>Voir réponses aux observations 5 au chapitre 1.2.b ou 5, 8 et 9 au chapitre 10 ci-dessus mais aussi la fiche F établie dans le cadre du mémoire en réponse.</p> <p>Les études m établie dans le cadre du mémoire en réponse montrent que les impacts sur l'étang sont faibles. Des mesures de suivis de sa qualité seront mises en place. Elles seront partagées avec un comité d'experts qui pourra proposer si nécessaire des actions correctives. La Région communiquera sur le résultat de ces suivis.</p>	
<p>10 38 RE Robert ABAD</p>	20	<p>Ce projet comme je le comprend à un intérêt économique important pour notre région mais celui-ci ne doit pas être fait sans études sérieuses sur l'impact et les conséquences écologiques et environnementales de notre région</p> <p>Ce qui m'inquiète à premier titre c'est les conséquences irréversibles que va entraîner cette extension de notre port car comme l'on sait les courants majeurs de la mer viennent du Nord et tournent de puis l'embouchure de l'Aude jusqu'à la falaise de Leucate et voir plus aujourd'hui ces courants alimentent notre étang de Bages – Sigean par le seul grau de Port-La-Nouvelle et du fait que l'on crée une digue au Nord de ce grau de 2 Km 500 vous couperez ce courant qui est le cordon ombilical de notre bel étang et le priverai de tous les sédiments dont il se nourrit jusqu'à ce jour ;</p> <p>J'espère que la raison l'emportera et qu'il y ait au moins une étude d'impact très sérieuse qui soit effectuée.</p>	<p>Voir réponses aux observations 5 au chapitre 1.2.b ou 5, 8 et 9 au chapitre 10 ci-dessus mais aussi la fiche F établie dans le cadre du mémoire en réponse.</p> <p>Les études menées montrent que les impacts sur l'étang sont faibles tout comme les effets sur le trait de côte et les courants marins.. Des mesures de suivis de la qualité de l'étang ou de l'évolution du trait de côte seront mises en place. Elles seront partagées avec un comité d'experts qui pourra proposer si nécessaire des actions correctives. La Région communiquera sur le résultat de ces suivis.</p>	

		<b>Une pétition est déposée avec 86 signatures.</b>	
10 250 RD Jean-François LIOZOU	21	J'adhère aux contributions respectives de l'association Vivons Bages et de l'ECCLA concernant l'enquête publique du 16/04/2018 au 15/05/2018 sur le projet d'extension du port de Port-la- Nouvelle, et je ne suis pas favorable à ce projet.	voir réponse à l'observation 20 au chapitre 10 ci-dessus.
10 251 RD Adrienne FABRE- LIOZOU	22	J'adhère aux contributions respectives de l'association Vivons Bages et de l'ECCLA concernant l'enquête publique du 16/04/2018 au 15/05/2018 sur le projet d'extension du port de Port-la- Nouvelle, et je ne suis pas favorable à ce projet.	voir réponse à l'observation 20 au chapitre 10 ci-dessus.
10 252 RD Agnès DEMOLOMBE	23	J'adhère aux contributions respectives de l'association Vivons Bages et de l'ECCLA concernant l'enquête publique du 16/04/2018 au 15/05/2018 sur le projet d'extension du port de Port-la- Nouvelle, et je ne suis pas favorable à ce projet.	voir réponse à l'observation 20 au chapitre 10 ci-dessus.
10 253 RD Sébastien DEMOLOMBE	24	J'adhère aux contributions respectives de l'association Vivons Bages et de l'ECCLA concernant l'enquête publique du 16/04/2018 au 15/05/2018 sur le projet d'extension du port de Port-la- Nouvelle, et je ne suis pas favorable à ce projet.	voir réponse à l'observation 20 au chapitre 10 ci-dessus.
10 254 RD Vincent DEMOLOMBE	25	J'adhère aux contributions respectives de l'association Vivons Bages et de l'ECCLA concernant l'enquête publique du 16/04/2018 au 15/05/2018 sur le projet d'extension du port de Port-la- Nouvelle, et je ne suis pas favorable à ce projet.	voir réponse à l'observation 20 au chapitre 10 ci-dessus.
10 258 RD Jean-Pierre QUIGNARD Ichtyologue	26	Le projet d'extension du port de Port-la-Nouvelle, en particulier l'aménagement du nouveau bassin risque d'avoir des répercussions très importantes sur les échanges mer-lagune concernant le recrutement des poissons. Le nouveau bassin, dont le sens d'ouverture (sud) sera inversé par rapport à l'ancien bassin (ouverture au nord), fonctionnera comme un énorme plan d'eau dans lequel la force des courants d'échanges entre la mer et la lagune va se dissiper, impactant donc l'attractivité des courants pour le recrutement des poissons tels que les civelles (juvéniles d'anguilles), les loups, les daurades, les soles, etc., autant d'espèces dont une partie du cycle biologique peut se faire dans la lagune, favorisant grandement leur croissance du fait d'une nourriture lagunaire abondante.	<p>Les impacts du projet sur les échanges mer-étangs ont été analysés dans la pièce E1 de l'étude d'impact (volume 2.3 du dossier d'enquête publique). Ces impacts sont qualifiés de faibles et permettent de conclure à un impact faible du projet en phase exploitation sur l'ichtyofaune. Le risque s situe en phase travaux et c'est pourquoi des mesures spécifiques sont prévues.</p> <p>Une surveillance de la migration des poissons (daurade, bar etc.) et de l'anguille sera mise en place durant la phase de travaux pour adapter et arrêter les opérations en cours lors des périodes sensibles de migrations (Mesure 5 et 6 p10 et 11 de la pièce F volume 2.3).</p> <p>Un suivi de l'ichtyofaune (y compris sur les zones fonctionnelles) sera mis en place avant la phase travaux puis en phase de travaux et d'exploitation pour limiter les impacts et acquérir de nouvelles connaissances scientifiques (Mesure 33 p 127 de la pièce F).</p> <p>Compte-tenu des faibles connaissances actuelles sur la migration de l'anguille dans l'étang de Bages Sigean et bien que la modélisation hydrodynamique laisse présager un impact faible des futurs ouvrages (courantologie peu modifiée), un suivi spécifique des anguilles sera réalisé.</p>
10 297 RD Catherine GOUIRY	27	Au nom du conseil municipal, je vous informe que la commune de PEYRIAC DE MER n'est pas opposée au projet d'extension du port de PORT-LA-NOUVELLE, cependant, elle demande une	Voir réponses aux observations 5 au chapitre 1.2.b ou 5, 8 et 9 au chapitre 10 ci-dessus mais aussi la fiche F établie dans le cadre du mémoire en réponse.



Maire de Peyrac-de-Mer		<p>grande vigilance quant aux éventuelles retombées sur la qualité des eaux de la lagune pendant et après les travaux. Un suivi doit être mis en place à long terme pour évaluer les impacts et étudier les moyens d'en diminuer les effets. Il est également important de maintenir un courant d'eau nécessaire au renouvellement des eaux lors des changements de vent. Au vu de l'actuelle entrée, la digue Nord ne va-t-elle pas réduire l'efficacité de ces courants d'eau indispensables à la survie des lagunes. Vous remerciant par avance de bien vouloir prendre en considération ces observations,</p>	<p>Les études menées montrent que les impacts sur l'étang sont faibles tout comme les effets sur le trait de côte et les courants marins.. Des mesures de suivis de la qualité de l'étang ou de l'évolution du trait de côte seront mises en place. Elles seront partagées avec un comité d'experts qui pourra proposer si nécessaire des actions correctives. La Région communiquera sur le résultat de ces suivis.</p>	
10 313 RD Anonyme	28	<p>Certes le projet d'agrandissement du port risque d'avoir quelques impacts sur l'environnement mais les études présentées dans le cadre du dossier et menées par des bureaux d'études mondialement reconnus, apparaissent rassurantes. L'ensemble des mesures environnementales proposées seront là pour les vérifier. De toute façon tout le monde dit que si l'on n'agrandit pas le port, les activités sur ce dernier disparaîtront à court terme. Or le fonctionnement actuel du port nécessite un dragage permanent du chenal portuaire. Que se passerait-il si le port disparaît ? Il n'y aura plus lieu d'assurer le dragage et pour le coup le grau se comblera très vite et se sera alors la mort assurée de l'étang de Bages qui n'aura alors plus de communication avec la mer. Vaut-il mieux une mort assurée du port mais aussi de l'étang ou permettre au port de se développer avec des mesures qui suivront l'évolution de l'étang laissant la possibilité de mener d'autres actions pour le maintien de la qualité de ce dernier ? Certaines des mesures compensatoires déjà réalisées par la Région dans le cadre d'aménagements récents ont montré comment le projet portuaire peut servir à la préservation de l'environnement. Il n'y a qu'à voir aujourd'hui l'aspect naturel qu'a retrouvé la plage de la Vieille Nouvelle, au paysage qui change constamment et qui est débarrassée des véhicules qui en polluaient le paysage</p>	<p>Remarque favorable au projet qui ne réclame pas de réponse particulière mais qui rappelle que si le projet ne se fait pas, il y a également un risque pour l'étang.</p>	
10 336 RD Francis MORLON LPO Aude	29	<p>Sur le fonctionnement du Grau et la Lagune de Bages-Sigean La LPO Aude tient à souligner l'absence de discussion sur l'effet cumulé de ce projet et du projet de parc logistique en cours de travaux notamment sur les perturbations en phase de travaux (circulation de 500 camions/jour pour apporter 2,7 millions de tonnes de matériaux, risque de pollution des dragages), altération des fonctionnements de circulation d'eau entre la lagune et la mer, risque supplémentaire de pollutions.</p>	<p>L'analyse des effets cumulés est faite en p 222 de la pièce E1 volume 2.3 du dossier d'enquête. A noter que les calendriers de travaux du projet d'extension et du parc logistique ne sont pas les mêmes. En effet, les aménagements finaux du parc logistique ne pourront se faire qu'après remblaiement des terrains réalisés en étape 2 du projet maritime à l'aide des matériaux de dragage.</p>	
10 361 RD Michel LAURET Consultant IFREMER	30	<p>Ce projet présente l'inconvénient majeur de fermer l'accès à la mer de la lagune de Bages-Sigean. Celle-ci renferme des herbiers de phanérogames marines (Ruppia, Zostera marina, Zostera noltii) et plusieurs espèces</p>	<p>Des réponses sur les impacts/risques du projet portuaire sur la mer et l'étang en rapport avec la présente observation sont apportées aux réponses aux</p>	

		<p>d'algues vertes et d'algues rouges qui participent à la bonne qualité des eaux de cet étang. Elles permettent l'oxygénation de l'eau et produisent les substances nutritives des poissons, mollusques et autres animaux qui vivent dans l'eau. Cela est possible par l'arrivée d'eaux douces par le bassin versant et par l'arrivée d'eau de mer par le chenal du port actuel. Le projet prévoit que le chenal débouchera dans un port industriel qui va changer les courants et freiner grandement les échanges entre la mer et la lagune. Celle-ci ne pourra que se dégrader au fil du temps : disparition des herbiers, eutrophisation des algues, malaïgues, mort des poissons et mollusque. Une catastrophe écologique et humaine.</p> <p>C'est pourquoi mon avis en tant que scientifique connaissant bien les lagunes du Languedoc est défavorable.</p>	<p>observations N°7, 8 et 40 au chapitre 1.2.b, et 1 et 26 dans le présent chapitre 10.</p> <p>Concernant spécifiquement les herbiers de phanérogames, le Maître d'Ouvrage souhaite préciser que conformément aux recommandations du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise (voir réponse à l'avis du PNR dans le volume 7 en p102 du pdf), un suivi de la végétation aquatique (herbiers de zostères) de l'étang de Bages Sigean sera mis en place. En complément du suivi DCE réalisé dans la lagune de Bages Sigean (le diagnostic « macrophytes » qui constitue un indicateur de l'état des masses d'eau de transition : % de recouvrement par les espèces de référence, % de recouvrement végétal total et richesse spécifique) (Witkowski et al. 2017), une cartographie de l'herbier présent dans l'étang de Bages Sigean sera réalisée par image satellite pour en déterminer sa densité, le taux de recouvrement du substrat et l'évolution de cet herbier. Un état zéro puis un suivi par image satellite pourrait être réalisé tous les deux ans à partir du début des travaux. Cette cartographie sera validée par une campagne de terrain et/ou si cela est possible par les données obtenues lors des diagnostics réalisés dans le cadre de la DCE.</p>	
<p>10 377 RD David MARAIS Oceanides</p>	31	<p>Nous sommes défavorables à ce projet pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la digue va entraîner des modifications notoires dans les flux d'eau et de matières via la lagune.</li> </ul> <p>Le fonctionnement de la lagune de Bages-Sigean est étroitement lié aux échanges hydrauliques entre la mer et la lagune. C'est un milieu extrêmement fragile, d'une grande richesse et d'une grande rareté au niveau de l'arc méditerranéen français. De nombreuses études et actions ont été réalisées sur le milieu lagunaire et ont permis de le réhabiliter et de le valoriser.</p> <p>La création de cette digue envisagée dans le projet d'extension du port risque de porter atteinte à l'écosystème complet de la lagune, entraînant de ce fait la disparition de biotope, espèces, habitats dont certains sont classés.</p>	<p>Des réponses sur les impacts/risques du projet portuaire sur la mer et l'étang en rapport avec la présente observation sont apportées aux observations n° 7,8 et 40 au chapitre 1.2.b et 1 et 26 au chapitre 10). Voir aussi la fiche F établie dans le cadre du mémoire en réponse.</p>	
<p>10 378 RD Evelyne GUIBERT</p>	32	<p>Le projet d'extension du port de Port-la-Nouvelle est localisé sur une zone humide et des habitats naturels prioritaires et de réels impacts seront portés à l'environnement, notamment à la lagune de Bages-Sigean</p> <p>Sur le fonctionnement du Grau et la Lagune de Bages-Sigean les travaux vont générer des perturbations et présentent aussi des risques de pollution des dragages. Ils peuvent altérer le fonctionnement de circulation d'eau entre la lagune et la mer</p>	<p>Le projet a été bâti de façon à ne pas impacter les espaces naturels situés à proximité tout en garantissant une alerte rapide du Maître d'ouvrage en cas d'atteinte potentielle du milieu grâce aux nombreux suivis réalisés.</p> <p>Sur le maintien de la dynamique littorale et de la qualité des eaux, le lecteur est invité à prendre connaissance des mesures proposées afin d'empêcher l'apport de polluants dans la lagune.</p>	

		<p>Sur la destruction d'espèces et d'habitats d'espèces : Des surfaces d'habitat naturels et des individus d'espèces protégées seront directement impactés par ce projet.</p>	<p>Toutes les précautions seront prises afin de limiter la remise en suspension de sédiments pollués. Il est prévu :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'interdire le dragage par surverse dans les zones présentant un pourcentage trop important de sédiments fins susceptibles de pénétrer dans la lagune (fiche de mesure 3 p. 8 de la pièce F du volume 2.3).</li> <li>- d'adapter les techniques de dragage dans les zones présentant un dépassement des seuils réglementaires (mesure 4 p.10 de la pièce F volume 2.3)</li> </ul> <p>Par ailleurs, le lecteur est invité à prendre connaissance des résultats du modèle hydrodynamique élaboré afin de quantifier l'impact des travaux sur la courantologie locale (Pièce E1, volume 2.3, p. 175). Les modélisations effectuées montrent que les conditions courantologiques ne seront pas ou faiblement modifiées par les futurs ouvrages.</p> <p>Concernant la remarque sur les habitats et espèces protégées, il doit être rappelé qu'une seule espèce protégée marine sera impactée par le projet (environ 15 individus de <i>Pinna nobilis</i> situés dans l'avant port) et sera transplantée dans l'étang de l'Ayrolle. Par ailleurs, le lecteur est invité à prendre connaissance du tableau de synthèse des impacts sur le compartiment biologique marin et lagunaire agrémenté des mesures prévues en page 246 du volume 4.</p>	
<p>10 386 RD Pierre HARDY EELV - LR</p>	<p>33</p>	<p>Nous sommes donc favorables à cette extension du port de PORT LA NOUVELLE avec des réserves concernant la réelle mise en place de toutes les mesures de protection du milieu et la production d'une étude complémentaire et complète et indispensable sur ce point.</p> <p>Cet avis favorable est fondé prioritairement sur L'enjeu de la production d'énergie par les éoliennes en mer qui demande la mise en oeuvre d'un équipement structurant avec l'extension du port.</p> <p>L'éolien en mer : Un vrai projet innovant tourné vers l'avenir et qui va dans le sens des défis que nous devons relever pour pouvoir supprimer d'autres systèmes de production d'énergie qui polluent.</p> <p>Nos réserves portent sur la réalité de l'exécution de toutes les mesures pour la protection de l'environnement qui est apparue seulement à travers des compléments d'études ou de réponses aux exigences de l'autorité environnementale. Nous demandons la mise en oeuvre réelle de toutes les mesures indispensables évoquées dans les réponses faites à l'autorité environnementale qui doivent être reprises intégralement dans cette étude.</p> <p>Un suivi rigoureux par des experts en écologie reconnus et indépendant des entreprises concernées est indispensable, tant</p>	<p>L'ensemble des mesures environnementales prévues dans le cadre du projet sont répertoriées dans la pièce F du volume 2.3.</p> <p>Avec l'aide de l'écologue qui sera missionné avant le démarrage du chantier, la Région approfondira les mesures proposées et mettra en place les études prévues en accompagnement (sur la valorisation du modèle hydro-sédimentaire notamment) ou en suivis des travaux (suivi de la turbidité par exemple). Des protocoles détaillés pour les mesures de suivis seront mis en place.</p> <p>L'ensemble des méthodes pour la mise en oeuvre de ces mesures seront partagées avec le comité d'experts qui sera mis en place. La Région communiquera sur ces mesures et leurs suivis.</p>	

		<p>en phase travaux qu'en phase exploitation. Ce comité gèrera en permanence les calendriers d'intervention et l'application des mesures.</p> <p>Nous avons noté l'engagement de la Région en réponse au document de l'autorité environnementale de mettre en place un comité d'experts : Volume 7 en réponse du maître d'Ouvrage à l'autorité Environnementale</p> <p>Cet engagement est le premier pas pour une réponse plus détaillée à nos réserves et notre demande d'étude sur l'organisation globale du chantier avec des objectifs renforcés sur la protection du milieu.</p> <p>Nous pensons donc que l'organisation de toutes les mesures de protection doit faire l'objet d'un document complémentaire au dossier qui précisera dans le détail et pour chaque entreprise les obligations liées au respect de l'environnement en étroite concertation avec le comité chargé de cette mission.</p> <p>Par ailleurs, un comité de suivi pluriel complètera ce dispositif : Au sein de ce comité de suivi, au-delà des experts, nous demandons la présence des représentants des associations locales, des usagers de la mer, des pêcheurs, des citoyens.</p> <p>Naturellement nous serons vigilants sur la mise en place de ce comité et sa composition et la réalité de la production de l'étude complémentaire indispensable évoquée ci-dessus. Nous exigeons, également, des communications régulières pour suivre l'évolution de ce dossier.</p> <p>Pour Europe Ecologie Les Verts Languedoc Roussillon Pierre Hardy, Secrétaire Régional ; Sibylle Jannekeyn, Porte-parole ; Zina Bourguet, Michèle Comps, Benjamin Deceuninck, Olivier Laurent membres du Bureau Exécutif Régional</p>		
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

## 11. QUALITÉ DE L'AIR

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
11 24 RD  Dominique BLANCHARD	1	<p>Au sujet de la pollution atmosphérique, le dossier d'enquête publique fait l'impasse sur la pollution induite par les nombreux navires de grande envergure prévus en escale.</p> <p>Ces gros navires fonctionnent au fioul lourd et conséquemment produisent des émissions de dioxyde de carbone, de dioxyde de soufre, de dioxyde d'azote et</p>	<p>L'analyse des impacts bruts du projet sur la qualité de l'air et la santé humaine est présentée à partir de la p 203 de la pièce E1 (volume 2.3). Elle prend bien en compte à partir de la p 210 l'augmentation des escales maritimes en fonction du type de navire. et conclut à un impact faible. Il est utile de rappeler, comme cela a été précisé dans le mémoire en réponse de la Région à l'avis de l'autorité environnementale (volume 7 : réponse concernant le volet climat de l'étude d'impact) que</p>	<p>La commission relève que l'étude d'impact conclue à de faibles impacts sur la santé humaine. Elle enregistre que le nombre d'escales restera sensiblement le même.</p>

		<p>de particules fines dont la teneur est 50 000 ppm alors qu'en comparaison une voiture ordinaire en produit 50.</p> <p>Encore une fois, l'étude minimise arguant que les cheminées des navires canalisent en hauteur par rapport au niveau de la mer et du sol.</p> <p>Il n'est pas déplacé de souligner que le 30 janvier dernier la France a été rappelée à l'ordre par la Commission Européenne en matière de qualité de l'air. Un délai de 10 jours lui a été accordé pour rendre une copie conforme sous peines de sanction par la Cour de Justice de l'Union Européenne.</p>	<p>l'augmentation de la taille des navires attendus à PLN ne signifie pas une augmentation importante du nombre d'escales.</p>	<p>La commission prend acte des normes anti-pollution qui s'appliquent aux navires et des possibles évolutions technologiques en faveur de mode de propulsion plus propres</p>
11 N° 59 RD Georges OLIOSO	2	<p>Dans le même ordre d'idée, l'accostage de cargos de plus grande taille, bateaux qui utilisent des fuels très lourds, augmentera aussi la pollution de l'air.</p>	<p>Voir réponse à l'observation n°1 au chapitre 11 ci-dessus (24 RD).</p> <p>Par ailleurs dans le cadre de la mesure n°25 (p29 de la pièce F du volume 2.3), la stratégie environnementale que devra mettre en place l'exploitant devra prendre en compte la limitation de la pollution liée aux navires.</p>	
11 225 RD Frédéric GAGNAT Station de pilotage maritime de Port-LA-Nouvelle et Port-Vendres	3	<p>Au niveau environnemental, tous les navires sont contraints de respecter les normes internationales de l'OMI (Organisation Maritime Internationale), aucun rejet n'est accepté en mer sous les normes OMI de la convention MARPOL. En méditerranée, les rejets sont interdits.</p> <p>Les normes concernant les rejets atmosphériques des navires évoluent et rapidement l'ensemble des navires seront dotés de filtres pour limiter les émissions de particules. Les prochaines générations de navires utiliseront des combustibles de propulsion moins polluant.</p>	<p>Cet avis favorable confirme le fait que les impacts du projet sur la pollution resteront faibles.</p> <p>En effet, en permettant au port d'accueillir des navires plus grands, ce seront en général des navires plus récents et donc moins polluants.</p>	

## 12. PROJET INADAPTÉ

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
12 23 RD Albert CORMARY	1	<p>Les responsables du projet nous ont objecté que le chantier des éoliennes allait attirer du monde. Bien sur, mais le temps du chantier. Et Ensuite ?</p> <p>Assurément, ce projet est bâclé. A démarche est à l'inverse de la logique. Nous devons construire un quai dédié aux éoliennes ? Il semble correct dans sa configuration projetée.</p>	<p>Si certes la première étape du projet permettra d'accueillir les activités liées à la construction des fermes pilotes, le projet d'extension est évolutif et est prévu pour pouvoir accueillir les activités de construction des fermes commerciales voulues par l'Etat à moyen terme. C'est un projet d'ensemble qui est présenté par la Région avec le but de réaliser les étapes 2 et</p>	<p>Le projet s'est fait après échanges avec</p>

		<p>Nous voulons faire entrer les tankers dans un bassin ? Alors pourquoi un nouveau sea line provisoirement durable ?</p> <p>Un nouveau quai pour le vrac ? Pas avant le poste vrac liquide (hydrocarbures) donc dans un futur indicible.</p> <p>Dans ces conditions, la conséquence logique aurait été de rechercher des ouvrages les plus économiques et les moins impactants pour protéger le quai « lourd », tout en restant dans la perspective d'une évolution future si un jour elle devenait nécessaire... ce serait par exemple une solution de port à double entrée ou de digue extérieure comme il en existe de nombreux exemples de par le monde, à commencer par notre voisine singulière : Sète. Cela n'a jamais été étudié. Pourquoi ?</p>	<p>3 dans un délai court après l'étape 1 pour répondre aux autres besoins que ceux de l'éolien qui sont fortement exprimés lors de cette enquête par les divers opérateurs économiques du port (EEPLN, UMANO,...). Les ouvrages de protection sont les ouvrages les plus importants à construire et scinder leur réalisation à 2 ou 3 ans d'intervalles entraînerait des surcoûts pour la collectivité.</p> <p>Le sea-line provisoire est une solution envisagée pour que les opérateurs pétroliers du site puissent continuer à alimenter leur dépôt en attente de l'étape 2 et en évitant que l'ensemble du trafic pétrolier ne se reporte sur la darse pétrolière du port historique. Son démantèlement est nécessaire dès l'étape 1 car la construction de la digue Nord est nécessaire pour permettre un espace « à l'abri » des digues pour le stockage des éoliennes avant qu'elles ne soient emmenées au large.</p> <p>Il a par ailleurs été expliqué lors de la réunion du 3 mai que le prolongement de la digue sud actuelle était nécessaire pour la protection du quai « lourd ». Sans ce prolongement, une agitation trop importante existerait le long de ce quai.</p>	<p>les opérateurs éoliens et les professionnels. Ces derniers ont besoin besoin d'un quai de 200m de long avec un tirant d'eau de 11m mais aussi d'un espace à l'abri afin de stocker les 4 flotteurs avec leurs éoliennes avant de les remorquer au large. Si le quai prévu pour accueillir les activités en lien avec la construction des flotteurs et l'assemblage des éoliennes est construit au niveau de la plage d'amortissement actuelle du port, la dimension des flotteurs (de 53 à plus de 80m d'envergure) nécessite de démonter la digue Nord actuelle sur environ 200m. Sans cette digue Nord, le quai et le port historique ne seraient plus protégés et il est donc nécessaire de prévoir des nouveaux ouvrages de protection. Ces derniers doivent également permettre de protéger une zone afin de stocker les flotteurs avant leur positionnement sur les sites des fermes pilotes. Par ailleurs, si le projet prévoit des espaces pour traiter les colis lourds et donc la construction des flotteurs et éoliennes flottantes, son objectif est également de permettre l'évolution des activités portuaires pendant les étapes 2 et 3.</p> <p>Les règles de dimensionnement (cercle d'évitage, distance d'arrêt) sont ensuite conditionnées par les caractéristiques du navire projet. En étape 1, les ouvrages de protection sont nécessaires pour créer un plan d'eau à l'abri pour stocker les flotteurs avant leur positionnement au large.</p> <p>Enfin, une digue foraine qui ne ferait que 500m de long ne pourrait pas assurer la distance d'arrêt du navire-projet.</p>
12 23 RD Albert CORMARY	2	<p>Avant de présenter ce projet, le maître d'ouvrage aurait été mieux inspiré de suivre les recommandations de la commission du débat public : approfondir le projet, chercher un calibrage en adéquation avec les perspectives de trafic et poursuivre la concertation avec le public. Au lieu de cela, il s'est enfoncé dans une posture d'omniscience en restant sur un schéma hérité des feu 30 glorieuses. Cela me rappelle un aéroport...</p>	<p>La Pièce B1 (volume 2.1 du dossier d'enquête) présente à partir de la p.8 la manière dont le projet a évolué depuis le débat public et montre bien comment la Région a optimisé son projet. C'est d'abord en fonction du navire projet attendu puis des études de navigation et d'agitation réalisées que le plan masse a été arrêté et donc le dimensionnement des ouvrages qui a été confirmé par des modélisations mathématiques. Le projet a ensuite intégré un espace pour traiter les colis lourds (éolien) qui s'inscrit à l'intérieur des ouvrages initialement dimensionnés.</p>	
12 24 RD Dominique BLANCHARD	3	<p>Même démesuré, le projet ne correspond pas à la norme Grand Port.</p> <p>Barcelone, Marseille, Le Havre, Rotterdam ... ont un potentiel de croissance qui ne laisse aucune place à des sites alternatifs.</p>	<p>La Norme « Grand Port » n'existe pas et la volonté de la Région n'a jamais été de rivaliser avec les Grands Ports Maritimes qui sont des établissements publics de l'Etat.</p> <p>La taille du port comme précisé en pièce B1 (volume 2.1 du dossier d'enquête) dépend de la taille du navire que la Région souhaite accueillir dans son port. Les ouvrages sont ensuite</p>	

		<p>Les projets éoliens sauvent en partie un choix surdimensionné dans une conjoncture économique qui ne laisse plus l'espoir de regain significatif.</p> <p>Le constat quasi unanime en débat public sur la question du surdimensionnement de l'extension n'a pas été retenu par la Région</p>	<p>dimensionnés en conséquence. De nombreuses contributions lors de l'enquête, même défavorables (voir la réponse à l'observation n°2 au 1.2.g) confirment la taille du navire projet choisi par la Région.</p>	<p>En synthèse, les propositions faites ne permettraient donc pas d'assurer une sécurité de navigation ni d'assurer des conditions d'agitation satisfaisantes dans le port pour l'exploitation de ce dernier.</p>
<p>12 46 RD Albert CORMARY</p>	<p>4</p>	<p>Au cours de la réunion publique, nous avons entendu M. Massol nous dire que le projet venait au jour suite à l'opportunité des éoliennes off shore. Dès lors pourquoi ne pas se consacrer prioritairement au projet éolien, c'est-à-dire le quai lourd et des ouvrages de protection réduits à ce qui est nécessaire mais dans une perspective évolutive</p> <p>On nous a présenté des simulations d'agitation avec des digues foraines. En fait, il ne s'agissait pas de digues conçues comme telles mais d'étapes dans la construction du projet porté par le maître d'ouvrage. J'ai moi-même évoqué d'autres alternatives. Je sais que d'autres y pensent, y compris des professionnels. Alors quand va-t-on enfin passer aux choses sérieuses ? Un projet plus respectueux de l'environnement, qui ne perturbe pas les échanges mer-étang, un projet qui n'entraîne pas la destruction de plus de 2000 ha de fonds marins (bassins + clapage des sédiments), un projet qui corresponde à nos besoins, un projet qui ne ruine pas les finances publiques, un projet qui minimise les impacts sur le trait de côte et les fonds avoisinants, etc...</p>	<p>Voir réponse à l'observation n°1 au chapitre 12 ci-dessus. Ce qui a été dit à la réunion publique est que le projet est un projet d'ensemble dont la première étape, activée par la Région du fait de l'éolien flottant, vise aussi à offrir aux opérateurs actuels du port des installations adaptées au trafic maritime en Méditerranée. Par ailleurs comme expliqué à cette même observation 1 au chapitre 12, une solution consistant à créer une « interruption » dans la digue sud ne permettrait pas une protection suffisante du quai « lourd ».</p>	

### 13. CONTENU DU DOSSIER

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
<p>13 24 RD Dominique BLANCHARD</p>	<p>1</p>	<p>Le dossier présenté par la CNDP n'était pas sincère puisque très différent de celui présenté en enquête publique. Néanmoins les carences pullulent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De très nombreuses répétitions !</li> <li>• De très nombreuses incohérences !</li> <li>• De très nombreuses contradictions !</li> <li>• De très nombreuses références périmées !</li> <li>• De très nombreux non-dits !</li> </ul>	<p>Le dossier du maître d'ouvrage présenté lors du débat public en 2013 était un dossier constitué à partir des études préalables réalisées par la Région. Il comprenait différents scénarios possibles d'aménagement du port. En tenant compte des conclusions du débat, la Région a décidé de poursuivre ses études sur la base de la famille de scénarios « agrandissement du port ». (voir délibération du 19 juillet 2013 en fin de volume 1 du dossier d'enquête). La Région a alors enclenché les études de maîtrise d'œuvre et les études d'impacts qui ont conduit au projet tel que présenté aujourd'hui à l'enquête et qui correspond à l'un des scénarios de la famille « agrandissement du port » présenté dans le DMO. Il s'agit</p>	<p>La commission d'enquête publique observe dans un premier temps que le Maître d'ouvrage répond point par point aux observations formulées sur ce thème.</p> <p>Concernant le contenu du dossier la commission estime qu'il est normal que le dossier ne soit pas</p>

		<ul style="list-style-type: none"> <li>De très nombreux impacts minorés !</li> <li>Des coûts fluctuants et incertains !</li> </ul> <p>Autant de facteurs rendant le projet inéligible aux aides Européennes.</p> <p>Aucune anticipation sur les bonnes conduites écologiques en milieu marin, on cherche vainement les références :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>au Bon Etat Ecologique du milieu marin pour 2020 prescrit par la DCSMM.(en 2008)</li> <li>à application le 1er janvier 2025 de la loi pour l'économie bleue. (clapage en mer) au plan micropolluants 2016-2021 pour préserver la qualité des eaux.</li> </ul>	<p>de l'alternative 3A sud présenté en p. 33 du DMO (<a href="http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-pln2015/DOCS/DMO/DMO_FRACTIONNE/DMO_PARTIE_II.PDF">http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-pln2015/DOCS/DMO/DMO_FRACTIONNE/DMO_PARTIE_II.PDF</a>).</p> <p>Afin de pouvoir bénéficier d'aides européennes, un projet doit avant tout pouvoir être éligible à certains programmes de financement. En l'occurrence, le projet n'est pas éligible au FEDER (Fond Européen de Développement Régional) car le port de Port-La Nouvelle, contrairement au port de Sète, n'appartient pas au réseau RTE-T (Réseau trans-européen de transport).</p> <p>Les mesures environnementales prévues en phase travaux pour éviter toute pollution ou tout risque lié au relargage de sédiments contaminés dans la mer et que le panache turbide ne pénètre dans l'étang (fiche de mesures 2,3 et 4 à partir de la p.7 de la pièce F volume 2.3) mais aussi les mesures pour éviter les pollutions en phase exploitation (fiche 17 et 18 en p. 23 de la pièce F) sont prévues pour le bon état écologique du milieu marin.</p> <p>Concernant l'application de la loi Leroy applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2025, se référer à la réponse faite à l'observation 21 au chapitre 1.2.b.</p>	<p>identique à celui présenté au débat public puisque le projet a été modifié à la suite du débat public et des concertations qui ont suivies.</p> <p>De même elle estime normal également que le dossier soit différent de celui présenté aux avis des services de l'État puisque sur certains points il a été modifié à la suite des avis et observations de ces services.</p> <p>Elle note en outre que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>le dossier d'enquête public a été déclaré, en date du 6 février 2018, complet et recevable par la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement d'Occitanie.</li> <li>Les pièces contenaient toutes les informations nécessaires pour permettre d'identifier les enjeux liés à l'extension du port de Port-La-Nouvelle</li> <li>Tout au long de l'enquête le public a pu disposer d'un dossier réglementaire, suffisamment renseigné pour qu'il puisse se faire une opinion sur le projet</li> </ul>
13 29 RD Jean Luc CLAVERYS	2	Dernière remarque: il faut beaucoup de patience et de temps pour parcourir ce dossier et tenter de se faire une idée. La complexité de la présentation avec une exhaustivité totale (ah! l'angle des lampadaires !!!) est elle destinée à rebuter? Si ce n'est pas le but recherché, il est néanmoins atteint...	<p>Comme le souligne la MRAE dans son avis (volume 7), l'étude d'impact comporte l'ensemble des éléments prévus par l'article R.122-5 du code de l'environnement. Le contenu de l'étude d'impact est proportionnel aux études menées sur le projet pour en mesurer ses impacts.</p> <p>Suite aux recommandations de la MRAE concernant le résumé non technique, une plaquette d'information sur le projet a été éditée et jointe au dossier d'enquête publique.</p>	
13 10 RE A. CAZAL BALESTRO	3	Rapports très fourni mais très ardu à lire	voir réponse à l'observation n°2 au chapitre 13 ci dessus.	
13 41 RD Pierre PLANQUES	4	Si le dossier de l'enquête est mis ostensiblement à la disposition des intéressés (transparence, transparence ...) il est tellement volumineux et indigeste qu'il est bien difficile à appréhender.	voir réponse à l'observation n°2 au chapitre 13 ci dessus.	
13 68 RD Daniel CALLA	5	<p>Les demandes d'avis adressées au services de l'état, les collectivités, les personnes associées n'ont pas reçues la version définitive du dossier daté du 24 janvier 2018.</p> <p>Les avis sont donc irrecevables.</p> <p>Quelle en est la raison ?</p>	<p>L'instruction du dossier d'enquête a été assurée par les services de l'Etat sur la base d'un premier dossier déposé par la Région en février 2017. L'instruction du dossier a été continue par les services de l'Etat et suite aux avis réceptionnés sur le dossier des demandes de compléments ont été faites pour répondre aux observations émises dans le cadre de l'instruction. La première demande de compléments a été faite le 8 juin 2017. Elle a conduit la Région à compléter et modifier son dossier sur divers points et un nouveau</p>	



			<p>dossier a été transmis aux services de l'Etat le 27/09/2017. C'est sur la base de cette version que la consultation de l'avis de l'autorité environnementale a été faite comme celle relative au code des transports. Les discussions avec les services de l'Etat se sont pour autant poursuivies et une deuxième demande de compléments a été faite le 20 décembre 2017. Certaines de ces demandes anticipaient l'avis de l'autorité environnementale. Le dossier a donc une nouvelle fois été complété mais de manière plus marginale que la première modification. Ces modifications visaient à répondre à des observations de certains services consultés. Suite aux dernières modifications transmises au préfet le 25 janvier 2018, ce dossier a été déclaré recevable par les services de l'Etat.</p> <p>A noter que, comme le montre le mémoire en réponse à l'avis de l'autorité environnementale, les ajouts apportés au dossier permettent de répondre à certaines recommandations de la MRAE.</p> <p>Le dossier a donc fait l'objet de plusieurs modifications pour tenir compte des avis fournis dans le cadre de l'instruction ce qui a permis au dossier d'être déclaré recevable par les services de l'Etat.</p>	<p>d'extension du port de Port-La-Nouvelle, bien qu'il ait dû chercher les informations dans plusieurs pièces et que leur lecture demande une certaine attention.</p> <p>Il faut noter également une redondance des informations dans les pièces du dossier rendue obligatoire par l'application des différents codes (code de l'environnement, code de l'urbanisme, code général de la propriété des personnes publiques, code des transports) régissant l'ensemble des enquêtes regroupées dans une enquête unique.</p> <p><u>La prise en compte d'un tel dossier s'adresse à un public averti et motivé</u></p>
13 36 RE Daniel CALA	6	<p>1°/ Les avis des services de l'État les organismes et les personnes associées ont rendu un avis sur la base d'un dossier non définitif</p> <p>Pour quelles raisons ? les avis sont donc irrecevables</p> <p>2°/Par absence d'études d'impact pour le dossier soumis à débat public en 2012 – 2013, j'ai demandé et obtenu en mars 2013 du président de la commission particulière du débat public la validation de ma demande d'études d'impact sur tout le trait de côte y compris sur la commune de Leucate (toutes les plages) en séance vidéo, ayant valeur juridique. Pour quelles raisons ces études d'impact n'ont toujours pas été réalisées à ce jour ?</p> <p>Cette étude d'impact devra donc être réalisée et communiquée officiellement</p>	<p>Voir réponse à l'observation 5 au chapitre 13 ci-dessus. Les avis de l'ensemble des services ont été pris en compte dans la continuité de l'instruction du dossier par les services de l'Etat. Les modifications apportées avaient pour but de compléter le dossier pour en prononcer la recevabilité.</p> <p>Le périmètre des études-hydro-sédimentaires (dont l'évolution du trait de côte) a fait l'objet d'un cadrage avec les services de l'Etat (DREAL et CEREMA). Le périmètre retenu est celui allant du Cap Leucate à Narbonne-Plage car couvrant plusieurs cellules hydro-sédimentaires. Ces études ont été validées par ces mêmes services et ont servi à mesurer les impacts sur le trait de côte.</p>	
13 21 RE Marie-France GIRARD	7	Un peu perdu avec les registres mais un très beau travail accompli	avis favorable qui ne demande pas de réponse particulière	
13 336 RD Francis MORLON LPO Aude	8	la LPO Aude juge que les documents présentés lors de cette enquête publique sont insuffisants pour que le public et les autorités compétentes puissent jugés du réel impact du projet d'aménagement	Le dossier d'étude d'impact a été déclaré recevable après instruction des services de l'Etat.	

## 14. CONTRÔLE DE LA QUALITÉ DES EAUX

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
14 31 RD Jacques LAMY	1	Ferez-vous régulièrement des prélèvements pour analyse de l'eau et mettez-vous les résultats à disposition des habitants ???	<p>Des suivis de la qualité des eaux marines et lagunaires sont prévus au niveau de la fiche de mesure 31 présenté en page 125 de la pièce F (volume 2.3 du dossier d'enquête). Ces suivis seront réalisés pendant la phase travaux et les 10 premières années d'exploitation sur les paramètres suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Turbidité ;</li> <li>-Concentration en MES (Matières En Suspension) ;</li> <li>-Concentration en Matière Organique ;</li> <li>-Concentration en nutriments (éléments azotés et phosphorés) ;</li> <li>-Teneurs en bactéries ;</li> <li>-Pigments chlorophylliens ;</li> <li>-Métaux lourds : arsenic, cadmium, chrome, cuivre, mercure, nickel, plomb, zinc ;</li> <li>-PCB : totaux, congénères 28, 52, 101, 118, 138, 153, 180 ;</li> <li>-TBT et produits de sa dégradation ;</li> <li>-HAP (16 HAP prioritaires).</li> </ul> <p>Ces suivis seront partagés avec le comité d'experts qui suivra l'ensemble des mesures. La Région s'engage par ailleurs à communiquer sur les résultats de l'ensemble des mesures environnementales qui seront mises en œuvre.</p>	<p>La commission relève que des suivis de la qualité des eaux de la mer et de l'étang seront réalisés pendant les travaux et sur un temps long après leur réalisation. Elle note que les résultats des observations sera suivi par le comité d'experts ad hoc et qu'elles seront communiquées au public.</p> <p>Elle souligne que le Région s'engage à ce que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aucun sédiment pollué ne sera effectué dans le milieu marin ou lagunaire</li> <li>- les techniques de prélèvements de ces sédiments seront adaptées pour éviter tout risque de dispersion de pollution.</li> <li>- Techniques de confinement seront sécurisées</li> </ul> <p>La commission souligne l'importance d'un suivi permanent</p>
14 78 RD Maryse ARDITI ECCLA	2	<p>3/ La qualité des eaux et la remise en suspension des polluants</p> <p>Déplacer des sédiments va remettre en circulation les contaminants et polluer les masses d'eau. Les sédiments sont assez lourdement pollués par des HAP (hydrocarbures aromatiques polycycliques) « les masses d'eau côtières et lagunaires de la zone du projet sont dans un état mauvais et un état moyen respectivement notamment suite à la contamination chimique des milieux » La pollution la plus caractéristique de l'étang de Bages est due au cadmium, pollution historique liée à l'usine de Micron Couleur qui a fermé il y a une dizaine d'années. Depuis l'étang voit sa pollution diminuer lentement, mais</p>	<p>Les mesures de réduction en phase travaux et concernant les dragages sont présentées dans les fiches de mesures 3 et 4 présentées à partir de la page 8 de la pièce F (volume 2.3 du dossier d'enquête). La mesure 4 prévoit le confinement des sédiments dragués dans lesquels a été décelé un seuil de présence d'HAP supérieur aux normes. Aucun rejet de sédiments pollués ne sera donc réalisé dans le milieu marin ou lagunaire et les techniques de prélèvements de ces sédiments seront adaptées pour éviter tout risque de dispersion de pollution. Notons que les dragages liés au projet d'extension sont des dragages à l'extrémité du grau, au droit des digues existantes et en pleine mer. Il ne s'agit pas de dragages dans le grau en lui-même.</p>	

		<p>des sédiments sont encore pollués, y compris en amont de l'étang.</p> <p>Le PNR avait mis en oeuvre tout un programme pour améliorer la qualité de l'eau de l'étang de Bages, y compris en collaboration avec les collectivités territoriales pour la remise aux normes des stations d'épuration et des stations de remplissage sécurisées pour la viticulture. Il continue à suivre attentivement la qualité de l'eau.</p> <p>Cependant, il ne faudrait pas que les travaux déclenchent une nouvelle contamination et ceci demande donc une attention toute particulière.</p> <p>La Région a prévu des mesures pour éviter et réduire la contamination chimique liée aux sédiments à draguer. Elles sont assez précises : aller draguer de façon séparée les sédiments pollués, les ramener à terre et les stocker de façon étanche dans des remblais. Etanche pour combien de temps ?</p> <p>Vu le coût de la mesure (1M€) on peut espérer que cela sera fait correctement, mais nous continuons à émettre des doutes quand on voit ce qui s'est passé sur les « stockages étanches » de Salsigne.</p>	<p>Les techniques de confinement sont précisées en p. 63 de la pièce B1 (volume 2.1 du dossier d'enquête). Les géotextiles utilisés assureront l'étanchéité du dispositif. De plus la zone de confinement retenu par la Région est une zone interdite de toute construction dans le cadre du PPRT ce qui, de ce fait, assure qu'il n'y aura pas de remaniement de la zone dans le futur.</p>	
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

## 15. PROTECTION DES IMMEUBLES EN RIVE DROITE

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
15 N° 20 RE Johanna PARTHUS	1	On se demande si on a fait une étude des structures des bâtiments en face du port pour avoir un point de repère si les travaux portuaires lourds ont des effets sur les fondations des bâtiments en face du port « fissure »	<p>Seuls les travaux liés à la construction du quai « lourds » seront réalisés directement face aux bâtiments situés à l'extrémité est de l'avenue de la mer.</p> <p>Comme pour toute opération de travaux publics, des constats d'huissiers seront réalisés avant le début des travaux pour constater l'état de bâtiments proche de la zone de travaux.</p>	La commission prend note que le Maître d'ouvrage prend en compte la demande de Madame Johanna PARTHUS

## 16. ACCÈS DIGUE SUD

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
16 29 RD Jean Luc CLAVERYS	1	Au terme de cette lecture, je ne sais toujours pas si l'accès à la digue sud sera toujours possible ? Ou alors j'ai raté ce paragraphe ? C'est un lieu de promenade et de vie de beaucoup de mes concitoyens et tous les visiteurs y passent... Leur avis compte ? Faudrait leur demander...	L'accès à la digue sud, tel qu'il existe aujourd'hui jusqu'au phare rouge sera maintenu. Cela est précisé à la p. 199 de la pièce E1 (volume 2.3) dans l'analyse des impacts bruts du projet sur les aspects paysagers et rappelé dans la plaquette de présentation du projet à la page sur les caractéristiques du projet.  Le projet d'aménagement du nouveau bassin prévoit : le prolongement de l'actuelle digue sud sur 600 m de long. Sur cette dernière, le phare « rouge » sera préservé ainsi que la « promenade » qui y mène » .	La commission note que la promenade jusqu'au phare Rouge sera maintenue mais qu'il n'est pas possible de créer une voie piétonne sur la nouvelle digue.
16 42 RD Marlène BEGUE	2	Il me semble intéressant de profiter de ce projet pour créer une voie piétonne sur la digue sud, en parallèle à celle existante. Les promenades seront ainsi abritées du vent du nord.	La géométrie de la digue, dimensionnée pour répondre aux diverses sollicitations de la houle ne permet pas de prévoir ce type d'aménagement.	

## 17. TOURISME

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
17 34 RD Serge DOUTRE	1	Domage que le développement du tourisme soit absent de ce projet, il aurait peut-être permis à l'hostellerie de se développer, car notre commune est assez dépourvue dans ce domaine.	Le développement du port et les activités "éoliennes" qui y sont prévues pourraient voir se développer un tourisme industriel comme cela est stipulé dans le courrier transmis à la commission d'enquête par "Grand Narbonne Tourisme".  Par ailleurs les mesures compensatoires réalisées dans le cadre du parc logistique portuaire dans la RNR de Ste Lucie vont permettre une mise en valeur de cette dernière la rendant plus attractive.	Le volet industriel de l'extension du port ne nuira pas aux activités ni à la plaisance. La commission a relevé dans les avis précédents que les professionnels du tourisme et des activités de plaisance étaient favorables au projet.
17 331 Rd Gérard DEMOULIN DEMO SAS	2	Le potentiel de Port la nouvelle est indéniablement intéressant entre Sète et Barcelone de par la situation géographique de son nœud multimodale Narbonnais (axe Bordeaux méditerranée A61)et nord sud A9. On peut espérer un fort développement local de par cet outil.  Néanmoins, point important à considérer, Port la Nouvelle EST et DOIT RESTER en parallèle une station	Le projet d'extension du port reste compatible avec l'activité plaisance. Les anneaux de plaisance existants sont conservés et les plaisanciers pourront continuer à utiliser le chenal portuaire qui certes sera allongé.	

		<p>balnéaire avec notamment des activités nautiques de loisir importantes.</p> <p>Il FAUT tenir compte de ce facteur important dans l'étude des jetées ( accès court à la mer ) afin de ne pas étouffer le développement de ces activités de plaisance et en profiter pour augmenter le potentiel de réception du port de plaisance.</p> <p>L'industrie n'est pas une finalité à elle seule et l'activité tourisme doit être prise sérieusement en compte dans ce projet.</p>		
--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

## 18 DIVERS

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
18 25 RD Bernard MOLINA Organisation : Société Nouvelloise de Remorquage	1	La réunion d'information à la région a été très instructive.	avis favorable qui ne demande pas de réponse particulière	Le Maître d'ouvrage a répondu aux questions des contributeurs
18 34 RD Serge DOUTRE	2	Domage aussi que dans le programme des travaux rien n'est prévu pour la création de voies vertes. Il est vrai que notre région n'est pas tournée vers ce développement écologique et PORT LA NOUVELLE est vraiment à la traîne.	L'aménagement de voies vertes n'est pas dans les compétences régionales..	
18 35 RD Michel NUTTIN	3	Je trouve que sur le plan qui m'a été distribué l'éolienne placée au centre du port est démesuré par sa hauteur !! 1) est ce que c'est une éolienne qui va servir à produire de l'électricité pour la base de construction de la ferme d'éolienne ? 2) est ce que le courant que celle-ci va produire est destiné à la base de construction ou est-ce que le courant sera distribué dans le réseaux public ?	Sur le dessin représentant une simulation du projet, l'éolienne dessinée n'est pas une éolienne qui sera installée en permanence dans le port. Le dessin est simplement là pour représenter la construction des ensembles flotteur+éolienne qui seront assemblés en bord à quai avant d'être remorqués au large sur les sites des deux fermes pilotes EOLMED et EFGL.	
18 N° 3 RE Martine BOMBAL	4	J'ai entendu parler de la venue de gros bateau de plaisance, est-ce le cas ?	Le projet ne prévoit pas de nouveaux anneaux pour la plaisance. Il s'agit d'une mauvaise information.	
18 N° 4 RE Maryse ARDITI présidente ECCLA	5	Souhaite une réunion publique au cours de l'enquête	Une réunion publique a été organisée le 03/05 pendant l'enquête.	

18 N° 5 RE Nicole BOYER	6	En ce qui concerne l'éolienne flottante, je n'ai pas vu qu'elle en sera le bénéficiaire pour Port-La-Nouvelle ou si ciblé sur un secteur particulier.	Le port de Port-La Nouvelle servira de base de construction et de base logistique pour les deux fermes pilotes d'éoliennes flottantes prévues au large de Gruissan et de Leucate/Barcarès. Cette enquête concerne l'extension du port. D'autres enquêtes seront organisées pour les fermes pilotes. Cette question relève de l'enquête sur les fermes pilotes.	Le Maître d'ouvrage a répondu aux questions des contributeurs
18 N° 9 RE Francis GUIBOUX	7	Quels trafics ? Pour quel hinterland ?	L'étude socio-économique (volume 3) détaille au chapitre 3.4 en p. 27 les hypothèses attendues sur les trafics en option de projet. L'hinterland est variable en fonction des filières comme cela est expliqué volume 3 au chapitre 4.4.3 en p. 35	
18 N° 18 RE Philippe BOURJADE, Président du club Nouvelle Vague	8	Pourra-t-on plonger en bout de digue sur l'extérieur pour la formation de nos plongeurs ?	Si la plongée est interdite à l'intérieur du port pour des questions de sécurité, elle sera possible à l'extérieur des ouvrages tout en restant en dehors du chenal d'accès au port.	
18 N° 19 RE Johanna PARTHUS	9	Fais part de son passage pour consulter le dossier	observation ne demandant pas de réponse particulière.	
18 N° 23 RE Anonyme	10	Domage d'interdire actuellement l'accès au phare Nord et aux plages de Vielle Nouvelle	Le port est un espace sécurisé non accessible librement au public, c'est ce qui rend l'accès au phare nord contrôlé par l'entrée du port de commerce impossible pour le public, à l'inverse, le phare sud reste un élément d'attractivité par la promenade qui sera conservée. La plage de la Vieille Nouvelle bénéficie d'un nouvel accès aménagé avec stationnements différent de celui du port, donc plus sécurisé.	
18 N° 70 RD Max CANEL	11	Mon observation se veut être une contribution critique sur le plan technique comme l'ont déjà été celles que je déposai voici 5 ans au Débat Public sur le même projet. Je tiens trop à l'aboutissement d'un souhait que je partage depuis de nombreuses années avec la majorité de la population nouvelloise pour le voir compromis par une démarche maladroite et un dossier technique qu'en expert de génie portuaire je qualifierais de perfectible à bien des égards.  J'espère que l'Enquête Publique ne sera pas, comme le bilan du Débat Public, le prétexte à une opération de communication administrative sans suite ni conséquence utile pour un meilleur projet d'extension portuaire.	Cette contribution avec sa pièce jointe a trait à la technique de construction des digues présentée par la Région dans le cadre de l'enquête à savoir une digue à talus. Cette contribution propose de retenir une digue construite à l'aide de caisson en béton.  On se référera à la fiche G établie dans le cadre du mémoire en réponse pour comprendre pourquoi la technique de construction de digues en caisson, plus onéreuse et mal adaptée à la profondeur des fonds dans laquelle les ouvrages sont construits a été écartée par la Région.	Avant d'arrêter son choix sur le type de construction des digues la Région a fait étudier plusieurs modes de construction. Il s'avère, compte tenu des caractéristiques de profondeur des digues, de la qualité des matériaux et des avantages relatifs à la biodiversité que la solution retenue par la région soit la mieux adaptée.
18 N° 80 RD Maryse ARDITI	12	C'est une seconde contribution juste pour joindre le cahier d'acteur du débat (CNDP) car la contribution y fait référence	Il s'agit d'une contribution venant compléter la contribution 78D. Il convient donc de se référer aux	

ECCLA			réponses apportées aux observations: - 10 au chapitre 1.2.b - 5 au chapitre 1.2.b - 5 au chapitre 1.2.f - 6 au chapitre 5 - 3 au chapitre 6 - 9 au chapitre 10 - 2 au chapitre 14	La commission prend note des réponses apportées par le Maître d'Ouvrage
18 N° 86 Jean-Claude MARTY	13	Sur l'intervention de l'expert N°79 et N°81: n'y a-t-il pas confusion d'interprétation ? Le document N°79 fait référence à l'emprise du projet et non aux jetées.	En effet comme cela est précisé à la réponse à l'observation n° 4 au chapitre 1.2.e, le rapport de M. Bisconte de Saint Julien s'appuie sur des plans qui n'étaient pas des plans des ouvrages projetés mais des plans qui représentaient simplement une emprise de projet.	
18 N° 181RD Le groupe de Narbonne	14	Les débats relatifs à ce projet atteignent un niveau rarement observé dans une enquête publique sur ce territoire (à part la Comurhex peut-être) : Le 10 mai à minuit : 40 avis favorables, 16 défavorables et 8 "ne se prononce pas". Le 16 mai à minuit :82 avis favorables (donc de nombreux vides ou presque), 81 avis défavorables (dans l'ensemble plutôt très argumentés) et 16 "ne se prononce pas". Quel renversement de situation ! Et la contribution citoyenne se poursuit jusqu'au 25 mai. On a hâte de voir la suite !... Dans ce contexte chaud comme la braise, il serait intéressant de savoir ce qu'en pense notre Député Alain PEREA, ancien directeur du PNR (et futur maire de Narbonne ?). Merci d'avance pour vos futures contributions...	Cette observation ne demande pas de réponse particulière. Une observation a été déposée par M. PEREA sur le registre d'enquête dématérialisé. Elle est reportée à l'observation n° 94 au chapitre 1.1.c. Cette observation est favorable.	
18 N° 37 RE Maryse ARDITI	15	Dépôt d'une contribution plus le cahier d'acteur d'ECCLA du débat public	Cette observation sur le registre papier vient en doublon à celles émises par ECCLA sur le registre dématérialisé reprises dans le présent PV aux observations citées dans la réponse à l'observation n°12 au chapitre 18	
18 N° 39 RE ? LOUBARIE	16	..... avec toute la présentation	L'observation écrite sur le registre papier est la suivante: "En accord avec toute la présentation". Il s'agit d'une contribution favorable qui ne demande pas de réponse particulière.	
18 N° 50 RE A. PAMIES Vivons BAGES	17	Dépôt d'un avis par l'association 'Vivons Bages »	Le courrier déposé par l'association révèle des inquiétudes sur divers points:	

			<ul style="list-style-type: none"> <li>- 1/ l'érosion du trait de côte: il convient de se reporter aux réponses déjà formulées notamment à l'observation n°4 au chapitre 1.2.b ou à la fiche F établie dans le cadre du mémoire en réponse pour comprendre que l'impact du projet sur le trait de côte est mineur.</li> <li>- 2/ les échanges mer/étang: Voir la réponse à l'observation 5 au chapitre 1.2.b ci-dessus mais aussi à la fiche F établie dans le cadre du mémoire en réponse pour comprendre que les impacts du projet sont là aussi faibles</li> <li>- 3/ une contamination de l'étang: Voir les réponses aux observations 5, 8 et 9 au chapitre 10 ci-dessus qui précise que les risques de contamination sont faibles.</li> </ul> <p>Par ailleurs, il est utile de rappeler que les nombreux suivis prévus par la Région seront partagés avec un comité d'experts. Ce dernier pourra proposer, si nécessaire des actions correctives.</p>	Les enjeux environnementaux liés à l'érosion du trait de côte et aux échanges mer-étang sont pris en compte par la Région par des mesures tendant à réduire les impacts
18 N° 51 RE Nathalie UCHAN	18	Pitié pour le gobie de Port-La-Nouvelle Salinité de l'eau donc partance, amplitude de la houle donc casse, sédimentation donc vase ligne. Manque de nutriments REPON. TRENTE ANS APRÈS L'HÔPITAL TENON VOICI LA MORTAISE DU SUPER U. STOP Il peut être dangereux de chercher à exploiter les failles.	Cette observation n'est pas comprise par la maîtrise d'ouvrage qui ne peut donc y répondre.	Noté
18 N° 240, 241,242, 243 RD Max CANEL	19	Il s'avère bien regrettable que, comme l'avait promis la conclusion du Débat Public sur le projet initial, une poursuite fructueuse de la concertation avec les parties prenantes, citoyens de bonne volonté inclus, n'ait pas été entretenue dans la foulée. L'intégration salubre du Languedoc- Roussillon dans notre grande Occitanie aurait dû être l'opportunité à saisir pour recadrer ce nécessaire projet en l'actualisant sur l'éolien. Que de temps perdu !...pour une "démocratie participative". Je vous prie d'excuser ma maladresse, j'ai cliqué en rafale. Supprimez les dépôts involontaires N° 241 et 242.	Le bilan de la concertation dans le volume 1 du dossier d'enquête précise en p. 4 les actions menées par la Région après le débat public pour l'information du public et de la communauté portuaire. Elle explique aussi comment les opérateurs éoliens ont été associés pour intégrer au projet des infrastructures permettant la construction des fermes pilotes.	La commission prend bien note de cette observation et l'intégrera dans son appréciation concernant le déroulement du débat public
18 N° 256 RD Anonyme	20	Supplique au Maître d'Ouvrage Allons, Maître d'Ouvrage, sois raisonnable, entend toutes ces voies qui te conseillent de ne pas t'entêter à faire ce que tu as dit, parce que tu l'as dit et écrit. Il est encore temps d'échapper à ton propre piège ou du moins à celui que tu as endossé d'une équipe un peu sûre d'elle. Hâtes-toi de lancer une première phase justement calibrée sur l'éolien qui réserverait tout le reste du développement et	Le volume 3 du dossier d'enquête démontre que sans l'extension du port, celui ci périrait, faute d'avoir su s'adapter au contexte général des transports maritimes. Il est démontré dans l'ensemble des réponses aux observations que le projet tel que présenté par la Région est nécessaire pour le déploiement de l'éolien flottant	La commission prend note de cette supplique.



		désarmerait tous les handicaps (environnementaux, financiers, surenchères et lamentations, etc.) que l'on dresse sur ta route. Avec ce nouvel outil de bonne gamme récupéré sous peu, que les opérateurs entreprenants fassent la preuve d'un gisement de croissance, ça n'est pas au public de la faire. La majeure partie de ton dossier scientifique et technique est solide et peut souffrir d'être suspendue le temps que se calment les orages de la défiance et de la contestation. Bon nombre de reproches faits à l'extension ne lui reviennent pas : il suffira de l'expliquer et de leur trouver d'autres coupables... irresponsables ou malveillants.		
18 N° 257 RD Anonyme	21	Une maladroite faute d'orthographe pollue le texte de l'observation N° 256 Il faut plutôt lire " ...entends toutes ces VOIX qui te conseillent ..." Mais on peut aussi lui conseiller "...considère équitablement toutes ces VOIES qui s'offrent à un meilleur choix ..."	observation ne requérant pas de réponse du maître d'ouvrage	Pris note
18 336 RD Francis MORLON LPO Aude	22	Sur la perturbation de la migration des oiseaux en phase chantier Une limitation de l'éclairage nocturne est proposée. Il s'agit aussi d'étudier l'orientation et les type d'éclairage utilisés. Enfin, le risque de perturbation et de collision sur des infrastructures verticales (type grue) est présent et nécessite la mise en place de suivi spécifique pour répertorier et possiblement sauver les individus.	Des mesures de suivis spécifiques à l'avifaune (mesures 34 et 35 en p 134 de la pièce F volume 2.3) sont prévues. Elles seront elles aussi suivies par le comité d'experts qui pourra préconiser des actions correctives.	La commission prend acte de la réponse de la Région
18 389 RD Anonyme	23	Habitant de Peyriac de Mer, je me suis déjà exprimé sur le projet Grand port le 11 mai dernier (observation n°66). Je me permets de reprendre la plume à la fin de cette consultation citoyenne pour vous faire part de mon sentiment personnel au regard de l'ensemble des contributions. C'est un sentiment de fierté que j'ai de vivre à Peyriac de Mer car sa population a vraiment su, cette fois, se mobiliser pour défendre son étang. Que ce soit les navigateurs du cercle nautique, les chasseurs, les associations locales de défense de l'environnement ou les simples habitants au travers de contributions personnelles ou d'une pétition qui a rapidement circulé dans le village... Même nos pêcheurs professionnels se sont déplacés pour aller directement vous rencontrer et vous faire part de leurs inquiétudes, eux qui d'habitude préfèrent tellement être sur l'étang plutôt qu'en réunion !	Observation sur le déroulement de l'enquête ne requérant pas de réponse du maître d'ouvrage.	La commission d'enquête publique se réjouit que l'ensemble des citoyens aient pu s'exprimer au cours de cette enquête publique et que ses observations aient également obtenu une réponse adaptée de la part de la Région pour que Port-La-Nouvelle s'adapte aux exigences économiques tout en préservant son environnement de qualité exceptionnelle

	<p>Il manque peut-être les restaurateurs du village qui seraient bien directement impactés si l'étang se couvrait d'algues vertes à cause des odeurs qui feraient fuir les visiteurs sur le site de Peyriac. On nous a récemment dit qu'il venait 50 000 visiteurs à Peyriac chaque année pour venir admirer la saline, se baigner dans le Doul et découvrir ses magnifiques points de vue sur les collines qui dominent l'étang de Bages-Peyriac-Sigean.</p> <p>Notre mairesse aussi a courageusement « mouillé sa chemise » pour interroger les porteurs du projet Grand Port sur les véritables impacts attendus sur l'étang.</p> <p>Un grand merci à tous, ça fait vraiment chaud au coeur !!!</p> <p>Maintenant, à vous de jouer Monsieur le Président. Nous avons l'espoir que votre rapport saura faire écho de cette grande mobilisation (pas seulement peyriacquoise bien entendu). S'il vous plaît, ne nous décevez pas. En bon diplomate, vous saurez sûrement rechercher les convergences entre les forces de proposition locales et régionales. Tout cela est bien évidemment une question de volonté politique ! Avec tout le respect que nous vous devons, nous espérons que vous saurez nous aider à porter haut la parole de ce qui défendent leur territoire afin que les projets d'aménagements futurs soient davantage respectueux de leur environnement naturel et humain.</p> <p>Sachez aussi que nous saurions à notre tour prendre en main notre destin si les responsables s'entêtaient à ne rien changer au projet et à débiter les travaux en octobre 2018, comme cela a été largement annoncé lors des réunions publiques pour que les acteurs locaux pensent que le projet était plié. Faites-nous confiance, s'il le fallait, nous saurions descendre dans la rue, alerter les médias, bloquer les chantiers, etc. Mais ce ne sera sûrement pas nécessaire, grâce à vos talents de diplomate...d'avance merci, Monsieur le Président !</p>		
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

## 19 AUGMENTATION DES IMPÔTS

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
19 N° 8 RE Edwige BRESSOLLES	1	Vu l'ampleur du chantier et surtout du coût ne devons nous pas nous inquiéter quant à une augmentation des impôts ?	En 2018 le budget de la Région s'élève à 3,51 milliards d'euros dont 1, 7 milliard d'investissements, ce qui place l'Occitanie en tête des régions pour cet engagement. Le projet d'extension du port de PLN fait partie du "Plan	La Région démontre sa maîtrise de son budget mais

			<p>pour l'emploi et le BTP" lancé en 2016 qui représente 933M €.</p> <p>Cet effort en faveur des investissements structurants, pose des jalons pour plusieurs dizaines d'années ( 50 à 70 ans pour des infrastructures portuaires), c'est une des premières vocations de la Région.</p> <p>Pour assurer cet effort, la collectivité maîtrise ses dépenses de fonctionnement</p> <p>Il faut rappeler l'accompagnement au financement du Département de l'Aude et celui du Grand Narbonne. La Région a délibéré sur l'enveloppe financière de l'étape 1 mais les dépenses s'effectueront sur plusieurs années selon l'avancement des travaux.</p>	ne répond pas d'une manière formelle à la question posée.
--	--	--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------

## 20 ÉNERGIES RENOUVELABLES

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
20 N° 39 RD Arnaud SIROTTI	1	<p>Nouvellois depuis seulement 2013, nous sommes heureux de constater que le développement économique de la ville fait partie des priorités de nos autorités - Nous sommes favorables à ce projet d'extension du port et de l'installation de ces éoliennes en pleine mer - Nous souhaitons toutefois que l'attention soit portée plus précisément sur le développement durable et écologique de notre ville -</p> <p>- Nous souhaiterions que ces éoliennes desservent toute la ville en électricité - et que la ville prennent également le virage du "solaire" pour l'éclairage public mais aussi pour les toits des logements des nouvellois</p>	Cette remarque ayant trait aux fermes pilotes d'éoliennes flottantes et à d'autres modes d'énergie ne relève pas du projet portuaire et ne demande pas de réponse particulière.	Cette observation n'entre effectivement pas dans le champ de cette enquête.

## 21 TRAFFIC FERROVIAIRE

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
21 N° 39 RD Arnaud SIROTTI	1	Que toutes les marchandises du fret portuaire soit transportées dans leur plus grande partie par le "trafic ferroviaire" afin de pérenniser notre seule ligne SNCF du bord de mer - mais aussi afin de limiter la circulation des poids lourds sur nos petites routes départementales	Une bonne desserte ferroviaire est un facteur d'attractivité pour le port, La Région est devenue propriétaire des voies ferrées portuaires en 2016 et s'emploie à les remettre en état de façon à inciter les opérateurs à utiliser le mode ferroviaire plutôt que le tout camion.	Tout le monde s'accorde sur les avantages qu'apporte la desserte ferroviaire d'un port. La mise à niveau des infrastructures nécessaires

<p>21 229 RD Mariette GERBER EELV</p>	<p>2</p>	<p>Je souscris totalement au texte collectif déposé par EELV, mais je souhaite soulever un autre aspect. Le nœud ferroviaire est évoqué en lien avec le port. Cependant la voie actuelle est fortement vulnérable de par la submersion marine liée au réchauffement climatique. Ne faudrait-il pas prévoir une autre ligne susceptible de recevoir le fret, par exemple, demander à ce que la LNMP quand elle se réalisera permette le transport du fret en investissant dans un tunnel au niveau des Corbières maritimes (entre Roquefort et Salses), ce qui protégerait en même temps une trame verte</p>	<p>Les digues servant à préserver le bassin ont également un rôle de protection vis à vis d'éventuelles submersions. Les travaux évoqués quant aux voies ferrées sont pharaoniques et ne relèvent pas de la Région. En revanche, le stock tampon de sable issu du dragage du bassin pourra servir aux collectivités à recharger les plages.</p>	<p>est très onéreuse et n'est pas envisagée dans le cadre du projet mis à l'enquête. Le projet suggéré par la contribution n°2 est eff d'un coût réhibitoire.</p>
-----------------------------------------------	----------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 22 SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
<p>22 N° 39 RD Arnaud SIROTTI</p>	<p>1</p>	<p>Enfin, assurer la sécurité de notre circulation automobile, cyclo-touriste et piétonne, entre Port-La- Nouvelle et La Palme, car cette portion de route deviendra à terme encore plus dangereuse qu'elle n'est actuellement, avec l'augmentation du trafic poids lourd allant ou venant du port - (installation de radar pour limiter la vitesse et surtout aménagements sécurisés des bas-côtés pour accéder aux parcelles de terrain en bordure de route départementale) -</p>	<p>La fiche de mesure 23 en p 28 de la pièce F (volume 2.3) prévoit la mise en place d'un plan de circulation en concertation avec les collectivités et visant à limiter les circulations de poids-lourds sur la route départementale reliant Port-La Nouvelle à La Palme. Les aménagements sur cette voie ne relève cependant pas de la Région.</p>	<p>La commission note que la Région s'engage à assurer en concertation avec les collectivités la sécurité de la circulation automobile entre Port-La-Nouvelle et La Palme et à limiter les impacts en termes de bruit et de pollution pour les riverains.</p>
<p>22 N° 59 RD Georges OLIOSO</p>	<p>2</p>	<p>Pour finir, en tant qu'habitant de Port la Nouvelle, je voudrais faire part de mon inquiétude quant à l'énorme augmentation du trafic routier (et donc de la pollution de l'air et de la pollution sonore) pendant la durée des travaux.</p>	<p>La fiche de mesure 15 (p 21 de la pièce F au volume 2.3) vise avec la mise en place d'une démarche de type "chantier vert" à limiter les impacts en termes de bruit et de pollution pour les riverains.</p>	

## 23 SÉCURITÉ INCENDIE

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
<p>23 N° 52 RD Colonel Henri BENEDITTINI SDIS</p>	<p>1</p>	<p>Comme vous le savez depuis maintenant le Décret no 2009-876 du 17 juillet 2009 relatif à la police des ports maritimes et portant diverses dispositions en matière portuaire l'Art. R. 304-2 précise :</p> <p>Page 1/3</p> <p>"? Dès qu'un officier de port, officier de port adjoint, surveillant de port, ou auxiliaire de surveillance a connaissance d'un sinistre ou qu'un navire, bateau ou engin flottant est en difficulté dans la limite administrative du port ou la partie fluviale de la zone maritime et fluviale de régulation, il alerte le centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (CODIS) territorialement compétent, conformément aux procédures définies conjointement par l'autorité portuaire et le directeur départemental des services d'incendie et de secours. « Si le sinistre ou le navire, bateau ou engin flottant en difficulté se situe dans la partie maritime de la zone maritime et fluviale de régulation, il alerte le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) dans le ressort duquel se situe cette zone."</p> <p>En conséquence depuis 2009 les services d'incendie et de secours (SDIS) sont responsables de la sécurité incendie dans les limites administratives des ports de commerce (ce qui inclut le sea-line).</p> <p>Depuis maintenant plusieurs années nous sollicitons afin de préparer une éventuelle intervention pour feu de navire une convention entre la Région, la CCI gestionnaire de l'infrastructure, le SDIS 11, les autorités portuaires et la compagnie de remorquage sans pouvoir aboutir.</p> <p>Le SDIS n'est pas resté inactif il a lui-même investi lourdement pour la formation de certains de ses personnels sur les feux de navire (stages organisés par le Bataillon des Marins Pompiers de Marseille) et dans des équipements spéciaux (appareils respiratoires de longue durée, caméras thermiques, protections</p>	<p>Plus précisément le Code des Ports Maritimes a été remplacé par le Code des transports et cette disposition est reprise dans son article R5331-18.</p> <p>Notamment en application de ce Code des Transports l'arrêté conjoint Préfet de l'Aude et Président du Conseil Régional 2012 319-0003, précise l'organisation des consignes de lutte dans son article 23 en donnant notamment au Commandant du port la possibilité d'activer le Plan d'Intervention Portuaire en tant que Directeur des opérations internes. Il lui revient d'informer notamment le CODIS, pour appui si nécessaire.</p> <p>Ce plan d'intervention portuaire qui relève de l'Autorité portuaire a été approuvé par arrêté Président de Région n°151-386 du 22/02/2013.</p> <p>Ce PIP, document très opérationnel précise de manière très détaillé l'organisation des secours, la structure du poste de commandement portuaire, les moyens de lutte les services locaux à la disposition du Directeur des opérations Internes.</p> <p>Il décline enfin des fiches réflexes basées sur des scénarios d'incidents dont Pollution (fiche 5.4), Explosion de NAT (fiche 5.6), feu de liquide inflammable au sea line (fiche 5.3)...mais également le recensement précis des moyens de lutte dont ceux de la Société de remorquage (pompe de 190 m3/h), des entreprises privées gérant les trafics à risques (dont pompe de 900m3/h, émulseur, canons à mousse).</p> <p>Tous ces moyens sont réquisitionnables par le Directeur des Opérations Internes (Cdt du port).</p> <p>Un grand nombre de textes réglementaires de portées internationale, nationale et locale sont intervenues depuis 1947 notamment pour le trafic de nitrate d'ammonium technique. Au nombre de ceux-ci le Règlement Local des Matières Dangereuses (RLMD Arrêté Préfet de l'Aude 2016-04-26-02)</p> <p>Au regard du trafic actuel de NAT (1.500T/escale) le règlement national pour le transport et la manutention des matières dangereuses impose une capacité de</p>	<p>La commission d'enquête publique note que le port de Port-La-Nouvelle dispose d'un Plan d'Intervention Portuaire approuvé par un arrêté du Président de Région et des moyens d'intervention suffisants.</p> <p>Elle note également que des pistes d'amélioration seront recherchées dans des exercices impliquant des intervenants publics et privés financés par un partenariat impliquant les principaux intervenants de lutte et propriétaires de moyens listés dans le PIP</p>

	<p>individuelles...) mais cela est notoirement insuffisant compte tenu des spécificités des feux de navire.</p> <p>En effet en cas de sinistre il est évident qu'il faudra en plus de moyens terrestres disposer de moyens nautiques équipés de lances et pompes de grand débit. Or à ce jour le SDIS ne pouvant investir 6 M€ sur un bateau pompe à l'usage unique du port de PLN il semblait plus opportun de prévoir une telle convention qui permettait d'optimiser les moyens.</p> <p>Dans ces conditions je tiens à signaler que l'agrandissement du port constitue une augmentation du risque potentiel et je tiens à vous rappeler la catastrophe de Texas City en 1947 où le navire français "GRANDCAMP" qui transportant des ammonitrates a pris feu puis explosé provoquant ainsi la mort de 581 personnes (dont tous les sapeurs-pompiers de la ville sauf un) et en blessant plus de 8 000, cela reste la catastrophe technologique la plus meurtrière des États-Unis.</p> <p>En conséquence il conviendrait que dans les prescriptions apparaisse une obligation de l'exploitant soit d'acquérir un bateau pompe avec un positionnement dynamique, une pompe disposant d'un débit minimum de 900m3/h à 15 bars et d'une réserve d'émulseur d'au moins 80 m3 soit de passer une convention avec la société de remorquage pour la mise à disposition de ses embarcations avec la prise en charge des frais occasionnés par les exercices trimestriels.</p> <p>J'attire votre attention également sur le fait que durant les travaux le risque d'accident est bien sur augmenté et que le SDIS doit bénéficier d'emplacements pour ses unités de premier secours qui seraient pendant la durée à l'eau de façon permanente.</p> <p>Je me tiens à votre entière disposition pour tout élément complémentaire à l'adresse suivante :</p> <p>henri.benedittini@sdis11.fr ou au 04 68 79 59 05</p>	<p>pompage immédiate de 750m3/h, puis 1.000m3/h au total.</p> <p>Port la Nouvelle dispose lors des chargements de NAT d'une pompe de 900m3/h, en toute circonstance d'un réseau incendie de 1.200 m3/h des moyens de la société de remorquage (190 m3/h embarqués). L'ensemble des moyens disponibles immédiatement est donc très largement supérieur aux obligations nationales.</p> <p>Il existe donc bien non seulement un arsenal réglementaire mais aussi des documents réglementaires très opérationnels auxquelles les différentes autorités compétentes dont le SDIS ont été associées sur la base des retours d'expérience des incidents des décennies passées.</p> <p>Tout ceci étant associé à des moyens opérationnels non négligeables</p> <p>Des pistes d'amélioration de ce dispositif pourraient être recherchées dans la mise en œuvre d'exercices impliquant différents intervenants publics et privés afin de s'assurer de l'opérationnalité du dispositif et de la réactivité des services.</p> <p>En ce sens la Région ou l'exploitant du port proposera aux principaux intervenants de lutte et propriétaires de moyens listés dans le PIP un partenariat permettant de financer les exercices.</p>	
--	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

## 24 ACCÈS PHARE NORD – PLAGES VIELLE NOUVELLE

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
24 N° 23 RE Anonyme	1	Domage d'interdire actuellement l'accès au phare Nord et aux plages de Vieille Nouvelle	voir réponse à l'observation n°10 au chapitre 18	La commission prend acte des réponses du Maître d'ouvrage
24 N° 28 RE Claudie TRUILHET	2	Je regrette que l'accès à la Vieille Nouvelle soit modifié à ce point et défigure complètement l'environnement	L'accès à la plage de la Vieille Nouvelle a été modifié dans le cadre d'une mesure compensatoire au parc logistique portuaire et autorisé dans ce cadre. Il a été conçu avec l'aide d'un paysagiste. Il participe à la préservation de l'environnement de la plage en ayant permis la suppression de la circulation motorisée sur cette dernière.	

## 25 PHARE ROUGE

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
25 N° 24 RE Marie-France POUDOU	1	Je suis heureuse que notre phare rouge reste en place emblème de Port-La-Nouvelle	observation ne requérant pas de réponse du maître d'ouvrage	Dont acte
25 N° 25 RE Paul-Jacques POUDOU	2	Je suis heureuse que notre phare rouge reste en place emblème de Port-La-Nouvelle	observation ne requérant pas de réponse du maître d'ouvrage	

## 26 CONCEPTION DES DIGUES

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
<p>26 N° 58 RD Robert DELBES</p>	<p>1</p>	<p>Une question : le projet d'extension du port de PLN remet-il en question la présence du port de plaisance actuel ?</p> <p>Je n'ai pas trouvé dans l'étude l'impact de ce projet sur cette plaisance existante ... parce qu'il y aura obligatoirement un impact...</p> <p>C'est sur un point particulier que je tenais à faire quelques remarques celui de la SECURITE des plaisanciers</p> <p>Actuellement un bateau en mer, près du rivage, qu'il soit coté digues nord ou sud, peut se mettre à l'abri rapidement d'un coup de vent inattendu dès la passe franchie. De plus si un cargo manoeuvre dans le port actuel ce petit bateau peut attendre en se plaçant sur le coté de la digue nord à l'intérieur du port vers la plage.</p> <p>Demain avec le grand port les distances pour se mettre à l'abri seront bien plus longues et le refuge coté digue nord (la plage) n'existera plus...Donc risque accru pour les plaisanciers...</p> <p>Demain avec l'augmentation du trafic les temps d'attente pour entrer ou sortir du port vont augmenter...</p> <p>Puis-je me permettre de vous proposer l'étude d'une modification qui pourrait diminuer ces nouveaux risques.</p> <p>Dans le projet la digue sud est prolongée de 600m. cette prolongation ne semble pas être accessible aux piétons. Est-il envisageable de laisser un passage en chicane de quelques mètres entre l'ancienne digue et le prolongement futur ? Passage qui pourrait être utilisé par les petits bateaux de plaisance et les petits métiers ( ci-joint petit schéma gribouillé). Cet aménagement permettrait d'éviter le croisement de petites embarcations avec les plus gros bateaux du nouveau port et d'améliorer la sécurité de tous les usagers de ce port</p> <p>Un plan est joint en annexe</p>	<p>Le projet d'extension n'impacte pas L'activité plaisance telle qu'elle est aujourd'hui. Le projet a été soumis à la Grande commission Nautique qui a rendu un avis favorable.</p> <p>Concernant la sécurité pour la plaisance, il convient tout d'abord de rappeler que l'augmentation du tonnage traité dans le port ne signifie pas automatiquement une augmentation du nombre d'escales et de mouvements du fait de l'accueil de plus grands navires. Ainsi, le nombre d'escales attendues de l'ordre de 400 par an (voir tableau p 29 du volume 3) était presque déjà atteint en 2010 avec des navires plus petits (voir tableau p.20 du volume 3).</p> <p>Par ailleurs le bassin qui sera créé protégé par des digues sera bien plus grand que la plage d'amortissement (plagette) existante et la passe d'entrée prévue étant plus large que la passe actuelle, les manoeuvres pour entrer dans la zone à l'abri seront plus aisées.</p> <p>Enfin, pour répondre au plan joint, un prolongement de la digue sud dans sa continuité est nécessaire pour assurer l'opérabilité du quai "lourd" comme cela est précisé dans la fiche G établie dans le cadre du mémoire en réponse.</p>	<p>La commission adhère à la réponse du Maître d'ouvrage et souligne l'intérêt, à ce titre et à d'autres, des informations produites dans la fiche G.</p>



26 N° 25 RE Paul-Jacques POUDOU	2	Je suis heureuse que notre phare rouge reste en place emblème de Port-La-Nouvelle	Observation ne requérant pas de réponse du maître d'ouvrage	Dont acte
26 N° 225 RD Frédéric GAGNAT Station de pilotage maritime de Port-La-Nouvelle et Port-Vendres	3	<p>La station de pilotage maritime de Port la Nouvelle se félicite d'avoir été consultée dès le début du projet par les services de la Région Occitanie en charge du port.</p> <p>Notre expertise nautique a contribué à l'élaboration du plan d'accessibilité nautique du Projet d'extension du port de Port la Nouvelle, conformément aux recommandations internationales (Associations Internationales PIANC - IAPH).</p> <p>C'est une garantie sécuritaire de l'environnement portuaire. Les navires doivent pouvoir être accueillis 24h/24h et par tout temps « navigable ».</p> <p>La Région s'est fixée comme objectif de respecter ces recommandations sécuritaires de navigation, ce qui explique en partie la longueur des jetées. Il faut une distance d'arrêt suffisamment importante pour arrêter les navires après le franchissement des passes d'entrée du port.</p> <p>La massification des navires (de plus en plus grand) impose la réalisation d'un moyen/grand port pour répondre à la demande des armateurs et des industriels historiques et futur</p>	Observation ne requérant pas de réponse du maître d'ouvrage. Cet avis émis par des professionnels de la navigation de commerce et utilisant quotidiennement le port conforte cependant le maître d'ouvrage dans ses explications quant au dimensionnement du port qui a été fait en toute connaissance des règles de sécurité nautique. Ces règles semblent inconnues et ne pas être prises en compte par les nombreuses observations critiquant le dimensionnement du port.	La commission constate que la SPM de Port-La-Nouvelle et Port-Vendres, expert en sécurité nautique, confirme la nécessaire longueur des digues pour assurer la sécurité d'arrêt des navires projets.

## 27 IMPACT SUR LES PORTS DE PORT- VENDRES ET SÈTE

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
27 N° 57 RD Marc MAILLET FNE / FRENE 66 PVAP	1	La bonne tenue de la réunion publique du 3 mai 2018 sur le projet d'extension portuaire de Port-La Nouvelle a permis d'exprimer tous les doutes sur le bien-fondé économique du projet à 700 millions d'euros et cela n'a pas été démenti. Les édiles locaux et les entreprises bénéficiaires étaient dans leur rôle de soutien au projet. Comment pourrait-il en être autrement dans le département de l'Aude affecté par le chômage. Mais	<p>La réunion publique a permis d'exposer oralement le dossier d'enquête publique en explicitant les trafics et le volume 3 du dossier.. Le montant des travaux est estimé à 378 M€.</p> <p>Ni port Vendres ni Sète n'ont été exclus de l'analyse socio économique quant à la situation actuelle cf volume 3 paragraphe 3.2.3.7 et 3.2.3.8 du dossier d'enquête.</p>	La commission d'enquête publique comprend les souhaits de Monsieur Marc MAILLET mais le rattachement de Port-Vendres à la Région Occitanie ne rentre pas dans le champ de l'enquête

	<p>celui des Pyrénées-Orientales est dans la même situation et ce projet lui est très défavorable.</p> <p>Nous devons à nouveau souligner que l'opération, menée par M. le vice-président Codorniou, qui cumule tous les pouvoirs utiles pour faire aboutir son projet (responsable des ports à la Région Occitanie, président du parlement de la mer et maire de Gruissan) ne tient aucun compte de son impact sur les ports voisins de Sète et surtout de Port-Vendres. Il n'existe aucune étude de concurrence ni aucune proposition de mesure compensatoire pour ces ports. Pire, la mesure recommandée par le CESER Occitanie de réunir les trois ports de commerce à la Région et de les gérer dans une même structure de gestion, qui a été acceptée par la présidente Delga, comme elle l'a confirmé lors de l'émission sur FR 3, le 1<sup>er</sup> avril, semble aujourd'hui bloquée par le vice-président Codorniou.</p> <p>Or, Port-Vendres est injustement exclu de la Région au nom d'une fausse affirmation, reproduite dans le document-projet. Il est écrit que ce port est la propriété du département. Or dans le document annexé signé en octobre 2017 par le préfet des Pyrénées Orientales, il est spécifié <b>que le port est la propriété de l'Etat</b>. Cette contre vérité des porteurs du projet a pour but de marginaliser ce port, décrit par ailleurs comme inapte comme port de commerce. C'est oublier qu'il est le seul à avoir une activité de port à conteneurs (15 à 20.000 EVP/an) et qu'il a une activité bateaux de passagers de croisières. Ce que ne peut revendiquer PLN, ni aujourd'hui ni dans son projet !</p> <p>Sachez que des élus dont M. Jean Castex, conseiller du premier Ministre et le député LREM de Perpignan M. Romain Grau ont refusé de voter le budget départemental et ont demandé que le port soit rattaché et géré par la Région (communiqué de presse joint).</p> <p>Il est absolument indispensable que cette question soit réglée avant toute décision sur le projet PLN. Un minimum de garanties doit être apporté aux deux ports de commerce de Port-Vendres et de Sète. Ils sont forcément impactés, budgétairement et commercialement par le « projet Codorniou » qui, même pour les éoliennes, tire exagérément la couverture vers l'Aude. Par exemple, <b>l'installation éolienne pilote Engie est intégralement dans les eaux catalanes et non pas dans celles du département de l'Aude</b>.</p> <p>Nous vous demandons :</p>		<p>publique relative à l'extension du port de Port-La-Nouvelle.</p> <p>Quant à la concurrence entre les ports de Sète, Port-La-Nouvelle et Port-Vendres elle a été fortement et fermement écarté par Monsieur Jean-Claude GAYSSOT, président du port de Sète</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

		<p>1) Comme vous en avez pris l'initiative pour les pétroliers, d'organiser une réunion avec la Région Occitanie.</p> <p>2) De tenir compte dans vos conclusions du caractère inacceptable de l'exclusion de Port-Vendres dans le document, ce qui a manifestement faussé les avis préalables.</p>		
27 271 RD Anonyme	2	<p>Cessez d'agiter le drapeau de la "complémentarité des ports maritimes d'Occitanie ", c'est le panache turbide qui pollue le débat.</p> <p>Même Le CESER, qui conseille la région Occitanie notamment sur la stratégie et la future gouvernance portuaire des ports régionaux, chante la complémentarité des ports. On peut douter de l'impartialité que l'on est en droit d'attendre du CESER sur les sujets portuaires dès lors qu'un de ses vice-présidents est attaché à la seule réussite du port de Sète. Le message des "défavorables" est inscrit entre les lignes, la complémentarité s'est l'assèchement des ports de port la nouvelle et de port vendres pour le bénéfice espéré du port Sétois . la problématique des échanges Mer/Etang n'est que du vent, pardon de l'eau, et bientôt un souvenir.</p>	Cette observation qui est une observation favorable au projet ne demande pas de réponse particulière de la Région. La Région confirme toutefois sa volonté d'une réelle complémentarité des ports régionaux.	Ces observations sont une réponse à l'observation précédente. Si elles apportent un certain éclairage sur la polémique qui anime la complémentarité entre les ports de Sète, de Port-La-Nouvelle et Port-Vendres elles n'appellent pas de réponses particulières de la part de la commission d'enquête publique.
27 272 RD anonyme	3	<p>Durant une émission de television diffusée en avril avant le début de l'enquête publique, face à la Présidente Delga, côte à côte l'ancien Président de l'EPR et un représentant d'une association très active sur le développement d'une activité à Port vendres plus tournée vers la plaisance que le commerce maritime. Le sous entendu est lourd quand le trafic de port vendres serait parfait pour faire tourner un terminal conteneur sétois et un hangar (ex agrexco) toujours en manque de dynamisme aujourd'hui.</p> <p>La concurrence c'est stimulant pour l'économie. La gouvernance commune, la complémentarité c'est favoriser l'hégémonie Sétoise.</p> <p>Nous devons lutter contre tous ceux qui veulent s'approprier nos outils et nos savoir faire.</p>	Cette observation qui est une observation favorable au projet ne demande pas de réponse particulière de la Région. La Région confirme toutefois sa volonté d'une réelle complémentarité des ports régionaux.	La commission constate que ces deux contributeurs sont favorables au projet d'expansion du port de Port-La-Nouvelle.

## 28. CANAL DE LA ROBINE

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
---------------------------------------------------	-----------	----------------------	-----------------------------	--------------------------------------------

<p>28 N° 129 RD Jean-Marc SAMUEL Chambre nationale de la batellerie artisanale et Fédération agir pour le fluvial</p>	<p>1</p>	<p>Quelques soient les choix faits après la consultation, les travaux engendreront un trafic conséquent de poids lourds qui n'auront d'autre choix que de traverser l'agglomération. Avec les conséquences sur les coûts d'entretien des routes, les nuisances sonores, l'encombrement des voies d'accès.</p> <p>Il a été oublié, comme dans la première enquête, que le port de la Nouvelle était embranché fluvial, par le canal de la Robine. Pour mémoire, j'ai pu transporter un transformateur de 100 tonnes chargé à Lyon et déchargé à Port la Nouvelle en septembre 2017, en passant par le canal du Midi et la Robine.</p> <p>Afin d'éviter des dégradations sur les accès routiers, et les coûts afférents, plus globalement ce qu'on nomme les coûts sociétaux, il serait possible d'installer une plateforme logistique provisoire le temps des travaux sur les bord du canal et d'organiser l'approvisionnement par la voie d'eau.</p> <p>Avec des barges adaptées, d'un emport avoisinant les 200 tonnes, il est aisé d'imaginer le gain pour l'environnement et la ville de la Nouvelle.</p> <p>Actuellement des travaux sont en cours au domaine de Sainte Lucie, et le chantier a été approvisionné par la voie d'eau, comme demandé dans le cahier des charges. C'est aussi ce qui est prévu, à une autre échelle bien entendu, pour les travaux du Grand Paris. La voie d'eau répondrait ainsi aux besoins des entreprises et aux attentes des populations. Avec en prime la remise en état du canal, permettant le développement d'activités touristiques, aujourd'hui abandonnées depuis l'arrêt du passage de la Tramontane.</p>	<p>Le port de Port-La Nouvelle est effectivement au débouché du canal de la Robine (appendice du canal du Midi) classé au patrimoine mondial de l'Unesco. Le canal est actuellement d'un tirant d'eau très faible, présente des berges en très mauvais état et de nombreuses écluses à franchir. Le chargement effectué s'est effectué dans des conditions difficiles mais à le mérite d'affirmer le rôle positif du fluvial dans le transport alternatif à la route. Pour optimiser le trajet il faudrait que VNF investissent pour moderniser le canal. Sans travaux, l'usage accru du canal en dégraderait très fortement la morphologie et son environnement.</p>	<p>Tout comme pour le ferroviare, tout le monde s'accorde à reconnaître les avantages à tirer de la desserte d'un port par voie fluviale. Mais le même raisonnement peut symétriquement être tenu sur l'importance du budget à mobiliser. Il s'y ajoute la difficulté supplémentaire liée à la domanialité, puisque le canal est propriété de VNF.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## 29. ASPECTS PAYSAGERS

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
<p>28 N° 156 RD Catherine ROI Roi architecture</p>	<p>1</p>	<p>• Quels vis à vis et relations entre urbanisation nouvelle, existante et sites naturels ? Confrontation, dialogue ? Le site bâti et aménagé dans sa totalité occupe une emprise sensiblement équivalente à celle de la ville habitée en rive droite du chenal, grâce à l'utilisation pour les parties à créer de superficies gagnées sur la mer, sur d'anciens espaces de salins et/ou des espaces "naturels"... Le rapport entre ce site construit d'ouvrages</p>	<p>Il convient d'abord de distinguer les aspects relevant de l'aménagement du parc logistique portuaire déjà autorisé par des arrêtés préfectoraux en 2015 et ceux relatifs au projet de nouveau bassin portuaire en présenté aujourd'hui.</p> <p>Concernant les « façades » Nord et Ouest, à l'interface du canal de la Robine et de la réserve naturelle Régionale de Ste Lucie, l'intégration paysagère a été</p>	

	<p>et de bâtiments de grande échelle, abritant des usages polluants ou dangereux en rupture d'échelle et le site naturel d'intérêts naturaliste, paysager et culturel reconnus reste à définir particulièrement sur ses façades Nord et Ouest. Quant aux vis à vis de la ville avec le site portuaire via le chenal restructuré il n'est pas évoqué ni simulé.</p> <p>Les porteurs de projet et les collectivités n'affichent aucune ambition de traitement urbain, paysager, environnemental et architectural en termes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de traitement physique. Les modifications du PLU sont silencieuses sur ces éléments et n'expriment aucune ambition en termes de projet urbain de qualité. (pas de projet d'ensemble,</li> <li>l'OAP se réduit à un positionnement fonctionnel, pas de compétences d'architecte, d'urbaniste, d'environnementaliste ou de paysagiste désignées pour articuler ce projet à ces environnements et contextes urbains, naturels et paysagers à différentes échelles)</li> <li>- d'ambitions d'images ou de qualité d'aménagement d'ensemble qui pourraient être portées par les collectivités (projet exemplaire dans son ensemble et par éléments à bâtir, recherche de qualités environnementales en s'inspirant des démarches quartiers durables ....)</li> <li>- dispositions indigentes dans le PLU pour régler les aspects architecturaux urbains paysagers environnementaux (dispositions parfois mal renseignées comme à l'article AUK10 sur les hauteurs, dispositions sans doute inopérantes dans le contexte : arbres de hautes tiges le long des voies difficiles à mettre en oeuvre dans un environnement de fortes salinité, de sols compacts et de trafic lourd, manque de volonté quant à la réalisation d'opération d'ensemble même pas signalées comme condition pour urbaniser!)</li> </ul> <p>&gt; Ce manque d'ambition sur ces aspects est regrettable car il laisse à penser que parce qu'il s'agit d'équipements et de constructions à vocation économique aucune exigence qualitative n'est possible. Pourtant c'est un nouveau rapport à la mer que l'on construit, ce sont des édifices et des infrastructures qui vont marquer l'espace à différentes échelles et pour longtemps qui sont installés</p>	<p>traitée dans le cadre du parc logistique portuaire. Ce point a été rappelé dans le mémoire en réponse de l'avis de l'AE (volume 7 en p.25 du pdf).</p> <p>Quant aux aspects relevant du nouveau bassin, ils sont traités au niveau de l'analyse des impacts bruts du projet en p.197 de la pièce E1 (volume 2.3). avec en page 199 et 200 des insertions depuis les quais de la ville.</p> <p>Il est précisé en p. 199 de la pièce E1 des intentions quant aux nouveaux bâtiments : " Leur implantation sera étudiée de manière à ne pas obstruer les vues traversant le port et qui sont dessinées depuis les perpendiculaires à l'avenue de la mer (rue Paul Bert, rue Parmentier, rue Marcel Sembat, rue Berthelot)."</p> <p>Enfin, en réponse à l'avis du PNR, la Région s'engage au volume 7 (en p.102 du pdf) : « à être attentive avec la commune qui délivrera les permis d'aménager correspondant à la qualité architecturale des constructions qui seront érigées sur le futur port. »</p>	
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--

### 30. SEA LINE

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
<p>30 301 RD Hervé NOUGUIER CPSPLN</p>	<p>1</p>	<p>Le poste sea-line de port la nouvelle se situe à environ 1 mille nautique de la côte, il permet l'amarrage des navires à l'aide de ses deux ancrs et de six câbles d'amarrage dont quatre sont saisis sur coffre. Le déchargement se fait par un flexible d'une soixantaine de mètres de long, raccordé au PLEM (Pipe Line End Manifold), lui-même connecté au pipeline immergé de 1895 mètres de long. Pour garantir la sécurité nautique, L'autorité maritime a délimité une zone visant à réglementer la navigation autour du poste d'amarrage ( arrêté préfectoral maritime 16-1990 modifié ).</p> <p>Au début des années 90, le sea-line était la propriété du dépôt pétrolier SARAM filiale du groupe ELF. Les navires admissibles au poste ne devaient pas dépasser les limites suivantes 210 m de long, 12,5 m de tirant d'eau. L'amarrage des pétroliers se faisait avec des câbles d'acier. Les opérations d'amarrage pouvaient durer jusqu'à six heures et la nature des câbles rendait les opérations de largage parfois périlleuses.</p> <p>L'arrivée d'un nouveau Directeur, Monsieur Juaneda, ancien de la Société des Carburants du Sud-Ouest ( Société à l'origine de la construction sea-line en 1973) a été le début d'une véritable volonté de moderniser ce poste d'amarrage et la station de pilotage a été en charge de cette mise à niveau.</p> <p>Courant 1993-1994, l'ensemble des six lignes d'amarrage ont été refaites, un quatrième coffre ajouté et un nouveau PLEM mis en place. Enfin pour sécuriser l'ensemble des opérations nous avons testé et adopté le remplacement des câbles d'acier par des câbles synthétiques lestés de type "dyneema", technologie adoptée ensuite sur le sea-line de Sète et encore utilisée aujourd'hui.</p> <p>L'ensemble de ces opérations ont été conduites sans interrompre l'exploitation du sea-line, grâce au savoir-faire des lamaneurs et plongeurs de la station sans oublier les personnels des ateliers de la SARAM. Nous avons considérablement réduit les délais d'amarrage et grandement facilité les largages notamment en cas de dégradation des conditions météorologiques.</p> <p>En 2003, le dépôt et le sea-line alors contrôlés par la société TOTAL, a vu son exploitation interrompue durant trois ans. Le trafic a été détourné sur le port intérieur et cela a donné lieu, d'ailleurs, à controverse sur le surcôt qu'a engendré cette situation (+5 dollars la tonne). Durant cet arrêt, des travaux importants ont été réalisés (changement de tronçon du pipeline, modification du PLEM). La société Total a fait appel à la société DVO pour définir des nouvelles conditions d'accès, réduites à 192 m de long, 11,6 m de tirant d'eau, 31,3 m de large et 40000 MT de déplacement total maximum.</p> <p>Durant toutes ces années nous avons pris soins d'appliquer l'ensemble des recommandations issues d'ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals). Ce guide contient des recommandations à l'intention du personnel des pétroliers et des terminaux sur le transport et la manutention de pétrole brut et de produits pétroliers sur des navires citernes et dans des terminaux. Il a été publié pour la première fois en 1978 en combinant le contenu du "Guide de sécurité des citernes (Pétrole)" publié par la International Chamber of Shipping</p>	<p>Il s'agit ici d'une observation favorable d'un professionnel du pilotage de navires ayant exercé plusieurs années sur le port de Port-La Nouvelle. La Région retient surtout de cette contribution :</p> <p>1/ qu'il n'y a pas de réglementation qui interdit de réaliser un nouvel ouvrage maritime (digues) autour d'un poste d'amarrage en pleine mer comme celui du sea-line existant.</p> <p>2/ qu'avec l'évolution des navires pétroliers, l'opérateur EPPLN devra à courts termes adapter son sea-line pour l'accueil de plus grands navires.</p>	<p>La commission retient de ce développement que, de l'avis d'un praticien compétent, la création d'une digue à proximité d'un poste en mer ne pose pas de problème de sécurité qui ne puisse être résolu par voie réglementaire.</p>

	<p>(ICS) et le "International Oil Tanker and Terminal Safety Guide" publié au nom du Forum maritime international des compagnies pétrolières (OCIMF). L'objectif du Guide est de fournir des informations qui aident les compagnies au développement d'un système de gestion de la sécurité pour répondre aux exigences de l'ISM Code. Ce guide ne fournit pas une description définitive de la façon dont les opérations des pétroliers et des terminaux sont menées. Il fournit des conseils et des exemples sur la façon dont certains aspects du pétrolier et les opérations de terminal peuvent être gérées. Une gestion efficace des risques demande des processus et des contrôles qui peuvent s'adapter rapidement au changement. Par conséquent, les conseils donnés sont, dans de nombreux cas, des procédures intentionnellement non prescriptives et des alternatives peuvent être adoptées par certains opérateurs dans la gestion de leurs opérations. Pour les opérations à bord, cette ligne de conduite doit satisfaire les exigences du code ISM.</p> <p>Ce préambule était nécessaire pour bien mettre en évidence que d'une part l'ISGOTT n'est pas une "Réglementation" mais un guide de bonne pratique, et que d'autre part la réglementation de la navigation autour du poste d'amarrage n'ont pas vocation à empêcher la construction d'un quelconque ouvrage maritime, ou à être le prétexte d'une contrainte obligeant le déplacement du poste d'amarrage sea-line plus au Nord. Si le projet retenu l'exige, seul le déplacement du pipeline serait à réaliser et dans ce cas, la construction du nouveau pipeline peut être conduite d'abord au plus près du PLEM, sans gêner l'exploitation. Le branchement sur le PLEM ne nécessiterait pas une interruption de plus de 7 jours, ce qui reste compatible avec l'exploitation du poste (30 navires/an). Le démontage de l'ancien pipeline est à son tour faisable sans gêner l'exploitation.</p> <p>L'ensemble de l'opération serait évidemment bien moins coûteuse que le déplacement complet de l'installation et ne mettrait pas en péril le fonctionnement normal du dépôt.</p> <p>En 2010, conjointement avec la Direction commerciale du port, nous avons travaillé à la définition d'un navire projet. Cette donnée est essentielle à la réalisation des ouvrages portuaires et des accès maritimes. Le navire projet devait répondre à l'ensemble des trafics portuaires existants et envisagés (vrac, divers, pétrolier ...) et donc ne ciblait pas exclusivement le trafic pétrolier.</p> <p>Le sea-line reçoit habituellement des navires de type handymax (medium range 1) de 35000 MT de port en lourd, à comparer avec la limitation à 40000 MT de déplacement total qui elle représente la somme du port en lourd et du navire léger (environ 6000 à 6500 MT). Aujourd'hui la taille des navires neufs handymax type MR1 évolue de 35000 MT à 45000 MT de port en lourd et la gamme juste au-dessus, le MR2 de 45000 MT à 55000 MT de port en lourd. Il est donc certain qu'à court terme le sea-line devra s'adapter à l'évolution de la taille des navires qui ciblent son marché ou pour le moins revenir aux conditions d'admission d'avant 2003.</p> <p>La crise du raffinage européen et le déficit chronique d'importation du "GOM" (gas oil) ont perturbé la logistique d'importation de cette catégorie de produits. Par exemple, des navires pétroliers de type "Long Range 1" (80000T) et même plus "Long Range 2" (160000 MT), en provenance des pays du golfe, viennent alléger dans l'Est de l'île de Malte leur cargaison de gas oil sur des navires de type handymax (MR1 ou MR2).</p> <p>A terme, la rationalisation du transport maritime ne s'opposera pas à ce que ce type de navire vienne décharger à minima partiellement sa cargaison dans plusieurs ports. Le dépôt pétrolier de Fos sur mer est prêt à recevoir des "LR2", le port de Sète vise le "LR1". Nul doute que l'avenir de port la nouvelle est à suivre cette évolution.</p> <p>Pour finir, un mot sur les attentes des céréaliers en l'illustrant par un exemple concret: il y a environ 5 ans sur l'export de blé tendre départ Suède, on affrétait des navires de 20000 MT avec un seul port de chargement (Norköpping) et un port de déchargement au Maroc. Depuis</p>		
--	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

	on affrété des navires de 45000 MT avec non plus un mais deux ports de chargement en Suède et un port de déchargement au Maroc. L'existence d'un port de commerce à Port la Nouvelle passe impérativement par la nécessité de s'adapter à l'évolution de l'offre transport attachée à ses trafics historiques.		
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

### 31. FLOTTEURS ÉOLIENS EN BÉTON

Thème Contribution Identification du public	N° obs	Libellé observations	Réponse du Maître d'ouvrage	Appréciation de la commission d'enquête
31 N° 51 RD Daniel CALLA	1	<p>La réunion publique du 3 mai a confirmé que le projet de création d'un grand port à Port-La-Nouvelle n'a aucune justification au plan des trafics maritime. La seule opportunité semble l'éolien flottant qui n'est qu'expérimental et qui ne peut donc servir à justifier un port à 700 millions. On a compris que le BTP régional en tirerait des bénéfices et des emplois pour conduire cette opération pharaonique en trompe l'œil sans lendemain garanti.</p> <p>Le choix de Bouygues BTP pour les éoliennes flottantes avec on imagine les cimentiers locaux confirme l'influence du BTP. Quadran n'étant qu'un sous-traitant du projet global de la société IDEOL de la Ciotat. On a entendu de la part du responsable de Quadran que ces immenses flotteurs pourraient avoir 100 m de côté et que c'était pour cela qu'il fallait détruire les jetées actuelles et construire un nouveau port ! On ne définit pas un port pour faire passer 4 éoliennes expérimentales surtout quand d'autres types de flotteurs existent et n'ont pas les mêmes exigences.</p> <p>Des flotteurs en béton armé précontraint de 4000 puis 8000 tonnes de béton indestructible. C'est pour 150 éoliennes près de 10 millions de tonnes de béton à mettre à l'eau, l'équivalent de 5 kms de digues. Une douzaine de technologies de flotteurs sont en expérimentation dans le monde, seule la France se lance dans le béton Bouygues. Fallait-il le tester à Gruissan alors que la même éolienne a été mise à l'eau dans l'atlantique en 2017 ? Nicolas Hulot soutient-il les choix de Ségolène Royal ? On aurait bien aimé entendre les écologistes qui codirigent la région et en particulier la vice-présidente de la Région chargée de la transition énergétique. Que pense-t-elle du bilan carbone de ces flotteurs ?</p> <p>Il est évident que les flotteurs métalliques Engie déjà expérimentés au Portugal depuis 2011 sont plus respectueux en bilan carbone et surtout, on peut les recycler. Car personne ne parle dans le dossier de la solution quand il faudra les remplacer. Même solide, le béton ça s'use en mer. Qui peut penser que les éoliennes en mer seront éternelles. Faudra-t-il que ces blocs géants grands comme des immeubles de 30 étages finissent échoués sur nos plages comme les blockhaus allemands qui garnissent les plages de Normandie ? Port-La-Nouvelle sera-t-il le symbole de l'hérésie écologique ?</p> <p>C'est bien de présenter des milliers de pages sur l'impact environnemental mais si on oublie de faire la même chose pour ce qui est la principale justification du projet, c'est-à-dire les éoliennes il y a tromperie.</p> <p>Nous attendons de la Commission des réponses claires à ces questions.</p> <p>En l'état ma position est fortement défavorable à ce projet.</p>	<p>La réunion publique a permis d'exposer oralement le dossier d'enquête publique en explicitant les trafics et le volume 3 du dossier. Le caractère pharaonique est plus que exagéré car il a été démontré à la réunion publique l'emprise des travaux. Le montant des travaux est estimé à 378 M€.</p> <p>Concernant le choix de la technique de construction des éoliennes, ce dernier ne relève pas de la Région comme cela a déjà été expliqué en réponse à l'observation n° 2 au chapitre 1.2.e. Cette observation est donc hors sujet par rapport à l'enquête.</p> <p>Par ailleurs rappelons que les deux fermes pilotes d'EOLMED et EFGL utiliseront le port de PLN et ce sera donc 8 éoliennes qui seront alors mises en place depuis le port.</p>	<p>La commission ne reviendra pas sur la justification « économique » du port. Elle ne rentrera pas non plus dans un débat comparatif entre flotteurs « béton » et « métalliques » (dont il faudrait aussi considérer les caractéristiques géométriques). Elle se limitera à rappeler qu'un béton se recycle également. Par ailleurs, faut-il déplorer de tester une technique française (béton) référencée dans la documentation internationale et pour laquelle la commission a connaissance de partenariat pour le développement de cette technique au Japon ?</p>



**La commission d'enquête publique a porté une appréciation sur toutes les réponses du Maître d'Ouvrage aux avis des services concernés et des observations du public.**

**Mauguio le 25 juin 2018**

**La commission d'enquête publique**

**Georges RIVIECCIO**

Président



**Bernard CHABBAL**

Commissaire enquêteur



**Bernard KIBKALO**

Commissaire enquêteur





PRÉFECTURE DE L'AUDE

## **CONCLUSIONS ET AVIS**

**de l'enquête publique unique relative au projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle et préalable :**

- à la déclaration de projet déclarant d'intérêt général l'opération ;
- à la mise en compatibilité du P.L.U. de Port-La-Nouvelle ;
- à l'autorisation unique requise au titre de l'article L214-3 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.

**Arrêté préfectoral N° 2018/0004 du 20 mars 2018**

**Arrêté préfectoral N° 2018/0031 du 9 mai 2018**

Déroulement de l'enquête publique du 16 avril 2018 au 25 mai 2018 inclus.

Commission d'enquête publique : président, Georges RIVIECCIO, assesseurs, Bernard CHABBAL, Bernard KIBKALO.

Ce document a été établi selon les prescriptions de l'article R123-19 du code de l'environnement.  
Il comprend des généralités et des conclusions et avis pour chacune des cinq enquêtes publiques.

# GÉNÉRALITÉS

Dans cette partie la commission d'enquête publique traitera :

1. En préambule, la présentation du port de Port-La-Nouvelle,
2. La nature et des caractéristiques du projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle,
3. L'objet des enquêtes publiques et leur cadre juridique,
4. La composition du dossier,
5. L'organisation et le déroulement de l'enquête publique unique, et en particulier l'information du public,
6. L'analyse des observations recueillies au cours de l'enquête publique et du mémoire en réponse de la Présidente de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée.

## 1. PRÉAMBULE

Depuis 2010, le trafic du port de Port-La-Nouvelle a diminué en termes de tonnage pour atteindre en 2015, après avoir reculé de 4 places, la 18<sup>ème</sup> place des ports français continentaux. Cette diminution du trafic concerne en particuliers les céréales en concurrence avec le Canada et l'Ukraine qui bénéficient de pouvoir utiliser des navires plus grands que ceux actuellement accueillis à Port-La-Nouvelle limités à 145 m de long et d'un tirant d'eau de 8 m alors que le standard actuel des navires est de 225 m de long et 14,50 m de tirant d'eau.

La Région Occitanie s'est donc engagée dans un projet d'extension du port pour répondre aux besoins des utilisateurs actuels et futurs ainsi qu'à ceux nécessaires à la construction de fermes pilotes d'éoliennes flottantes au large de Gruissan, portée par EOLMED et au large du Barcarès, portée par « Les éoliennes flottantes du golfe du Lion ».

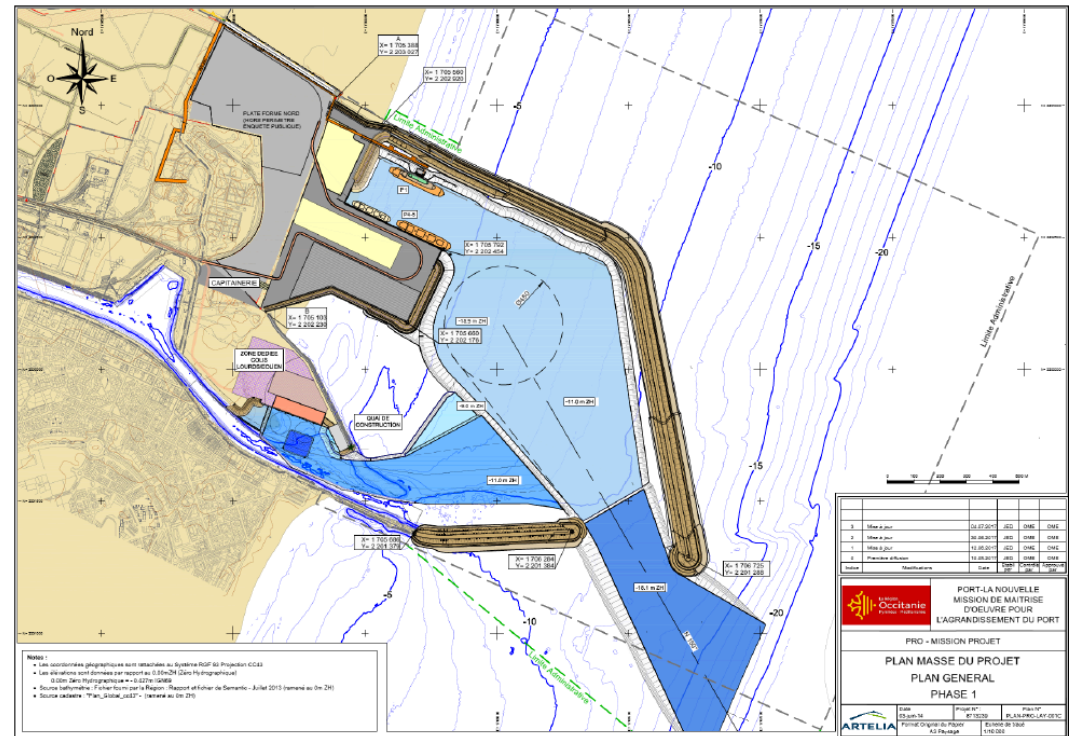
Ce projet s'inscrit également dans le plan littoral 21 que la Région considère comme stratégique pour le développement d'une nouvelle économie de la mer du XXI<sup>ème</sup> siècle.

## 2. NATURE ET CARACTÉRISTIQUES DU PROJET D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA-NOUVELLE

Un 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). L'aménagement du nouveau bassin portuaire, dont la première phase est l'objet du présent dossier d'enquêtes, constitue le volet maritime de ce programme d'aménagement global.

## 1. LE PROJET D'EXTENSION PORTUAIRE OBJET DE LA PRESENTE ENQUETE PUBLIQUE CONSISTE EN :

- La création d'un nouveau bassin situé au Nord de la passe d'entrée actuelle ;
- 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 sa structure sera composée d'enrochements ou de blocs artificiels en béton ;
- Sur le même principe, la construction du prolongement de l'actuelle digue Sud sur 600 m de long ;
- La réalisation de 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 ;
- La réalisation d'environ 15 ha 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 ;
- 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, délimitera un poste « vracs liquides ». Ce poste pourra être équipé par les futurs opérateurs d'installations de déchargement et de conduites nécessaires au transport des fluides qui y arriveront. Cet aménagement sera conçu de telle manière à ce que, dans une phase ultérieure du projet, deux autres postes « vracs liquides » puissent être réalisés en continuité et dans le même alignement, lorsque le besoin s'en fera sentir.
- La création d'un poste polyvalent permettant de traiter à la fois des « vracs secs » et des « vracs conventionnels », aux dimensions du navire prototype (245 mètres).
- La délimitation, en partie Sud des aménagements prévus, le long du chenal actuel, d'une zone dédiée au développement des projets éoliens, constitué d'un quai lourd de 200 m de long et de l'aménagement de 7 ha de terre-plein.
- Pour permettre le dragage du bassin portuaire, le démontage du sea-line, qui à ce jour permet le déchargement des navires d'hydrocarbures vers les dépôts pétroliers. Une solution temporaire devra ainsi être mise en place. L'alimentation à terme des dépôts se fera depuis les postes « vracs liquides » aménagés le long de la digue Nord.



Le creusement du nouveau bassin va engendrer un volume de sédiments dragués de 10.5 millions de m<sup>3</sup>. Les solutions principales envisagées pour la valorisation de ces sédiments 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 besoins potentiels de rechargements de plages le long, notamment, des côtes de l'Aude et de l'Hérault.

## 1.2. LES FUTURS AMENAGEMENTS POSSIBLES DU PROJET (PHASE 2)

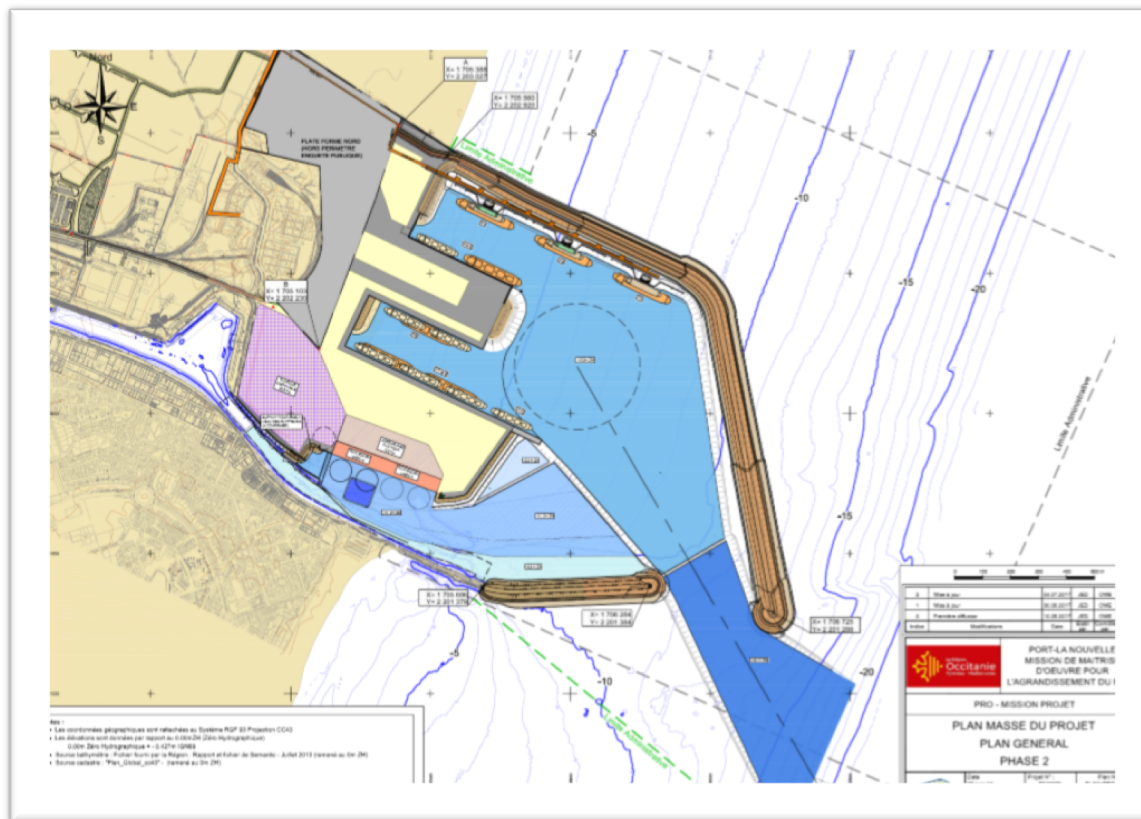
La Phase 1 du projet d'aménagement qui est portée à Enquête Publique permettra à court, moyen ou plus long terme une deuxième phase d'aménagement (Phase 2), consistant à réaliser d'autres quais et terrepleins, dont certains seront eux aussi destinés à recevoir le navire de projet.

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-contre illustre ce que pourrait être, à terme, cette phase 2 du projet. 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 permettant une organisation 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 pilote) se concrétisent. Le prolongement du quai lourd et la création de zones renforcées permettant le transfert de colis lourds pourraient ainsi être aménagés.



### 3. OBJET DES ENQUÊTES PUBLIQUES ET CADRE JURIDIQUE

#### 3.1. OBJET DES ENQUÊTES PUBLIQUES

En vue de la réalisation des travaux relatifs à l'extension du port de Port-La-Nouvelle comprenant en particulier la création de nouvelles digues de protection, d'un quai éolien, d'un premier poste dédié aux vracs liquide, d'un quai de 430 m dédié aux vracs solides et nécessitant le dragage du nouveau bassin, la Région OCCITANIE Pyrénées-Méditerranée a demandé au préfet de l'Aude l'ouverture d'une enquête publique unique préalable à :

- 3.1.1 LA DECLARATION DU PROJET DECLARANT D'INTERET GENERAL L'OPERATION ;**
- 3.1.2 LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PORT-LA-NOUVELLE ;**
- 3.1.3 L'AUTORISATION UNIQUE REQUISE AU TITRE DE L'ARTICLE L.214-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT INTEGRANT LA DEROGATION A L'INTERDICTION D'ATTEINTE AUX ESPECES PROTEGEES ;**
- 3.1.4 AU CHANGEMENT SUBSTANTIEL D'UTILISATION DES ZONES DU DOMAINE PUBLIC MARITIME ;**
- 3.1.5 LA DECISION D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA-NOUVELLE.**

#### 3.1.1 La déclaration du projet déclarant d'intérêt général l'opération

L'extension du port de Port-La-Nouvelle implique une mise en compatibilité de son Plan Local d'Urbanisme. En application de l'article L153-54 du code de l'urbanisme il est nécessaire que la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée, prononce une déclaration de projet déclarant d'intérêt général l'extension du port de Port-La-Nouvelle pour que le conseil municipal de la commune de Port-La-Nouvelle adopte la mise en compatibilité de son PLU.

Dans ce cadre, la commission d'enquête publique devra se prononcer sur l'intérêt général de l'extension du port de Port-La-Nouvelle en le confrontant aux atteintes à l'environnement, aux intérêts privés et publics, aux répercussions sociales et économiques et à son coût financier.

#### 3.1.2 La mise en compatibilité du PLU de Port-la-Nouvelle

L'extension du port de Port-La-Nouvelle implique une mise en compatibilité de son Plan Local d'Urbanisme. En application de l'article L153-54 du code de l'urbanisme il est nécessaire que la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée prononce une déclaration de projet déclarant d'intérêt général l'extension du port de Port-La-Nouvelle pour que le conseil municipal de la commune de Port-La-Nouvelle adopte la mise en compatibilité de son PLU.

Le projet d'extension portuaire se situe sur différentes zones dont la vocation actuelle n'est pas compatible avec le projet d'extension portuaire.

La mise en compatibilité du PLU nécessite de :

- Modifier le plan de zonage de sorte à ce que le projet d'extension portuaire soit classé dans une seule et même zone du PLU, la zone AUK. Elle sera découpée en deux secteurs : le secteur AUK1 correspondant à la partie terrestre de l'aménagement du port (parc logistique portuaire) et le secteur AUK2, correspondant à sa partie maritime (le nouveau bassin portuaire).
- Créer un règlement spécifique à la zone concernée par le projet afin de distinguer les règles relatives aux secteurs AUK1 et AUK2.

- Créer une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) fixant les orientations d'aménagement en termes de terre-pleins, de quais et de postes au sein du nouveau bassin, objet du projet d'extension.

### 3.1.3 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

Le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle est soumis à autorisation préfectorale au titre des installations, travaux et activités pouvant présenter un danger pour les ressources en eau et les milieux aquatiques. Cette autorisation « Loi sur l'eau » s'applique à plusieurs niveaux :

- Au rejet des eaux de surface compte tenu des seuils des flux de pollution qui permettent de distinguer la procédure de déclaration de la procédure d'autorisation ;
- A la création d'un nouveau bassin portuaire délimité par l'installation de digue en mer et la construction de nouveaux quais ;
- Aux travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu. Le montant envisagé pour ces travaux excédant 1 900 000 € ;
- Au dragage et/ou rejet y afférent en milieu marin étant donné que le volume de sédiments à traiter est estimé à 10 600 000 m<sup>3</sup>.

Comme il doit faire l'objet d'une étude d'impact, le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle est soumis à évaluation de ses incidences sur les espèces et les habitats des sites Natura 2000 de proximité au regard de leurs objectifs de conservation. Il s'agit 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.

Les travaux d'extension du port de Port-La-Nouvelle nécessitent l'obtention d'une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèce protégée pour les spécimens de *Pinna nobilis* (La Grande Nacre) présents dans le futur bassin.

### 3.1.4 Au changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime

Cette enquête porte sur la demande par la Région de transfert de gestion par l'État de deux zones du domaine public maritime.

Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle s'inscrit dans les limites du périmètre portuaire transféré par l'État à la Région.

Il nécessite toutefois l'extension du périmètre portuaire transféré par l'État à la Région en deux points distincts et à deux titres :

- Au Sud-Est du projet, il est nécessaire d'étendre de 413 000m<sup>2</sup> le périmètre administratif du port afin inclure l'ensemble du chenal à draguer pour permettre l'accès aux navires de 14.5 m de tirant d'eau à l'intérieur du nouveau bassin créé
- Au Nord, il est nécessaire d'étendre le périmètre portuaire d'une cinquantaine de mètres vers le nord (18 000 m<sup>2</sup>) pour permettre des interventions d'entretien de la digue Nord par voie maritime.

La modification de ce périmètre doit être précédée d'un transfert de gestion du Domaine Public Maritime (DPM).

### 3.1.5 La décision d'extension du port de Port-la-Nouvelle

Les travaux prévus dans le dossier d'enquête publique font rentrer l'opération dans la catégorie des « extensions de port » car ils impliquent :

- la modification du périmètre portuaire,

- un accroissement de la superficie du plan d'eau abrité.

Le projet d'extension nécessite, au titre du code des transports, une instruction menée par le Maître d'Ouvrage et la production, parmi d'autres pièces d'une « évaluation socio-économique ».

L'objet de l'enquête au titre de l'extension du port est de porter un avis sur cette dernière, à la lumière des avis émis et de l'examen des pièces réglementaires fournies

### 3.2. CADRE JURIDIQUE

Le projet d'extension du port de Port-la-Nouvelle est soumis à étude d'impact au titre des articles L122-1 et R122-2 du code de l'environnement et à enquête publique au titre des articles :

- L123-2 et suivants du Code de l'Environnement, le projet étant soumis à étude d'impact ;
- R214-8 et suivants du Code de l'Environnement, le projet faisant l'objet d'une demande d'autorisation unique (décret de 2014) ;
- L5314-8 et suivants et R5314-1 et suivants du Code des Transports ; le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle nécessitant une modification du périmètre et la réalisation de travaux ;
- L2124-1 et suivants et L.2123-3 du Code Général de la Propriété des Personnes Publiques ; transfert du domaine public maritime nécessité par le projet d'extension du port ;
- L123-14-2 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, en conséquence le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle nécessitant une mise en compatibilité de son PLU. l'enquête publique porte à la fois sur l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU.
- R123-1 et suivant du Code de l'Environnement : procédure applicable à la conduite d'une enquête publique unique.

#### 3.2.1 Déclaration du projet déclarant d'intérêt général l'opération

La déclaration de projet déclarant d'intérêt général l'extension du port de Port-La-Nouvelle relève de la compétence du Conseil régional de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée.

Pour juger qu'une activité a un but d'intérêt général il faut s'appuyer sur certaines considérations théoriques, dans ce cadre la commission d'enquête publique dressera un bilan l'amenant à confronter l'intérêt général avec les atteintes environnementales, l'atteinte aux intérêts privés, l'atteinte aux autres intérêts publics et le coût financier du projet.

#### 3.2.2 Mise en compatibilité du PLU de Port-la-Nouvelle

L'article L. 153-54 du code de l'urbanisme stipule : « Une opération faisant l'objet d'une déclaration d'utilité publique, d'une procédure intégrée en application de l'article L. 300-6-1 ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, d'une déclaration de projet, et qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :

1° L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou **l'intérêt général** de l'opération et **sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence** ;



2° Les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L132-7 et L132-9. Le maire de la ou des communes intéressées par l'opération est invité à participer à cet examen conjoint. »

Le recours à la mise en compatibilité du PLU de la commune de Port-La-Nouvelle est donc subordonné à la qualification d'intérêt général du projet d'extension du port qui est porté par la région Occitanie.

Cette procédure est soumise à évaluation environnementale conformément à l'article L.104-2 du code de l'urbanisme qui prévoit que les plans locaux d'urbanisme font l'objet d'évaluation environnementale lorsqu'ils « ... sont susceptibles d'avoir des effets notables sur l'environnement, au sens de l'annexe II à la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001, compte tenu notamment de la superficie du territoire auquel ils s'appliquent, de la nature et de l'importance des travaux et aménagements qu'ils autorisent et de la sensibilité du milieu dans lequel ceux-ci doivent être réalisés ; .... »

Cette disposition est complétée par la partie réglementaire du code de l'urbanisme et notamment son article R.1014-8 qui précise dans son paragraphe 2 que les PLU font l'objet d'une évaluation environnementale à l'occasion de leur mise en compatibilité « ... dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique ou d'une déclaration de projet lorsqu'elle permet la réalisation de travaux, aménagements, ouvrages ou installations susceptibles d'affecter de manière significative un site Natura 2000 ; ...).

Le projet d'extension portuaire a fait l'objet d'une étude environnementale (volume 2). C'est ce document qui est porteur de l'évaluation environnementale. Il se compose :

- D'une présentation résumée des objectifs du document, de son contenu et, s'il y a lieu, de son articulation avec les autres documents d'urbanisme et les autres plans et programmes mentionnés à l'article L. 122-4 du code de l'environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;
- D'une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution en exposant notamment les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du document ;
- D'une analyse exposant :
  - Les incidences notables probables de la mise en œuvre du document sur l'environnement ;
  - Les problèmes posés par l'adoption du document sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 du code de l'environnement ;
- De l'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu au regard des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou national et les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du document
- De la présentation des mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du document sur l'environnement
- De la définition des critères, indicateurs et modalités retenus pour suivre les effets du document sur l'environnement afin d'identifier, notamment, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;
- D'un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

### **3.2.3 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.**

Le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle relève des 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 qui est sans objet en ce qui concerne ce dossier.

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, le projet étant soumis à autorisation au titre de l'article L.214-3 du Code de l'Environnement, les procédures suivantes sont rattachées à la procédure unique :

- La dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées (4° de l'article L.411-2 du Code de l'Environnement) ;
- L'autorisation spéciale au titre des réserves naturelles nationales (L.332-9 du Code de l'Environnement) ;

Les procédures relatives au Code de l'Environnement ont fait l'objet de réunions de cadrage avec les Services Instructeurs de la DREAL Occitanie. Le dossier d'étude d'impact vaut 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 est également intégré au dossier de demande d'autorisation unique.

### 3.2.4 Changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime

Le transfert de gestion lié à un changement d'affectation du domaine public est régi par l'article L2123-3 du CGPPP qui stipule que « Les personnes publiques mentionnées à l'article L. 1 du CGPPP (État ou collectivités) peuvent opérer, entre elles, un transfert de gestion des immeubles dépendant de leur domaine public pour permettre à la personne publique bénéficiaire de gérer ces immeubles en fonction de leur affectation.

En l'espèce, le changement substantiel d'utilisation du domaine public maritime concerné doit au préalable faire l'objet d'une enquête publique conformément à l'article L2124-1 du CGPPP qui stipule que : « 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 Ier du code de l'environnement ».

C'est à l'issue de cette enquête et de ses conclusions que la Région sollicitera le Préfet pour le transfert de gestion des deux espaces actuellement inclus dans le domaine public maritime naturel de l'État afin de les inclure dans son domaine public portuaire :

Cette demande donnera lieu à une convention État-Région et à un arrêté préfectoral qui interviendra simultanément aux autorisations environnementales liées au projet d'extension du port de Port-La Nouvelle.

C'est postérieurement à ces arrêtés que le Conseil Régional pourra alors redéfinir le périmètre portuaire en application de l'article R5311-1 du code des transports.

### 3.2.5 Décision d'extension du port de Port-la-Nouvelle

L'extension du port est soumise au Code Général de la Propriété des Personnes Publiques du fait du transfert du domaine public maritime qu'il nécessite.

Le projet d'extension est également 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.

Le dossier de proposition d'extension du port présenté par le Maître d'Ouvrage au préfet doit être accompagné des résultats de l'instruction prévue par l'article R.5314-2.

Il comprend également :

- l'étude d'impact prévue par les articles R.122-1 et suivants du Code de l'Environnement,
- l'évaluation « socio-économique mentionnée à l'article R.1511-7 puisque les travaux constituent un grand projet d'infrastructures. tel que défini à l'article R.1511-3.

## 4. COMPOSITION DU DOSSIER

**Le dossier soumis à l'enquête publique était composé de 8 volumes, de 13 documents d'études et de 2 pièces complémentaires. Il a été déclaré, en date du 6 février 2018, complet et recevable par la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement Occitanie.**

Volume 1 : Présentation du demandeur

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

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

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

Volume 3: Dossier d'étude socio-économique au titre du code des transport

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 ;

- Modèle physique en canal a houle - rapport d'essais
- Modèle physique en cuve a houle de l'enracinement de la digue nord – rapport d'essais
- Modèle physique en cuve a houle des parties terminales des digues – rapport d'essais
- Rapport relatif aux conditions d'agitation à l'intérieur du port
- Rapport relatif aux modélisations numériques des impacts hydro-sédimentaires du projet
- Évaluation des effets du projet sur le littoral (trait de côte)
- Étude du devenir du sable déposés en mer
- Rapport relatif aux simulations de navigation
- Modélisation des panaches turbides pendant les travaux de dragage
- Synthèse des études hydro-sédimentaires
- Rapport relatif aux estimations des filières de valorisation des délaix de dragage
- Rapport relatif à l'inventaire des sites de production des matériaux
- Rapport relatif à l'analyse multicritère

Pièces complémentaires :

- Avis d'enquête publique
- Registres d'enquête publique

Les 8 volumes et les 13 documents d'étude présentés à l'enquête publique ont été contrôlés et paraphés par la commission d'enquête ainsi que les registres d'enquête.

#### **La commission d'enquête publique estime :**

1. Le dossier présenté à l'enquête publique était conforme aux prescriptions de l'article R123-8, du code de l'environnement, modifié par décret n° 2017-626 du 25 avril 2017- art.4,
2. Les pièces contenaient toutes les informations nécessaires pour permettre d'identifier les enjeux liés à l'extension du port de Port-La-Nouvelle
3. Tout au long de l'enquête le public a pu disposer d'un dossier réglementaire, soit :
  - a. Sur support papier en mairie de Port-La-Nouvelle
  - b. Sur support dématérialisé sur les sites internet ;
    - i. Région Occitanie Pyrénées / Méditerranée : <https://www.laregion.fr/Les-enquetes-et-avis-publics-et-declarations-d-intention>
    - ii. Commune de Port-La-Nouvelle : <http://www.portlanouvelle>
    - iii. Préfecture de l'Aude ; [www.herault.aude.gouv.fr/les-autres-dossiers-r1687.html](http://www.herault.aude.gouv.fr/les-autres-dossiers-r1687.html)
    - iv. Site dédié ; [www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/](http://www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/)
4. Le dossier était suffisamment renseigné pour que le public puisse se faire une opinion sur le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle, bien qu'il ait dû chercher les informations dans plusieurs pièces et que leur lecture demande une certaine attention.
5. Il faut noter cependant une redondance des informations dans les pièces du dossier rendue obligatoire par l'application des différents codes (code de l'environnement, code de l'urbanisme, code général de la propriété des personnes publiques, code des transports) régissant l'ensemble des enquêtes regroupées dans une enquête unique.
6. La prise en compte d'un tel dossier s'adresse à un public averti et motivé.
7. Compte tenu du volume conséquent de pages du dossier, sa lecture nécessite plusieurs jours pour prendre connaissance des enjeux liés au projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle.

## **5. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE**

L'enquête publique s'est déroulée du 16 avril 2018 au 25 mai 2018 sur la commune de Port-La-Nouvelle pendant 40 jours consécutifs. Elle s'est terminée le vendredi 25 mai 2018 à 17H00.

**Le 16 février 2018** le préfet de l'Aude a demandé au Président du Tribunal administratif de Montpellier de désigner une commission d'enquête publique en vue de procéder à une enquête publique unique concernant le projet d'extension du port de PORT-LA-NOUVELLE porté par la Région OCCITANIE / Pyrénées – Méditerranée.

**Le 5 mars 2018** le Président du Tribunal Administratif de Montpellier par décision N° E18000029 / 34 a désigné une commission d'enquête publique composée de Georges RIVIECCIO, président, de Bernard CHABBAL et Bernard KIBKALO, membres titulaires.

Les membres de la commission d'enquête ont adressé à Madame le Président du Tribunal Administratif de Montpellier leur **déclaration sur l'honneur** selon laquelle ils n'étaient pas intéressés à l'opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions conformément aux dispositions de l'article L123-5 du code de l'environnement.

**Le 20 mars 2018** le Préfet de l'Aude a prescrit par Arrêté préfectoral N° 2018/0004 l'ouverture d'une procédure d'enquête publique unique pendant 31 jours consécutifs, du 16 avril 2018 au 16 mai 2018 inclus, relative au projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle porté par la Région Occitanie et préalable à :

- La déclaration du projet déclarant d'intérêt général l'opération
- La mise en compatibilité du PLU de Port-la-Nouvelle ;
- 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 ;
- La décision d'extension du port de Port-la-Nouvelle.

**Le 9 mai 2018** le préfet de l'Aude, à la demande de la commission d'enquête publique, a prescrit par un Arrêté N° 2018/0031 la prolongation de l'enquête publique pendant une durée de neuf jours.

**L'avis au public** a été publié dans la presse régionale :

- Conformément aux prescriptions de l'article 5 de l'Arrêté préfectoral N° 2018/0004 en date du 20 mars 2018 ;
  - Dimanche 25 mars 2018 – « L'INDÉPENDANT, Carcassonne »,
  - Jeudi 29 mars 2018 – « LA DÉPÊCHE DU MIDI, Aude »,
  - Mardi 17 avril 2018 – « L'INDÉPENDANT, Carcassonne », et « LA DÉPÊCHE DU MIDI, Aude ».
- Conformément aux prescriptions de l'Arrêté préfectoral N° 2018/0031 du 9 mai 2018 ;
  - La Dépêche Du Midi le mardi 15 mai 2018
  - L'Indépendant le lundi 14 mai 2018

Les avis d'enquête publique ont été publiés également sur les sites internet :

- Préfecture de l'Aude ; [www.herault.aude.gouv.fr/les-autres-dossiers-r1687.html](http://www.herault.aude.gouv.fr/les-autres-dossiers-r1687.html)
- Région Occitanie Pyrénées / Méditerranée : <https://www.laregion.fr/Les-enquetes-et-avis-publics-et-declarations-d-intention>
- Commune de Port-La-Nouvelle : <http://www.portlanouvelle>
- Site dédié ; [www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/](http://www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/)

**L'affichage de l'avis de l'enquête publique** a été réalisé conformément aux prescriptions des arrêtés préfectoraux :

- Sur la commune de Port-La-Nouvelle,

- Au voisinage du port de Port-La-Nouvelle. L'implantation de ces panneaux est précisée en annexe.

La commission d'enquête publique a contrôlé l'exécution de ces affichages et le maire de la commune de Port-La-Nouvelle a établi le certificat d'affichage conformément aux prescriptions de l'article 5 de l'Arrêté préfectoral N° 2018/0004 en date du 20 mars 2018.

#### **L'INFORMATION DU PUBLIC A ETE COMPLETE PAR :**

- Des articles parus dans la presse régionale,
- Une banderole à l'entrée de Port-La-Nouvelle,
- Des brochures distribuées dans les commerces de Port-La-Nouvelle et les services institutionnels locaux,
- Des informations diffusées par une radio locale.

**Deux réunions d'information et d'échanges ont eu lieu** à la demande de la commission d'enquête publique :

- Le 6 avril 2018 à la salle Jacques Brel à Port-La-Nouvelle,
- Le 3 mai 2018 à la salle Jean Monnet à Port-La-Nouvelle.

La réunion publique du 6 avril 2018 a été annoncée par affichage sur la commune de Port-La-Nouvelle

La réunion publique du 3 mai a été annoncée par :

- Une annonce légale parue le :
  - 24 avril 2018 – « L'INDÉPENDANT, Carcassonne »,
  - 26 avril 2018 – « LA DÉPÊCHE DU MIDI, Aude ».
- Un avis sur le site internet de la commune de Port-La-Nouvelle
- Affichage sur la commune de Port-La-Nouvelle
- Information sur une radio locale

Près de 250 personnes ont participé à ces réunions.

**Cinq permanences dont une un samedi matin** ont été tenues par la commission d'enquête publique en mairie de Port-La Nouvelle au cours desquelles 51 personnes ont été reçues.

**La consultation du dossier d'enquête publique sur support papier** s'est faite en mairie de Port-La-Nouvelle, service urbanisme, aux heures habituelles d'ouverture au public du lundi au vendredi de 8H45 à 12H00 et de 13H45 à 17H30, dès la publication de l'Arrêté préfectoral. Le public pouvait se faire délivrer en cas de besoin des photocopies à ses frais.

**La consultation dématérialisée des dossiers** était possible sur les sites internet :

- Préfecture de l'Aude ; [www.herault.aude.gouv.fr/les-autres-dossiers-r1687.html](http://www.herault.aude.gouv.fr/les-autres-dossiers-r1687.html)
- Région Occitanie Pyrénées / Méditerranée : <https://www.laregion.fr/Les-enquetes-et-avis-publics-et-declarations-d-intention>
- Commune de Port-La-Nouvelle : <http://www.portlanouvelle>

- Site sécurisé dédié ; [www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/](http://www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/)

### **Un ordinateur a été mis à la disposition du public** en mairie de Port-La-Nouvelle

Le public a pu déposer et transmettre ses observations et propositions durant toute la durée de l'enquête du lundi 16 avril 2018, 9H00, au vendredi 25 mai 2018, 17H00 :

- Sur le registre d'enquête déposé en mairie de Port-La-Nouvelle, service urbanisme, aux heures habituelles d'ouverture au public du lundi au vendredi de 8H45 à 12H00 et de 13H45 à 17H30
- Par voie postale à l'adresse suivante, M. Georges Rivieccio, Président de la commission d'enquête publique, Mairie de Port-La-Nouvelle – Service urbanisme/environnement – Place du 21 juillet 1844 – 11210 PORT-LA-NOUVELLE
- Par voie électronique sur le site internet comportant le registre dématérialisé sécurisé : [www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/](http://www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/)

**Au total 499 contributions ont été recueillies sur les registres d'enquête publique, le registre dématérialisé, les courriers déposés et la pétition.**

**Sur les 499 contributions du public on peut noter que :**

- **272 personnes ont donné un avis favorable,**
- **184 ont donné un avis défavorable,**
- **43 personnes ne se prononce pas.**

Il convient de rajouter les 86 personnes de la pétition du cercle nautique de Peyrac-de-Mer qui ne se prononcent pas mais qui demandent à être consultées au titre de la protection environnementale de l'étang de Bages et Sigean.

Le courrier de Monsieur Christophe RIVENQ président du Groupe Union des Élus de la Droite et du Centre du Conseil Régional Occitanie / Pyrénées-Méditerranée déposé à la préfecture de Carcassonne après la clôture de l'enquête publique ne peut pas être prise en compte.

### **Procès-verbal de synthèse des observations.**

Conformément aux prescriptions de l'article R123-18 du code de l'environnement, la commission d'enquête publique a remis le 2 juin 2018 à Madame Carole DELGA, Présidente de la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée le procès-verbal de synthèses des observations du public, recueillies au cours de l'enquête publique en lui demandant de bien vouloir apporter une réponse avant le 15 juin 2018.

### **Mémoire en réponse.**

Le 18 juin 2018, au cours d'une réunion au siège de la Région Occitanie à Montpellier Monsieur Pascal PINET, directeur général délégué à l'aménagement du territoire a remis à la commission d'enquête publique le mémoire en réponse de la Présidente de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

### **Remarque :**

**L'information du public a été réalisée suivant les prescriptions de l'article 5 de l'Arrêté préfectoral N° 2018/0004 en date du 20 mars 2018, du préfet de l'Aude. Les avis d'enquête publique ont été relayés par les médias et les réseaux sociaux. Deux réunions publiques ont complété largement l'information du public. Le public**

**a pu participer et s'exprimer librement dans le cadre d'une démocratie participative, le recueil par la commission d'enquête publique de 599 contributions du public confirme que son information a été efficiente.**

La commission d'enquête publique considère que l'enquête publique s'est déroulée conformément à la réglementation en vigueur.

Le dossier d'enquête public a été déclaré, en date du 6 février 2018, complet et recevable par la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement d'Occitanie.

Les 10 volumes présentés à l'enquête publique ont été contrôlés et paraphés par la commission d'enquête ainsi que les registres d'enquête.

Les pièces contenaient toutes les informations nécessaires pour permettre d'identifier les enjeux liés à l'extension du port de Port-La-Nouvelle

Tout au long de l'enquête le public a pu disposer d'un dossier réglementaire, suffisamment renseigné pour qu'il puisse se faire une opinion sur le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle, bien qu'il ait dû chercher les informations dans plusieurs pièces et que leur lecture demande une certaine attention. Il faut noter également une redondance des informations dans les pièces du dossier rendue obligatoire par l'application des différents codes (code de l'environnement, code de l'urbanisme, code général de la propriété des personnes publiques, code des transports) régissant l'ensemble des enquêtes regroupées dans une enquête unique.

Toutes les pièces du dossier étaient également consultables sur les sites internet :

- Région Occitanie Pyrénées / Méditerranée : <https://www.laregion.fr/Les-enquetes-et-avis-publics-et-declarations-d-intention>
- Commune de Port-La-Nouvelle : <http://www.portlanouvelle>
- Préfecture de l'Aude ; [www.herault.aude.gouv.fr/les-autres-dossiers-r1687.html](http://www.herault.aude.gouv.fr/les-autres-dossiers-r1687.html)
- Site dédié ; [www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/](http://www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/)

## 6. ANALYSE DES OBSERVATIONS

Les avis des services concernés et les observations du public ont été analysés exhaustivement dans le rapport précédent et la commission d'enquête publique a donné son propre avis pour chaque avis et observation, en regard des réponses du Maître d'Ouvrage.

On pourra donc se reporter au chapitre C. « ANALYSE DES OBSERVATIONS » du rapport pour consulter exhaustivement et dans le détail tous les avis et observations recueillis au cours de l'enquête publique avec les réponses du Maître d'Ouvrage et les avis de la commission d'enquête publique.



En conséquence il est présenté ci-après la synthèse par thèmes des avis et observations.

- 6.1. Le respect de la procédure
- 6.2. Les aspects économiques
  - 6.2.1. Niveau macro-économiques
  - 6.2.2. Niveau filières et hinterland
  - 6.2.3. Volet économique financier
- 6.3. Les aspects techniques
  - 6.3.1. Éolien flottant
  - 6.3.2. Infrastructure portuaire
  - 6.3.3. Dignes
- 6.4. Les aspects environnementaux
  - 6.4.1. Le risque d'eutrophisation de l'étang
  - 6.4.2. L'évolution du trait de côte
  - 6.4.3. Le clapage en mer
  - 6.4.4. Les dérogations pour la destruction d'espèces et d'habitats protégés
- 6.5. La desserte multimodale
  - 6.5.1. le transport fluvial
  - 6.5.2 Le transport ferroviaire
- 6.6. Le Plan Local d'Urbanisme de Port-La-Nouvelle

## 6.1. LE RESPECT DES PROCEDURES

La participation préalable du public au dépôt de la demande d'autorisation du projet d'expansion du port de Port-La-Nouvelle a été conforme à :

- L'article L120-1 du code de l'environnement, modifié par Ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 – art.1 et à l'article L121-1-A du code de l'environnement, créé par Ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016 – art.2, traitant de la concertation du public pendant la phase d'élaboration d'un projet, jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique,
- L'article L123-1, modifié par Ordonnance n° 2016-1060 du 3 août 2016-art.3 du code de l'environnement traitant de l'enquête publique.

### 6.1.1 Débat public

Le coût prévisionnel du projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle tel qu'étudié à la suite des 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 du Conseil Régional du 1er septembre 2011.

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 organisa elle-même et dont elle confia l'animation à une Commission Particulière du Débat Public (CPDP). 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.

À la suite du débat public, le compte rendu et le bilan du débat public établis par la CPDP ont été publiés par la CNDP le 14 juin 2013.

Après la publication du bilan établi par la CNDP, la Région Occitanie / Pyrénées – Méditerranée a poursuivi l'information du public sur l'extension du port de Port-La Nouvelle dans le cadre d'un plan de communication présenté à la Commission Nationale du Débat Public en avril 2015, conformément à l'article L 121-13 du code de l'environnement.

A partir de l'automne 2015 et compte tenu du regroupement des Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées au 1er 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 liée 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 présenté à l'enquête publique.

### 6.1.2. Enquête publique

#### 3 mois au moins avant le début de l'enquête publique :

- La Région Occitanie a adressé pour avis le 11 octobre 2017 le dossier d'enquête publique aux collectivités et services locaux intéressés qui ont pour la plupart répondu dans les deux mois.
- Le 8 décembre 2017 la Région Occitanie a transmis à l'Autorité Environnementale pour avis le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle.
- Le 15 décembre 2017 la DREAL Occitanie a transmis au Conseil National de la Protection de la Nature pour avis le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle.
- Le 25 janvier 2018 la Mission Régionale d'Autorité environnementale, MRAe, a formulé ses observations sur le dossier qui conformément à l'article R122-7 du code de l'environnement a été joint au dossier d'enquête publique avec le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage.
- Le 22 février 2018 la Commission espèces et communauté biologiques, a formulé son avis sur le dossier qui conformément à l'article R122-7 du code de l'environnement a été joint au dossier d'enquête publique avec le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage.
- Le 6 février 2018 le dossier d'enquête publique présenté au public a été déclaré complet et recevable par la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement Occitanie.
- Le 16 février 2018, la Présidente du Tribunal Administratif de Montpellier par décision N° E18000029 / 34 en date du 5 mars 2018 a constitué la commission d'enquête à la demande du Préfet de l'Aude pour procéder à l'enquête publique unique relative à la demande d'autorisation unique concernant le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle.
- Le 20 mars 2018 le Préfet de l'Aude a prescrit par Arrêté préfectoral N° 2018/0004, l'ouverture de la procédure d'enquête publique unique pendant 31 jours consécutifs, du 16 avril 2018 au 16 mai 2018 inclus, préalable à :
  - La déclaration du projet déclarant d'intérêt général l'opération
  - La mise en compatibilité du PLU de Port-la-Nouvelle ;
  - 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 ;
  - La décision d'extension du port de Port-la-Nouvelle.
- Le 9 mai 2018 le préfet de l'Aude, à la demande de la commission d'enquête publique, a pris un arrêté N° 2018/0031 portant prolongation pendant une durée de neuf jours de l'enquête publique unique relative au projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle.

Pendant toute la durée de l'enquête publique le public a pu déposer ses observations qui ont été prises en compte par le Maître d'Ouvrage et qui a répondu à chacune d'entre-elles dans son mémoire en réponse adressé le 15 juin 2018 à la commission d'enquête publique.

**Si la concertation après le débat public a été insuffisante sur certains aspects pour les raisons d'ordre organisationnel dues à la réorganisation territoriale des Régions, l'enquête publique a permis aux services concernés, aux associations et à tous les citoyens de s'exprimer et d'échanger sur l'ensemble du projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle dans le respect des procédures prescrites par le code de l'environnement.**

## 6.2. LES ASPECTS ECONOMIQUES

Ce développement sera fondé à partir de la Fiche B « Économie générale et contexte global » produite par le Maître d'ouvrage en réponse aux observations du public et de la commission d'enquête. Celui-ci sera adapté par la commission en tant que de besoin

Entre 1995 et 2015, le nombre de navires de plus de 300 tonnes brutes est passé de 36 250 à 50 400 unités (40%).

La capacité d'emport (tpl) a progressé plus fortement et notamment dans la période récente, doublant entre 2004 et 2015.

Néanmoins, par secteur, les choses sont variables, celle des pétroliers a évolué lentement, car la demande n'a pas explosé, mais s'est réorganisée. La capacité de la flotte vraquière a été multipliée par trois en vingt ans et celle des porte-conteneurs par huit !

Le résultat est une flotte mondiale pléthorique. Dans le conteneur, entre 1995 et 2015, la flotte a été multipliée par 9 alors que le trafic ne l'a été que de 4,5. La croissance des vraquiers s'est retrouvée embourbée par des commandes pléthoriques en 2007 et 2008.

Le résultat de ces commandes ce sont les bas niveaux des taux d'affrètement depuis 2009. Il en va de même des prix du transport rognant la rentabilité des compagnies et leur viabilité

La recherche des économies d'échelle est au coeur de la croissance des navires.

Depuis 20 ans, le développement portuaire a été remarquable. En Europe, ce sont les extensions d'Anvers, de Rotterdam, du Havre, de Barcelone ; les nouveaux terminaux de Wilhelmshaven, Sines et Londres (Ust Luga en Russie, Tanger Med au Maroc, Ngqura en Afrique du Sud, Cai Mep au Vietnam).

Après l'Amérique latine, l'Asie du Sud-Est et l'Inde, c'est l'Afrique qui est touchée par la modernisation portuaire avec des géants chinois du BTP et des ports. Le gigantisme a touché aussi les deux grands canaux. Panama a mis en service en 2016, après 11 ans de travaux (4,5 Mds \$), ses nouvelles écluses en créant un format newpanamax (13 000 evp pour un PC). L'Égypte a dépensé le double pour une seule année de travail pour fluidifier le canal de Suez. Dans un cas comme dans l'autre, les effets sont relativement faibles sur le commerce maritime, car en fait les routes maritimes sont matures.

Ainsi le projet d'extension du port de Port La Nouvelle s'inscrit dans une tendance structurelle. La Méditerranée, avec 1% de la surface des mers, représente 25% du trafic maritime mondial. Elle est la route privilégiée d'échanges avec l'Afrique, l'Asie et le nord de l'Europe pour 250 000 navires marchands chaque année. L'ouverture sur cette mer est une opportunité considérable pour l'Occitanie et de nature à renforcer la position commerciale de certaines filières.

Actuellement, le commerce maritime connaît une embellie. C'est une bonne nouvelle pour le secteur du transport maritime en proie à un ralentissement depuis 2009 et faisant face à un avenir incertain. Après +1,8 % en 2015, la croissance du commerce maritime mondial a accéléré en 2016 à +2,6 %, soit 260 millions de tonnes de marchandises supplémentaires transportées pour un total de 10,3 milliards de tonnes, d'après le rapport annuel sur le transport maritime.

Le transport maritime de pétrole enregistre de bons résultats Le transport maritime de pétrole a continué de croître l'an dernier en raison de la faiblesse des cours du baril et de l'abondance de l'offre. Au total, les volumes transportés par les navires citernes, transportant du pétrole brut raffiné et des produits pétroliers et gaziers, ont atteint 3,1 milliards de tonnes l'an dernier, soit une hausse de 4,2 % par rapport à l'année précédente.

D'après le rapport de la CnuCED, les expéditions de gaz naturel liquéfié ont augmenté de 7,2 % en 2016, pour des livraisons atteignant 268 millions de tonnes.

Le commerce de gaz liquéfié a augmenté de 10,1 %, pour des volumes atteignant 87 millions de tonnes en 2016.

Le commerce de céréales est en hausse de 3,7 %.

En 2016, la demande mondiale de transport de vrac sec a augmenté de 1,3 %, portant le total des expéditions à 4,9 milliards de tonnes.

En ce qui concerne le commerce de minerai de fer, il a enregistré une croissance de 3,4 %, atteignant 1,4 milliard de tonnes en 2016.

Le commerce du charbon a lui reculé de 0,2 % à 1,1 milliard de tonnes, avec des volumes de charbon à coke et de charbon thermique stables, s'établissant à 249

millions et 890 millions de tonnes respectivement.

Le trafic de conteneurs a redémarré S'agissant du commerce maritime de conteneurs, après une modeste progression de +1,2 % en 2015, le commerce mondial conteneurisé a accéléré l'an dernier à un rythme plus rapide à +3,1 %, en volume, atteignant environ 140 millions d'équivalents vingt pieds (EVP).

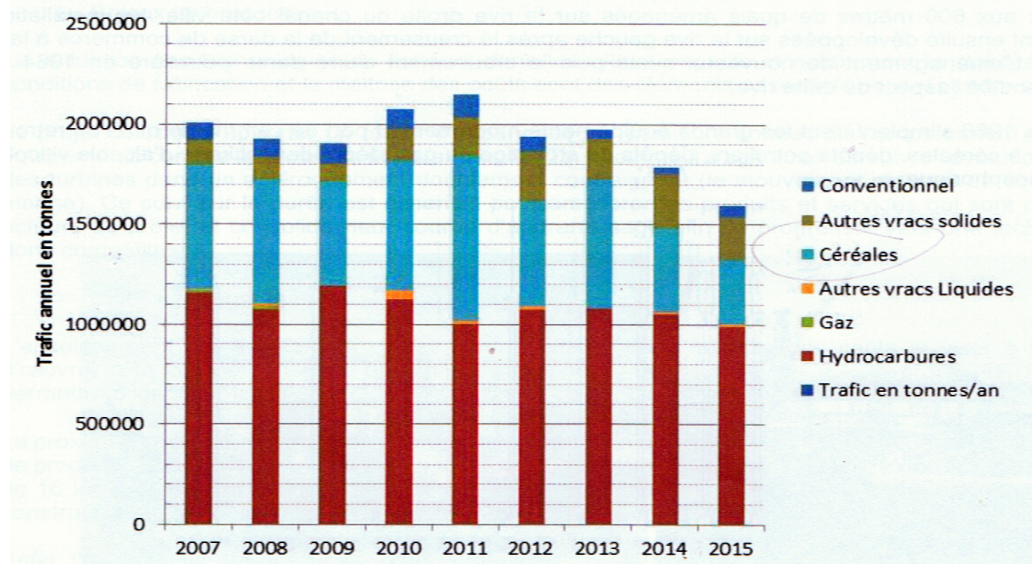
Le maritime reste un mode de transport roi dans le commerce international : plus de 80 % des é de marchandises, en volume, et plus de 70 % de leur valeur, sont transportés par mer à bord des navires et traités par les ports maritimes du monde entier.

Le port de Port-la-Nouvelle occupe un positionnement stratégique sur l'un des grands corridors identifiés par l'Europe, le corridor méditerranéen. Situé à égale distance des ports de Barcelone et Marseille-Fos, ainsi qu'au carrefour de l'axe Narbonne- Toulouse, il est idéalement placé pour la desserte de la région Occitanie.

**Dans ce cadre, au-delà de l'intérêt que peut représenter la filière de l'éolien flottant, la commission d'enquête publique estime qu'il existe une réelle opportunité économique pour l'extension du port de Port-La-Nouvelle.**

### 6.2.2. Au niveau des filières et de l'hinterland

L'activité du port de Port-La-Nouvelle est dominée par les filières céréales (export de blé dur) et hydrocarbures (alimentation en carburant de son hinterland).



La Fiche C « **Céréales** » et la fiche D « Hydrocarbures » produites par le Maître d'ouvrage en réponse aux observations du public et de la commission d'enquête, éventuellement adaptées par la commission en tant que de besoin ont donc fourni l'essentiel des données utilisées ci-après.

Avant d'aborder les considérations suivantes, il est nécessaire de bien distinguer « blé tendre » et « blé dur », qui sont deux marchés totalement différents (en volume

et en localisation). Les considérations sur le « blé » traitent surtout du « blé tendre », et même si le port de Port-La Nouvelle traite à 90% du « blé dur », l'ensemble du développement a été conservé afin d'illustrer la problématique d'ensemble, qui peut aussi interférer avec les possibilités de diversification des activités du port.

Depuis un demi-siècle, les pays de l'Afrique du Nord et du Moyen-Orient (ANMO) sont structurellement devenus des importateurs nets en céréales. En effet, entre les contraintes climatique, démographique, politique, foncière et économique, ces pays sont confrontés à des difficultés majeures de production et parallèlement à une augmentation significative de la demande en céréales.

La France, 5ème producteur mondial de blé, est le 1er fournisseur des pays d'Afrique du Nord, grands consommateurs de céréales. Elle est toutefois concurrencée par de nouveaux acteurs, dont la Russie et l'Ukraine, produisant ´ plus et mieux. Face à cette concurrence, la filière céréalière française doit donc adopter de nouvelles stratégies en Méditerranée, dont l'entretien de relations de confiance avec ses partenaires traditionnels ; le besoin d'outils logistiques performants et compétitifs. L'Algérie est le troisième pays importateur dans le monde de blé après l'Égypte et l'Indonésie. Malgré les nouvelles concurrences, la France reste le premier fournisseur du bassin Méditerranéen, soit près de 3 Milliards de consommateurs de blé. Le port de Port- La Nouvelle est donc idéalement positionné pour fournir ces marchés. Toutefois, les acheteurs font jouer la concurrence sur tous les fronts : qualité des récoltes, cahier des charges, structure tarifaire (prix des grains, du fret maritime, assurances, etc.), réactivité logistique, capacités de chargement des navires, assistance technique, accompagnement diplomatique, des comportements d'achats hétérogènes. Les aspects logistiques sont intimement liés aux enjeux économiques de la filière céréalière à l'échelle de la Région Occitanie. Celle-ci bénéficie d'une filière céréalière dynamique et parmi les plus diversifiées de France. La production céréalière régionale s'élève en moyenne à 4.8 millions de Tonnes par an. Elle se répartit autour du blé dur (700 000 T 1ère région productrice française, du blé tendre (1.6 MT), du maïs (1.6 MT), de l'orge (500 000 T), du sorgho (130 000 T 1ère région productrice française) et du riz. Toutes activités confondues de la production à la transformation en passant par la collecte et le négoce, la filiale céréalière régionale génère 37 000 emplois et 1.5 Md de valeur ajoutée.

Les installations portuaires de Port La Nouvelle (premier port pour l'exportation du blé dur avec 52% des exportations françaises) favorisent les échanges avec les grands acheteurs de blé dur que sont l'Italie, la Grèce, mais aussi les pays du Maghreb et l'Afrique de l'Ouest. La moitié des céréales produites en France est exportée vers nos voisins de l'Union Européenne et les Pays Tiers. L'exportation des céréales est donc d'une importance vitale pour la filière céréalière. Mais contrairement au marché national relativement captif, les marchés de l'export sont totalement ouverts et font l'objet d'une concurrence acharnée entre les différentes origines. La plupart des pays du sud et de l'est de la Méditerranée vivent sous un régime de dépendance alimentaire qui, à moyen terme, devrait s'accroître.

La différenciation par la qualité de la filière ´ blé dur Méditerranée est préconisée par rapport aux concurrents nord- américains ( Canada ) , engagés dans une stratégie de domination par les coûts, c'est-à-dire par les volumes. Port-La Nouvelle est le port le plus proche des zones de production de blé dur, le plus direct pour assurer l'approvisionnement des pays de la rive sud de la Méditerranée, un outil logistique fiable pour les marchés locaux.

Le projet d'extension permettra de recevoir des navires de plus grande taille afin de pouvoir importer et exporter des marchandises depuis et vers des pays plus lointains, de pérenniser les échanges, de permettre l'accueil de nouveaux trafics et de développer ceux déjà existants grâce à l'augmentation des zones de stockages au sein de l'enceinte portuaire. De plus, il présentera une alternative (encore plus) intéressante pour les opérateurs/armateurs/exportateurs et importateurs qui transitent sur le port de Port-La Nouvelle face aux autres ports du bassin méditerranéen déjà engorgés, de par sa réactivité, sa position géographique. Par ailleurs, le projet d'extension pourrait également contribuer à positionner le Port de La Nouvelle sur des trafics en céréales (notamment blé tendre, orge ...) en provenance de l'extrême ouest d'Occitanie qui partent aujourd'hui vers le port de la Palice, Sète ne pouvant plus absorber, faute de capacité de stockages disponibles à construire sur le port.

Le marché type de clients privés qui faisait l'atout indéniable de Port La Nouvelle par navires de 3 000 Tonnes s'est amoindri au regard des pratiques internationales et notamment sur les pays du Maghreb. Sur le plan logistique, les deux marchés les plus facilement accessibles aux coopératives et exportateurs de Port La Nouvelle sont l'Italie et l'Algérie, soit un marché d'au moins 3 millions de Tonnes chaque année. Or si le marché italien traite principalement en navire de 5 000 à 10 000 Tonnes ainsi que quelques navires de 20 000 à 30 000 Tonnes, le marché Algérien (et du Maghreb, Afrique de l'Ouest en général) est dominé par un système d'appel d'offres étatiques majoritairement alimenté par des navires de 20 à 30 000 Tonnes, avec donc, un avantage concurrentiel très important pour le Canada et les ports bénéficiant

de conditions nautiques identiques. La possibilité de charger à Port La Nouvelle des navires d'au moins 20 à 30 000 Tonnes ramènera l'attractivité et la compétitivité de l'hinterland de production des coopératives régionales.

Les **hydrocarbures** constituent le premier trafic du port de Port-La Nouvelle, à l'importation uniquement. Il est opéré à la fois au poste extérieur sea-line pour les navires de plus de 145 m et de plus de 12 000 TPL (Tonnes de Port en Lourd ; poids maximum embarqué) et jusqu'à 35 000 TPL et aux postes de la darse intérieure pour les navires de taille inférieure. Les 130 000 m<sup>3</sup> de capacités de stockage du dépôt pétrolier de PLN permettent de desservir un large hinterland Sud-Ouest, partagé au Nord avec Sète (0,9 Mm<sup>3</sup> de capacité) où une concurrence sévère est observée, au Sud vers Andorre notamment où apparaissent les dépôts catalans espagnols (qui suite à la crise en Espagne viennent aujourd'hui travailler sur la France) et à l'Ouest vers Toulouse avec d'une part le dépôt intérieur ESSO de Toulouse (37 000 m<sup>3</sup> de capacité en sursis du fait de son implantation en milieu industriel et proche de la ville), et d'autre part celui de TOTAL à Lespinasse (54 700 m<sup>3</sup>). Ces deux derniers dépôts assurent l'approvisionnement de la région toulousaine et de l'aéroport de Blagnac. L'objectif des opérateurs est de stabiliser l'activité entre 1 Mt et 1,2 Mt qui correspondrait à l'hinterland naturel du dépôt de Port-La Nouvelle.

Les navires de 30 000 TPL qui pourraient devenir une « norme » dans le secteur des navires pétroliers. Cela renchérit à la fois les risques d'indisponibilité du poste en mer ouverte et sans protection (plus d'usage donc plus de risques par rapport à la situation actuelle) et les coûts d'exploitation (permanence d'un remorqueur sur site à chaque escale,...). En effet, le sea-line reçoit habituellement des navires de type handymax (medium range 1) de 35 000 TPL à comparer avec la limitation à 40 000 TPL de déplacement total qui elle représente la somme du port en lourd et du navire léger (environ 6000 ± 6500 tonnes).

Le projet d'extension du port prévoit dans sa phase 1 la construction d'un seul poste à quai pour les vracs liquides (hydrocarbures et autres VL) offrant une capacité annuelle de l'ordre de 1,4 Mt. Le trafic total de vracs liquides est donc limité à 1,8 Mt qui se répartiront entre le poste P1 de l'extension et le poste du port actuel. Ainsi sous l'appellation « hydrocarbures » se retrouvent également des produits dérivés des hydrocarbures à l'instar des Essences, Carburants aéronautiques, Gazole, Fiouls lourds, Fioul domestique, GNR ainsi que les produits non énergétiques : Lubrifiants, paraffines et cires, Bitumes, Bases pétrochimie. Par ailleurs, l'usage de combustibles marins à très basses teneurs en soufre qui se généralise peut constituer une opportunité de développement.

Les étapes 2 et 3 de l'extension portuaire permettent d'envisager les prévisions de trafics valorisées à long terme. Le trafic prévisionnel cible est estimé 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 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 (export), et de 1,1 Mt de produits en vrac solide et de marchandises en conventionnel (import et export). Il faut rappeler que les dépôts actuels de DPPLN et de FOSELEV sont sous exploités et qu'ils offrent dès aujourd'hui une marge de progression des vracs liquides hors hydrocarbures.

Vis-à-vis de la transition énergétique, il y a une continuité de besoin puis une mutation énergétique qui s'opèrera, ce à quoi le projet d'extension du port répond tant pour les trafics conventionnels que pour le développement des Énergie Marines Renouvelables.

Le projet d'extension et la création du poste P1 de vracs liquides permet à la fois de poursuivre l'approvisionnement du dépôt pétrolier selon son fonctionnement actuel d'offrir des opportunités pour décharger d'autres vracs liquides par d'autres opérateurs. 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, gasoil / produits blancs : essence, super, jet fuel) et des liquides alimentaires et industriels.

### 6.2.3 Volet économique-financier

Le cadre réglementaire de l'évaluation socio-économique du projet d'extension portuaire de Port-La Nouvelle repose sur les recommandations de l'Instruction du 16 juin 2014 de la Ministre de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie et du Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche. Elle 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.

Le volet socio-économique du dossier soumis à l'enquête est conforme aux textes et recommandations en vigueur. Les effets économiques d'un projet d'infrastructure se calculent en effet comme les avantages économiques du projet d'extension portuaire par rapport à une option sans projet.

L'option de référence adoptée pour conduire ce calcul (étude CATRAM, 2012) a été choisie parmi trois options basées sur l'hypothèse d'une disparition de l'activité portuaire en 2021, en l'absence de réalisation du projet. La différence entre les différents partis résidait dans le soutien plus ou moins long de l'activité par la Région, dont il était bien noté que ce n'était pas sa vocation. Cette hypothèse de base n'est aujourd'hui plus d'actualité, les derniers chiffres de trafic connus ne révélant pas de tendance au déclin de l'activité portuaire aussi nette et aussi rapide. Le mode de calcul de référence pour évaluer les avantages liés à l'extension du port (y compris par prise en compte du coût des flux détournés et des externalités environnementales) conduisaient à des rentabilités variant entre 11 et 18%. Il s'agissait là d'une rentabilité « socio-économique » et non d'une rentabilité financière. Compte-tenu de l'interprétation erronée qui pourrait être faite de ces chiffres et du manque de pertinence de l'option de référence adoptée, il est choisi de ne pas faire de référence à ces chiffres hors de leur contexte.

Au demeurant une des conclusions du Débat Public était que « *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* ».

La commission n'ayant ni les données, ni les compétences ni la vocation à refaire ou réexpliquer ces calculs et leur méthodologie, elle adoptera le parti de se positionner de manière plus qualitative en la matière.

## 6.3. LES ASPECTS TECHNIQUES

### 6.3.1. Éolien flottant

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 (phase de tests et de validations techniques préalables au remorquage sur site et à la mise en service de l'éolienne) 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 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 cela impliquerait des surcoûts liés à un remorquage plus complexe entre les sites de fabrication et d'assemblage jusqu'aux sites d'implantation.



### **6.3.2. Infrastructure portuaire**

De nombreuses observations émises lors de l'enquête publique émettent des réserves :

- Sur le dimensionnement du projet en indiquant que l'accueil des activités relatives à l'éolien flottant pourrait se faire dans une première étape sans réaliser de nouveaux ouvrages de protection.
- Sur la technique de construction de la digue à talus en enrochements et blocs bétons en mettant en avant une autre technique utilisant des caissons en béton préfabriqués.

#### **6.3.2.1. Le dimensionnement du projet**

Il s'est fait après échanges avec les opérateurs éoliens. Ces derniers ont besoin d'un quai de 200m de long avec un tirant d'eau de 11m mais aussi d'un espace à l'abri afin de stocker les 4 flotteurs avec leurs éoliennes avant de les remorquer au large. Si le quai prévu pour accueillir les activités en lien avec la construction des flotteurs et l'assemblage des éoliennes est construit au niveau de la plage d'amortissement actuelle du port, la dimension des flotteurs (de 53 à plus de 80m d'envergure) nécessite de démonter la digue Nord actuelle sur environ 200m. Sans cette digue Nord, le quai et le port historique ne seraient plus protégés et il est donc nécessaire de prévoir des nouveaux ouvrages de protection. Ces derniers doivent également permettre de protéger une zone afin de stocker les flotteurs avant leur positionnement sur les sites des fermes pilotes. Par ailleurs, si le projet prévoit des espaces pour traiter les colis lourds et donc la construction des flotteurs et éoliennes flottantes, son objectif est également de permettre l'évolution des activités portuaires pendant les étapes 2 et 3.

Les règles de dimensionnement (cercle d'évitage, distance d'arrêt) sont ensuite conditionnées par les caractéristiques du navire projet. En étape 1, les ouvrages de protection sont nécessaires pour créer un plan d'eau à l'abri pour stocker les flotteurs avant leur positionnement au large.

Enfin, une digue foraine qui ne ferait que 500m de long ne pourrait pas assurer la distance d'arrêt du navire-projet

En synthèse, les propositions faites par diverses contributions lors de l'enquête ne permettraient donc pas d'assurer une sécurité de navigation ni d'assurer des conditions d'agitation satisfaisantes dans le port pour l'exploitation de ce dernier.

#### **6.3.2.2. La technique constructive des digues.**

De nombreuses observations ont mis en avant une technique de construction des digues à l'aide de caissons préfabriqués en béton au lieu d'une digue talus en enrochements et blocs béton. Un pré-dimensionnement de chacune des deux solutions a été réalisé dans le cadre des études techniques du projet, sur une section de la future digue Nord située par des fonds de -12 m ZH (soit sur la zone la plus profonde du linéaire de digue Nord). Les avantages et les désavantages de ces deux solutions ont été mis en balance, au travers d'une étude multicritères. Sur la base de ce comparatif, il a été décidé d'adopter, en cas de base, pour les digues Nord et Sud, une typologie d'ouvrage à talus protégée par des blocs artificiels en béton. Cette typologie est la plus adaptée au projet. On constate que le ratio des coûts de l'ouvrage entre la solution caisson et la solution talus, pour une section type fondée par -12m ZH serait de l'ordre de 1.3. Le passage à une digue en caissons de béton armé, sur la zone de la digue Nord la plus profonde uniquement (la digue Sud et la zone la moins profonde de la digue Nord restant sur une typologie de digue à talus) renchérirait le coût du projet de l'ordre de 30 M€ environ.

En complément, dans le cadre des appels d'offres pour la réalisation de ces digues, les entreprises pourront, dans une certaine mesure, proposer des variantes. Ainsi, les entreprises candidates pourront proposer une variante de type digue mixte portant sur la typologie de la face interne de l'ouvrage (qui peut être de type caisson en béton), à partir du moment où il sera démontré que celui-ci n'est pas soumis aux impacts des houles les plus fortes et que cette variante est économiquement plus favorable.

## 6.4. LES ASPECTS ENVIRONNEMENTAUX

L'aménagement du parc logistique est étroitement lié à l'extension du port à tel point que les mesures environnementales prises pour ce volet de la restructuration du port sont souvent interchangeables avec celles identifiées comme inhérentes au nouveau projet. Le public rencontre des difficultés pour discerner le caractère fonctionnel de ces projets tant ils sont dépendants l'un de l'autre. La commission note que les problématiques environnementales nécessitent une approche globale qui dépasse la zone d'influence du projet. Cette préoccupation se retrouve dans différents avis et nécessite d'élargir l'observation des effets de l'extension du port. L'enquête publique a provoqué un débat de fond sur les enjeux environnementaux du territoire. Se faisant l'écho des remarques du registre d'enquête, la commission a interpellé le maître d'ouvrage pour qu'il clarifie ses analyses et renforce les mesures de prévention, d'action et de suivi. Le mémoire en réponse produit par la présidente de Région explicite et consolide les engagements figurant dans le dossier.

### 6.4.1. Le risque d'eutrophisation de l'étang

Les échanges mer-étang constituent un enjeu environnemental majeur en termes de comblement et d'eutrophisation. La commission relève que le modèle hydrodynamique des échanges entre la mer et l'étang sera amélioré à partir de retour d'expérience et que la qualité de l'eau sera évaluée et suivie régulièrement avec une information diffusée au public.

Si personne ne remet en cause le modèle utilisé par le Maître d'ouvrage, le Parc Naturel Régional (PNR) conteste son calage, validé d'autre part par la DREAL et le CEREMA. Dans la perspective de trouver un terrain de convergence, la Région estime que la participation du PNR et/ou son conseil scientifique au comité d'experts qui sera créé pour suivre les mesures environnementales adoptées permettra au PNR d'être notamment associé aux mesures relatives au calage du modèle hydro-sédimentaire, au suivi de la qualité de l'eau dans la lagune et aux suivis sur des échanges ichtyologiques dans le grau.

La Commission estime que le niveau d'expertise du BET ARTELIA et du CEREMA fonde assez sûrement le calage du modèle adopté dans les études du projet. Elle juge également que l'association du Parc au comité d'experts est de nature à faciliter les échanges, pour en tirer mutuellement bénéfice. Aux yeux de la commission les efforts de partenariat avec les différents acteurs intervenant sur le milieu doivent être poursuivis notamment à travers le partage et la production de savoirs entre les scientifiques, les gestionnaires et les acteurs de terrain. La commission retient que les pêcheurs, qui se sont prononcés pour le projet, seront associés à l'élaboration des divers protocoles de suivis de la turbidité. Il serait opportun que cette participation se poursuive en phase d'exploitation du port.

Le maître d'ouvrage précise qu'il est conscient que le grau de Port La Nouvelle est une zone de transit importante pour certaines espèces d'ichtyofaunes migratrices et qu'une mesure spécifique a été imaginée pour les suivre et les protéger et notamment les anguilles.

La veille spécifique par un ingénieur écologue est bien actée aujourd'hui. Par ailleurs, ce protocole sera validé par le Comité Scientifique qui sera mis en place pour accompagner toute la période de travaux. La commission enregistre que :

- Des mesures seront prises afin de prémunir l'étang de toute pollution accidentelle et d'empêcher le développement d'un phénomène d'eutrophisation.
- Des seuils d'alerte de la turbidité seront déterminés par l'ingénieur écologue qui suivra et accompagnera la période de travaux
- Un état initial de la turbidité dans l'étang de Bages-Sigean sera réalisé afin de quantifier le bruit de fond naturel.
- Les protocoles détaillés ainsi que les critères de seuil et/ou de qualité nécessaires à la mise en œuvre de la mesure relative au suivi de la turbidité devraient être élaborés au moins deux mois avant le début des travaux et faire l'objet de concertation et de validation par les experts du comité de suivi, dont l'AFB pourra faire partie selon le Maître d'ouvrage.

Aux yeux de la Commission, les mesures sur lesquelles le Maître d'ouvrage s'engage répondent aux demandes de l'Agence Française de Biodiversité, voire plus. La commission constate donc que la Région mettra en œuvre un ensemble de mesures pour protéger le bon état écologique des étangs.

La commission enregistre que la Région confirme le faible impact du projet sur la quantité et la qualité des échanges mer-étangs. Elle constate aussi que le Maître d'ouvrage s'engage à effectuer un suivi spécifique de l'anguille et prévoit plusieurs actions liées à l'écoconception des ouvrages maritimes et le financement d'une étude de faisabilité pour la création d'une zone de protection en lien avec l'opérateur du site NATURA 2000

### 6.4.2. L'évolution du trait de côte

Le recul du trait de côte est une des préoccupations majeures formulées par le public. La mise en place d'un suivi s'inscrivant dans le temps et susceptible d'enclencher des travaux correctifs, s'avère effectivement indispensable.

Le Maître d'ouvrage a conduit des études détaillées concluant à la modestie de l'érosion générée par le projet au Nord de la digue Nord ainsi qu'à une efficacité assez aléatoire d'un by-pass situé plus au large du port actuel. Les recherches menées sur l'érosion du trait de côte à l'horizon 20 ans et 100 ans montrent que l'impact des ouvrages est nul au sud du projet et qu'au Nord un impact existe de manière limitée et seulement à proximité de l'enracinement de la future digue Nord.

Dans sa réponse détaillée à l'Agence Française de Biodiversité le maître d'ouvrage indique qu'il avait envisagé dans un premier temps de réaliser un rechargement préventif de la plage de la Vieille Nouvelle au Nord du projet. Toutefois, après concertation avec les services de l'État et le conservatoire du littoral, cette solution a été abandonnée car il est dans la politique du conservatoire du littoral de laisser évoluer naturellement les milieux dont il a la gestion vis-à-vis de l'érosion marine. L'utilisation du produit des importants dragages qui sont prévus ne devraient donc pas être utilisés pour renforcer les 2 plages.

L'érosion littorale sur la plage de Vieille Nouvelle est une nouvelle fois évoquée. La Commission a bien pris acte de la relative modestie de l'érosion générée par le projet et de la volonté commune de « laisser la nature faire ».

#### **6.4.3. Le clapage en mer**

Il y aura un impact environnemental fort du dragage en phase de travaux. Les enjeux de turbidité se poseront lors des échanges entre l'étang et la mer. Il est donc nécessaire d'arrêter les opérations de dragage à certaines périodes.

Initialement, la proportion de fine dans les sédiments qui vont être dragués a été sous-estimée. Le dossier présenté au public prend en compte désormais la variabilité de la granulométrie. L'intégration de critères environnementaux dans le choix des entreprises qui soumissionneront aux appels d'offre des travaux de dragage et de clapage devra garantir un traitement optimal de cet aspect à fort impact sur la qualité de l'eau.

Les impacts potentiels des dragages et des clapages ont été précédemment évoqués lors de l'examen des avis de l'autorité environnementale et du CNPN.

Dans sa réponse aux interrogations de la CLE, le Maître d'ouvrage s'attache essentiellement à :

- Localiser et quantifier les lieux et les volumes de dragage et de clapage pour les mettre en perspective avec les enjeux sur le milieu et le site Natura 2000 en particulier
- Lister les dispositions techniques adoptées pour éviter ou limiter les conséquences dommageables du projet, en matière de turbidité et de relargage de polluants notamment.

En matière de gestion et de suivi des sédiments dragués en référence au SDAGE (disposition B.Me.6), la Région indique qu'elle communiquera à la commission Mer et littoral les éléments relatifs aux suivis des dragages réalisés dans le cadre des travaux d'extension du port.

Par rapport aux préoccupations de la CLE, plusieurs actions sur lesquelles le Maître d'ouvrage s'est engagé ont déjà examinées et ne sont pas reprises ici : prévention de la turbidité (alerte chantier), suivis multiples (en termes de paramètres et de localisation) par l'écologue qui accompagnera les travaux et le Comité Scientifique qui sera consulté.

Tout concourt à penser que la Région s'est focalisée sur les éléments singuliers pouvant étayer sa réponse en complétant sans le reprendre tout l'argumentaire déjà largement développé dans ses réponses à la MRAe et au CNPN.

Il est cependant à relever que l'atteinte de l'objectif de Bon État des Eaux (BEE) n'est pas traitée en tant que telle, mais plutôt sous l'angle des moyens mis en œuvre pour limiter les effets négatifs potentiels du projet en la matière. Ce point aurait pu faire l'objet d'un développement spécifique, même s'il est bien certain qu'à l'échelle de la qualité du milieu marin, le projet (malgré son ampleur) n'aura que des effets difficiles à quantifier et à priori temporaires.

Dans ce contexte, il apparaît à la Commission que la CLE du SAGE de la Basse Vallée de l'Aude devrait trouver une réponse à ses interrogations parmi l'ensemble des éléments figurant dans le dossier ou dans les divers mémoires en réponse aux personnes publiques consultées.

La commission considère qu'il était nécessaire que la Région apporte des précisions sur l'utilisation des boues de dragage polluées et sur les futurs dragages d'entretien. Elle enregistre que les sédiments contaminés seront confinés dans les terre-pleins portuaire

#### **6.4.4. Les dérogations pour la destruction d'espèces et d'habitats protégés**

Le CNPN voit dans le projet qui lui est soumis l'opportunité d'élargir le champ d'investigation des études proposées par la Région. On peut le comprendre comme une extension qui excède l'objet de la demande de dérogation. C'est aussi le moyen d'avoir une vision systémique d'un tel projet sur la biodiversité. Reste à déterminer si de telles études doivent être intégralement imputées au Maître d'ouvrage.

L'erreur commise par le CNPE, en confondant l'étang de Bages avec celui de l'Ayrolle, peut être interprétée comme une méconnaissance de la situation locale sur laquelle il devait se prononcer. Elle ne change rien à l'interrogation essentielle sur l'évolution des échanges entre la mer et l'étang et son effet sur les couloirs de migration comme vu ci-dessus. Toutefois la Région accède à la demande du CNPN en élargissant le champ des prospections prévues. La commission estime qu'une réponse satisfaisante a été apportée aux préoccupations du CNPN qui, au-delà, de la dérogation concernant les espèces protégées dans la zone d'emprise et d'influence du projet, s'intéresse à l'ensemble de la biodiversité dans un espace maritime plus large.

La commission note que, en ce qui concerne la destruction des espèces protégées, 15 individus de *Pinna Nobilis* (Grande Nacre) situés à proximité de la digue nord actuelle ne seront pas détruits mais transplantés au sein de l'étang de l'Ayrolle qui constitue, pour les experts, un environnement favorable puisque d'autres colonies y ont été découvertes. Des exemples figurant dans le dossier illustrent le succès de transplantations. La commission considère que les conditions sont donc réunies pour qu'elles ne soient pas détruites.

En ce qui concerne la Grande Nacre, la commission constate que des exemples figurant dans le dossier illustrent le succès de transplantations. Pour la commission, la Région a répondu dans le détail aux demandes du CNPN.

## **6.5. LA DESSERTE MULTIMODALE**

### **6.5.1. Le transport fluvial**

Certaines observations ont déploré, à juste titre, l'absence de desserte fluviale du port. Il a également été suggéré de recourir au canal de la Robine, du moins pour certains trafics en phase chantier.

Le port de Port La Nouvelle est effectivement au débouché du canal de la Robine (appendice du canal du Midi) classé au patrimoine mondial de l'Unesco. Ce canal est actuellement d'un tirant d'eau très faible et présente des berges en très mauvais état et de nombreuses écluses à franchir.

Une référence a été faite à un transformateur de 100 tonnes chargé à Lyon et déchargé à Port la Nouvelle en septembre 2017, en passant par le canal du Midi et la Robine. Il s'est effectué dans des conditions difficiles mais a eu le mérite d'affirmer le rôle positif du fluvial dans le transport alternatif à la route. Pour optimiser le trajet il faudrait que VNF investisse pour moderniser le canal. Sans travaux, l'usage accru du canal en dégraderait très fortement la morphologie et son environnement.

### **6.5.2. Le transport ferroviaire**

Des voix se sont exprimées lors de la réunion publique du 3 mai 2018 et plusieurs observations ont été formulées pour regretter qu'en l'état, la desserte ferroviaire du port ne soit pas convenablement assurée, alors que chacun convient du fait qu'une bonne desserte ferroviaire est à la fois un facteur d'attractivité pour le port et un mode environnemental plus satisfaisant que la route,

Après le constat selon lequel la voie actuelle est fortement vulnérable par la submersion marine liée au réchauffement climatique, une observation propose de « prévoir une autre ligne susceptible de recevoir le fret, par exemple, demander à ce que la LNMP quand elle se réalisera permette le transport du fret en investissant dans un tunnel au niveau des Corbières maritimes (entre Roquefort et Salses). Sur cette proposition, la Région indique que « les digues servant à préserver le bassin ont également un rôle de protection vis à vis d'éventuelles submersions. Les travaux évoqués quant à la réalisation d'un tunnel seraient exceptionnels et ne relèvent pas de la Région.

Pour le reste, la Région est devenue propriétaire des voies ferrées portuaires en 2016 et « s'emploie à les remettre en état de façon à inciter les opérateurs à utiliser le mode ferroviaire plutôt que le tout camion ».

## **6.6. LE PLAN LOCAL D'URBANISME DE PORT-LA-NOUVELLE**

Des habitants « historiques » de Port-La-Nouvelle craignent de voir leur environnement changer et que l'extension du port se traduira par plus de bruit et de pollution atmosphérique.

La commission relève que l'étude d'impact conclue à de faibles impacts sur la santé humaine (pages 89 à 93 du volume 2.3 du F du dossier d'enquête). La commission note que la Région s'engage à assurer en concertation avec les collectivités la sécurité de la circulation automobile entre Port-La-Nouvelle et La Palme et à limiter les impacts en termes de bruit et de pollution pour les riverains. Certaines observations regrettent qu'actuellement l'accès au phare Nord et aux plages de Vielle Nouvelle soit interdit.

### **6.1. Le plan local d'urbanisme**

Dans un avis, le reproche est fait au PLU de ne pas être porteur d'une vision globale des effets et des relations entre espaces naturels et culturels et espaces habités. Or, les aspects relevant du nouveau bassin sont traités au niveau de l'analyse des impacts bruts du projet et notamment des insertions depuis les quais de la ville. Des intentions sont annoncées par le maître d'ouvrage quant aux nouveaux bâtiments : « Leur implantation sera étudiée de manière à ne pas obstruer les vues traversant le port et qui sont dessinées depuis les perpendiculaires à l'avenue de la mer (rue Paul Bert, rue Parmentier, rue Marcel Sembat, rue Berthelot). » Enfin, en réponse à l'avis du PNR, la Région s'engage au volume 7 : « à être attentive avec la commune à la délivrance des permis d'aménager qui devront correspondre à la qualité architecturale des constructions qui seront érigées sur le futur port. »

Un autre avis sur la nécessité de revoir les règlements des différentes zones. Or, l'adaptation du règlement de la zone AUK est bien prévue et figure dans le volume 5 du dossier d'enquête publique. Un autre remarque entre dans le détail de l'article AUK et mentionne une disposition qui sera sans doute inopérante car difficile à mettre en place (arbres de haute tige dans un contexte de forte salinité).

## **6.2. Esthétique d'ensemble**

L'aspect de la ville sera affecté avec l'évolution du port. Toutefois, la commission enregistre que :

- Le caractère portuaire de la ville sera accentué sans que sa partie balnéaire en soit affectée ;
- la promenade jusqu'au phare Rouge sera maintenue mais qu'il n'est pas possible de créer une voie piétonne sur la nouvelle digue ;
- Une partie de la plage Nord sera amputée par l'extension du port mais que le volet industriel de l'extension du port ne nuira pas aux activités touristiques ni à la plaisance ;
- Les professionnels du tourisme et des activités de plaisance sont favorables au projet ;
- La Région a prévu de mettre en place des actions paysagères dans le cadre de l'aménagement du parc logistique qui seront prolongées avec l'extension du port.

D'autres remarques ont trait, notamment, à l'interdiction d'accéder à la plage Nord et à la propreté des quais....

**La commission d'enquête publique estime que le public a été parfaitement informé sur le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle et qu'il a pu faire part de ses observations en toute liberté à travers aussi bien des registres déposés en mairie de Port-La-Nouvelle que du registre dématérialisé [www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/](http://www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/). Il a pu en outre déposer des courriers et une pétition au siège de l'enquête publique en mairie de Port-La-Nouvelle.**

**Le recueil de 500 contributions et d'une pétition regroupant 86 signatures témoignent du succès de la participation du public à cette enquête publique.**

**Toutes les observations du public et des services publics concernés ont été analysées d'une manière exhaustive et ont reçues une réponse appropriée de la part du Maître d'ouvrage ainsi qu'une appréciation de la commission d'enquête publique.**

**Pour une meilleure compréhension des enjeux relatifs à l'extension du port de Port-La-Nouvelle ces observations ont été regroupées par thème permettant ainsi à la commission d'enquête de donner un avis motivé pour chacune des enquêtes publiques.**

**L'enquête publique a également permis de remettre au cœur du débat la réalisation des étapes 2 et 3 du projet indispensables à la pérennité des activités traditionnelles du port de Port-La-Nouvelle.**

# CONCLUSIONS ET AVIS

**Dans cette partie la commission d'enquête publique donnera ses conclusions et son avis concernant les enquêtes publiques relatives :**

- 1. A LA DECLARATION DU PROJET DECLARANT D'INTERET GENERAL L'OPERATION ;**
- 2. A LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PORT-LA-NOUVELLE ;**
- 3. A L'AUTORISATION UNIQUE REQUISE AU TITRE DE L'ARTICLE L.214-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT INTEGRANT LA DEROGATION A L'INTERDICTION D'ATTEINTE AUX ESPECES PROTEGEES ;**
- 4. AU CHANGEMENT SUBSTANTIEL D'UTILISATION DES ZONES DU DOMAINE PUBLIC MARITIME ;**
- 5. A LA DECISION D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA-NOUVELLE.**

# CONCLUSIONS ET AVIS

## Relatifs

### A LA DECLARATION DU PROJET DECLARANT D'INTERET GENERAL L'OPERATION

Les conclusions générales de la commission d'enquête publique ont été présentées dans la précédente partie :

- Le déroulement de l'enquête publique a été conforme aux prescriptions du code de l'environnement et des Arrêtés du préfet de l'Aude n° 2018/0004 du 20 mars 2018 et n° 2018/0031 du 9 mai 2018.
- Le dossier présenté à l'enquête publique a été déclaré, en date du 6 février 2018, complet et recevable par la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement Occitanie.
- Le public a été largement informé sur l'existence de l'enquête publique et il a pu participer au débat tout au long de la durée de l'enquête publique en faisant part de ses observations, avis et propositions soit sur un registre support papier déposé en mairie de Port-La-Nouvelle, soit par courrier postal, soit sur un registre dématérialisé.
- Toutes les observations, avis et propositions du public ont été pris en compte par la Région Occitanie qui a apporté une réponse à chaque contribution.

Dans ce qui suit la commission d'enquête publique dressera un bilan qui l'amènera à confronter l'intérêt socio-économique du projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle avec les atteintes environnementales, l'atteinte aux intérêts privés et publics et le coût financier du projet.

Il convient donc d'examiner :

1. L'intérêt socio-économique du projet,
2. Les atteintes environnementales,
3. L'atteinte aux intérêts privés et publics,
4. Le coût financier de l'opération.

La commission d'enquête publique établira ensuite un bilan entre ces différents critères

#### **1. INTERET SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET.**

L'intérêt socio-économique du projet est défini à partir des critères suivants :

1. Une impérative adaptation aux mutations de l'environnement maritime et portuaire,
2. Une situation géographique privilégiée
3. Un projet d'intérêt socio-économique,
4. Un projet adopté après un débat public.

### 1.1. UNE IMPERATIVE ADAPTATION AUX MUTATIONS DE L'ENVIRONNEMENT MARITIME ET PORTUAIRE.

Aujourd'hui l'augmentation de la taille des navires naviguant en Méditerranée limite les capacités du port de Port-La-Nouvelle, à la fois du côté maritime et du côté terrestre qui ne peut pas accueillir tous les navires et trafics potentiels actuels et encore moins envisager une augmentation de son activité.

Pour préserver ses atouts et améliorer son attractivité face à l'augmentation de la taille des navires, il est nécessaire d'agrandir le port de Port-La-Nouvelle afin de pérenniser ses activités traditionnelles et de faire émerger de nouvelles filières dans le cadre du Plan Littoral 21, lancé par l'État et la Région Occitanie. Ce plan vise à donner un nouvel élan à l'économie maritime et littorale bâtie autour des énergies renouvelables, du tourisme maritime durable et du développement durable d'activités traditionnelles et innovantes.

L'agrandissement du port est d'autant plus impératif que la Région veut accueillir deux fermes expérimentales d'éoliennes flottantes au large de Gruissan et de Leucate / Barcarès.

En effet, l'assemblage des éoliennes sur un quai lourd et leur installation en mer nécessite l'élargissement de la passe et la mise en place de digues de protection qui devront également permettre l'accueil en sécurité à l'intérieur des darses, des navires de 225 m de long et de 14,50 m de tirant d'eau pour répondre aux besoins actuels des opérateurs traditionnels du port de Port-La-Nouvelle liés aux filières des hydrocarbures, agroalimentaires, du bois, des vrac liquides, secs et conventionnels.

### 1.2. UNE SITUATION GEOGRAPHIQUE PRIVILEGIEE

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 permet de rejoindre l'A61 vers Toulouse, l'A75 vers Paris, l'A7 vers Lyon, l'A54 vers Marseille et également par l'A9 Barcelone

Le port dispose de voies ferrées en bord à quai et les liaisons ferroviaires sont facilitées par la présence de plusieurs plateformes intermodales.

Le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle avec un parc logistique portuaire de 80 ha, relié à la fois au réseau voie ferrée et aux autoroutes du sud de la France offrira des possibilités nouvelles d'implantation pour des entreprises souhaitant disposer d'infrastructures portuaires efficaces en particulier dans le domaine de l'éolien en mer avec une zone dédiée constituée d'un quai lourd de 200 m de long et d'un terre-plein de 7 ha.

### 1.3. UN PROJET D'INTERET SOCIO-ECONOMIQUE

Selon les données relevées dans le dossier d'évaluation socio-économique du projet présenté à l'enquête publique l'extension du port va générer une croissance du tonnage traité pour passer de 2 M de tonnes à 4 M de tonnes avec une rentabilité économique établit entre 11 et 18 %.

La Commission considère que le volet socio-économique du dossier soumis à l'enquête est conforme aux textes et recommandations en vigueur. Les effets économiques d'un projet d'infrastructure se calculent comme les avantages économiques du projet d'extension portuaire par rapport à une option sans projet.

L'option de référence adoptée pour conduire ce calcul (étude CATRAM, 2012) a été choisie parmi trois options basées sur l'hypothèse d'une disparition de l'activité portuaire en 2021, en l'absence de réalisation du projet. La différence entre les différents partis résidait dans le soutien plus ou moins long de l'activité par la Région, dont il était bien noté que ce n'était pas sa vocation. Cette hypothèse de base n'est aujourd'hui plus d'actualité, les derniers chiffres de trafic connus ne révélant pas de tendance au déclin de l'activité portuaire aussi nette et aussi rapide. Le mode de calcul de référence pour évaluer les avantages liés à l'extension du port (y compris par prise en compte du coût des flux détournés et des externalités environnementales) conduisait à des rentabilités variant entre 11 et 18%. Il s'agissait là d'une rentabilité « socio-économique » et non d'une rentabilité financière. Compte-tenu de l'interprétation erronée qui pourrait être faite de ces chiffres et du manque de pertinence de l'option de référence adoptée, la commission a choisi de ne pas faire de référence à ces chiffres hors de leur contexte.

Au demeurant une des conclusions du Débat Public était que « *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 ».*

La commission n'ayant ni les données, ni les compétences ni la vocation à refaire ou réexpliquer ces calculs et leur méthodologie, elle a adopté le parti de se positionner de manière plus qualitative en la matière.

### **Les avantages**

Les effets positifs attendus peuvent être abordés sous différents angles, mais le plus évoqué est celui de l'emploi, qu'il soit direct ou indirect, temporaire ou pérenne, maintenu ou créé.

L'estimation des emplois générés par le projet concerne à la fois la phase de construction et la phase d'exploitation de l'extension portuaire.

### **Construction :**

Le Maître d'ouvrage indique qu'en partant des valeurs moyennes de la FNTP de 2014, le projet devrait générer (ou préserver) entre 1700 et 1800 emplois en équivalent temps plein durant l'ensemble de la période de construction. Ces emplois seront étalés sur les années de construction avec des pics comme lors de la construction des digues ou lors de la construction des terre-pleins et postes à quai de commerce.

### **Exploitation du port :**

Une étude du Maître d'ouvrage a décomposé les retombées, au travers des emplois :

- Directs générés par le port (autorité portuaire, concessionnaire et exploitant du port de commerce, services portuaires comme la manutention, le pilotage, remorquage, lamanage, agents maritimes, services de l'État, etc.) ;
- Indirects générés par le port (activités industrielles, logistiques, transporteurs routiers ou ferroviaires, etc.) ;
- Induits générés par effet 'boule de neige' sur tout le tissu économique et commercial local et régional (sous-traitants, fournisseurs, commerce de gros et de détail, grande distribution, services marchands et non marchands, restauration, hébergements, etc.).

Estimation des emplois générés par l'activité portuaire commerce de Port-La Nouvelle (nb ETP/an)	Situation présente	Situation de projet (Option de projet)
Impacts Directs	333	423
Impacts Indirects	892	1416
Impacts induits issus des directs	109	138
Impacts induits issus des indirects	292	463
Totaux	1 626	2440

Elles sont basées sur les études ayant servi de support au Débat Public mais aussi, et peut-être surtout dans les Fiches que le Maître d'ouvrage a établi en réponse aux observations du public et de la commission d'enquête. La Fiche B « Économie générale et contexte global » fournit des éléments utiles justifiant de l'adoption des caractéristiques du « navire projet ». Les Fiches C « Céréales » et D « hydrocarbures » traitent des deux principales filières existantes.

Les Fiches C « Céréales » montre comment l'accroissement du gabarit nautique du fait de l'extension du port permet de maintenir l'activité actuelle mais aussi la développer. Cette progression à l'export peut raisonnablement se fonder sur une croissance des trafics en céréales (notamment blé tendre, orge ...) en provenance de l'extrême ouest d'Occitanie qui partent aujourd'hui vers le port de la Palice (La Rochelle).

Pour ce qui est de la filière « hydrocarbures », l'inquiétude majeure exprimée est celle de la gestion de l'activité pendant la période intermédiaire entre le démantèlement du sea-line alimentant le dépôt pétrolier à partir du poste en mer et la mise en service du nouveau quai P1 « vrac liquide ».

La société EPPLN dispose d'un contrat d'occupation du domaine maritime qui expire fin 2021 et le maintien du sea-line n'est pas compatible avec la réalisation complète de la digue Nord (les deux infrastructures ne peuvent pas se superposer). Dans ce contexte, une négociation est en cours entre la Région et EPPLN. La commission s'en est d'ailleurs assuré en organisant une rencontre entre les deux parties le 9 mai 2018 à l'Hôtel de Région de Région de Montpellier. Sans préjuger des conditions matérielles d'un accord, il se dessine une option technique transitoire pour l'alimentation du dépôt par une liaison flexible à partir du poste en mer (plutôt qu'une solution de transbordement par petits caboteurs, « fonctionnement en mode dégradé »). Le démantèlement du sea-line est prévu le plus tard possible et la livraison du quai P1, envisagée pour 2014, se fera en deuxième étape sous pilotage de la SEMOP. Ainsi, la commission considère que, même si aucune pièce officielle ne vient entériner ce principe, elle ne dispose d'aucun élément conduisant à envisager l'interruption de l'alimentation des dépôts pétroliers à partir du sea-line avant la mise en service du poste P1. Dans ces conditions, le maintien à moyen terme de l'activité « hydrocarbures » existante autour de 1,1Mt/an est assuré, aux dires même d'EPPLN.

De plus, l'extension projetée offre des opportunités pour décharger d'autres vracs liquides par d'autres opérateurs. 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, gasoil / produits blancs : essence, super, jet fuel) et des liquides alimentaires et industriels. Il convient de rappeler à cet égard que les dépôts actuels de DPPLN et de FOSELEV sont sous exploités et qu'ils offrent dès aujourd'hui une marge de progression des vracs liquides hors hydrocarbures : capacité du dépôt FOSELEV de 62 000 T pour un trafic de moins de 10 000T en 2017.

Des critiques ont été émises sur ces hypothèses de croissance du trafic « vracs liquides » et leur compatibilité avec les objectifs de la transition énergétique. A l'échelle du temps mentionné, et en considérant les prospectives et perspectives de consommation et de diversification de produits le projet d'extension du port s'inscrit dans cette démarche de transition D'une part, il maintient les grands équilibres actuels indispensables à l'activité économique et d'autre part il est cohérent à l'échelle du temps mentionné, aux prospectives et perspectives de consommation et de diversification de produits. Le projet d'extension du port n'oppose pas les énergies, il rend possible leur évolution.

Enfin, et peut-être surtout, l'agrandissement des caractéristiques nautiques du port pourra attirer de nouveaux opérateurs et générer de nouvelles activités. Un des atouts majeurs du port de Port-La-Nouvelle sera de disposer de vastes disponibilités foncières desservies par un port en eaux profondes, conjonction rare chez les ports concurrents. Le dernier paragraphe de l'extrait de la Fiche B établie par le Maître d'ouvrage l'illustre très bien :

*« Les ports sont des portes d'entrées/sorties du territoire. Ainsi leur fonction s'assimile à collecter les productions (industrielles, agricoles ...) puis les expédier en export ; en import, il capte des flux extérieurs et les redistribue sur le territoire auquel il est adossé. Classiquement, l'utilité d'un port peut donc s'apprécier par sa capacité à répondre au binôme production-consommation de sa zone d'influence ; son hinterland : plus ou moins dense démographiquement, économiquement et vaste territorialement. Ainsi cette approche classique conduit à juger de l'utilité économique ou non d'un port ou de son extension en appréciant en quoi il répond à ce binôme.*

Néanmoins, plusieurs facteurs permettent de la dépasser ;

- La zone d'influence d'un port est plus ou moins vaste si le port est connecté à un réseau de transport qui lui permet d'élargir celle-ci.
- Le port peut assurer d'autres fonctions que celles d'entrée /sortie du territoire pour desservir son hinterland. En effet, le port peut également servir de hub logistique pour diverses activités. C'est-à-dire générer des activités de transbordement/stockage/transformation puis réexpédition de trafics sans pour autant que les produits ne soient destinés ou proviennent de/à l'hinterland. Grace à sa disponibilité foncière importante autorisant des investisseurs privés et ses nouvelles caractéristiques nautiques, Port La Nouvelle peut assurer cette fonction. »

L'extension du port de Port-La-Nouvelle contribuera ainsi à générer des emplois supplémentaires dans une région fortement touchée par le chômage non seulement au niveau local mais aussi dans son hinterland.

#### 1.4. UN PROJET ADOPTE APRES UN DEBAT PUBLIC

Il est indiscutable que le Débat public a été le « temps fort » de la concertation préalable.

Au-delà des considérations techniques, il peut en être retenu, comme le fait le Maître d'Ouvrage, que :

- ✚ Le projet 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.
- ✚ 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.

Mais ce débat a mis en évidence des pistes de réflexion à creuser :

- ✚ « Le débat a permis d'ouvrir la question du phasage de l'extension du port, entre l'approche en deux phases et l'approche plus progressive. Ces échanges laissent entrevoir des réflexions à approfondir ».
- ✚ « Au coeur 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 », etc...

A l'issue du Débat, le Maître d'ouvrage a présenté, en avril 2015, à la Commission Nationale du Débat Public un plan de communication conformément à l'article L 121-13 du code de l'environnement. « 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 ».

Le seul outil de communication à destination du public utilisé après le Débat a été la diffusion de plaquettes d'information en 2014 et 2015.

Des informations ont été fournies à la communauté portuaire au travers des conseils portuaires et des réunions de l'UMaNo en 2014, 2015 et 2016.

Mais, de l'aveu même du Maître d'Ouvrage, « à partir de l'automne 2015 et compte tenu du regroupement des Régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées au 1er 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 ».

Cependant, si la concertation après le débat public a été insuffisante pour les raisons d'ordre organisationnel dues à la réorganisation territoriale des Régions, l'enquête publique a permis aux services concernés, aux associations et à tous les citoyens de s'exprimer et d'échanger sur l'ensemble du projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle

Au cours de l'enquête publique la commission d'enquête publique a recueilli 499 contributions parmi lesquelles elle a pu noter que :

272 personnes ont donné un avis favorable,

184 ont donné un avis défavorable,

129 personnes ne se prononce pas dont 86 d'une pétition de la commune de Peyrac-de-Mer qui demande à être consulté au titre de la protection de l'étang de Bages et Sigean

Parmi les contributeurs il faut noter un député de l'Aude, un ancien ministre, des élus des collectivités territoriales régionales, départementales et locales, des présidents de chambres consulaires, des représentants de partis politiques, l'ensemble des acteurs économiques de Port-La-Nouvelle et de la Région Occitanie (en grande partie favorable au projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle) de présidents d'associations de défense de l'environnement ainsi que la population locale.

Le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle a été bien adopté à l'issue d'un débat public et d'une enquête publique particulièrement riche en participation.

**La commission d'enquête publique peut donc affirmer que le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle présente bien un intérêt socio-économique à travers les différents critères examinés**

## 2. LES ATTEINTES ENVIRONNEMENTALES

Les principaux enjeux environnementaux relevés concernant l'extension du port de Port-La-Nouvelle concerne :

### **Le risque d'eutrophisation de l'étang**

La commission constate que la modélisation des échanges mer-étang a été validée par les services de l'État et que ses résultats concluent au faible impact de l'extension du port. Elle demande que l'ensemble des acteurs du territoire soit associé au suivi de l'évolution de l'étang et au choix des mesures correctrices à mettre en œuvre en cas d'impacts avérés

### **L'évolution du trait de côte**

La commission note que l'extension portuaire aura peu d'effets additionnels sur l'évolution du trait de côte et prend acte de l'engagement de la Région de répondre aux vœux du public concernant un suivi plus étendu dans le temps avec une analyse bathymétrique régulière des fonds. Elle propose également d'étudier l'impact des modifications apportées par le projet sur un arc littoral élargi

### **Le clapage en mer**

La commission considère qu'il était nécessaire que la Région apporte des précisions sur l'utilisation des boues de dragage polluées et sur les futurs dragages d'entretien. Elle enregistre que les sédiments contaminés seront confinés dans les terre-pleins portuaires et que les mesures de suivi suggérées par le public soient effectivement retenues

### **Les dérogations pour la destruction d'espèces et d'habitats protégés**

La commission note que, en ce qui concerne la destruction des espèces protégées, que les 15 spécimens de *Pinna Nobilis* (Grande Nacre) situés sur l'emprise du port ne seront pas détruits mais transplantés au sein de l'étang de l'Ayrolle qui constitue, pour les experts, un environnement favorable puisque d'autres colonies y ont été découvertes. La commission considère que les conditions sont donc réunies pour qu'elles ne soient pas détruites.

La commission remarque aussi que le mémoire que la Région a produit au CNPN, en réponse à son avis défavorable, répondait de manière circonstanciée aux observations qui lui étaient faites.

Par ailleurs, la commission constate que le CNPN fonde son avis sur des considérations beaucoup plus étendues que celles touchant aux espèces protégées.

**En conclusion**, après l'examen de ces enjeux, la prise en compte des avis du public et des associations environnementales, les avis de la MRAe et de la CNPN et l'analyse des réponses du Maître d'ouvrage, la commission estime que le projet d'extension portuaire impactera l'environnement mais les effets révélés par l'étude d'impact devraient être contenus et compensés comme le prévoit le code de l'environnement.

De plus, dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse de fin d'enquête publique, la Région a pris en compte des suggestions émanant soit du public, soit de la commission d'enquête afin d'enrichir le volet environnemental de son projet.

### 3. LES ATTEINTES A LA PROPRIETE PRIVEE OU PUBLIQUE

Aucun élément et aucune observation ont été portés à la connaissance de la commission d'enquête publique concernant une atteinte à la propriété privée ou à la propriété publique.

La commission conclue donc que le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle ne porte pas atteinte aux intérêts privés ou publics.

### 4. LE COUT FINANCIER DE L'OPERATION

Une estimation sommaire du coût des travaux d'infrastructure de la réalisation de la phase 1 du projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle incluant le coût de réalisation des ouvrages digues, quais, terre-pleins, dragages prévoit :

Étape 1	Étape 2	Étape 3
212 M €	97 m €	69 M €

Le financement sera réalisé selon les engagements suivant de la Présidente de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée.

#### Financement de la phase 1.

- La première étape, digues et quai lourd, d'un montant de 210 M€, est assumée par la Région en maîtrise d'ouvrage publique avec les cofinancements du Grand Narbonne, 30 M€ et du Département de l'Aude, 30 M€.
- La seconde et troisième étape, estimées à 97 M€ plus 69 M€, feront l'objet au début de l'année 2019 d'une procédure de mise en concurrence en application de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 en vue de la conclusion d'un contrat de concession avec mise en place d'une société d'économie mixte à opération unique avec l'opérateur (SEMOP).

Les hypothèses de capitalisation de la société, de financement du projet par l'opérateur (emprunt, dette subordonnée,...), de redevances et de subventions publiques du projet feront l'objet de négociations avec les candidats dans le cadre de la procédure de mise en concurrence et en l'état actuel des analyses, le modèle intègre les éléments suivants, une capitalisation par la collectivité dans la SEMOP à hauteur de 50% sur un capital de 13 M€ et un total de financement versé par la Région limité à 34 %.

#### Réalisation calendaire des étapes 2 et 3.

La Présidente de la Région s'engage à ce que le futur concessionnaire s'oblige à :

- D'une part que le calendrier de mise en œuvre de l'étape 2 permette la livraison du poste hydrocarbure au plus tôt, avec un lancement des études et autorisations en 2021, et réalisation des travaux en 2022 et 2023.
- D'autre part que la réalisation de l'étape 3 soit programmée dès la fin de réalisation de l'étape 2.

**La commission d'enquête publique prend donc note que la Présidente de la Région Occitanie a levé le doute concernant le financement des étapes 2 et 3 ainsi que sur le calendrier de leur réalisation et a, dans ce sens répondu, aux attentes des opérateurs historiques du port et en particulier à celui de l'Entrepôt Pétrolier de Port-La-Nouvelle (EPPLN).**

**Avec un budget annuel en 2018 de 3,51 milliards d'euros fort de 1,17 milliards d'investissement, la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée est parfaitement capable de porter financièrement le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle.**

#### **BILAN DES CRITÈRES DÉFINISSANT L'INTÉRÊT GÉNÉRAL DU PROJET D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA-NOUVELLE**

<b>INTERET SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET</b>	<b>ATTEINTES ENVIRONNEMENTALES</b>	<b>ATTEINTE AUX INTERETS PRIVÉS ET PUBLICS</b>	<b>COÛT FINANCIER DE L'OPERATION</b>
<b>TRÈS FORT</b>	<b>FAIBLE</b>	<b>NULLE</b>	<b>SUPPORTABLE PAR LE BUDGET DE LA RÉGION OCCITANIE/Pyrénées-Méditerranée</b>

**La commission d'enquête publique estime après ce bilan que le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle présente bien un intérêt général pour le développement socio-économique de la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée et en particulier pour Port-La-Nouvelle et son hinterland**

# AVIS

## Relatif

### A LA DECLARATION DU PROJET DECLARANT D'INTERET GENERAL L'OPERATION

#### Après avoir contrôlé que :

- Le déroulement de l'enquête publique a été conforme aux prescriptions du code de l'environnement et des Arrêtés du préfet de l'Aude n° 2018/0004 du 20 mars 2018 et n° 2018/0031 du 9 mai 2018,
- Le dossier présenté à l'enquête publique a été déclaré, en date du 6 février 2018, complet et recevable par la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement Occitanie,
- Le public a été largement informé sur l'existence de l'enquête publique et il a pu participer au débat tout au long de la durée de l'enquête publique en faisant part de ses observations, avis et propositions soit sur un registre support papier déposé en mairie de Port-La-Nouvelle, soit par courrier postal, soit sur un registre dématérialisé,
- Toutes les observations, avis et propositions des services concernés et du public ont été pris en compte par la Région Occitanie qui a apporté une réponse à chaque contribution,
- Le mémoire en réponse du Maître d'Ouvrage a répondu aux attentes et demandes de la commission d'enquête publique.

#### Après avoir examiné que :

- Le projet d'agrandissement du port de Port-La-Nouvelle représente un intérêt socio-économique très fort,
- Les atteintes environnementales sont faibles et que des mesures seront prises par la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée pour les limiter,
- L'atteinte aux intérêts privés et publics est nulle,
- Le coût financier de l'opération est maîtrisé par la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée,

#### En recommandant à la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

- D'associer les acteurs historiques du port à la réalisation des étapes 2 et 3
- De faire participer les associations environnementales et les prud'homies de Gruissan, Bages/Port-La-Nouvelle à la surveillance des échanges mer-étangs

**LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE EMET UN AVIS FAVORABLE A LA DECLARATION DU PROJET DECLARANT D'INTERET GENERAL L'OPERATION D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA-NOUVELLE**

**La commission d'enquête publique**

**Mauguio le 25 juin 2018**

**Georges RIVIECCIO**

**Bernard CHABBAL**

**Bernard KIBKALO**



# CONCLUSIONS ET AVIS

## Relatifs

### À LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE PORT-LA-NOUVELLE

#### 1. CONCLUSIONS

La commune de Port-La-Nouvelle est doté d'un PLU approuvé par délibération du conseil municipal le 27 décembre 2013. Depuis cette date, ce document d'urbanisme a subi plusieurs modifications.

En 2015, le parc logistique portuaire a fait l'objet d'une première mise en compatibilité du PLU avec :

- un classement en zone AUK destinée à l'implantation d'établissements industriels, commerciaux de stockage ou de transport, liés à l'activité portuaire et logistique.
- L'adaptation du PADD , afin de le rendre compatible avec le projet portuaire.

La mise en compatibilité du PLU engagée actuellement porte sur l'aménagement du bassin portuaire sous la forme d'une modification simplifiée qui revêt plusieurs aspects :

- L'adaptation du plan de zonage du PLU, le projet d'extension portuaire se situe sur différentes zones aux vocations bien spécifiques :
  - La zone UK, zone industrielle portuaire.
  - La zone AUK, décrite ci-dessus ;
  - La zone Ner : zone de protection des sites naturels et des paysages correspondant à un espace remarquable terrestre au titre de la loi littoral ;
  - La zone Nerm : zone de protection des sites naturels et des paysages correspondant à un espace remarquable maritime au titre de la loi littoral.

Le projet d'évolution du PLU consiste à classer la totalité du bassin portuaire en zone AUK en la scindant en deux secteurs,

  - AUK1, zone future d'urbanisation terrestre à vocation industrielle portuaire,
  - AUK2, zone future d'urbanisation maritime à vocation industrielle portuaire.
- L'adaptation du règlement écrit de la zone AUK du PLU, de sorte à différencier les secteurs AUK1 et AUK2
- La création d'une Orientation d'aménagement et de programmation dont le secteur d'étude envisagé recouvre l'espace qui correspond approximativement à l'extension de la zone AUK du PLU avec :



- Une zone « terrestre », dans le prolongement des infrastructures portuaires existantes, au nord de la commune de Port-La Nouvelle. Ce secteur est desservi par la route départementale 703 et se situe en bordure de la ligne ferroviaire permettant le fret du port actuel.
- Une zone « maritime », qui comprend la zone administrative du port, une partie du chenal portuaire actuel et la zone d'emprise.

L'examen conjoint du projet de mise en compatibilité par les Personnes Publiques Associées a été organisé en date du 22 janvier 2014. Les participants ont conclu à un avis favorable.

Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) a déjà fait l'objet d'une procédure de mise en compatibilité afin d'intégrer et de prendre en compte le projet global d'extension portuaire.

Le projet d'extension portuaire a fait l'objet d'une étude environnementale incluse dans le dossier d'enquête publique. C'est ce document qui est porteur de l'évaluation environnementale.

Trois groupes de remarques ont été formulés par le public sur cet aspect du dossier soumis à enquête publique.

1. Le premier concerne le reproche fait au PLU de ne pas être porteur d'une vision globale des effets et des relations entre espaces naturels et culturels et espaces habités.
  - Or, les aspects relevant du nouveau bassin sont traités au niveau de l'analyse des impacts bruts du projet et notamment des insertions depuis les quais de la ville.
  - Des intentions sont annoncées par le maître d'ouvrage quant aux nouveaux bâtiments : « Leur implantation sera étudiée de manière à ne pas obstruer les vues traversant le port et qui sont dessinées depuis les perpendiculaires à l'avenue de la mer (rue Paul Bert, rue Parmentier, rue Marcel Sembat, rue Berthelot). »
  - Enfin, en réponse à l'avis du PNR, la Région s'engage au volume 7 : « à être attentive avec la commune qui délivrera les permis d'aménager correspondant à la qualité architecturale des constructions qui seront érigées sur le futur port. »
2. Le second porte sur la nécessité de revoir les règlements des différentes zones. Or, l'adaptation du règlement de la zone AUK est bien prévue et figure dans le volume 5 du dossier.
3. Le troisième entre dans le détail de l'article AUK et mentionne une disposition qui sera sans doute inopérante car difficile à mettre en place (arbres de haute tige dans un contexte de forte salinité).

Il est à noter que la mise en compatibilité du PLU n'affecte pas de terrains appartenant à des personnes privées.

## 2. AVIS

### Considérant

- Que la procédure de mise en œuvre de l'enquête publique unique a bien été respectée ;
- Que cette procédure est possible en référence à l'intérêt général du projet d'extension portuaire ;
- Qu'aucune requête de nature à remettre en cause valablement la mise en compatibilité du plu n'a été présenté

### Observant

- Que les modifications apportées au plu sont mineures, ne remettent pas en cause l'économie générale du plu de décembre 2013, notamment qu'il n'y a pas de modification du padd

### Relevant

- Que ces modifications découlent de l'obligation de rendre cohérents et compatibles les zonages réglementaires du plu
- Que les secteurs concernés relèvent exclusivement du domaine public

### Ayant vérifié

- Que ces modifications apportées au plu ne portent que sur les changements permettant de rendre compatible le plu avec le projet d'agrandissement du port

## LA COMMISSION D'ENQUETE PUBLIQUE EMET UN AVIS FAVORABLE A LA MISE EN COMPATIBILITE DU PLU DE LA COMMUNE DE PORT-LA-NOUVELLE

Mauguio le 25 juin 2018

### La commission d'enquête publique

Georges RIVIECCIO

Président



Bernard CHABBAL

Commissaire enquêteur



Bernard KIBKALO

Commissaire enquêteur



# CONCLUSIONS ET AVIS

## Relatifs

### À L'AUTORISATION UNIQUE REQUISE AU TITRE DE L'ARTICLE L.214-3 DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT INTEGRANT LA DEROGATION A L'INTERDICTION D'ATTEINTE AUX ESPECES PROTEGEES

Le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle est soumis à autorisation préfectorale au titre des installations, travaux et activités pouvant présenter un danger pour les ressources en eau et les milieux aquatiques. Cette autorisation « Loi sur l'eau » s'applique à plusieurs niveaux :

- Au rejet des eaux de surface compte tenu des seuils des flux de pollution qui permettent de distinguer la procédure de déclaration de la procédure d'autorisation ;
- A la création d'un nouveau bassin portuaire délimité par l'installation de digue en mer et la construction de nouveaux quais ;
- Aux travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu. Le montant envisagé pour ces travaux excédant 1 900 000 € ;
- Au dragage et/ou rejet y afférent en milieu marin étant donné que le volume de sédiments à traiter est estimé à 10 600 000 m<sup>3</sup>.

Comme il doit faire l'objet d'une étude d'impact, le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle est soumis à évaluation de ses incidences sur les espèces et les habitats des sites Natura 2000 de proximité au regard de leurs objectifs de conservation. Il s'agit 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.

Les travaux d'extension du port de Port-La-Nouvelle nécessitent l'obtention d'une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèce protégée pour les spécimens de *Pinna nobilis* (La Grande Nacre)

#### APRES VERIFICATION :

- Que le projet a été examiné par les services de l'Etat
- Qu'une demande de dérogation concernant la protection d'espèces protégées a bien été déposée auprès du CNPN qui a rendu son avis
- Que le maître d'ouvrage a bien sollicité l'avis de l'autorité environnementale.
- Que le projet a fait l'objet d'une étude d'impact
- Qu'il a été soumis à évaluation de ses incidences sur les espèces et les habitats des sites Natura 2000 de proximité au regard de leurs objectifs de conservation.

- De la complétude de l'ensemble des documents soumis au public.

## CONSIDERANT QUE :

- La procédure de mise en œuvre de l'enquête publique unique a bien été respectée ;
- Le public s'est valablement exprimé et que le maître d'ouvrage a répondu individuellement à chacune de ses observations ;
- Les principales observations du public en matière environnementale concluant à un avis défavorable se regroupaient autour de 4 grands thèmes auxquels s'ajoute l'avis défavorable du CNPN :

### 1.1. Le risque d'eutrophisation de l'étang

La crainte de voir l'étang de Bages fortement affecté par les travaux, dans un premier temps, et, dans un second temps, par le fonctionnement normal du port fait l'objet de nombreuses remarques. Les échanges mer-étang sont au centre de toutes les attentions car leur évolution a des incidences sur la quantité et sur la qualité des eaux de l'étang de Bages.

Le Maître d'ouvrage considère dans son mémoire en réponse à la commission « ...l'analyse des impacts du projet sur l'étang ou l'érosion du trait de côte, ... s'appuie sur des modélisations réalisées par le bureau d'étude ARTELIA, maître d'œuvre pour la Région dans le cadre des études hydro-sédimentaires réalisées depuis le débat public. Ce bureau d'études est de renommée internationale dans le domaine. Ces études ont débuté en 2012 et ont fait l'objet d'échanges réguliers avec les services de la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) et du CEREMA (Centre d'Études et d'expertises sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement). Les échanges avaient trait au calage du modèle et aux résultats sur les diverses composantes étudiées. Une réunion de restitution de l'ensemble des études a été faite à la DREAL et au CEREMA en février 2015 au cours de laquelle l'ensemble des études ont été validées par ces services. »

Par ailleurs, la Région s'engage « à mettre en place un comité d'experts pour effectuer un suivi des mesures qui seront engagées par la Région. Ce comité pourra si nécessaire préconiser des actions correctives. La Région communiquera sur l'ensemble des mesures réalisées et leurs suivis. »

**La commission constate que la modélisation des échanges mer-étang a été validée par les services de l'État et que ses résultats concluent au faible impact de l'extension du port. Elle demande que l'ensemble des acteurs du territoire soit associé au suivi de l'évolution de l'étang et au choix des mesures correctrices à mettre en œuvre en cas d'impacts avérés.**

### 1.2. L'évolution du trait de côte

Le public redoute que la tendance érosive du littoral soit amplifiée par les nouvelles digues.

Le maître d'ouvrage résume les études qu'il a conduites, et dont les résultats figurent dans le dossier soumis à enquête publique, que « l'impact du projet sur le trait de côte sera faible, en comparaison avec une situation sans le projet. »

Par ailleurs, il s'engage pour être en capacité de diagnostiquer une zone d'érosion ponctuelle, d'exercer un suivi du littoral sur une période de 10 ans et « suite à certaines demandes, la durée de ce suivi pourra être prolongée et des levés bathymétriques réguliers pourront être effectués. »

**La commission note que l'extension portuaire aura peu d'effets additionnels sur l'évolution du trait de côte et prend acte de l'engagement de la Région de répondre aux vœux du public concernant un suivi plus étendu dans le temps avec une analyse bathymétrique régulière des fonds. Elle**

propose également d'étudier l'impact des modifications apportées par le projet sur un arc littoral élargi.

### 1.3. Le clapage en mer

Le dépôt en mer des sédiments issus des travaux et des opérations courantes de dragage du port suscite de nombreuses inquiétudes tant par leur quantité que par la présence de sédiments contaminés.

La région répond en précisant qu'il y aura deux zones de clapage. La plus éloignée recevra les sédiments extraits pendant les travaux. Les extractions pendant les opérations courantes d'entretien du port seront déposées dans une zone plus proche. Par contre les boues contaminées seront confinées dans les terre-pleins portuaires. En réponse à la demande du public, elle s'engage à rédiger un protocole, avec un écologue pour surveiller les flux de turbidité, de nutriment, et de contaminants entre la mer et l'étang durant la phase de travaux dans l'étang de Bages/Sigean ou dans le chenal pendant les opérations de dragage.

**La commission considère qu'il était nécessaire que la Région apporte des précisions sur l'utilisation des boues de dragage polluées et sur les futurs dragages d'entretien. Elle enregistre que les sédiments contaminés seront confinés dans les terre-pleins portuaires et que les mesures de suivi suggérées par le public seront effectivement retenues.**

### 1.4. Les mesures proposées pour éviter, réduire ou accompagner le projet d'extension portuaire

Parmi les avis défavorables au projet, figurent des remarques concernant l'insuffisance des mesures dite ERC (éviter, réduire, compenser).

Dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse de la commission, le maître d'ouvrage recense 40 mesures prévues dans le cadre du projet

**La commission constate que de nombreuses préconisations émanant du public ont été reprises dans cette liste.**

### 1.5. Les dérogations pour la destruction d'espèces et d'habitats protégés

Les travaux d'extension du port de Port-La-Nouvelle nécessitent l'obtention d'une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèce protégée pour les spécimens de *Pinna nobilis* (La Grande Nacre). Or le Conseil national de la protection de la nature a donné un avis défavorable au dossier fourni par la Région que la DREAL lui a transmis avec un avis favorable. Par ailleurs, parmi les avis du public recueillis, il est reproché au dossier de ne s'intéresser qu'à la destruction directe d'une espèce, la grande nacre alors que de nombreuses espèces protégées utilisent les milieux terrestres et marins du projet d'extension du port pour leur reproduction / leur alimentation / leur hivernage et/ou leur migration.

La Région rappelle que le dossier de demande de dérogation du parc logistique portuaire, déjà autorisé, avait pris en compte l'ensemble des espèces faunistiques et floristiques terrestres impactés par le projet. Une seule espèce protégée marine est présente dans l'emprise des travaux du nouveau bassin. Il s'agit de 15 individus de *Pinna Nobilis* (Grande Nacre) situés à proximité de la digue nord actuelle.

**La commission note que, en ce qui concerne la destruction des espèces protégées, que les 15 spécimens de *Pinna Nobilis* (Grande Nacre) situés sur l'emprise du port ne seront pas détruits mais transplantés au sein de l'étang de l'Ayrolle qui constitue, pour les experts, un environnement favorable puisque d'autres colonies y ont été découvertes. La commission considère que les conditions sont donc réunies pour qu'elles ne soient pas détruites.**

**La commission remarque aussi que le mémoire que la Région a produit au CNPN, en réponse à son avis défavorable, répondait de manière circonstanciée aux observations qui lui étaient faites.**

**Par ailleurs, la commission constate que le CNPN fonde son avis sur des considérations beaucoup plus étendues que celles touchant aux espèces protégées.**

La commission conclue que le projet d'extension portuaire impactera l'environnement mais les effets révélés par l'étude d'impact devraient être contenus et compensés comme le prévoit le code de l'environnement.

De plus, dans son mémoire en réponse au procès-verbal de synthèse de fin d'enquête publique, la Région a pris en compte des suggestions émanant soit du public, soit de la commission d'enquête afin d'enrichir le volet environnemental de son projet.

### **En conséquence,**

#### **En prenant en considération :**

- les réponses faites par la Région Occitanie aux critiques recueillies lors de l'enquête publique,
- les recommandations de l'autorité environnementale.

**En recommandant** à la Région Occitanie d'associer les associations environnementales et les prud'homies de Gruissan, Bages/Port-La-Nouvelle à la surveillance des échanges mer-étangs.

**Et nonobstant l'avis défavorable** du Conseil national de protection de la nature,

**La commission d'enquête publique émet un avis favorable à l'autorisation unique requise au titre de l'article I.214-3 du code de l'environnement intégrant la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées.**

**Mauguio le 25 juin 2018**

### **La commission d'enquête publique**

**Georges RIVIECCIO**



**Bernard CHABBAL**



**Bernard KIBKALO**



# CONCLUSIONS ET AVIS

## Relatifs

### AU CHANGEMENT SUBSTANTIEL D'UTILISATION DES ZONES DU DOMAINE PUBLIC MARITIME

Au-delà des considérations générales sur l'enquête unique, la commission rappelle que, lors de la consultation prévue au titre du Code des transports, la DDTM s'était exprimée, dans le cadre de l'avis transmis par M. le Préfet de l'Aude, sur **la procédure de transfert** de gestion du domaine public maritime préalable à l'extension du domaine portuaire. Elle demandait que l'extension du domaine portuaire soit bien être présentée comme un des sujets de l'enquête publique, ce qui est le cas

**Cette remarque avait été reprise par les services de la DREAL** dans le cadre de la procédure d'instruction et avaient amené la Région à modifier son dossier.

Dans la version du dossier présentée à l'enquête et redéposée auprès des services de l'État le 24 janvier 2018, un volume particulier (le volume 6) présente la procédure liée au transfert de gestion du domaine public maritime au titre du code général de la propriété des personnes publiques. Cette nouvelle architecture du dossier permet de répondre à la remarque formulée et aux exigences réglementaires.

Le changement d'utilisation des zones du domaine public maritime n'est pas une fin en soi. Il n'est que la conséquence d'impératifs techniques liés à l'extension du port :

- Un chenal d'accès au port doit être aménagé pour atteindre des profondeurs de 18 m sous le niveau de la mer, afin de permettre l'accès aux navires de 14.5 m de tirant d'eau à l'intérieur du nouveau bassin. Compte-tenu des profondeurs à atteindre, ce chenal s'étend en dehors du périmètre du port dans sa partie sud-est. Ce transfert est donc nécessaire pour que le périmètre administratif du port couvre l'ensemble du chenal dragué.
- L'enracinement de la digue Nord est implanté en limite du périmètre portuaire actuel ; or, des interventions d'entretien de cette digue par voie maritime doivent pouvoir être envisagées.
- S'il est décidé de procéder à l'extension du port dans les conditions décrites dans le dossier soumis à l'enquête publique, il est impératif que les zones décrites ci-avant soient rajoutées au périmètre portuaire transféré par l'État à la Région.

**Ayant rappelé** que le dossier soumis à l'enquête a été modifié à la demande des services compétents pour être strictement conforme aux dispositions réglementaires,

**Après s'être assurée** que l'entretien de la digue Nord, partie intégrante du projet soumis à l'enquête, nécessite bien un accès par voie maritime pour leur entretien et que ceci implique bien une extension du domaine portuaire,

**Après avoir vérifié** que l'accueil dans le port d'un « navire projet » de 14,5 m de tirant d'eau nécessite un chenal d'accès atteignant des profondeurs de 18 m sous le niveau de la mer et que ce chenal s'étend alors en dehors du périmètre du port actuel,

**Après avoir contrôlé** que ce transfert conditionne en effet la réalisation et l'entretien de l'extension du port dans les conditions décrites dans le dossier soumis à l'enquête publique et qu'il est indirectement motivé par les mêmes considérations qui rendent d'intérêt général cette extension portuaire,

**La commission d'enquête publique donne un avis favorable au transfert des deux zones décrites et cartographiées dans le dossier d'enquête publique, du domaine public maritime vers le domaine portuaire.**

**Mauguio le 25 juin 2018**

### La commission d'enquête publique

Georges RIVIECCIO



Bernard CHABBAL



Bernard KIBKALO





# CONCLUSIONS ET AVIS

## Relatifs

### À LA DECISION D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA-NOUVELLE

Ces conclusions ne portent pas sur l'intérêt général du projet, lequel a fait l'objet du chapitre 1 ci-avant mais sur l'examen du résultat des procédures applicables au projet d'extension du port de Port-La Nouvelle.

**Ce projet relève de la compétence d'une collectivité territoriale : la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée.**

L'extension du port est soumise au Code Général de la Propriété des Personnes Publiques puisqu'il nécessite un changement significatif du domaine public maritime. Ce dernier point fait l'objet d'une enquête spécifique et parallèle.

Le projet d'extension est également concerné par le Code des Transports. A ce titre, un dossier d'instruction a été présenté par le Maître d'Ouvrage, qui comprenait :

- L'étude d'impact Prévue Par Les Articles R.122-1 Et Suivants Du Code De L'Environnement, En Application De L'article R.122-2 Du Même Code.
- L'évaluation Mentionnée A l'article R.1511-7 Puisque Les Travaux d'extension Du Port Constituent Un Grand Projet d'infrastructures Tel Que Défini A l'article R.1511-3.
- La Mention Des Rubriques De La Nomenclature Annexée A l'article R.214-1 Du Code De L'Environnement, Dont Relèvent Les Travaux ;

L'instruction Du Projet A Comporté Les Consultations Suivantes :

- Le Conseil Portuaire ;
- Les Collectivités Et Services Locaux Intéressés ;
- Le Concessionnaire (Délégitaire), Puisqu'il n'est Pas Maître d'Ouvrage, c'est-A-Dire La Chambre De Commerce Et d'Industrie (CCI) De L'Aude ;
- La Grande Commission nautique qui a été consultée puisque les opérations comportent une modification des ouvrages extérieurs du port et des chenaux d'accès ;

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

Enfin, l'enquête publique réalisée du 16 avril au 25 mai 2018 avait pour un de ses objets la décision d'extension du port de Port-La Nouvelle.

La composition du dossier soumis à l'enquête publique était conforme aux exigences en matière d'extension portuaire, notamment du fait de l'existence d'une pièce spécifique consacrée à l'évaluation socio-économique du projet

Le développement ci-après sera donc centré sur les deux points spécifiques à la procédure d'extension du port : les consultations prévues par le Code des transports et l'évaluation socio- économique.

## Les consultations prévues par le code des transports

### L'avis du conseil portuaire

L'examen du projet d'extension du port, tel que présenté en enquête publique par la Région a eu lieu lors de la réunion du 06 octobre 2017 du conseil portuaire du Port-La Nouvelle. La Région a tout d'abord présenté le projet (descriptif des travaux, échancier ...) puis un débat a suivi dont on retiendra l'échange sur le devenir du sea-line de la société ENTREPOT PETROLIER DE PORT LA NOUVELLE (EPPLN) qui sera réévoqué. En dehors de cela, la communauté portuaire s'est retrouvée pour approuver un projet porteur d'espoir en matière de maintien et de développement des activités, par l'accroissement des gabarits nautiques qu'il autorise (17 voix favorables au projet et une abstension.)

### L'avis des collectivités et services locaux intéressés

Le tableau ci-après présente la liste des collectivités et services que la Région, Maître d'Ouvrage, a consultés dans le cadre de la procédure.

Consultations	Organismes	Date de réponse	Teneur de l'avis
Les collectivités intéressées	Conseil Départemental de l'Aude	30/11/17	Favorable
	Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne	21/11/17	Favorable
	Commune Port La Nouvelle	11/12/17	Favorable
	Commune de Leucate	Sans	Réputé favorable
	Commune de Gruissan	Sans	Réputé favorable
	Commune de Sigean	Sans	Réputé favorable
	Commune de Lapalme	Sans	Réputé favorable
	Préfet de l'Aude	21/12/17	Remarque n°1
	Préfet Maritime	sans	Réputé favorable
Les services locaux intéressés	Direction Départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)	21/12/17	Remarque relative au transfert du DPM
	Délégué Mer et Littoral de l'Aude	Sans	Réputé favorable
	CCI de la Région Occitanie	12/12/17	Favorable
	Direction Régionale des Douanes	Sans	Réputé favorable
	Groupement de gendarmerie maritime de Méditerranée	Sans	Réputé favorable
	Parc Marin du Golfe du Lion	Sans	Réputé favorable
	Parc Naturel Régional de la Narbonnaise	27/02/18	Avis technique traité dans un autre cadre
	DREAL Occitanie	Sans	Réputé favorable
	Conservatoire du littoral	Sans	Réputé favorable

## **L'avis du concessionnaire (déléataire)**

Le 12 décembre 2017, la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aude a émis un avis favorable en tant que concessionnaire du port de Port-La Nouvelle, considérant que « pour développer la compétitivité de ce port régional et répondre aux attentes des transporteurs maritimes, qui recherchent des économies d'échelle par la mise en service de navires plus grands, l'extension portuaire de Port-La Nouvelle est indispensable ».

## **L'avis de la Commission Nautique**

En introduction des travaux de la Grande Commission Nautique (GCN), le président de la commission fait tout d'abord remarquer que « la GCN n'est compétente que pour mesurer l'impact des projets étudiés sur la sécurité nautique, et prononcer des recommandations sur les aspects nautiques uniquement, à l'exclusion de tout problème juridique, économique, financier, écologique ou patrimonial.

Des discussions très techniques se sont alors engagées, portant sur l'analyse du déroulement de chacune des étapes des travaux envisagés.

A l'issue des débats, la commission a adopté le projet à l'unanimité.

## **Conclusions de la Commission à l'issue des consultations conduites au titre du code des transports.**

D'une manière générale, les collectivités consultées ont donné des avis favorables (explicites ou non) sans réserve.

Par ailleurs, les services locaux réglementairement consultés ont tous approuvés le projet d'extension. Leurs motivations tenaient essentiellement :

- Au fait que le projet réduira les contraintes structurelles qui entachent la compétitivité des acteurs portuaires.
- Aux économies d'échelle par la mise en service de navires plus grands .
- Au nouveau potentiel foncier permettra l'accueil de nouveaux trafics et le développement de l'existant, tant sur les terre-pleins que sur de nouvelles unités de stockage couvertes à créer
- à la possibilité d'accueillir de nouvelles entreprises utilisatrices des infrastructures portuaires et génératrices de valeur ajoutée sur le territoire.
- à la perspective d'employer plus de 2 400 personnes contre environ 1 600 aujourd'hui ;

La Commission a toutefois relevé que le « conseil portuaire » et le gestionnaire du port se préoccupaient de la gestion du fonctionnement portuaire pendant les travaux de la phase 1 (et singulièrement de l'alimentation du dépôt pétrolier) et souhaitaient être associés de manière plus étroite et plus régulière à la progression des études et travaux de l'extension.

## **L'évaluation socio-économique**

Le cadre réglementaire de l'évaluation socio-économique du projet d'extension portuaire de Port-La Nouvelle repose sur les recommandations de l'Instruction du 16 juin 2014 de la Ministre de l'Écologie, du Développement Durable et de l'Énergie et du Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche. Elle 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.

La Commission considère que le volet socio-économique du dossier soumis à l'enquête est conforme aux textes et recommandations en vigueur. Les effets économiques d'un projet d'infrastructure se calculent comme les avantages économiques du projet d'extension portuaire par rapport à une option sans projet.

L'option de référence adoptée pour conduire ce calcul (étude CATRAM, 2012) a été choisie parmi trois options basées sur l'hypothèse d'une disparition de l'activité portuaire en 2021, en l'absence de réalisation du projet. La différence entre les différents partis résidait dans le soutien plus ou moins long de l'activité par la Région, dont il était bien noté que ce n'était pas sa vocation. Cette hypothèse de base n'est aujourd'hui plus d'actualité, les derniers chiffres de trafic connus ne révélant pas de tendance au déclin de l'activité portuaire aussi nette et aussi rapide. Le mode de calcul de référence pour évaluer les avantages liés à l'extension du port (y compris par prise en compte du coût des flux détournés et des externalités environnementales) conduisait à des rentabilités variant entre 11 et 18%. Il s'agissait là d'une rentabilité « socio-économique » et non d'une rentabilité financière. Compte-tenu de l'interprétation erronée qui pourrait être faite de ces chiffres et du manque de pertinence de l'option de référence adoptée, la commission a choisi de ne pas faire de référence à ces chiffres hors de leur contexte.

Au demeurant une des conclusions du Débat Public était que « *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* ».

La commission n'ayant ni les données, ni les compétences ni la vocation à refaire ou réexpliquer ces calculs et leur méthodologie, elle a adopté le parti de se positionner de manière plus qualitative en la matière.

### **Les coûts**

Le coût des travaux de l'extension portuaire a fait l'objet d'un chiffrage détaillé selon les trois étapes du projet et les différents postes (dragage, digue, terre-plein, quai ...). Ils n'ont pas fait l'objet de contestation dans leur mode de calcul, mais dans le niveau qu'ils atteignent au regard des avantages attendus.

Comme il a été demandé, il faudrait également considérer le bilan environnemental ou le bilan carbone de l'opération. C'est ce qui a été fait dans l'évaluation socio-économique précitée au travers de la prise en compte des externalités. Le résultat qui a été précédemment évoqué est très favorable pour le projet et peu convaincant pour ses détracteurs. Dès lors, sur un plan qualitatif, il n'est pas contestable que la phase « chantier » aura un bilan négatif sur ce plan. Pour ce qui est de la phase « exploitation », l'évaluation prospective est plus difficile à conduire, mais de manière qualitative, la massification des frêts envisagée devrait conduire à diminuer les coûts mais aussi les nuisances ramenées à la tonne. De plus, les navires de génération récente qui sont ciblés par le projet sont soumis à des exigences de performance environnementale plus grande que la flotte ancienne de cabotage.

### **Les avantages**

Les effets positifs attendus peuvent être abordés sous différents angles, mais le plus évoqué est celui de l'emploi, qu'il soit direct ou indirect, temporaire ou pérenne, maintenu ou créé.

L'estimation des emplois générés par le projet concerne à la fois la phase de construction et la phase d'exploitation de l'extension portuaire.

#### **Construction :**

Le Maître d'ouvrage indique qu'en partant des valeurs moyennes de la FNTP de 2014, le projet devrait générer (ou préserver) entre 1700 et 1800 emplois en équivalent temps plein durant l'ensemble de la période de construction. Ces emplois seront étalés sur les années de construction avec des pics comme lors de la construction des digues ou lors de la construction des terre-pleins et postes à quai de commerce.

#### **Exploitation du port :**

- Une étude du Maître d'ouvrage a décomposé les retombées, au travers des emplois :

- Directs générés par le port (autorité portuaire, concessionnaire et exploitant du port de commerce, services portuaires comme la manutention, le pilotage, remorquage, lamanage, agents maritimes, services de l'Etat, etc.) ;
- Indirects générés par é portuaire (activités industrielles, logistiques, transporteurs routiers ou ferroviaires, etc.) ;
- Induits générés par effet ´ boule de neige sur tout le tissu économique et commercial local et régional (sous-traitants, fournisseurs, commerce de gros et de détail, grande distribution, services marchands et non marchands, restauration, hébergements, etc.).

Estimation des emplois générés par l'activité portuaire commerce de Port-La Nouvelle (nb ETP/an)	Situation présente	Situation de projet (Option de projet)
Impacts Directs	333	423
Impacts Indirects	892	1416
Impacts induits issus des directs	109	138
Impacts induits issus des indirects	292	463
<b>Totaux</b>	<b>1 626</b>	<b>2440</b>

Ces prévisions d'emplois reposent évidemment sur des prévisions de trafic (qui ont été parfois contestées).

Elles sont basées sur les études ayant servi de support au Débat Public mais aussi, et peut-être surtout dans les Fiches que le Maître d'ouvrage a établi en réponse aux observations du public et de la commission d'enquête. La Fiche B « Économie générale et contexte global » fournit des éléments utiles justifiant de l'adoption des caractéristiques du « navire projet ». Les Fiches C « Céréales » et D « hydrocarbures » traitent des deux principales filières existantes.

Les Fiches C « Céréales » montre comment l'accroissement du gabarit nautique du fait de l'extension du port permet de maintenir l'activité actuelle mais aussi la développer. Cette progression à l'export peut raisonnablement se fonder sur une croissance des trafics en céréales (notamment blé tendre, orge ...) en provenance de l'extrême ouest d'Occitanie qui partent aujourd'hui vers le port de la Pallice (La Rochelle).

Pour ce qui est de la filière « hydrocarbures », l'inquiétude majeure exprimée est celle de la gestion de l'activité pendant la période intermédiaire entre le démantèlement du sea-line alimentant le dépôt pétrolier à partir du poste en mer et la mise en service du nouveau quai P1 « vrac liquide ».

La société EPPLN dispose d'un contrat d'occupation du domaine maritime qui expire fin 2021 et le maintien du sea-line n'est pas compatible avec la réalisation complète de la digue Nord (les deux infrastructures ne peuvent pas se superposer). Dans ce contexte, une négociation est en cours entre la Région et EPPLN. La commission s'en est d'ailleurs assuré en organisant une rencontre entre les deux parties le 9 mai 2018 à l'Hôtel de Région de Montpellier. Sans préjuger des conditions matérielles d'un accord, il se dessine une option technique transitoire pour l'alimentation du dépôt par une liaison flexible à partir du poste en mer (plutôt qu'une solution de transbordement par petits caboteurs, « fonctionnement en mode dégradé »). Le démantèlement du sea-line est prévu le plus tard possible et la livraison du quai P1, envisagée pour 2014, se fera en deuxième étape sous pilotage de la SEMOP. Ainsi, la commission considère que, même si aucune pièce officielle ne vient entériner ce principe, elle ne dispose d'aucun élément conduisant à envisager l'interruption de l'alimentation des dépôts pétroliers à partir du sea-line avant la mise en service du poste P1. Dans ces conditions, le maintien à moyen terme de l'activité « hydrocarbures » existante autour de 1,1Mt/an est assuré, aux dires même d'EPPLN.

De plus, l'extension projetée offre des opportunités pour décharger d'autres vracs liquides par d'autres opérateurs. 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, gasoil / produits blancs : essence, super, jet fuel) et des liquides alimentaires et industriels. Il convient de rappeler à cet égard que les dépôts actuels de DPPLN et de FOSELEV sont sous exploités et qu'ils offrent dès aujourd'hui une marge de progression des vracs liquides hors hydrocarbures : capacité du dépôt FOSELEV de 62 000 T pour un trafic de moins de 10 000T en 2017.

Des critiques ont été émises sur ces hypothèses de croissance du trafic « vracs liquides » et leur compatibilité avec les objectifs de la transition énergétique. A l'échelle du temps mentionné, et en considérant les prospectives et perspectives de consommation et de diversification de produits le projet d'extension du port s'inscrit dans cette démarche de transition D'une part, il maintient les grands équilibres actuels indispensables à l'activité économique et d'autre part il est cohérent à l'échelle du temps mentionné, aux prospectives et perspectives de consommation et de diversification de produits. Le projet d'extension du port n'oppose pas les énergies, il rend possible leur évolution.

Enfin, et peut-être surtout, l'agrandissement des caractéristiques nautiques du port pourra attirer de nouveaux opérateurs et générer de nouvelles activités. Un des atouts majeurs du port de Port-La-Nouvelle sera de disposer de vastes disponibilités foncières desservies par un port en eaux profondes, conjonction rare chez les ports concurrents. Le dernier paragraphe de l'extrait de la Fiche B établie par le Maître d'ouvrage l'illustre très bien :

« Les ports sont des portes d'entrées/sorties du territoire. Ainsi leur fonction s'assimile à collecter les productions (industrielles, agricoles ...) puis les expédier en export ; en import, il capte des flux extérieurs et les redistribue sur le territoire auquel il est adossé. Classiquement, l'utilité d'un port peut donc s'apprécier par sa capacité à répondre au binôme production-consommation de sa zone d'influence ; son hinterland : plus ou moins dense démographiquement, économiquement et vaste territorialement. Ainsi cette approche classique conduit à juger de l'utilité économique ou non d'un port ou de son extension en appréciant en quoi il répond à ce binôme.

Néanmoins, plusieurs facteurs permettent de la dépasser ;

- La zone d'influence d'un port est plus ou moins vaste si le port est connecté à un réseau de transport qui lui permet d'élargir celle-ci.
- Le port peut assurer d'autres fonctions que celles d'entrée /sortie du territoire pour desservir son hinterland. En effet, le port peut également servir de hub logistique pour diverses activités. C'est-à-dire générer des activités de transbordement/stockage/transformation puis réexpédition de trafics sans pour autant que les produits ne soient destinés ou proviennent de/à l'hinterland. Grace à sa disponibilité foncière importante autorisant des investisseurs privés et ses nouvelles caractéristiques nautiques, Port La Nouvelle peut assurer cette fonction. »

L'inclusion du port de Port-La Nouvelle dans la chaîne d'élaboration de deux projets d'éoliennes expérimentales est une illustration de cette diversification potentielle. Si le passage de la phase expérimentale à la phase commerciale devait se faire le Golfe du Lion et singulièrement le port de Port-La Nouvelle aurait de nombreux atouts à faire valoir. Ce serait au demeurant un exemple de la contribution de l'extension du port à la transition énergétique

## 5.2. Avis de la Commission d'enquête

**Ayant constaté la conformité du dossier** aux exigences réglementaires en matière « d'extension de port », notamment sur l'existence et la forme de « l'évaluation socio-économique »

**Ayant noté les avis unanimement favorables** de tous les acteurs (services, collectivités, communauté portuaire) consultés au titre du Code des transports,

**Ayant relevé qu'il n'y a pas d'incompatibilité** entre le projet et le maintien des activités du port historiques, si ce n'est des adaptations à gérer en phase travaux,

**Ayant considéré les résultats de l'évaluation socio-économique** qui confère des avantages certains au projet (bien que les hypothèses adoptées en limitent la portée),

**Ayant comptabilisé les emplois** multiformes attendus, tant en phase de construction que d'exploitation, et validé leur ordre de grandeur,

**Ayant intégré tous les éléments** concourant au choix d'un « navire projet » au gabarit accru, notamment quant à son tirant d'eau,

**Ne disposant d'aucun élément** conduisant à envisager que les travaux d'extension du port entraîne l'interruption de l'alimentation du dépôt pétrolier à partir du poste en mer avant la mise en service du quai destiné à l'accueil des tankers dans le port,

**Ayant validé le fait** que la croissance des caractéristiques nautiques permet le maintien de l'activité des principales filières existantes (céréales, hydrocarbures),

**Adoptant la vision** selon laquelle le projet ne contrarie pas la transition énergétique du fait qu'il permet le nécessaire maintien des volumes traités à ce jour, tout en autorisant une croissance diversifiée des vracs liquides s'inscrivant dans cette démarche,

**Constatant que les disponibilités foncières** exceptionnelles dont dispose le port permettent un potentiel de développement et de diversification de l'activité portuaire,

**Prenant acte** de l'engagement de la Présidente de la Région Occitanie à financer les étapes 2 et 3 au moyen d'une société d'économie mixte à opération unique avec l'opérateur (SEMOP) et de livrer le poste hydrocarbure début 2024 suivie de la réalisation de l'étape 3, répondant ainsi aux attentes des opérateurs historiques du port et en particulier à celui de l'Entrepôt Pétrolier de Port-La-Nouvelle (EPPLN).

## La commission émet un avis favorable à la décision d'extension du port de Port-La-Nouvelle

Mauguio le 25 juin 2018

### La commission d'enquête publique

Georges RIVIECCIO  
KIBKALO

Président



Bernard CHABBAL

Commissaire enquêteur



Bernard

Commissaire enquêteur



# ANNEXES

- 1. Lettre de Madame la Présidente de la Région Occitanie**
- 2. Compte rendu de la réunion publique du 3 juin 2018**



# Lettre de Madame la Présidente de la Région Occitanie

## **Monsieur Georges RIVIECCIO**

Président de la commission  
d'enquête publique relative au  
projet d'extension du port de Port-  
La Nouvelle.

**NOS RÉF.** : CD/LB/SM/PP/MT/BB/DM/VR/AB/FFM / **D18-05029** – chrono 1.253

**AFFAIRE SUIVIE PAR** : Denis MASSOL - Arnaud BRASSEUR

**CONTACT** : [denis.massol@laregion.fr](mailto:denis.massol@laregion.fr) - [Arnaud.brasseur@laregion.fr](mailto:Arnaud.brasseur@laregion.fr);

Tél.: +33 (0)4 67 22 77 07 – +33 (0)4 67 22 86 75

## **OBJET : Mémoire en réponse de la Région OCCITANIE au Procès-Verbal de Synthèse des observations recueillies au cours de l'enquête publique relative au projet d'extension du port de Port-La Nouvelle**

Monsieur le Président,

Vous m'avez remis le 2 juin dernier le Procès-Verbal de synthèse des observations émises par le public lors de l'enquête publique relative au projet d'extension du port de Port-La Nouvelle qui s'est déroulée du 16 avril au 25 mai 2018.

A la vue de ce Procès-Verbal, permettez- moi de souligner ma satisfaction face au nombre d'observations qui ont été émises lors de cette enquête, preuve que l'information du public concernant le déroulement de cette enquête a bien été relayée et que le public a pu s'exprimer en toute transparence sur le projet régional. La tenue de deux réunions publiques, l'une préalablement à l'ouverture de l'enquête, l'autre pendant l'enquête a par ailleurs permis des échanges fructueux.

Je relève par ailleurs qu'une majorité des avis exprimés sont favorables mais je note bien les inquiétudes soulevées notamment concernant les enjeux environnementaux liés au projet et en lien avec l'étang de Bages/Sigean ou encore l'érosion du trait de côte.

Les mesures environnementales prévues par la Région et présentées dans l'étude d'impact jointe au dossier d'enquête témoignent de l'attention particulière que la Région a apportée dans leurs prises en comptes. De même, je note bien un réel souhait des opérateurs

historiques du port de voir se réaliser le projet tel qu'il a été présenté à l'enquête dans sa totalité, c'est-à-dire l'ensemble des étapes 1, 2 et 3. La Région confirme cet objectif permettant de dynamiser les activités et récolter les effets attendus.

J'ai l'honneur de vous communiquer, en pièce jointe, le mémoire en réponse de la Région aux observations émises lors de l'enquête. Ce dernier reprend les tableaux que vous avez dressés dans votre Procès-Verbal de synthèse et s'attache à répondre à l'ensemble des avis défavorables. Plusieurs fiches thématiques viennent par ailleurs compléter ce mémoire en réponse.

Afin d'apporter un éclairage à la commission d'enquête qui souhaite appréhender les modalités de portage des étapes 2 et 3, la Région apporte les éléments d'éclairage suivant :

La 1<sup>ère</sup> étape (les digues et le quai lourd) a d'ores et déjà fait l'objet d'un engagement financier (210 M € HT) ; il s'agit d'une phase sans productivité économique (pour les digues) mais indispensable pour les étapes suivantes et très contrainte dans le calendrier éolien (pour le quai « lourd »).

La Région assume le financement de cette étape en maîtrise d'ouvrage publique avec les cofinancements du Grand Narbonne (30 M€) et du Département de l'Aude (30 M€)

Concernant votre question sur les financements dans le cadre du FEDER, le cadre européen du programme opérationnel 2014/2020 ne permet pas de financer les grandes infrastructures portuaires, dont le port de PLN. (Règlement 1301/2013 du parlement européen et du conseil relatif au fonds européens de développement régional).

Il en est de même pour les fonds du Mécanisme d'Interconnexion en Europe directement géré par l'Union européenne car Port la Nouvelle n'est pas référencé au titre des réseaux transports Européens. (RTE T) toutefois les négociations devraient commencer en 2019 sur ce sujet. La Région s'attachera à référencer Port La Nouvelle.

Concernant les étapes 2 et 3 :

Estimées à (97 M€ + 69 M€) elles permettront de doter le port d'équipements productifs : postes à quai pour le vrac liquide et solide dont la rentabilité sera liée aux trafics tels que présentés au dossier d'enquête. Ces étapes 2 et 3 généreront du développement économique intéressant des financeurs et investisseurs privés grâce aux perspectives de trafics (4 M t à horizon 2030 versus 1.7 Mt en 2016) et un doublement (6 M€ versus 2.6 M€ en 2016) du chiffre d'affaire escompté.

Ces étapes et donc ces investissements sont à mettre en perspective avec la future exploitation du port qui dans son modèle actuel (DSP à la CCI de l'Aude) arrive à son terme fin 2020. Il convient de renouveler le contrat d'exploitation.

Ce prochain contrat sera opérationnel au 1 janvier 2021.

Pour la mise en œuvre de ce projet des étapes 2 et 3 ainsi que pour le parc logistique (travaux estimés à 42 M€), la Région lancera au début de l'année 2019 une procédure de mise en concurrence en application de l'ordonnance n°2016-65 du 29 janvier 2016 en vue de la conclusion d'un contrat de concession avec mise en place d'une société d'économie mixte à opération unique avec l'opérateur (SEMOP).

Ce contrat de concession, d'une durée estimée à 30 années, aura pour objet de confier à un concessionnaire la conception, la réalisation, le financement et l'exploitation des ouvrages.

La mise en place d'une SEMOP, dont la Région sera actionnaire, permettra d'apporter des garanties aux investisseurs et d'opérer un transfert de risque d'exploitation vers l'opérateur tout en bénéficiant d'un intéressement et d'un contrôle public sur l'activité concédée.

Les études financières et juridiques réalisées concluent en effet que l'attribution d'un contrat de concession à une SEMOP constitue le montage le plus adapté au projet au vu des différents paramètres en jeu.

Le cahier des charges qui sera établi lors du lancement de la mise en concurrence et la phase de négociation en cours de procédure permettront de consolider et de préciser le modèle financier.

Ce schéma contractuel sera mis en place d'ici le 1er janvier 2021

Le cahier des charges de la consultation qui sera établi comportera notamment les deux obligations particulières suivantes à la charge du futur concessionnaire:

- d'une part que le calendrier de mise en œuvre de l'étape 2 permette la livraison du poste hydrocarbure au plus tôt, avec un lancement des études et autorisations en 2021, et réalisation des travaux en 2022 et 2023.
- d'autre part que la réalisation de l'étape 3 soit programmée dès la fin de réalisation de l'étape 2.

Les hypothèses de capitalisation de la société, de financement du projet par l'opérateur (emprunt, dette subordonnée,...), de redevances et de subventions publiques du projet feront l'objet de négociations avec les candidats dans le cadre de la procédure de mise en concurrence.

Toutefois, afin de répondre à votre demande, il est possible de vous indiquer que, en l'état actuel des analyses, le modèle intègre les éléments suivants : une capitalisation par la collectivité dans la SEMOP à hauteur de 50% sur un capital de 13 M€ et un total de financement versé par la Région limité à 34 %.

L'ensemble de ces éléments éclairant votre appréciation du caractère d'intérêt général du projet doit vous permettre de donner vos conclusions et avis afin que les autorités concernées puissent prendre les décisions relatives à :

- la déclaration de projet déclarant l'intérêt général de l'opération prononcée par la Région Occitanie ;
- l'autorisation unique requise au titre de l'article L.214-3 du code de l'environnement prononcée par le Préfet ;
- la convention Etat/Région de transfert de zones dans le domaine public portuaire;

- l'approbation de la mise en compatibilité du PLU par le conseil municipal de la commune de Port-la-Nouvelle.
  - l'extension du port de Port-la-Nouvelle en application du code des transports par la Région Occitanie.
- Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes salutations distinguées.

Carole DELGA

**P.J. :** 1 mémoire réponse (composé de 7 fiches et du PV de Synthèse complété par le MOA)

# Enquête publique relative à l'extension du port de Port-La Nouvelle

## Compte-rendu de la réunion publique du 3 mai 2018

Gymnase Jean Monnet à Port-La Nouvelle

Environ **180 personnes** ont assisté à la réunion qui s'est tenue de 18h 00 à 20h 30.

M.Georges Riviuccio, président de la commission d'enquête, ouvre la réunion en remerciant l'ensemble des participants et notamment M Codorniou 1er Vice-Président de la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée.- M Pinet Directeur Général Délégué - Aménagement Durable, Mer, Transports et Mobilités à la Région, Mme Tchakerian, Directrice de la Mer, M. Martin, Maire de Port-La Nouvelle, qui accueille la réunion, M.Ballester, Président de la CCI de l'Aude, ainsi que Mme Ardit, Présidente de l'association ECCLA (Ecologie du Carcassonnais, des Corbières et du Littoral Audois) - qui a émis le souhait de voir cette réunion publique se tenir. Il rappelle par ailleurs qu'**une réunion d'information sur le projet s'est déjà déroulée le 6 avril en salle Jacques Brel.**

M. Riviuccio expose ensuite le déroulement de la réunion qu'il préside :

- Présentation du déroulement d'une enquête publique en général, et de celle de l'extension du port de Port-La Nouvelle en particulier, par M. Chabbal, commissaire enquêteur ;



- Présentation du projet par M. Massol, pour la Région Occitanie, Maître d'Ouvrage
- Questions-Réponses : Compte-tenu de l'importance de l'assistance, le nombre de question sera limité à une, voire deux par personne à la fois. Les débats seront enregistrés et feront l'objet d'un compte-rendu.

**M. Riviaccio souhaite que cette réunion soit temps fort de démocratie participative et incite toutes les personnes présentes à s'exprimer dans la continuité de cette soirée sur les registres mis à la disposition du public, que ce soit sous forme papier ou numérique.**

M. Chabbal présente l'enquête publique portant sur l'extension maritime du port de Port-La Nouvelle en commentant un diaporama qui illustre le déroulement général de la procédure. Dans le cas présent, les études engagées vers 2010 ont servi de base à un débat public qui s'est tenu de décembre 2012 à avril 2013. Le projet s'est ensuite précisé jusqu'à celui qui fait l'objet de l'enquête publique aujourd'hui. Après les consultations et la publicité réglementaires, **l'enquête a été ouverte le 16 avril pour une durée d'un mois jusqu'au 16 mai 2018.**

Pendant cette période, la commission d'enquête tiendra **cinq permanences en mairie de Port-La Nouvelle**, dont les dates sont rappelées. Durant celles-ci, la commission d'enquête se tiendra à l'écoute des visiteurs. Ceux-ci pourront également prendre rendez-vous avec la commission d'enquête si le sujet à évoquer pourrait excéder la durée d'une permanence. Enfin, **les visiteurs pourront à cette occasion consigner leurs observations sur le registre papier tenu à leur disposition. Ce même registre et le dossier d'enquête publique sont également à la disposition du public pendant les heures d'ouverture de la mairie. Ce même dossier d'enquête est en outre consultable à volonté pendant toute la durée de l'enquête sur quatre sites internet dont les adresses sont affichées à l'écran. De plus, un registre dématérialisé est ouvert sur lequel chacun peut faire part de ses questions et (ou) de son avis sur le projet. Enfin, il est possible d'envoyer un courrier à M. le Président de la commission d'enquête publique, à l'adresse de la mairie de Port-La Nouvelle.**

Le 16 mai, à la fin de l'enquête, la commission d'enquête ordonnera dans un « procès-verbal de synthèse » l'ensemble des observations recueillies (registre papier, courrier, messagerie électronique) et remettra ce document au Maître d'Ouvrage, dans les huit jours suivant la clôture de l'enquête. La Région disposera alors de quinze jours pour retourner à la commission un « mémoire en réponse » qui devra apporter une réponse circonstanciée à chacune des observations qui lui auront été répercutées. Enfin, au vu de ce document et des éléments qui lui auront servi pour se forger une opinion, la commission d'enquête produira, dans un délai d'un mois à compter de la clôture de l'enquête, d'une part un rapport faisant la relation de l'enquête sous tous ses aspects et d'autre part un document contenant ses avis et conclusions. Dans le cas d'espèce, cinq avis seront émis qui seront utilisés par différentes autorités administratives pour se prononcer sur les cinq objets de l'enquête :

- Le conseil régional pour la déclaration de l'intérêt général du projet ;
- Le conseil municipal de Port-La Nouvelle pour la mise en compatibilité de son Plan Local d'Urbanisme (PLU) ;

- Le Préfet de l'Aude pour l'autorisation unique requise au titre de l'article L214-3 du code de l'environnement intégrant la dérogation à l'interdiction d'atteinte aux espèces protégées ;
- Le Préfet de l'Aude pour le changement substantiel d'utilisation des zones du domaine public maritime ;
- Le conseil régional pour l'extension du port de Port-La Nouvelle.

Le rapport de la commission d'enquête sera consultable pendant un an en mairie de Port-La Nouvelle ainsi qu'en préfecture de l'Aude.

M. Riviaccio donne ensuite la parole à M. Massol pour la présentation du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle porté par la Région Occitanie.

**M. Massol précise tout d'abord les grandes caractéristiques du port actuel** : l'accès au port se fait par une passe d'entrée (plafond) de 26 m donnant sur un chenal qui permet d'accueillir bord à quai un navire de 145m de long, 22m de large et 8mètres de tirant d'eau. L'alimentation du port en hydrocarbures se fait essentiellement par un poste en mer auquel accostent les navires (190m x 31m x 11,6m de tirant d'eau) qui ne peuvent pas rentrer dans le port, eu égard à ses caractéristiques. Les hydrocarbures sont ensuite transférés par une conduite (sea-line) jusqu'aux installations pétrolières à terre.

**Les dimensions du port sont trop contraignantes et pénalisent son développement.**

**L'extension à terre (parc logistique portuaire) a été soumise à enquête publique en 2015** et est aujourd'hui « purgée de toutes les autorisations administratives ». Elle vise à créer des terre-pleins présentant la possibilité d'embranchement ferroviaire afin de les mettre à disposition d'opportunités (telles que l'éolien, filière apparue depuis le débat public et qui sera décrite par la suite).

**Le projet maritime, qui est mis à l'enquête aujourd'hui, vise à permettre d'accueillir les navires actuels et futurs (225m\*36m\*14,5m) et les activités de construction et d'assemblage d'éoliennes offshore flottantes, tout en préservant une cohabitation intégrale avec le port historique.**

Les principales caractéristiques du projet présenté à l'enquête résident dans une digue Nord de 2,4 km, d'une digue Sud de 600m et un tirant d'eau de 14,5m nécessitant le dragage de 10millions de m<sup>3</sup>. Parallèlement, un « quai lourd » de 200m de long voisinant 7 ha de plate-forme pourront être utilisés par l'éolien. Un quai de vrac liquide sera créé sur la digue Nord ainsi qu'un quai polyvalent de 430 m avec 15 ha de terre-pleins.

M. Massol revient alors sur l'historique ayant conduit à ces choix. De 2010 à 2012, les études d'extension du port ont conduit à l'élaboration de plusieurs variantes qui ont été présentées lors du débat public en 2012 et 2013. **A l'issue du débat public, une délibération de la Région en date du 19/07/2013 a fait le choix de poursuivre les études sur la base de l'option « Grand Port ».** En 2014, des études d'optimisation du plan masse se sont déroulées en matière d'environnement, de sédimentation, de turbidité.

Après l'avis favorable de la Grande Commission Nautique (GCN), des études océano-météorologiques ont été conduites et différentes options d'accessibilité nautique ont été testées avec les pilotes experts locaux. Une modélisation du port en 3D a été réalisée en bassin de simulation afin de tester la stabilité des digues. Début 2015, des modélisations mathématiques ont été finalisées pour mesurer l'impact des digues sur les fonds marins, les échanges mer étang et le trait de côte sur une période de 100 ans. Un modèle allant du Cap Leucate à Narbonne plage validé avec des experts des services de l'État (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) et Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement (CEREMA)). Une étude des panaches turbides en phase travaux selon diverses conditions météo a été réalisée.

On peut ainsi synthétiser le résultat de ces investigations : le projet aura des impacts très limités sur les échanges mer-étang (uniquement lors de fortes tempêtes avec limitation d'entrée des eaux marines dans l'étang), des impacts faibles sur les courants marins sauf localement au droit des ouvrages, L'impact sur l'évolution des fonds marins pourra au maximum atteindre 1,5m sur 10 ans très localement. Les besoins en entretien des chenaux et bassins portuaires seront sensiblement identiques à aujourd'hui (même quantité de dragage d'entretien). Les effets du projet sur le littoral à l'horizon 2100 en intégrant le changement climatique seront limités sur 2km au nord de la digue nord. (Recul supplémentaire maximal au droit de l'enracinement de la digue de 0,25m par an). En 2100, le recul du fait du changement climatique serait de 220m sans les ouvrages et de 250m avec les ouvrages au droit de l'enracinement. Il n'y aura pas d'impact des ouvrages au sud du port.

Les études environnementales ont été conduites sur une zone d'étude d'environ 330 km<sup>2</sup> incluant l'étang de Bages et celui de l'Ayrolle, et s'étendant en mer jusqu'à 10 km au sud, 15 km au Nord et 10 km au large.

**Fin 2015- 2016, des opportunités liées à la filière « éolien flottant » sont apparues.** Un travail a été conduit avec les opérateurs éoliens pour définir leurs besoins portuaires pour les « fermes pilotes », à savoir :

- Un quai de 200m de long avec un tirant d'eau de 7 à 11m
- Une passe d'entrée permettant le passage des flotteurs (certains ≈ 100m)
- Un plan d'eau à l'abri pour « stocker » les éoliennes avant mise en place au large
- Des surfaces de terre-pleins d'environ 10 Ha □ Fermes commerciales : •400 à 600 m de quais
- Des surfaces de terre-pleins de l'ordre de 20 à 30 Ha □ Aménagements nécessaires dès les fermes pilotes :
- Élargir la passe d'entrée en cassant la digue Nord actuelle et nécessité de créer un nouvel abri et de nouvelles digues



- Créer des quais « lourds » et des terre-pleins

Les aménagements nécessaires à la phase expérimentale des éoliennes seront réalisés lors de l'**Étape 1** du projet soumis à l'enquête (3 étapes): réalisation du nouvel abri maritime et des espaces nécessaires à l'accueil des activités liées à l'éolien, construction des digues, construction du « quai lourd » et des terre-pleins associés avec dragage du chenal d'accès au port historique. Ces travaux ont été chiffrés à plus de 212 M€ HT. Fin 2017, la Région a budgété 258 M€ (TTC + études)

En **Étape 2**, il est prévu la réalisation du premier poste « liquide » et le dragage correspondant, la construction du 1er appontement et le dragage du bassin. Cette étape est évaluée à plus de 95 M€ HT. Elle s'accompagne également d'une valorisation des sables de dragage du nouveau bassin en les utilisant dans les remblais portuaires et du parc logistique portuaire, et en constituant un stock tampon de sable au large du projet. Ces sables pourront être repris dans le cadre de projet de rechargements de plages portés dans le cadre du plan littoral 21 (surface de 1,8 km<sup>2</sup> (1,2km\*1,5km), 4 à 5 m d'épaisseur, entre 25 à 30 m de profondeur à environ 3 km de la côte).

L'**Étape 3** verra la réalisation du 1er quai « vracs et conventionnels »et la viabilisation des terre-pleins attenants pour un montant estimé à 69 M€ HT.

Le dossier d'enquête publique a été déposé le 24/02/2017 et instruit par les services de l'État. Ces derniers ont demandé des compléments au dossier qui ont été fournis en Automne 2017. Se sont ensuite succédé :

- consultations dans le cadre de l'instruction par l'État du CNPN (*Conseil National* de Protection de la Nature), de l'Autorité environnementale, de la CLE (Commission Locale de l'Eau) du SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux),
- consultations directes par la Région dans le cadre de la procédure au titre du code des transports.

Les avis émis sont joints au dossier d'enquête publique : Département de l'Aude, Communauté d'agglomération du grand Narbonne, ville de PLN, Conseil Portuaire, Grande Commission Nautique, Exploitant (délégué).

Parallèlement, en Janvier 2018, une réunion d'examen conjoint s'est tenue dans le cadre de la mise en compatibilité du PLU (Plan Local d'Urbanisme).

En janvier 2018, le dossier finalisé a été déposé en préfecture. Il comprend l'ensemble des avis émis pendant l'instruction et les mémoires en réponse (notamment aux avis de l'Autorité Environnementale et du CNPN). La version du dossier de janvier 2018 répond déjà à certaines remarques de l'Autorité Environnementale et contient des engagements complémentaires de la Région dans son mémoire

En Mars 2018, la commission d'enquête a été désignée par le tribunal administratif et l'organisation de l'enquête publique a été mise en place par

les services de la préfecture (Enquête publique du 16 avril au 16 mai 2018).

**Voici les principales étapes du calendrier :**

- **Objectif de livraison du quai « lourd » : printemps 2020, pour le début de construction des flotteurs d'éoliennes flottantes,**
- **Objectif opérabilité du nouveau bassin fin 2020 pour début mise en place des fermes pilotes d'éoliennes flottantes,**
- **Fin des travaux étape 1 : 2022.**

**L'objectif pour les retombées économiques de l'aménagement du port est de traiter 4M de tonnes de trafic à l'issue de la phase 1 (trafic actuel de 1,8 Mt) ? avec un TRI (taux de rentabilité interne) entre 11 et 18 %.**

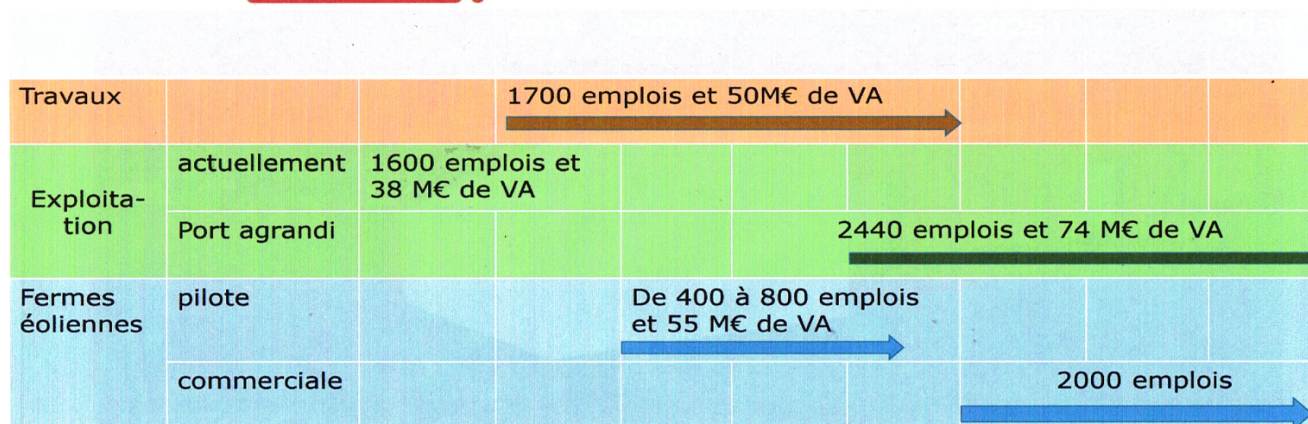
Le tableau ci-après, qui a été projeté en réunion, illustre tout l'impact attendu de l'aménagement, tant en nombres d'emplois qu'en valeur ajoutée (VA).

C'est ainsi que l'accroissement du trafic peut générer plus de 800 emplois, les opportunités de trafic (notamment en lien avec l'éolien flottant) pourraient induire 2000 autres emplois supplémentaires et le projet devrait générer ou préserver entre 1700 et 1800 emplois dans les activités du BTP durant le chantier



03/05/2018

## LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU PROJET



**M. Riviuccio remercie M. Massol pour son exposé et donne la parole à la salle en rappelant la limitation à deux questions à la fois par prise de parole.**

Mme Arditi, prend l'initiative, au nom de l'association ECCLA. Elle rappelle qu'à la fin du Débat Public, son association avait produit un « cahier d'acteur » qui conserve toute sa validité, même si les projets éoliens n'étaient pas aussi affirmés qu'aujourd'hui. Sa première observation est relative au **ferroviaire**, qui n'est pas évoqué dans le projet et est toujours remis à « plus tard ». Elle fait observer que récemment, ce n'est pas la taille des navires, mais le **manque de stockage** qui a fait manquer 490 000t au port. Sa deuxième question porte sur les retombées économiques car le bilan des avantages est calculé jusqu'en 2066 année par année, et une rentabilité est calculée sans qu'**aucun tableau ne chiffre les recettes**. Elle demande que ces dernières soient évaluées avant la fin de l'enquête.

Sur le premier aspect, M. Pinet indique qu'après des études spécifiques et l'enquête publique relative à la plate-forme Nord et au parc logistique portuaire, des autorisations administratives ont été obtenues. Si les premiers aménagements visent à accueillir l'éolien, par la suite, plus le port sera équipé et plus il pourra accueillir. La CCI est prête à réaliser les travaux nécessaires en termes de stockage, au fur et à mesure.

Sur la deuxième question, M. Pinet répond que sur une telle durée, les recettes ne peuvent être que des données indicatives, mais « qu'on va compléter le dossier comme vous l'avez demandé ».

M. Cala, citoyen à l'année de Port-Leucate, indique tout d'abord qu'au lieu d'une enquête publique, **on aurait dû tenir un deuxième Débat Public**, compte-tenu de l'absence d'information depuis le premier. Deuxièmement, il constate que dans le volume 7 du dossier, il est mentionné que la MRAE (Mission Régionale d'Autorité Environnementale) a été consultée sur la base d'un dossier établi le 6 octobre 2017, alors que le dossier mis à l'enquête est daté du 24 janvier 2018. Ceci rend, à ses yeux, la **procédure irrecevable**. Enfin, M. Cala demande qu'une **étude d'impact sur le trait de côte** soit réalisée sur un périmètre beaucoup plus étendu (jusqu'à Leucate).

M. Riviuccio, ne voyant aucune question dans ces propos, suggère à M. Cala de consigner ses observations par écrit (sur registre papier ou dématérialisé) afin de pouvoir bien en identifier le contenu et de les prendre en compte.

M. le Président de la Commission Développement Durable de la **Fédération du Bâtiment et des Travaux Publics Occitanie** indique que pour 1 M€ de travaux, ce sont au moins 8 **emplois** de maintenus ou de créés. Dans l'Aude où le BTP est le 1er employeur (1500 emplois), ce chantier permettrait d'attendre la LGV...

M. Martin, Maire de Port-La Nouvelle précise que dans cette affaire, **les partenaires de la Région** que sont le département de l'Aude et le Grand Narbonne **seront recredités sur 12 à 14 ans**.

Mme Gouiry, Maire de Peyriac-de-Mer, demande à être tenue informée des **suivis qui pourront être réalisés, sur la lagune de Bages** notamment.

M. Pinet répond que la Région s'engage à réaliser les suivis nécessaires pour bien vérifier que « tout se passe comme prévu » par l'étude d'impact.

M. Cazal, de l'association ECCLA relève l'absence d'étude sur la **consommation énergétique** ou sur la **pollution atmosphérique**. Il s'interroge sur les **effets des clapages** sur la vie marine. Il conteste que le **modèle mathématique** choisi adopte comme référence la tempête de 2013 alors que celle de 1997 avait généré une houle supérieure de 1m. Par ailleurs, ce modèle utilisé pour l'évaluation de l'évolution du trait de côte ne prend pas en compte le recul de la sédimentation.

M. Pinet indique que les études sur les impacts globaux (air,...) sont obligatoires et que l'on doit donc pouvoir les trouver dans le dossier. Pour ce qui est du trait de côte, M. Massol précise que le modèle mathématique (validé par le CEREMA et la DREAL) prend en compte l'événement le plus caractéristique pour un retour de 100 ans (les digues sont conçues pour 50 ans). Quant à la stabilité du stock de sable clapé en mer, la modélisation estime la perte à 2% sur 10 ans.

M. Guiraud, Directeur de **Quadran Energies Marines**, présente son entreprise qui va porter le **projet Eolmed d' «éoliennes expérimentales » au large de Gruissan**. Depuis la construction des flotteurs béton, qui seront réalisés sur place, jusqu'à la phase de remorquage des éoliennes vers leur lieu d'implantation, ce projet va générer des **emplois** sur le site de Port-La Nouvelle. Au-delà, le passage de l'expérimental à l'opérationnel pourrait amplifier ce potentiel. Il indique que l'éolien représente actuellement 1 500 emplois directs en Région, pour un investissement privé d'un milliard d'euros.

M. Cormary, parlant au nom du groupe local d'EELV, est favorable à l'expérimentation d'éoliennes flottantes car cette démarche s'inscrit dans le cadre de la transition énergétique. Il sera par-contre plus circonspect pour une phase commerciale qui conduirait à produire plus pour consommer plus. Le projet d'extension du port, tel que mis à l'enquête aujourd'hui, n'est (à l'éolien près) que la résurgence d'un projet vieux de 10 ans lorsqu'il en a eu connaissance en octobre 1983. Le projet de passe d'entrée est dimensionné pour le passage des flotteurs de l'entreprise Engie, qui seront fabriqués à Fos, et seulement assemblés ici. Pourquoi engager tant de frais et de linéaire de digues pour une expérimentation ? Une **digue foraine** bien dimensionnée NE/SE devrait suffire dans un premier temps, et l'agrandissement du port devrait pouvoir se moduler. Il estime par ailleurs que des **caissons arrondis** (et non verticaux) de nouvelle génération seraient préférables à des « digues talus » en termes d'économie de matériaux d'enrochements et de réutilisation de sables dragués comme lest. Enfin, à propos des échanges mer-étang, il estime que tout m3 en moins est un dégât pour l'étang.

M. Pinet répond que le projet s'inscrit dans celui d'une Région à énergie positive, comprenant un mix énergétique dont les éoliennes flottantes font partie. Pour respecter les délais contenus dans l'appel d'offre dont Quadran et Engie sont les lauréats, il faut engager les travaux très rapidement. A propos des caissons, M. Massol indique que ceux-ci génèrent une agitation dans le bassin (houle de réverbération). De même, il présente une diapositive montrant que la protection du bassin par une digue foraine n'est pas suffisante pour permettre l'assemblage d'éoliennes dans le bassin. Enfin, les dimensions des flotteurs imposent de couper la digue Nord, ce qui induit une perturbation du port historique. Le prolongement de la digue Sud améliore la situation mais ça ne suffit pas.

M. Bisconte de Saint Julien note que le volume 3 du dossier d'enquête, consacré à l'analyse socio-économique, représente 1,5% du dossier total, alors qu'il en constitue généralement la moitié. Eu égard au TRI affiché, qui est exceptionnellement élevé, et à l'importance de ce très grand projet (sans doute 700 M€ TTC in fine), il demande qu'une **contre-expertise soit faite sur cette rentabilité**. Les **conteneurs** (qui ne sont jamais mentionnés), sont les seuls à connaître une croissance massive. Dès lors, le blé dur ne saurait justifier une telle dépense. Sont ensuite évoqués : la complémentarité avec Sète, le statut de Port-Vendres et la gouvernance générale des ports régionaux.

M. Pinet énumère les vocations spécifiques des ports et retient pour Port-La Nouvelle le vrac céréalier, associé à une activité de transformation sur le port. Il fait observer que vis-à-vis des 80 Mt traités par le port de Marseille, l'objectif nouvellois de 4Mt est modeste à l'échelle de la façade méditerranéenne. M. Massol illustre ce propos en superposant l'infrastructure projetée aux emprises des grands ports voisins. Il revient ensuite sur la question du TRI pour préciser qu'à ce stade des études, il ne peut être question de business-plan, mais d'un bilan coût-avantages entre une option de référence où rien n'est fait et l'option de projet.

M Thibault, de l'association ECCLA demande si des organismes scientifiques reconnus tels que le conseil scientifique du parc marin, le parc naturel régional (PNR) de la Narbonnaise ou le conseil scientifique régional de protection de la nature (CSRPN) ont été consultés. Il s'interroge par ailleurs sur la signification de la rentabilité d'un investissement public.

M. Pinet répond que s'il n'y a pas eu de consultation du Parc Marin, le CSRPN l'a été récemment et l'avis favorable du PNR figure dans le dossier.

M. Massol revient sur la question du TRI et explique le recours à la vitesse de croissance du VAN (Valeur Actualisée Nette).

Devant les difficultés de compréhension mutuelle sur ce thème, M. Riviuccio propose à M. Thibault de poser sa question par écrit (papier ou mail). Ce conseil est d'ailleurs élargi à tous ceux qui n'ont pas encore pu (ou voulu) s'exprimer.

M. Barthes, responsable installation chez le développeur d'**éoliennes** Enercon, souligne l'intérêt de toute solution évitant un trajet routier aux machines. Le transport maritime en est un, et le projet d'extension du port est tourné vers l'avenir et porteur d'opportunités pour Port-La Nouvelle et sa Région.

M.X ?, habitant de Port-La Nouvelle, relève que le **déplacement du sea-line** est prévu lors de l'Etape1 et que le quai « vrac liquide » ne sera livré que lors de l'Etape2. Il s'inquiète de la façon dont sera gérée la période transitoire.

M. Riviuccio prend les devants sur la réponse de la Région en indiquant que la commission d'enquête a d'ores et déjà identifié cette question comme très importante. C'est d'ailleurs pour cela que dès ce matin, elle a pris l'initiative d'organiser dans quelques jours une rencontre sur ce sujet avec EPPLN (Entrepôt Pétrolier de Port-La Nouvelle) et la Région.

MY ? indique que le sea-line a déjà été désarmé pendant 3 ans avec un fonctionnement en « mode dégradé », l'alimentation en hydrocarbures se faisant par des bateaux rentrant en darse à partir des tankers mouillant au large. Cette période semble avoir été traversée sans problème majeur.

M. Cifaï, notamment Directeur des Silos du Sud, souligne la **vocation agro-alimentaire de la Région**. Elle produit 5 Mt de céréales et les consommateurs de blé dur se répartissent autour du bassin méditerranéen. Alors que les clients « sont à notre porte » ; le concurrent, c'est le Canada. Pour l'Algérie par exemple, le coût du fret avec les bateaux que le port actuel peut accueillir se situe entre 15 et 20 €/T, alors que les canadiens peuvent affréter un Panamax revenant à 9 €/T. Il est donc nécessaire de réaliser l'extension du port pour être concurrentiel et rentabiliser les investissements faits (plus de 10 M€).

M. Bisconte de Saint Julien s'inquiète du prolongement des digues en mer et redoute, par de fortes tempêtes, l'**envasement du chenal** d'entrée et du port historique. M. Massol explique que le dragage régulier du chenal et « l'effet de chasse » entre étang et mer concourent à limiter ce risque. Seul un événement de type cyclonique pourrait conduire à une telle situation, où non seulement le chenal, mais tout le bassin serait envasé.

M. Gironat pose la question des phénomènes de **sédimentation sur la plage de Port-La Nouvelle**.

M. Massol rappelle que sur la plage Sud (la plus fréquentée), l'impact du projet sera imperceptible. Au Nord, la montée des eaux sera de 25 cm par an, et, conformément aux principes de gestion de la réserve naturelle, la plage sera laissée libre d'évolution.

M. Cormary relève le caractère emblématique du « **phare rouge** » et sa forte identité visuelle. Il déplore à cet égard qu'au bout du musoir, au lieu de découvrir un vaste horizon marin, on ne verra plus demain « qu'un tas de cailloux ».

M. Viard demande tout d'abord de préciser la portée de l'avis de la **Grande Commission Nautique** (sur le fond ou la forme). Il évoque ensuite un article de presse faisant état de la **baisse des cours des céréales** du Lauragais. Celle-ci peut-elle influencer sur la production et, par conséquence, sur le modèle économique du projet. Enfin, il demande si les perspectives de **stockage d'énergie sous forme d'hydrogène** ont été prises en compte, car elles concurrenceraient directement les produits pétroliers.

M. Pinet confirme tout d'abord que la Grande Commission Nautique ne se prononce pas sur l'opportunité du projet, mais sur ses conditions de réalisation. Pour ce qui est des perspectives de recours à l'hydrogène, la Région a intégré cette piste dans sa réflexion sur l'énergie. De plus, les projets d'éoliennes flottantes, génératrices d'une énergie fluctuante posent la question de la conversion d'électricité en gaz (« power to gas ») et l'hypothèse de faire de l'hydrogène en mer est une possibilité. Vis-à-vis des céréales, « à chacun sa place » : la Région fait le pari du blé dur sur le terroir du Lauragais, identité forte de l'Occitanie.

M. Pérez, Président du *Comité régional des pêches* a entendu les interventions annonçant la mort du port de Port-La Nouvelle. Il lance un appel à une **union active en faveur du projet** : « Il faut que nous fassions corps pour que ce projet arrive à terme ».

**M. Riviaccio profite de cet appel pour remercier l'ensemble des participants de leur présence tout en leur demandant d'alimenter l'enquête publique en exprimant leur point de vue au travers de tous les moyens tenus à leur disposition.**

M. Riviuccio remercie M. le Maire pour son accueil ainsi que toutes les personnes de la Région pour toute la part qu'elles ont prise dans la tenue de cette réunion. M. le Maire remercie à son tour Mme Ardit, pour sa participation à cette réunion, finalement plus riche qu'initialement escompté.

Le commissaire enquêteur,  
Secrétaire de réunion,  
Bernard Kibkalo

# FICHES COMPLÉMENTAIRES AU MÉMOIRE EN RÉPONSE DE LA PRÉSIDENTE DE LA RÉGION OCCITANIE / PYRÉNÉES-MEDITERRANÉE

<b>Fiche A : Contenu de l'étude socio-économique</b>	<b>410</b>
<b>Fiche B : Economie générale et Contexte Global</b>	<b>413</b>
<b>Fiche C : Filière « Céréales »<sup>1</sup></b>	<b>423</b>
<b>Fiche D : Filière Hydrocarbures</b>	<b>432</b>
<b>Fiche E : Emplois</b>	<b>437</b>
<b>Fiche F : Environnement</b>	<b>443</b>
<b>Fiche G : Conception Technique et Dragages</b>	<b>466</b>





**Projet d'extension du port de Port-La Nouvelle**  
**Mémoire en réponse aux observations formulées pendant l'enquête**  
**publique**

**Fiche A : Contenu de l'étude socio-économique**

Le cadre réglementaire de l'évaluation socio-économique du projet d'extension portuaire de Port-La Nouvelle repose sur les recommandations de l'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. Elle 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.

L'évaluation socio-économiques permet d'apprécier l'intérêt du projet au regard de ses effets attendus, tant positifs que négatifs, de l'efficacité, l'efficience et la robustesse de l'option de projet par rapport à une option de référence. Ainsi, l'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent. Elle comporte une analyse de risques au travers de tests de sensibilité.

Conformément à l'Instruction, l'évaluation d'un projet est réalisée en prenant en compte :

- le scénario de référence : il s'agit d'une description du contexte général dans lequel s'insérera le projet et des évolutions futures probables et exogènes au projet d'extension du port de Port-La Nouvelle. Le contexte général porte par exemple sur le cadre économique, social et environnemental dans lequel s'inscrit le projet, les aménagements des réseaux de transport qui seront utilisés par le projet, etc. ;
- l'option de référence : elle correspond à la situation dans laquelle le projet ne se réalise pas ;
- l'option de projet : elle correspond à une situation où les investissements prévus dans le cadre du développement du projet (ici l'extension du port de commerce de Port-La Nouvelle) sont réalisés.

Un premier temps est consacré à l'Analyse stratégique. On y présente les périmètres physique et temporel de l'évaluation socio-économique et il est rappelé la situation actuelle du port de Port-La-Nouvelle (activités et acteurs, trafics, conditions et contraintes d'exploitation du port) ainsi que le contexte global dans lequel le projet s'inscrit (le scénario de référence). Puis l'option de référence est définie, c'est-à-dire la situation pour laquelle le projet ne se ferait pas, ainsi que l'option de projet qui représente la situation dans laquelle le projet d'extension portuaire est réalisé.

Dans un deuxième temps, est présentée l'analyse des effets de l'option de projet (les avantages ou les désavantages du projet). L'analyse des effets qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent. Elle comporte une analyse de sensibilité aux principaux paramètres.

Les chapitres suivants s'intéressent respectivement au bilan socio-économique du projet et à sa rentabilité économique du point de vue de la collectivité puis à sa pertinence financière, du point de vue de l'investisseur public.

Le dernier chapitre trace la synthèse de l'évaluation socio-économique.

Les effets économiques d'un projet d'infrastructure se calculent comme les avantages économiques du projet d'extension portuaire par rapport à une option sans projet :

$$\text{Effet ou avantage économique} = \text{option de projet} - \text{option de référence}$$

Les avantages économiques ont calculés année par année (de 2018 à 2066) par différentiel entre l'option de projet et l'option de référence (sans projet).

En ce sens, la modélisation financière pure visant à déterminer le futur business model (business plan ou plan d'affaires) de l'exploitation flux financiers de l'exploitation n'a pas à figurer dans cette étude socio-économique. Cette approche s'effectue dans une démarche différente spécifique à la détermination du futur mode de gestion qui sera mis en place pour l'exploitation du port et qui donnera lieu à une procédure de mise en concurrence pour la sélection de l'exploitant portuaire.

Ainsi sur la forme et le fond, le volet socio-économique du dossier d'enquête soumis à l'enquête est conforme aux textes et recommandations en vigueur.



**Projet d'extension du port de Port-La Nouvelle**  
**Mémoire en réponse aux observations formulées pendant l'enquête publique**

**Fiche B : Economie générale et Contexte Global**

Les ports sont des portes d'entrées/sorties du territoire. Ainsi leur « fonction » s'assimile à collecter les productions (industrielles, agricoles..) puis les expédier en Export ; En import, il capte des flux extérieurs et les redistribue sur le territoire auquel il est adossé.

Classiquement, l'utilité d'un port peut donc s'apprécier par sa capacité à répondre au binôme « production-consommation » de sa zone d'influence ; son « hinterland » : plus ou moins dense démographiquement, économiquement et vaste territorialement.

Ainsi cette approche classique conduit à juger de l'utilité économique ou non d'un port ou de son extension en appréciant en quoi il répond à ce binôme.

Néanmoins, plusieurs facteurs permettent de la dépasser ;

- la zone d'influence d'un port est plus ou moins vaste si le port est connecté à un réseau de transport qui lui permet d'élargir celle-ci. Port La Nouvelle de par son raccordement ferroviaire direct au réseau national est dans cette configuration.
- Le port peut assurer d'autres fonctions que celles d'entrée /sortie du territoire pour desservir son hinterland.

En effet, le port peut également servir de Hub logistique pour diverses activités. C'est-à-dire générer des activités de transbordement/stockage/transformation puis réexpédition de trafics sans pour autant que les produits ne soient destinés ou proviennent de/à l'hinterland. Grâce à sa disponibilité foncière importante autorisant des investisseurs privés et ses nouvelles caractéristiques nautiques, Port La Nouvelle peut assurer cette fonction.

**Taille des Navires**

***Flotte et navires (Note de Synthèse ISEMAR N°187 - Février 2017 Extrait )***

*« Entre 1995 et 2015, le nombre de navires de plus de 300 tonnes brutes est passé de 36 250 à 50 400 unités (40%). La capacité d'emport (tpl) a progressé plus fortement et notamment dans la période récente, doublant entre 2004 et 2015. Néanmoins, par secteur, les choses sont variables, celle des pétroliers a évolué lentement, car la demande n'a pas explosé, mais s'est réorganisée. La capacité de la flotte vraquière a été multipliée par trois en vingt ans et celle des porte-conteneurs par huit ! Le résultat c'est une flotte mondiale pléthorique.*

*La question centrale depuis que les marchés sont devenus difficiles en 2008 c'est la maîtrise de la surcapacité. Les promesses d'un avenir radieux d'une économie globale, un excès d'optimisme et une bonne dose de spéculation ont amené les propriétaires à multiplier les commandes, aidés par des chantiers qui ont vu devant eux un marché très dynamique et ont été entraînés dans des excès<sup>3</sup>.*

*En tout cas le bilan est clair. La surcapacité noie tous les secteurs. Dans le conteneur, entre 1995 et 2015, la flotte a été multipliée par 9 alors que le trafic ne l'a été que de 4,5. La croissance des vraquiers s'est retrouvée embourbée par les commandes pléthoriques de 2007 et 2008. Le résultat de ces commandes ce sont les bas niveaux des taux d'affrètement depuis 2009. Il en va de même des prix du transport rognant la rentabilité des compagnies et leur viabilité. Peu de secteurs maritimes ont échappé aux phénomènes de la surcapacité. Chaque éclaircie est souvent annihilée par un retour aux commandes. Les prix bas de la construction navale sont une tentation séduisante pour les armateurs. Depuis dix ans, la construction navale fait le yoyo avec des bonnes (2007, 2010, 2013, 2015) et des mauvaises années (2008, 2009, 2012, 2014, 2016).*

*L'une des marques de ces dernières années est la course au gigantisme. La recherche des économies d'échelle est au cœur de la croissance des navires. En 1997, les plus grands porte-conteneurs étaient tout juste post-panamax (6 600 evp). En 2006, l'Emma Maersk ouvre le temps des maxi PC. Onze ans plus tard, la taille a doublé avec les livraisons des premiers 20 000 evp. Le gigantisme touche aussi d'autres secteurs, les minéraliers géants de Vale, les méthaniers Q Max du Qatar, les car-carriers, les paquebots... À la question, y a-t-il une limite ? Le bon sens dit que le format maximum pour l'accessibilité des ports est 16 m de tirants d'eau et 400 m de long. Les gabarits en hausse se sont avérés une contrainte pour les ports. Le port en eau profonde est devenu la norme.*

*Depuis 20 ans, le développement portuaire a été remarquable. En Europe, ce sont les extensions d'Anvers, de Rotterdam, du Havre, de Barcelone ; les nouveaux terminaux de Wilhelmshaven, Sines et Londres. On pourrait citer Ust Luga en Russie, Tanger Med au Maroc, Ngqura en Afrique du Sud, Cai Mep au Vietnam. Après l'Amérique latine, l'Asie du Sud-Est et l'Inde, c'est l'Afrique qui est touchée par la modernisation portuaire avec des géants chinois du BTP et des ports.*

*Le gigantisme a touché aussi les deux grands canaux. Panama a mis en service en 2016, après 11 ans de travaux (4,5 Mds \$), ses nouvelles écluses en créant un format newpanamax (13 000 evp pour un PC). L'Égypte a dépensé le double pour une seule année de travail pour fluidifier le canal de Suez. Dans un cas comme dans l'autre, les effets sont relativement faibles sur le commerce maritime, car en fait les routes maritimes sont matures. »*

**Ainsi le projet d'extension du port de port la nouvelle s'inscrit dans une tendance structurelle.**

De même les conclusions de l'atelier spécifique tenu lors du débat public restent d'actualité :

En effet, l'atelier ad hoc organisé lors du Débat Public pour examiner la question du phasage du projet et donc la question de la taille des navires à accueillir a pu apporter les éléments suivants :

- ⇒ La taille des navires augmente au niveau mondial :
  - ⇒ « *L'extension du canal de Panama ne nous concerne peut-être qu'à la marge mais l'on sait que l'on est sur un nouveau gabarit. Cela change les échelles pour les trafics mondiaux* » (Paul Tourret, atelier ad hoc)
  - ⇒ « *La croissance de la taille des navires apparaît dans tous les marchés. Il y a une course au gigantisme sur les gros marchés mais aussi un repositionnement sur les plus petits marchés, ce que j'appelle l'effet cascade. L'anglicisme est le cascading. Des navires étant obsolètes par l'arrivée de gros navires, ils sont replacés sur de plus petits marchés par effet de dominos ou de cascade. On se retrouve éventuellement avec de plus gros navires y compris sur de petits marchés, des marchés de niche* » (Paul Tourret, atelier ad hoc)
  - ⇒ « *un premier élément de cadrage peut être intéressant par rapport au port de La-Nouvelle, le segment pour les pétroliers. Il y a de plus en plus de navires sur une longue période. Il y en avait 723, et aujourd'hui on est à plus de 1 200 navires qui ont un besoin de tirant d'eau entre 12 et 14 mètres. C'est donc une tendance de fond au niveau des*

*pétroliers, sachant que chaque flotte a sa propre dynamique.* » (Pierre Cariou, atelier ad hoc).

⇒ La taille des navires impose la taille des infrastructures portuaires et les ports sont obligés de se mettre à niveau en raison de la concurrence entre les ports : *« Les navires, tels qu'on les trouve dans les ports, ce sont les contraintes techniques, les gabarits portuaires des ports, et des deux ports car il y a toujours un port de départ et un port d'arrivée »* (Paul Tourret, atelier ad hoc).

⇒ La flotte qui concerne les secteurs de Port-La Nouvelle est constituée de navires de plus de 190m de long (cf. tableau ci-dessous présenté par Paul Tourret lors de l'atelier ad hoc): *« sur les vracs secs, il faut se mettre sur du handymax qui est une espèce de moyenne par rapport au marché d'aujourd'hui, ce que l'on connaît de la Méditerranée. Ou alors, est-ce que l'on se met sur du supramax, sachant que l'on serait sur du panamax au minimum ? C'est un peu la même chose sur les produits raffinés. Est-ce que le marché peut se contenter des petits pétroliers voire des moyens, ou est-ce que l'on se met sur gros »* (Paul Tourret, atelier ad hoc)

### Potentiels des navires à Port La Nouvelle

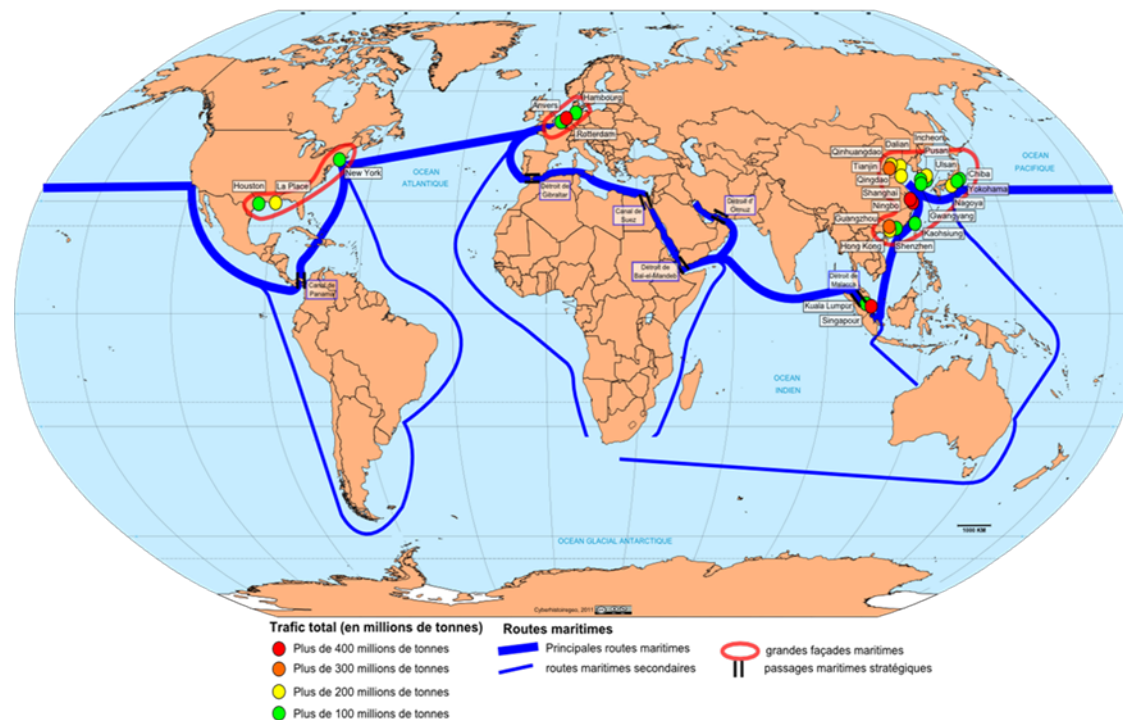


Vracs secs & conventionnel	Vracs liquides	Sealine	Projet (2012)
145 x 8 m 3 à 12 000 tpl	145 x 8 m 5 - 12 000 tpl	190 x 11,6 m 35 - 40 000 tpl	225 x 14,5 m Max. 60 000 tpl

Vracs secs & conventionnel	Produits raffinés	Produits chimiques	GPL	Conteneurs
Mini bulk carrier 5 - 10 000 tpl 50 - 100 m x 5 m	Small tanker 5 - 10 000 tpl 50 - 100 m x 5 m	Short sea 5 - 10 000 tpl 50 - 100 m x 5 m		
Handysize 10 - 30 000 tpl 100 - 170 m x 9 m	GP tanker 10 - 25 000 tpl 100 - 150 m x 8 m	Intermediate 10 - 20 000 tpl 100 - 137 m x 8 m	Small Gas Carrier 10 - 20 000 m <sup>3</sup> 80 - 120 m x 7 m	Feeder 100 à 1 000 evp 100 - 132 x 7 m

## **Trafics Maritimes**

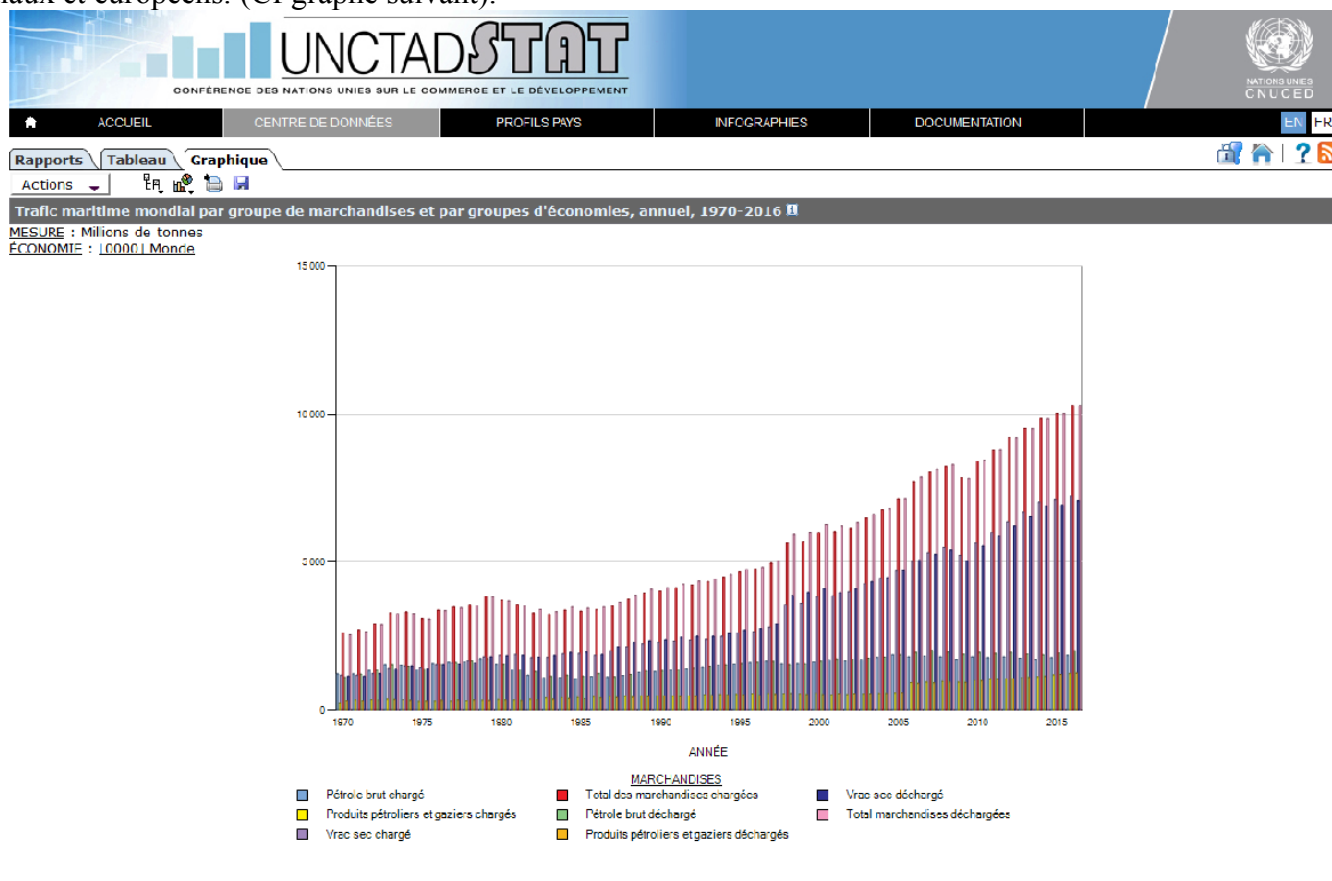
La Méditerranée, avec 1% de la surface des mers, représente 25% du trafic maritime mondial. Elle est la route privilégiée d'échanges avec l'Afrique, l'Asie et le nord de l'Europe pour 250 000 navires marchands chaque année. L'ouverture sur cette mer est une opportunité considérable pour l'Occitanie et de nature à renforcer la position commerciale de certaines filières.



Le trafic maritime est un révélateur de l'activité économique. Il subit donc parfois des baisses (crises, contexte géopolitique..) toutefois la tendance structurelle est indéniablement à la hausse et ce depuis la globalisation mondiale des échanges. De manière encore plus antérieure, le commerce



s'est appuyé sur les échanges grâce au trafic maritime pour se développer. Cette tendance est confirmée par les nombreuses études des organismes économiques mondiaux et européens. (Cf graphe suivant).



### **Transport maritime / International : le commerce maritime connaît une embellie, selon la Cnuccd** *Article du Moniteur du Commerce International du 06/11/2017 Venice Affre*

« C'est une bonne nouvelle pour le secteur du transport maritime en proie à un ralentissement depuis 2009 et faisant face à un avenir incertain. Après +1,8 % en 2015, la croissance du commerce maritime mondial a accéléré en 2016 à +2,6 %, soit 260 millions de tonnes de marchandises

*supplémentaires transportées pour un total de 10,3 milliards de tonnes, d'après le rapport annuel sur le transport maritime, Review of Maritime Transport 2017, publié le 25 octobre, par la Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (Cnuced). Toutefois, prévient la Cnuced, la croissance 2016 est demeurée inférieure à la moyenne historique de 3 %, enregistrée au cours des quatre dernières décennies (1974-2014).*

*En 2016, le commerce maritime de marchandises a continué de ressentir les effets prolongés du ralentissement économique entamé en 2009, indique le rapport, qui analyse les faits marquants ayant touché le secteur du transport maritime entre janvier 2016 et juin 2017. L'activité est restée sous pression du fait de la faiblesse persistante de la demande mondiale et de l'incertitude résultant de plusieurs facteurs comme les prix bas des produits de base et du pétrole, l'essor rapide du e-commerce et la concentration croissante du marché des conteneurs avec la naissance de nouvelles alliances maritimes.*

*Toutefois, d'après les prévisions de la Cnuced, le commerce maritime de marchandises devrait augmenter de +2,8 % en 2017, pour des volumes atteignant au total 10,6 milliards de tonnes.*

*L'étude sur les transports maritimes rend compte de l'évolution mondiale du transport multimodal, portuaire et maritime concernant les principaux trafics de vracs liquides, de vracs secs et de conteneurs.*

#### *Le transport maritime de pétrole enregistre de bons résultats*

*Le transport maritime de pétrole a continué de croître l'an dernier en raison de la faiblesse des cours du baril et de l'abondance de l'offre. Au total, les volumes transportés par les navires-citernes, transportant du pétrole brut raffiné et des produits pétroliers et gaziers, ont atteint 3,1 milliards de tonnes l'an dernier, soit une hausse de 4,2 % par rapport à l'année précédente. Dynamisé par la levée des sanctions économiques contre l'Iran et soutenu par les importations fermes en Chine, en Inde et aux États-Unis, le transport de pétrole brut a augmenté de 4,3 %, en volume, à 1,8 milliard de tonnes transportées par la mer. Les volumes d'échanges de produits pétroliers raffinés et de gaz, réunis, ont pour leur part augmenté de 4 % à 1,2 milliard de tonnes. D'après le rapport de la Cnuced, les expéditions de gaz naturel liquéfié, tirée en particulier par la hausse des exportations en Australie et aux États-Unis, ont augmenté de 7,2 % en 2016, pour des livraisons atteignant 268 millions de tonnes.*

*Le commerce de gaz liquéfié a augmenté de 10,1 %, pour des volumes atteignant 87 millions de tonnes en 2016. Ces résultats s'expliquent par la forte croissance des exportations aux États-Unis et en Asie occidentale et par les importations robustes depuis la Chine et l'Inde.*

#### *Hausse de 3,7 % du commerce de céréales*

*En 2016, la demande mondiale de transport de vrac sec a augmenté de 1,3 %, portant le total des expéditions à 4,9 milliards de tonnes. Le commerce des céréales a augmenté d'environ 3,7 % en 2016, les importations dans l'Union européenne ont fortement augmenté, en raison des mauvaises récoltes dans certains pays membres producteurs. En Chine, les importations de céréales ont diminué à mesure que le gouvernement décidait de promouvoir l'utilisation des stocks locaux de céréales pour soutenir les agriculteurs. Les importations depuis les États-Unis ont quant à elles diminué, en raison de la forte production nationale, tandis que le Brésil a augmenté ses exportations de maïs et de soja.*

*En ce qui concerne le commerce de minerai de fer, il a enregistré une croissance de 3,4 %, atteignant 1,4 milliard de tonnes en 2016. Les achats depuis la Chine ont augmenté de 7 %, reflétant la croissance de la production nationale d'acier. Le commerce du charbon a lui reculé de 0,2 % à 1,1 milliard de tonnes, avec des volumes de charbon à coke et de charbon thermique stables, s'établissant à 249 millions et 890 millions de tonnes respectivement.*

*Le trafic de conteneurs a redémarré*

*S'agissant du commerce maritime de conteneurs, après une modeste progression de +1,2 % en 2015, le commerce mondial conteneurisé a accéléré l'an dernier à un rythme plus rapide à +3,1 %, en volume, atteignant environ 140 millions d'équivalents vingt pieds (EVP). Cette reprise a été stimulée, souligne l'étude, notamment par une reprise des échanges entre l'Asie et l'Europe de +2,8 % en volume, après une contraction de -2,4 % des volumes en 2015 par rapport à 2014. En 2016 et au premier semestre 2017, l'industrie du transport maritime de conteneurs a intensifié ses efforts de consolidation à travers des fusions-acquisitions et un "big bang" dans les alliances maritimes.*

*L'émergence de méga-navires, l'intensification de l'activité de consolidation et la formation d'alliances maritimes nouvelles et plus importantes ont modifié la dynamique du secteur. Ces tendances pourraient potentiellement altérer les pouvoirs de négociation entre les armateurs et les propriétaires de la cargaison. Ces bouleversements dans le secteur entraîneraient, estime la Cnuced, un impact négatif sur les prix et les coûts qui se répercuterait sur les sociétés de transport de marchandises.*

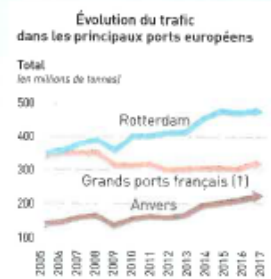
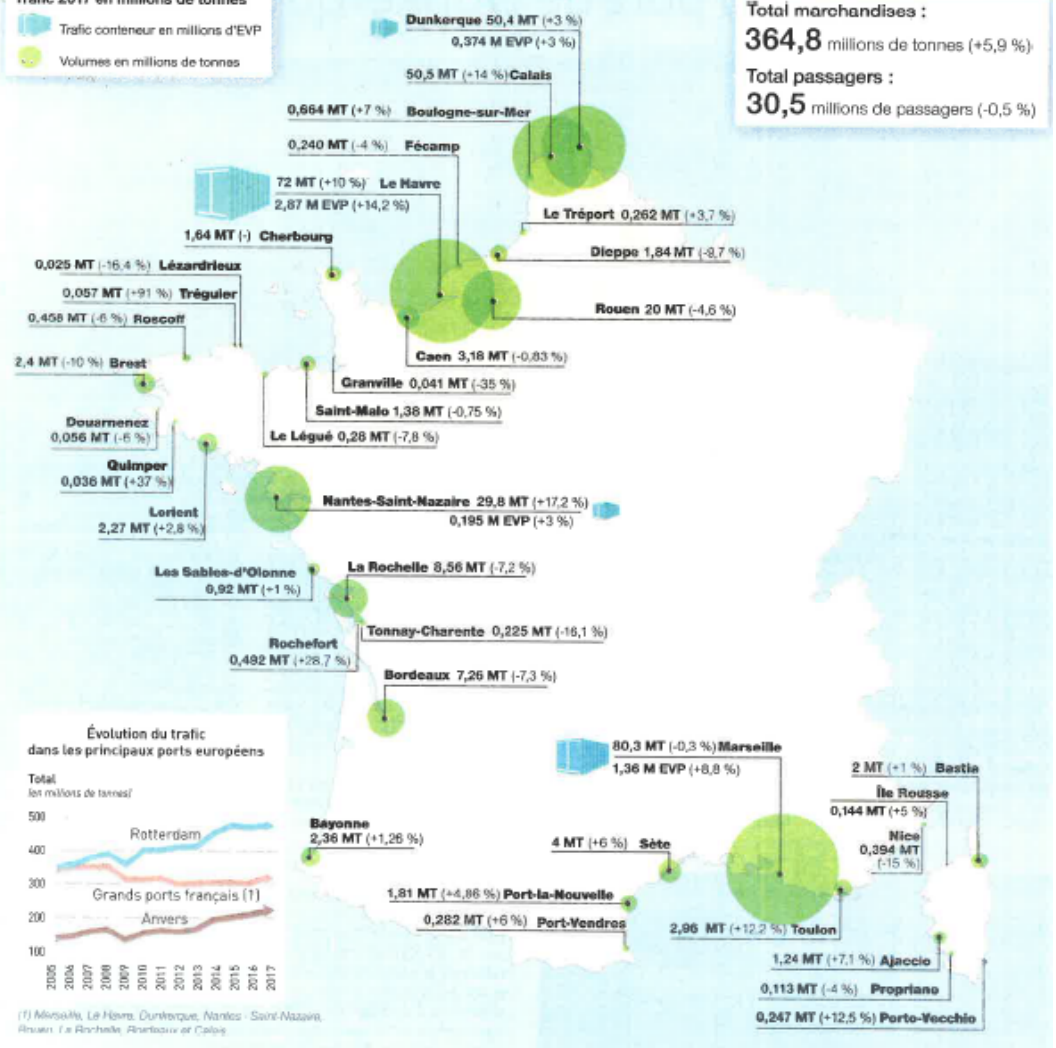
*Le maritime reste un mode de transport roi dans le commerce international : plus de 80 % des échanges de marchandises, en volume, et plus de 70 % de leur valeur, sont transportés par mer à bord des navires et traités par les ports maritimes du monde entier. Outre les grandes tendances statistiques, le rapport 2017 de la Cnuced\* dresse un panorama général des grandes tendances du secteur, et traite de l'organisation de la flotte mondiale de navires, l'évolution des taux de fret, les coûts du transport maritime, les évolutions de l'industrie portuaire (classement mondial des 40 principaux terminaux portuaires à conteneurs, cybersécurité, consolidation et concentration, méga-alliances et méga-navires), et la connectivité des transports maritimes. »*

Concernant la France, les trafics sont à la hausse en témoigne la carte ci –après

# Les trafics des ports français en 2017

**Trafic 2017 en millions de tonnes**  
 Trafic conteneur en millions d'EVP  
 Volumes en millions de tonnes

**Total marchandises :**  
**364,8** millions de tonnes (+5,9 %)  
**Total passagers :**  
**30,5** millions de passagers (-0,5 %)



(1) Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes-Saint-Nazaire, Rouen, La Rochelle, Antibes et Calais

Le port de Port-la-Nouvelle occupe un positionnement stratégique sur l'un des grands corridors identifiés par l'Europe, le corridor méditerranéen. Situé à égale distance des ports de Barcelone et Marseille-Fos, ainsi qu'au carrefour de l'axe Narbonne- Toulouse, il est idéalement placé pour la desserte de la région Occitanie et offre une véritable alternative au couloir Rhodanien. Pourtant, le port de Port-la-Nouvelle est toujours plus éloigné des capacités d'accueil nautique offertes par l'ensemble des ports méditerranéens ainsi que de l'offre transport attachée à ses trafics historiques.



**Projet d'extension du port de Port-La Nouvelle**  
**Mémoire en réponse aux observations formulées pendant l'enquête**  
**publique**

**Fiche C : Filière « Céréales »<sup>1</sup>**

Depuis un demi-siècle, les pays de l'Afrique du Nord et du Moyen-Orient (ANMO) sont structurellement devenus des importateurs nets en céréales. En effet, entre les contraintes climatiques, démographiques, politiques, foncières et économiques, ces pays sont confrontés à des difficultés majeures de production et parallèlement à une augmentation significative de la demande en céréales.

.... La France, 5ème producteur mondial de blé, est le 1er fournisseur des pays d'Afrique du Nord, grands consommateurs de céréales. Elle est toutefois concurrencée par de nouveaux acteurs, dont la Russie et l'Ukraine, produisant « plus et mieux ».

Face à cette concurrence, la filière céréalière française doit donc adopter de nouvelles stratégies en Méditerranée, dont l'entretien de relations de confiance avec ses partenaires traditionnels ; le besoin d'outils logistiques performants et compétitifs.

L'Algérie, troisième pays importateur dans le monde de blé après l'Égypte et l'Indonésie, dispose d'un rôle stratégique : le pays « écrase presque autant de blé français que la meunerie française, soit 4 Mt/an », d'après Rémi HAQUIN. De plus, l'Office algérien interprofessionnelle des céréales (OAIC) agit comme une véritable centrale d'achat et gère l'ensemble des accords passés entre l'Algérie et les pays exportateurs pour approvisionner le marché algérien.

*« Le Sud de la Méditerranée... notre circuit court à l'échelle du globe »*

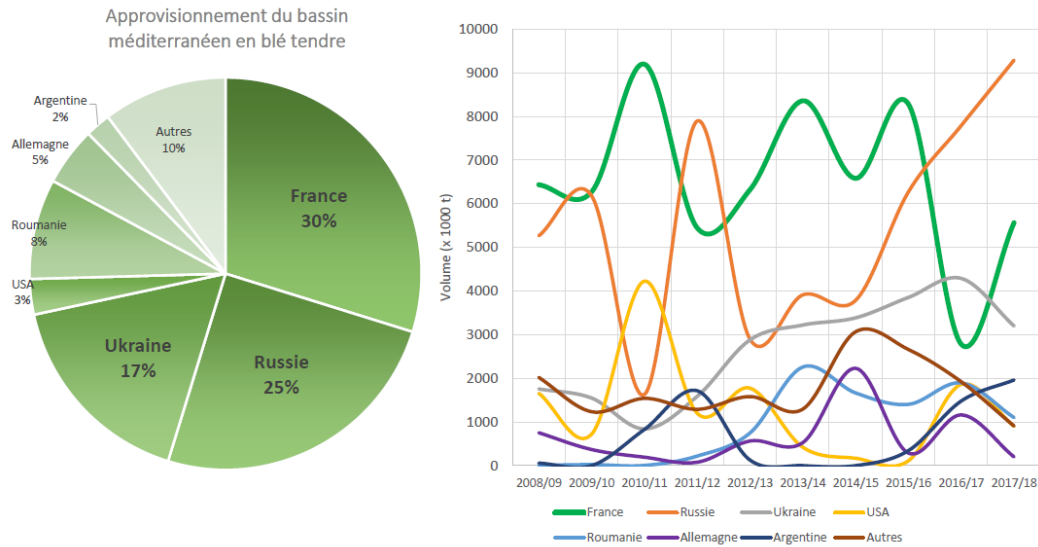
<sup>1</sup> Sources : Académie d'Agriculture de France : S Abis Club Demeter Géostratégie alimentaire en Méditerranée : l'enjeu céréalier Paris Mai 2018 ; France Export Céréales



Malgré les nouvelles concurrence, la France reste le premier fournisseur du bassin Méditerranéen.

## LA PLACE DU BLE FRANÇAIS DANS LE BASSIN MÉDITERRANÉEN\*

➔ 1<sup>er</sup> fournisseur du bassin méditerranéen - 6,5 Mt/an



ALGERIE, EGYPTE, MAROC, TUNISIE – Moyenne 13/14 à 16/17

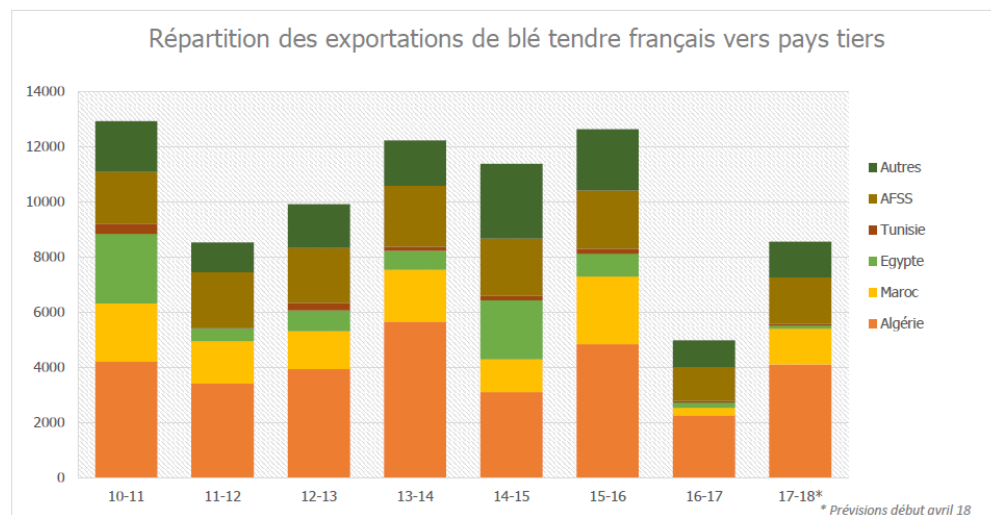
\* 17/18 - Prévisions début avril 18





## LES CLIENTS DU BLE FRANCAIS DANS LE MONDE

➔ > 60% du blé français exporté vers les pays tiers part en Afrique du Nord



**L'Algérie a elle seule écrase presque autant de blé français que la meunerie française - 4 Mt/an**

Source : CIC, FranceAgrimer, Stratégie Grains

Le port de Port- La Nouvelle est donc idéalement positionné stratégiquement pour fournir ces marchés.

Toutefois, « *Les acheteurs font jouer la concurrence sur tous les fronts : Qualité des récoltes, cahier des charges, Structure tarifaire (prix des grains, du fret maritime, assurances, etc.), Réactivité logistique, Capacités de chargement des navires, Assistance technique, Accompagnement diplomatique, Des comportements d'achats hétérogènes.* »

Les aspects logistiques sont intimement liés aux enjeux économiques de filière céréalière à l'échelle de la Région Occitanie.

# La Région Occitanie et la filière céréalière

- 1 Production de blé dur
- 1 Production de semences de blé dur
- 1 Production de maïs à pop-corn
- 1 Production de céréales biologiques
- 1 Production de sorgho
- 2 Production de riz

## Les chiffres clés:

- ◇ 78 000 exploitations agricoles dont **37 300 cultivent des céréales**
- ◇ Production céréalière de **4,8 Mt par an**
- ◇ **37 000 emplois** dans la filière céréalière
- ◇ **1,5 milliard d'euros** de valeur ajoutée générée



La Région Occitanie est ainsi la première productrice de blé dur français.

## La collecte 2016/17

**Blé tendre: 1 377 000 t**

5% de la collecte nationale  
9eme rang

**Maïs: 1 096 000 t**

11% de la collecte nationale  
4eme rang national

**Blé dur: 698 000 t**

44% de la collecte nationale  
1er rang national

**Tournesol: 426 000 t**

40% de la collecte nationale  
1er rang

**Riz: 15 370 t**

17% de la production nationale  
2eme rang

ÉTABLISSEMENT NATIONAL DES PRODUITS DE L'AGRICULTURE ET DE LA MER

Source : Franceagrimer

La Région Occitane bénéficie d'une filière céréalière dynamique et parmi les plus diversifiées de France (Blé Tendre, Blé Dur, Maïs Orges, Sorgho, Riz...). La production céréalière régionale s'élève en moyenne à 4.8 millions de Tonnes par an. Elle se répartit autour du blé dur (700 000 T 1ère région productrice Française, du blé tendre (1.6 MT), du maïs (1.6 MT), de l'orge (500 000 T), du sorgho (130 000 T 1ère région productrice Française) et du riz. Toutes activités confondues de la production à la transformation en passant par la collecte et le négoce, la filiale céréalière régionale génère 37 000 emplois et 1.5 Md€ de valeur ajoutée.

Situé au cœur de l'Europe du sud et ouverte sur la Méditerranée, la Région Occitanie bénéficie d'une situation géographique exceptionnelle. Les installations portuaires de Port La Nouvelle (premier port pour l'exportation du blé dur avec 52% des exportations Française) favorisent les échanges avec les grands acheteurs de blé dur que sont l'Italie, la Grèce, mais aussi les pays du Maghreb et l'Afrique de l'Ouest.

La moitié des céréales produites en France est exportée vers nos voisins de l'Union Européenne et les Pays Tiers.

L'exportation des céréales est donc d'une importance vitale pour la filière céréalière. Mais contrairement au marché national relativement captif, les marchés de l'export sont totalement ouverts et font l'objet d'une concurrence acharnée entre les différentes origines.

Selon l'Institut de Prospective Economique du Monde Méditerranéenne ( IPEMED ), la plupart des pays du sud et de l'est de la Méditerranée vivent sous un régime de dépendance alimentaire qui, à moyen terme, devrait s'accroître pour plusieurs raisons :

- La production agricole locale, céréalière en particulier, diminuera du fait du stress hydrique accru ( lié au changement climatique), or, dans la région, l'agriculture absorbe 80% des ressources en eau,
- La demande augmentera du fait de la croissance démographique et des modifications des comportements de consommation (attente plus qualitative des produits consommés).

Les études des Nations Unies prévoient que la population de ces régions de la Méditerranée devrait s'accroître de 38%, soit 11 points de plus que la moyenne mondiale, pour atteindre 352 millions d'individus en 2030.

La différenciation par la qualité de la filière « blé dur Méditerranée » est préconisée par l'IPEMED (« Blé dur : de l'organisation des filières à la structuration d'un réseau méditerranéen ») par rapport aux concurrents nord- américains ( Canada ), engagés dans une stratégie de domination par les coûts, c'est-à-dire par les volumes.

Le partenariat entre pays riverains de la Méditerranée assurera une valorisation des produits par un ancrage territorial des filières qui garantiront l'origine des matières premières, leur qualité nutritionnelle et un partage de la valeur ajoutée.

Port-La Nouvelle est le port le plus proche des zones de production de blé dur, le plus direct pour l'assurer l'approvisionnement des pays de la rive sud de la Méditerranée, un outil logistique fiable pour les « marchés locaux ».

Le projet d'extension permettra de recevoir des navires de plus grande taille afin de pouvoir importer et exporter des marchandises depuis et vers des pays plus lointains, de pérenniser les échanges avec les pays avec lesquels nous commerçons déjà, de permettre l'accueil de nouveaux trafics et de développer ceux déjà existants grâce à l'augmentation des zones de stockages au sein de l'enceinte portuaire.

De plus, il présentera une alternative (encore plus) intéressante pour les opérateurs/armateurs/exportateurs et importateurs qui transitent sur le port de Port-La Nouvelle face aux autres ports du bassin méditerranéen déjà engagés, de par sa réactivité, sa position géographique.

Il est donc indispensable de concilier plutôt que d'opposer filière longue et courte. En effet, si la filière longue est confortée cela permettra aussi de dynamiser les filières courtes et de diversification telles les légumineuses, les pâtes, pains... La filière longue d'exportation n'est en effet pas la seule voie de développement de productions agricoles mais reste majeure pour sécuriser les débouchés d'une grande partie des productions et assurer la rentabilité des exploitations. Par ailleurs, le projet d'extension pourrait également contribuer à positionner le Port de La Nouvelle sur des trafics en céréales (notamment blé tendre, orge ...) en provenance de l'extrême ouest d'Occitanie qui partent aujourd'hui vers le port de la Pallice (océan Atlantique)

### **Certains indicateurs confirment la nécessité de changer les caractéristiques du port.**

A défaut d'augmenter ses caractéristiques nautiques, Port- La Nouvelle ne sera plus référencé dans le marché, les trafics seront alors déportés vers La Pallice. Sète ne pouvant plus absorber, faute de capacité de stockages disponibles à construire sur le port.

Le Port de la Rochelle est plus que jamais le concurrent de Port La Nouvelle, le groupe Soufflet y a investi dans un silo de 63 000 T pouvant traiter jusqu'à 2 MT par an. L'Afrique et le moyen Orient sont les clients ciblés. Ceci est possible grâce aux caractéristiques en eau profonde du port (14 m de Te). In fine, les productions de l'Occitanie transiteraient par le détroit de Gibraltar et passeraient à quelques encablures du port de Port- la Nouvelle...

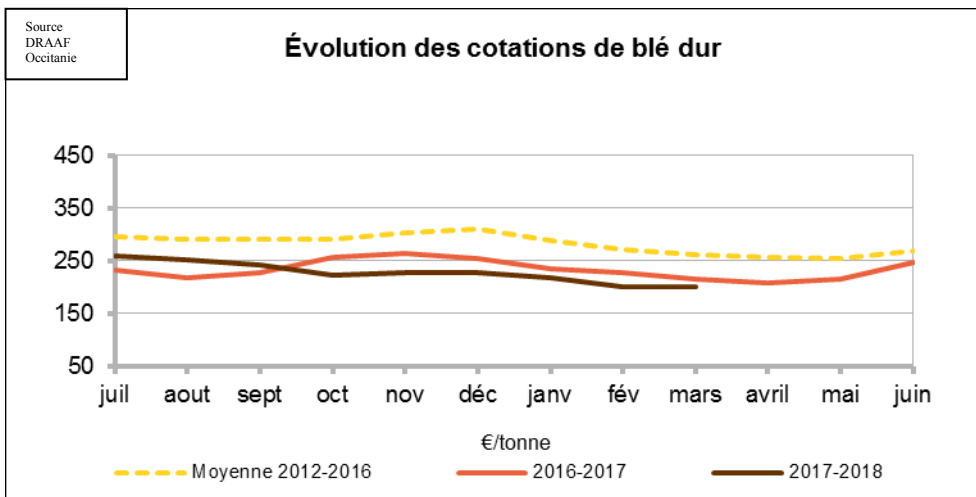
Destinations



Port  
Atlantique  
La Rochelle

Le cours du blé dur rendu Port la nouvelle (cf graphe infra) est inférieur aux moyennes 2012/2016 ainsi que sur 2016-2017. Ce qui signifie que si le Port de Port- La nouvelle n'est pas en mesure d'offrir une capacité de chargement des navires suffisamment importante, le coût final intégrant le fret maritime est dégradé par le cout de passage portuaire. Le port n'est plus intéressant pour ces trafics qui seront détournés vers des ports plus compétitifs.

La compétitivité du port passe par une augmentation de ses caractéristiques nautiques.



La compétitivité internationale repose aujourd’hui sur des critères de qualité, de quantité mais surtout sur des coûts de logistique d’approche sur les ports et de fret par voie maritime.

Le marché type de clients « privés » qui faisait l’atout indéniable de Port La Nouvelle par navires de 3 000 Tonnes s’est amoindri au regard des pratiques internationales et notamment sur les pays du Maghreb.

Sur le plan logistique, les deux marchés les plus facilement accessibles aux coopératives et exportateurs de Port La Nouvelle sont l’Italie et l’Algérie, soit un marché d’au moins 3 millions de Tonnes chaque année. Or si le marché Italiens ne traite principalement en navire de 5 000 à 10 000 Tonnes ainsi que quelques navires de 20 000 à 30 000 Tonnes, le marché Algérien (et du Maghreb, Afrique de l’Ouest en général) est dominé par un système d’appel d’offres étatiques majoritairement alimenté par des navires de 20 à 30 000 Tonnes, avec donc, un avantage concurrentiel très important pour le Canada et les ports bénéficiant de conditions nautiques identiques.

La possibilité de charger à Port La Nouvelle des navires d’au moins 20 à 30 000 Tonnes ramènera l’attractivité et la compétitivité de l’hinterland de production des coopératives régionales.

La construction massive de navires de 20 à 60 000 Tonnes ces dernières années, conjuguée à une baisse importante du prix du pétrole ont fait chuter les coûts de fret maritime de ces navires (surcapacité de cales) profitant aux acheteurs des pays du Maghreb dont le critère de proximité n’est plus essentiel, car à contrario les coûts de fret des petits navires 3 à 10 000 Tonnes ont fortement augmentés et dorénavant très pénalisant (manque de cale, plus de construction, flotte vieillissante / contraintes administratives).

<https://www.touteurope.eu/actualite/sebastien-abis-le-meilleur-casque-bleu-europeen-aujourd-hui-c-est-l-agriculture.html>

**Projet d'extension du port de Port-La Nouvelle**  
**Mémoire en réponse aux observations formulées pendant l'enquête publique**

**Fiche D : Filière Hydrocarbures**

Premier trafic du port de Port-La Nouvelle, à l'importation uniquement, il est opéré à la fois au poste extérieur sealine pour les navires de plus de 145 m et de plus de 12 000 TPL (Tonnes de Port en Lourd ; poids maximum embarqué) et jusqu'à 35 000 TPL et aux postes de la darse intérieure pour les navires de taille inférieure. Les 130 000 m<sup>3</sup> de capacités de stockage du dépôt pétrolier de PLN permettent de desservir un large hinterland Sud-Ouest, partagé au Nord avec Sète (0,9 Mm<sup>3</sup> de capacité) où une concurrence sévère est observée, au Sud vers Andorre notamment où apparaissent les dépôts catalans espagnols (qui suite à la crise en Espagne viennent aujourd'hui travailler sur la France) et à l'Ouest vers Toulouse avec d'une part le dépôt intérieur ESSO de Toulouse (37 000 m<sup>3</sup> de capacité en sursis du fait de son implantation en milieu industriel et proche de la ville), et d'autre part celui de TOTAL à Lespinasse (54 700 m<sup>3</sup>). Ces deux derniers dépôts assurent l'approvisionnement de la région toulousaine et de l'aéroport de Blagnac.

L'objectif des opérateurs est de stabiliser l'activité entre 1 Mt et 1,2 Mt qui correspondrait à l'hinterland « naturel » du dépôt de Port-La Nouvelle.

Cependant les évolutions récentes dans le domaine des hydrocarbures (fermeture de raffineries, difficultés de la compagnie Seatanker qui réalise les navettes entre Lavera et Port-La Nouvelle, montée en puissance des super-raffineries étrangères avec comme corollaire le recours à de plus en plus d'importations de carburants produits « oversea » et la croissance de la taille des navires venant de loin) devrait entraîner un recours plus important au sealine, seul à pouvoir recevoir des navires de 30 000 TPL qui pourraient devenir une « norme » dans le secteur des navires pétroliers. Cela renchérit à la fois les risques d'indisponibilité de cet équipement en mer ouverte et sans protection (plus d'usage donc plus de risques par rapport à la situation actuelle) et les coûts d'exploitation (permanence d'un remorqueur sur site à chaque escale, ...).

En effet, le sealine reçoit habituellement des navires de type handymax (medium range 1) de 35 000 TPL à comparer avec la limitation à 40 000 TPL de déplacement total qui elle représente la somme du port en lourd et du navire léger (environ 6000 à 6500 tonnes).

Aujourd'hui la taille des navires neufs handymax type MR1 évolue de 35 000 TPL à 45 000 TPL et la gamme juste au-dessus, le MR2 de 45 000 TPL à 55 000 TPL. Il est donc certain qu'à court terme le sea-line devra s'adapter à l'évolution de la taille des navires qui ciblent son marché.

La crise du raffinage européen et le déficit chronique d'importation du "GOM" (gas oil) ont perturbé la logistique d'importation de cette catégorie de produits. Par exemple, des navires pétroliers de type "Long Range 1" (80 000T) et même plus "Long Range 2" (160 000 MT), en provenance des pays du golfe, viennent alléger dans l'Est de l'île de Malte leur cargaison de gas oil sur des navires de type handymax (MR1 ou MR2). Ainsi, à terme, la rationalisation du transport maritime ne s'opposera pas à ce que ce type de navire vienne décharger à minima partiellement sa cargaison dans plusieurs ports. Le dépôt pétrolier de Fos sur mer est prêt à recevoir des "LR2", le port de Sète vise le "LR1". L'avenir de port la nouvelle est donc de suivre cette évolution.

**→ A ce stade, Il est intéressant de noter que dans le port de Sète, l'opérateur BP s'inscrit dans cette tendance et réalise à ses frais un poste vracs liquides à l'intérieur du port et de nouvelles conduites vers son dépôt pour un montant estimé à 70 M€.**

Le projet d'extension du port prévoit dans sa phase 1 la construction d'un seul poste à quai pour les vracs liquides (hydrocarbures et autres VL) offrant une capacité annuelle de l'ordre de 1,4 Mt. Le trafic total de vracs liquides est donc limité à 1,8 Mt qui se répartiront entre le poste P1 de l'extension et le poste du port actuel. Ainsi sous l'appellation « hydrocarbures » se retrouvent également des produits dérivés des hydrocarbures à l'instar des Essence, Carburants aéronautiques, Gazole, Fiouls lourds, Fioul domestique + GNR ainsi que les produits non énergétiques : Lubrifiants, paraffines et cires, Bitumes, Bases pétrochimie.

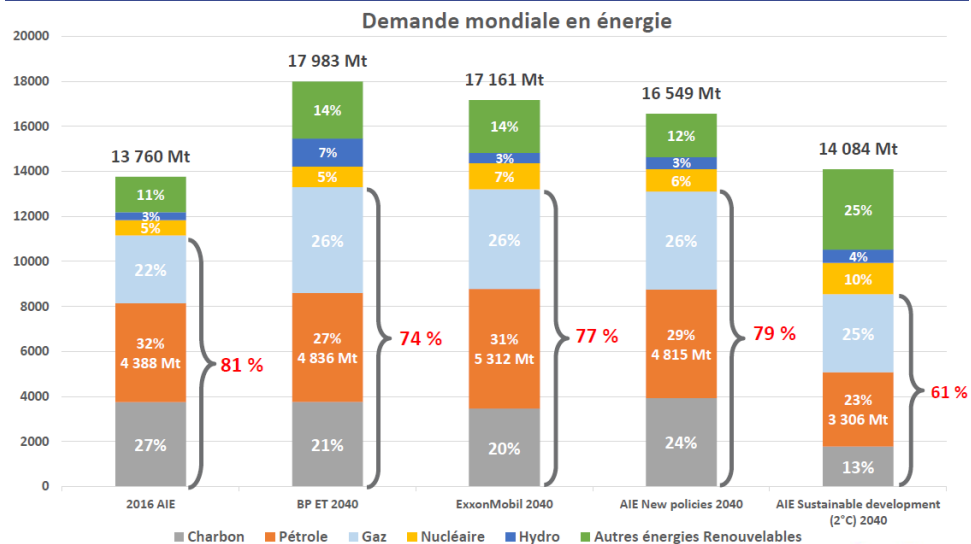
Par ailleurs, l'usage de combustibles marins à très basses teneurs en soufre qui se généralise peut constituer une opportunité de développement.

Les étapes 2 et 3 de l'extension portuaire permettent d'envisager les prévisions de trafics valorisées à long terme. Le trafic prévisionnel cible est estimé 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 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<sup>33</sup> (export), et de 1,1 Mt de produits en vrac solide et de marchandises en conventionnel (import et export).

Il faut rappeler que les dépôts actuels de DPPLN et de FOSELEV sont sous exploités et qu'ils offrent dès aujourd'hui une marge de progression des vracs liquides hors hydrocarbures (volume 3 p.21) : capacité du dépôt FOSELEV de 62 000 T pour un trafic de moins de 10 000T en 2017.

Le projet d'extension du port ne prône donc pas une « explosion » des trafics d'hydrocarbures et vracs liquides. D'une part, Il maintient les grands équilibre actuels indispensables à l'activité économique et il est cohérent à l'échelle du temps mentionné, aux prospectives et perspectives de consommation et de diversification de produits d'autre part. Le projet d'extension du port s'inscrit parfaitement dans la démarche de transition énergétique car il n'oppose pas les énergies, il l'a rend possible. Ceci est pleinement en phase avec les éléments suivants.

### UN MIX ÉNERGÉTIQUE DE PLUS EN PLUS DIVERSIFIÉ



\* Renouvelables : éolien, solaire, géothermique, biomasse et biocarburant

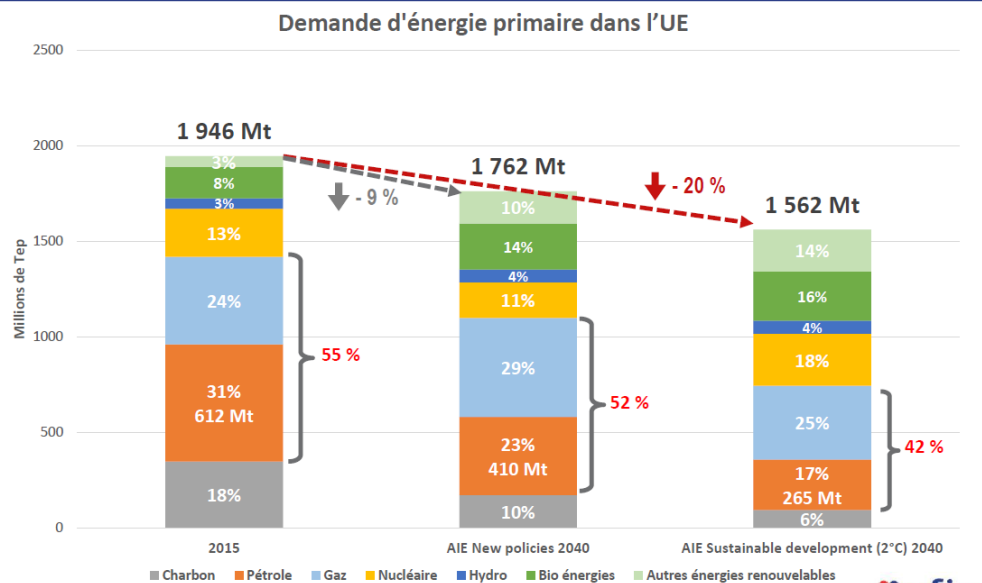
Sources : ExxonMobil Energy Outlook 2018, BP Energy Outlook 2018, AIE World Energy Outlook 2017





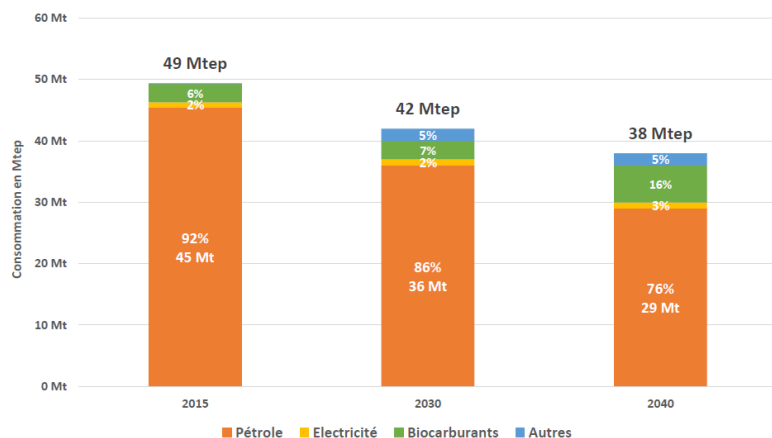
A l'échelle Européenne, il y a bien une décroissance de la consommation qui perdure à hauteur de 17 % pour le pétrole,

## PERSPECTIVES 2040 DE CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE EUROPÉENNE (Scénarios de l'AIE)



Enfin, en France dans le secteur des transports, le pétrole reste prédominant.

## MIX ÉNERGÉTIQUE FRANÇAIS DANS LE SECTEUR TRANSPORTS



Source : AIE, calculs SDES, MEDEF et Scénario tendanciel énergétique par EY



Il est ainsi étonnant que EPPLN dénie les analyses et études, des organismes, instances de la filière pétrolières. En effet, l'Union Française des Industries Pétrolières (UFIP), le Comité Professionnel du Pétrole (CPDP) (Cf paragraphe supra) confirme en l'espèce ces scénarii d'une part du maintien de la consommation de pétrole et produits pétroliers (à mettre en perspective avec la dynamique territoriale) tout en identifiant un accroissement de la diversification énergétique et des produits dérivés. Il en est de même de l'IFP Energies nouvelles (IFPEN) qui est un acteur majeur de la recherche et de la formation dans les domaines de l'énergie, du transport et de l'environnement.

Il y a donc bien une continuité de besoin puis une mutation énergétique qui s'opérera, ce à quoi le projet d'extension du port répond avec ou sans EPPLN tant pour les trafics conventionnels que pour le développement des Energies Marines Renouvelables.

Par ailleurs, tenter de démontrer une incohérence de la Région à ; d'une part s'engager dans la démarche de Région à énergie positive et l'affichage de volumes et perspectives de trafics d'hydrocarbures ET de vracs liquides d'autre part ; relève d'une manœuvre témoignant d'un manque de responsabilité vis-à-vis des enjeux territoriaux et du contexte économique.

En effet, considérer que la Région Occitanie est une Région figée, sans développement et donc sans croissance « ...le bassin de consommation étant fixé sans croissance... » démontre une méconnaissance du contexte et du territoire et de ses acteurs. En effet, les indicateurs économiques incontestables « Bilan économique 2017 de l'Occitanie » INSEE, note de conjoncture de la Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi Occitanie (DIRRECTE) révèlent la dynamique économique territoriale et des potentiels de consommations des matières nécessaires à cette croissance.

Cette posture témoigne d'une vision minimaliste de l'activité que pourrait saisir cet opérateur en tentant d'orienter le débat par ses affirmations de « professionnels »

Il faut noter que le site de EPPLN n'est pas un site répertorié comme considéré comme stratégique par l'Etat, la Direction Générale de l'Energie et du Climat (DGEC) le confirme et la menace d'une hypothétique fermeture initiée par EPPLN ne remet nullement en cause la continuité nationale d'approvisionnement. Enfin, l'affirmation qu'il n'est pas utile de modifier le sealine ni le poste d'amarrage en mer apparait là encore déconnecté des réalités. Car au-delà de l'obsolescence technique inhérente à l'évolution des caractéristiques des navires, de la sécurisation des opérations de déchargement à l'intérieur du port, que procurera le poste P1, il est indéniable que le renouvellement de la flotte contribuera à diminuer le risque de la Région à un risque de pollution accidentelle due au mauvais état de vieux tankers. Il en va de la responsabilité de la Région que d'inciter à cette mutation.

L'action publique collective contribue ainsi à dynamiser l'économie alors que l'intérêt particulier de EPPLN apparait conservateur dédaignant l'intérêt plus large du projet.

En effet, le projet d'extension est la création du poste P1 de vracs liquides répond donc à deux attentes :

- 1) satisfaire EPPLN pour poursuivre son approvisionnement à périmètre constant puisque sans perspectives de développement attendues de la part de EPPLN ;
- 2) offre des opportunités pour décharger d'autres vracs liquides par d'autres opérateurs. Cf dossier Volume 2.a Pièce B1 partie 1.3.

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. 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

Les ouvrages constitutifs du poste P1 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.



**Projet d'extension du port de Port-La Nouvelle**  
**Mémoire en réponse aux observations formulées pendant l'enquête**  
**publique**

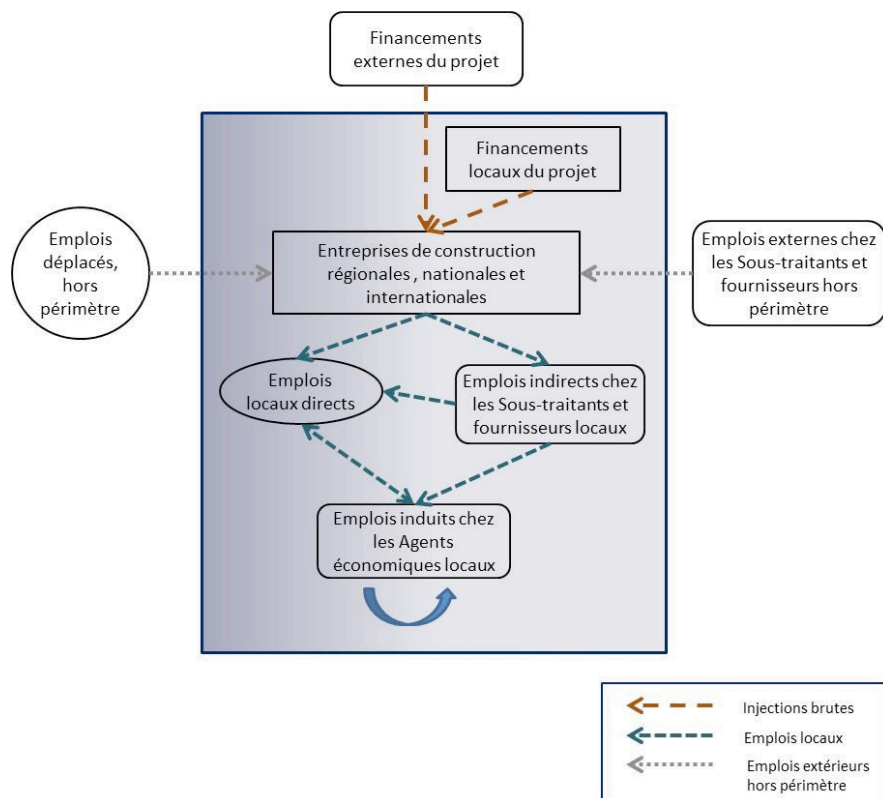
**Fiche E : Emplois**

L'estimation des emplois générés par le projet concerne deux aspects du projet : la phase de construction et la phase de la future exploitation.

Le graphique ci-après synthétise le circuit des emplois durant la construction d'une infrastructure de transport comme le projet d'extension du port de commerce de Port-La Nouvelle. Les entreprises de construction régionales mobiliseront leurs salariés ainsi que des salariés sous contrat temporaire (emplois directs). Les entreprises extérieures à la région s'implanteront temporairement dans la région le temps du projet et amèneront des salariés extérieurs (hors périmètre évaluation) mais emploieront également des salariés locaux sous contrat temporaire (emplois directs).

Ces entreprises de construction feront certainement appel à des sous-traitants et fournisseurs locaux (emplois indirects) ou extérieurs (emplois hors périmètre d'évaluation).

Enfin, les dépenses réalisées par les entreprises de construction, par leurs salariés, par les sous-traitants et fournisseurs locaux, auprès d'autres agents économiques locaux (prestations de services : transport, commerces, logement ...) généreront de l'activité supplémentaire pour ces agents et préserveront de l'emploi existant et/ou généreront de l'emploi nouveau (emplois induits).



L'étude d'impact du projet Calais 2015 en cours de mise en œuvre, indique qu'au total, on peut évaluer les emplois créés en phase de chantier à une moyenne d'environ 200 par an pendant 6 ans, soit 1200 emplois au total, avec des variations selon les périodes : les grands travaux d'infrastructures (construction de la digue, etc...) ainsi que certains travaux de superstructures pourraient mobiliser 400 emplois au plus fort des chantiers (les 2 années les plus actives) et une centaine par an pour les 4 autres années. Concernant le chantier de ce projet<sup>36</sup>, la Société des Ports du Détroit, Maître d'Ouvrage du projet, indiquait en 2016 dans un communiqué à la presse que le chantier devrait mobiliser au total 2000 emplois sur toute sa durée, avec des pics au plus fort du chantier entre 700 et 800 emplois directs et un peu moins en indirects.

La Fédération Nationale des Travaux Publics dans son rapport annuel d'activité 2014 indiquait que 1 M€ investi dans un projet de grande infrastructure correspond à 10 emplois dont 7 emplois directs chez les entreprises de construction et 3 emplois chez les sous-traitants et fournisseurs.

Une analyse réalisée en 2009 sur les travaux maritimes par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer/Direction des services de transport/Bureau de l'organisation et de la réglementation portuaires et l'IFREMER. Les estimations de la DGITM donnent un chiffre d'affaires annuel de 450 millions d'euros pour un total de 1 800 emplois en 2009 pour le secteur des travaux publics maritimes, ce qui représenterait 4 emplois (directs) générés pour 1 M€ investi uniquement pour des travaux maritimes.

Les seuls grands chantiers d'infrastructure qui ont fait l'objet d'étude d'impact social a posteriori sont ceux de la construction des lignes LGV Tours-Bordeaux et la LGV Est.

Ainsi, une étude détaillée réalisée par l'Observatoire socio-économique mis en place lors de la construction de la LGV Tours-Bordeaux<sup>37</sup> indique (données 2014) que 1 M€ investi dans ce projet d'infrastructure linéaire a généré 6,0 emplois dont 42% d'emplois directs chez les entreprises de construction, 40% d'emplois indirects chez les sous-traitants et fournisseurs et enfin 18% d'emplois induits chez les agents économiques autres. Dans le cadre d'une autre analyse menée en 2013 sur la ligne LGV Rhin-Rhône, on retrouve les mêmes ordres de grandeur (38%/38%/25%).

Comme on le constate il n'y a pas de valeur absolue et les estimations restent très larges.

#### **Les impacts pendant la phase de travaux :**

L'étude économique et financière du projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle (Catram Décembre 2012) a retenu une valeur moyenne proche de 10 emplois par million d'euro investi, s'appuyant sur les résultats de l'étude du Cabinet Relance : Impacts des chantiers de travaux publics sur l'emploi 2009.

Partant des valeurs moyennes de la FNTP de 2014 qui sont proches de celles de l'étude Relance, l'évaluation des effets sociaux sur l'emploi en région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée du chantier de l'extension du port de commerce de Port-La Nouvelle est retracée dans le tableau suivant.

## Estimation du nombre d'emplois locaux durant le chantier de construction des infrastructures portuaires de Port-La Nouvelle (source : calculs Consultant)

Designation	Montant investissement (€HT)	Origines possibles des entreprises de construction et équipements	Emplois directs + indirects (nb moyen/M€)	Part régionale estimée (hypothèse)	Emplois régionaux (moyenne sur durée chantier)
Nombre unitaire d'emploi/M€ investi			10,0		
Dragages	57 990 000	Etps internationales	(*)	0%	
Remblais	4 570 000	Majors BTP français + appuis Etps locales	46	50%	23
Digues et talus	144 316 850	Majors BTP français + appuis Etps locales	1 443	50%	722
Quais et postes à quai	62 712 000	Majors BTP français + appuis Etps locales	627	50%	314
Terre-pleins et VRD	56 523 600	Etps locales	565	100%	565
Ouvrages et équipements	51 861 250	Etps France + locales	519	25%	130
Total			3 200		1 754

(\*) ne devrait pas concerner les entreprises régionales

	Répartition	Emplois régionaux (moyenne sur durée chantier)
Direct	70%	1 228
Indirect	30%	526
Total régional		1 754

Le projet devrait générer (ou préserver) entre 1700 et 1800 emplois en équivalent temps plein<sup>38</sup> durant l'ensemble de la période de construction. Ces emplois seront étalés sur les années de construction avec des pics comme lors de la construction des digues ou lors de la construction des terre-pleins et postes à quai de commerce.

### Les effets sociaux durant la période d'exploitation du port :

Cette étude a décomposé les retombées, au travers des emplois :

- directs générés par le port (autorité portuaire, concessionnaire et exploitant du port de commerce, services portuaires comme la manutention, le pilotage, remorquage, lamanage, agents maritimes, services de l'Etat, etc.) ;
- indirects générés par l'activité portuaire (activités industrielles, logistiques, transporteurs routiers ou ferroviaires, etc.) ;
- induits générés par effet « boule de neige » sur tout le tissu économique et commercial local et régional (sous-traitants, fournisseurs, commerce de gros et de détail, grande distribution, services marchands et non marchands, restauration, hébergements, etc.).

L'évaluation réalisée dans cette étude a été menée d'une part pour la situation de référence (aujourd'hui appelée option de référence) et pour la situation de projet (aujourd'hui appelée option de projet).

**Retombées directes, indirectes et induites en option de projet (en équivalent temps plein) pour les trafics cibles identifiés 2030 (source : Etude économique et financière, Catram, Décembre 2012)**

Estimation des emplois générés par l'activité portuaire commerce de Port-La Nouvelle (nb ETP/an)	Situation présente	Situation de projet (Option de projet)
Impacts Directs	333	423
Impacts Indirects	892	1 416
Impacts induits issus des directs	109	138
Impacts induits issus des indirects	292	463
Totaux	1 626	2 440





**Projet d'extension du port de Port-La Nouvelle**  
**Mémoire en réponse aux observations formulées pendant l'enquête publique**

**Fiche F : Environnement**

De nombreuses observations émises lors de l'enquête publique révèlent les inquiétudes du public concernant les impacts du projet d'extension portuaire et des nouvelles digues sur l'étang de Bages/Sigean et sur l'érosion du trait de côte.

L'étude d'impact dans ses pièces E1 et F présentées dans le volume 2.3 du dossier d'enquête analyse les impacts bruts du projet puis, après application des mesures d'évitement, de réduction ou d'accompagnement, les impacts résiduels de ce dernier tant en phase travaux qu'en phase exploitation.

Concernant l'analyse des impacts du projet sur l'étang ou l'érosion du trait de côte, cette dernière s'appuie sur des modélisations réalisées par le bureau d'étude ARTELIA, maître d'œuvre pour la Région dans le cadre des études hydro-sédimentaires réalisées depuis le débat public. Ce bureau d'études est de renommée internationale dans le domaine. Ces études ont débuté en 2012 et ont fait l'objet d'échanges réguliers avec les services de la DREAL (Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement) et du CEREMA (Centre d'Etudes et d'expertises sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement). Les échanges avaient trait au calage du modèle et aux résultats sur les diverses composantes étudiées. **Une réunion de restitution de l'ensemble des études a été faite à la DREAL et au CEREMA en février 2015 au cours de laquelle l'ensemble des études ont été validées par ces services. Le compte-rendu de cette réunion est joint en annexe à cette fiche.**

Pour autant l'objet de cette fiche est de rappeler certains volets de ces études et la manière dont elles ont été réalisées pour répondre aux inquiétudes concernant les échanges entre la mer et l'étang et les risques liées à l'eutrophisation puis l'érosion du trait de côte. Elle renvoie également vers les principales mesures environnementales que la Région mettra en place autour du projet.

Il convient ici de rappeler qu'un comité d'experts sera mis en place pour effectuer un suivi des mesures qui seront engagées par la Région. Ce comité pourra si nécessaire préconiser des actions correctives. La Région communiquera sur l'ensemble des mesures réalisées et leurs suivis.

## **I. Les échanges Mer/Etang et le Risque d'eutrophisation**

*Il est nécessaire de rappeler ici les résultats obtenus par la modélisation des échanges entre la mer et l'étang, modélisation qui a été mise en œuvre dans le cadre de l'étude des impacts du projet sur son environnement. Cette modélisation et les résultats obtenus sont présentés en détail dans les rapports HYDRO-R004*

*(Synthèse des études hydro-sédimentaires réalisées dans le cadre du projet) et HYDRO-R002 (Rapport relatif aux modélisations numériques hydro-sédimentaires des impacts du projet). Ces deux rapports ont été joints au dossier d'étude d'impact en tant que documents d'études listés dans le volume 8.*

En synthèse, les échanges entre l'étang et la mer sont régis par :

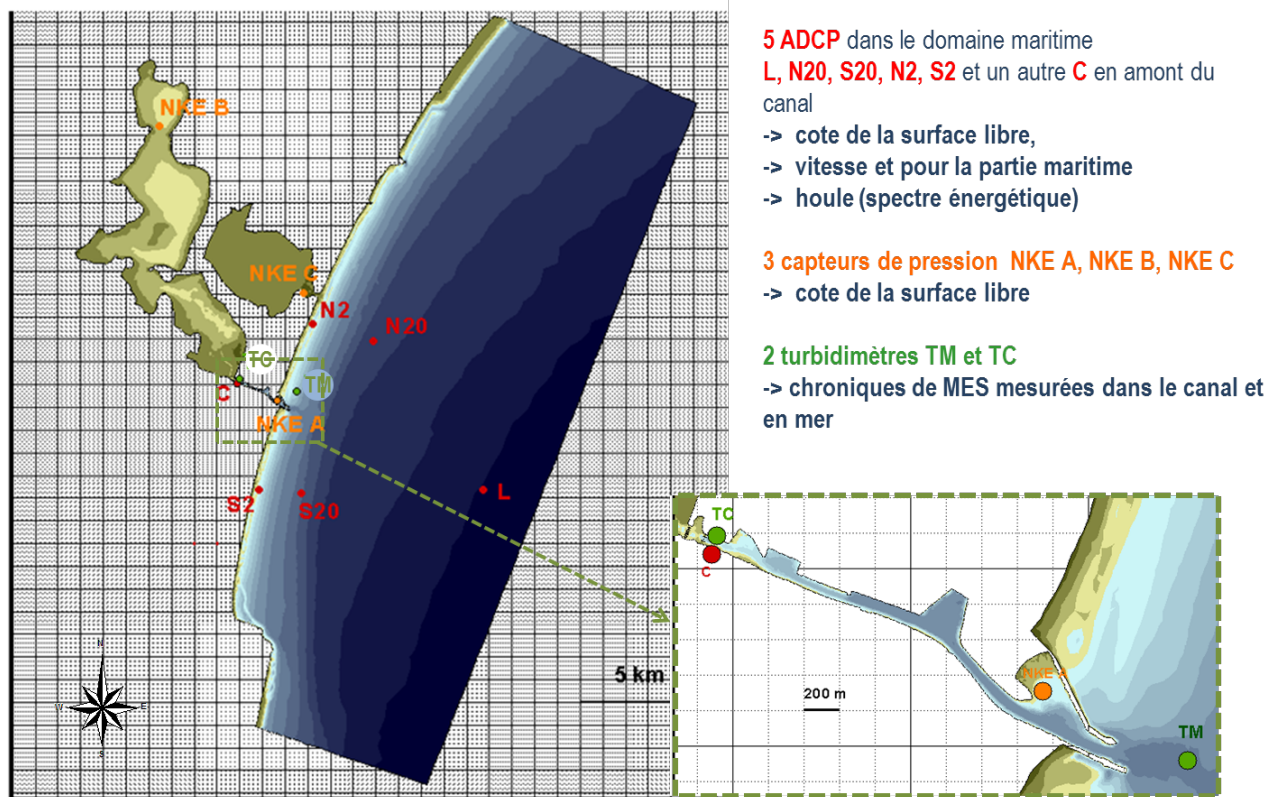
- Les variations du niveau marin sous l'action de la marée et de la pression atmosphérique,
- Le vent,
- La pluie et les apports des différents bassins versants alimentant l'étang de Bages-Sigean,
- L'évaporation.

La question des échanges mer / étangs a tout d'abord fait l'objet d'études hydro-sédimentaires dont les objectifs étaient d'étudier les processus hydro-sédimentaires du milieu côtier environnant et les impacts du projet sur ces processus. Ces études hydro-sédimentaires ont débuté en 2012 et ont fait l'objet d'échanges avec les services instructeurs de l'Etat. Un modèle hydro-dynamique 3D a été développé pour l'étude des impacts du projet.

Ces études ont inclus la collecte de données hydrologiques et sédimentaires in situ à large échelle : sur 35 km de linéaire côtier sur 10 km de large incluant les deux cellules hydro-sédimentaires de Cap Leucate à Port-La Nouvelle et de Port-La Nouvelle à Narbonne plage et l'étang de Bages/Sigean) et durant plusieurs mois.

Afin d'apprécier les contributions respectives des forçages (variations de niveaux de surface libre, vagues, circulations méso-échelles, pluviométrie et évaporation) à la dynamique locale au voisinage du projet, une campagne de mesures sur site d'envergure a été menée durant six mois, de fin février 2013 à fin Août 2013, pendant laquelle ont été déployés des instruments de mesures de niveau d'eau, de courant et de turbidité (voir la figure ci-dessous qui illustre la localisation des instruments ainsi déployés lors de cette campagne).

Ces six mois de mesures ont permis d'enregistrer une large variété d'événements météo-océanographiques et de caractériser les forçages hydrodynamiques sur la zone d'étude.



**Localisation des appareils déployés pendant la campagne de mesures**

Des 6 mois de mesures ont été extraits, après analyse des forçages hydrométéorologiques, 5 scénarios (5 périodes) hydrométéorologiques caractéristiques du climat local.

Rappel des 5 scénarios identifiés:

SCENARIOS	N°1 TRAMONTANE	N°2 TEMPETE	N°3 TRES AGITE	N°4 AGITE	N°5 CALME
PERIODE D'OBSERVATION	Du 22/02 au 27/02/2013	Du 04/03 au 10/03/2013	Du 16/03 au 22/03/2013	Du 31/03 au 06/04/2013	Du 18/04 au 24/04/2013
VENT	Tramontane Vent fort : max. 15 à 20 m/s	Marin Vent fort : max. 15 à 20 m/s	Marin puis Tramontane Vent moyen : max. 10 à 15 m/s	Alternance Marin et Tramontane Vent moyen : max. 10 à 15 m/s	Tramontane Vent faible : max. 5 à 10 m/s
HOULE	Faible Direction : 300 à 360°N H <sub>s,max</sub> : 1.5 à 2.0 m au large Occurrence : typiquement 1 jour/an	Très agité Direction : 100 à 140°N H <sub>s,max</sub> : 5 à 6 m au large Occurrence : Tempête annuelle (12h/an)	Agité Direction : 145 à 180°N H <sub>s,max</sub> : 2.5 à 3 m au large Occurrence : typiquement 1 semaine par an	Faiblement agité Direction : 90 à 145°N H <sub>s,max</sub> : 1.5 à 2.0 m au large Occurrence : Typ. 2 à 4 semaines par an	Calme Direction : 90 à 180°N H <sub>s,max</sub> : 0.2 à 0.5 m au large Occurrence : Typ. 3 à 4 mois par an
PLUIE	Faible h <sub>max</sub> env. 10 mm/jour pdt 2/3 jours	Forte h <sub>max</sub> env. 140 mm/jour pdt 2/3 jours	Faible h <sub>max</sub> env. ? mm/jour	moyenne h <sub>max</sub> env. ? mm/jour	nulle ? mm
COURANT	Typiquement 0.2 m/s vers le Sud	Typiquement 0.5 à 1.0 m/s vers le Sud	Typiquement 0.1 à 0.2 m/s, alternance Nord / Sud	Typiquement 0.1 à 0.2 m/s, alternance Nord / Sud	Env. 0.2 m/s vers le Nord
DEBIT (Berre uniquement)	Typiquement max. 5 m <sup>3</sup> /s pendant 2/3 jours	Typiquement max. 120 m <sup>3</sup> /s pendant 2/3 jours	Typiquement max. 5 m <sup>3</sup> /s pendant 2/3 jours	Typiquement max. 40 m <sup>3</sup> /s pendant 3/ 4 jours	0 m <sup>3</sup> /s
MES	Étang : env. 300 mg/l Mer : env. 5 mg/L	Étang : env. 50 mg/l Mer : env. 5 mg/l	Étang : env. 200 mg/l Mer : env. 0 mg/l	Étang : env. 50 mg/l Mer : env. 0 mg/l	Étang : env. 10 mg/l Mer : env. 0 mg/l

Ces mesures ont ainsi permis de caler le modèle 3D vis-à-vis des objectifs recherchés.

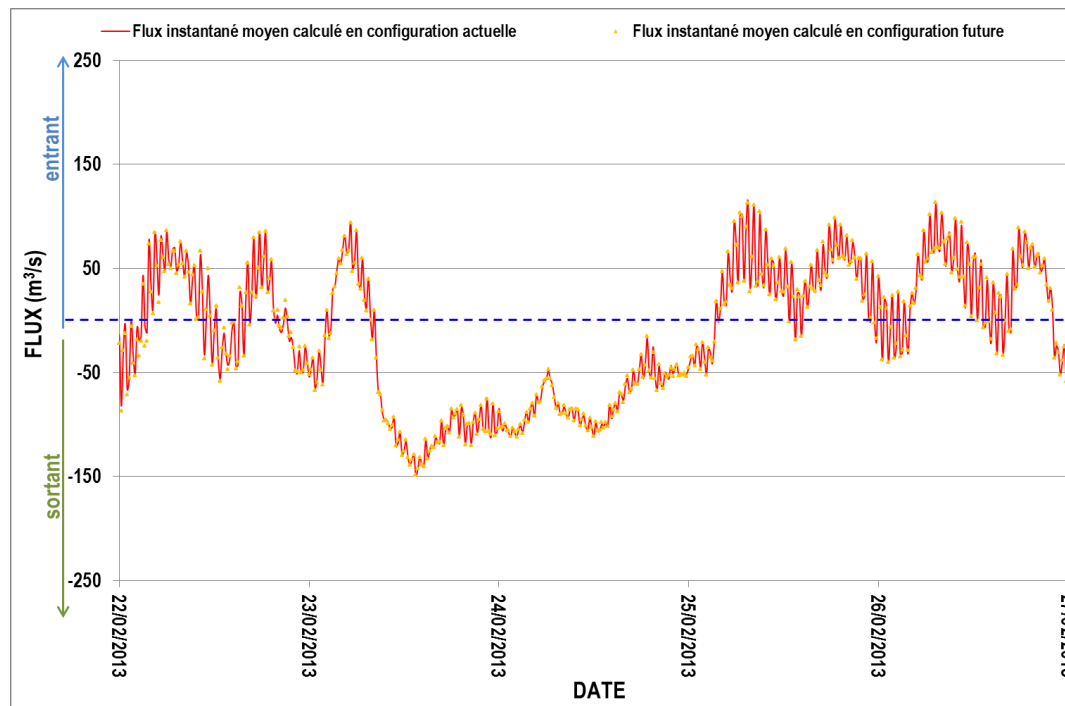
**L'objectif du modèle 3D était de comparer les échanges ayant lieu entre la mer et l'étang (les échanges entrant et sortant au travers du grau) pour plusieurs scénarios météorologiques caractéristiques du climat local, entre un état initial (sans projet) et un état final (une fois le projet réalisé). Il s'agissait donc de vérifier que l'impact du projet, vis-à-vis de ces échanges, est faible.**

Pour rappel, le but de l'étude n'était pas d'étudier le taux de renouvellement de la lagune (un modèle spécifique et des données internes à l'étang auraient été alors nécessaires), mais de montrer que le projet n'a pas d'incidence – ou bien qu'exceptionnellement.

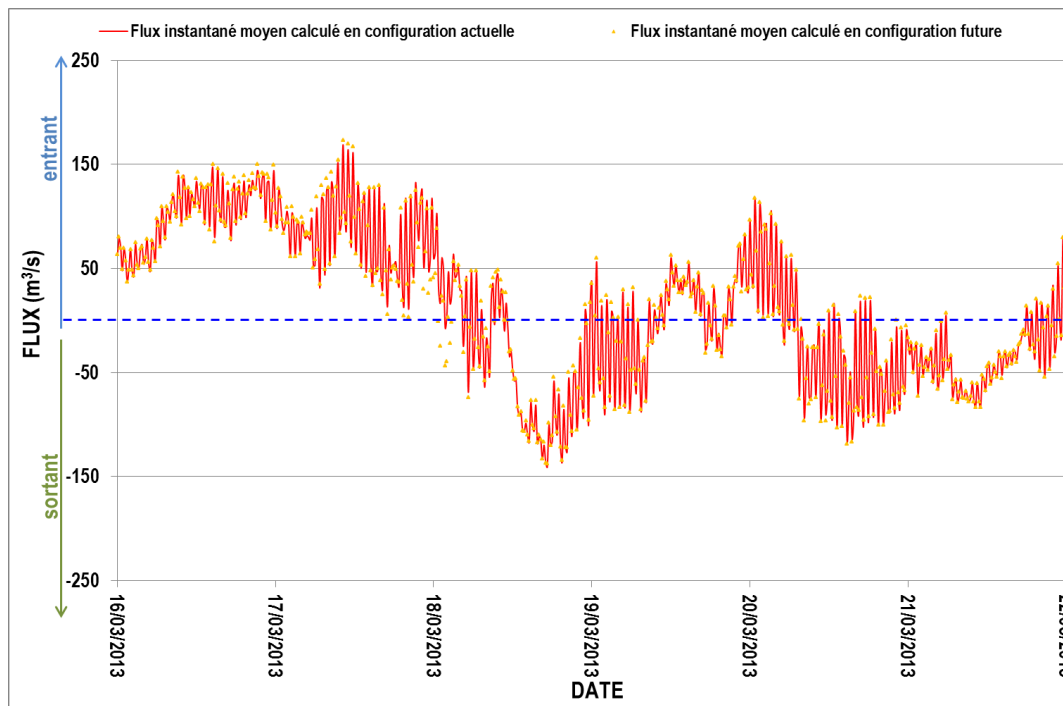
Les modèles utilisés dans le cadre de ces études hydrodynamiques et hydro-sédimentaires sont des modèles du système TELEMAR-MASCARET, développé par EDF R&D (Electricité de France) depuis 1987 et utilisé dans le monde entier par une large communauté de scientifiques (universitaires et ingénieurs en bureaux d'études).

Ainsi, les flux calculés grâce à ces simulations et à ce modèle hydrodynamique 3D, en situation actuelle et en situation avec projet, se sont avérés identiques sur les scénarios usuels et plus généralement sur les 6 mois simulés en continu, excepté pendant la tempête du 5 au 9 mars 2013 (une tempête exceptionnelle dont l'occurrence est estimée < 12h/an).

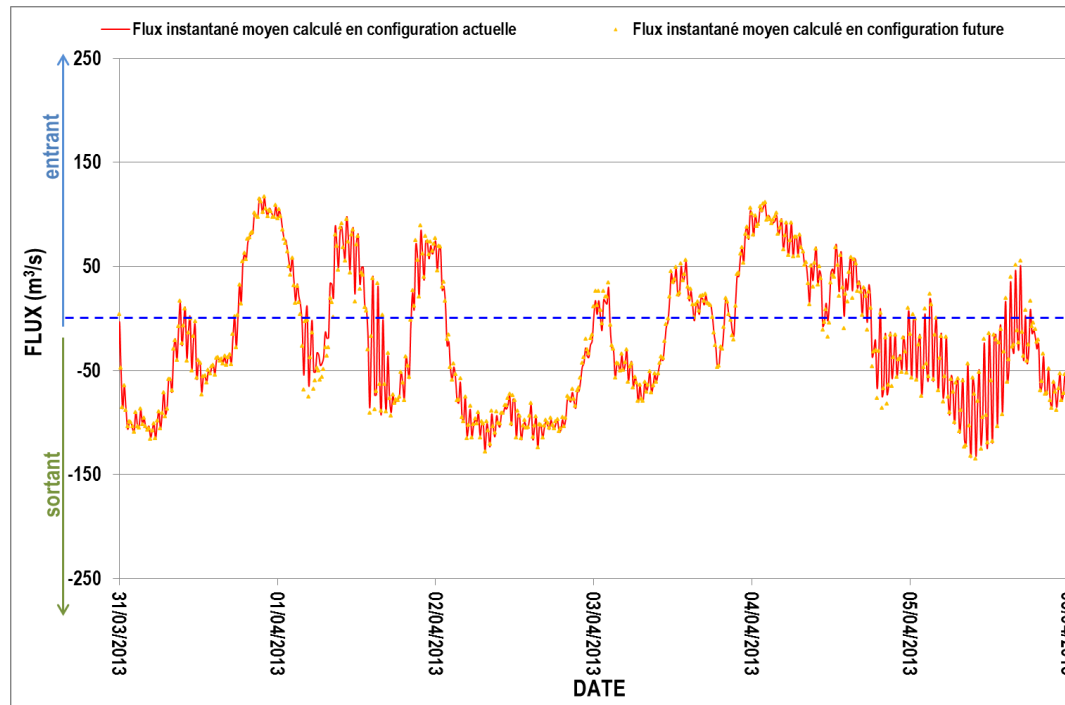
Pour les 4 scénarios les plus usuels (du temps calme au temps très agité), le modèle a montré que le projet d'extension du port ne générerait pas d'impact sur les échanges étang-mer. Les figures qui suivent illustrent la comparaison des débits transitant, en situation actuelle et en situation aménagée (avec le projet), pour ces 4 scénarios usuels. L'impact du projet sur les flux entrant ou sortant est quasi nul.



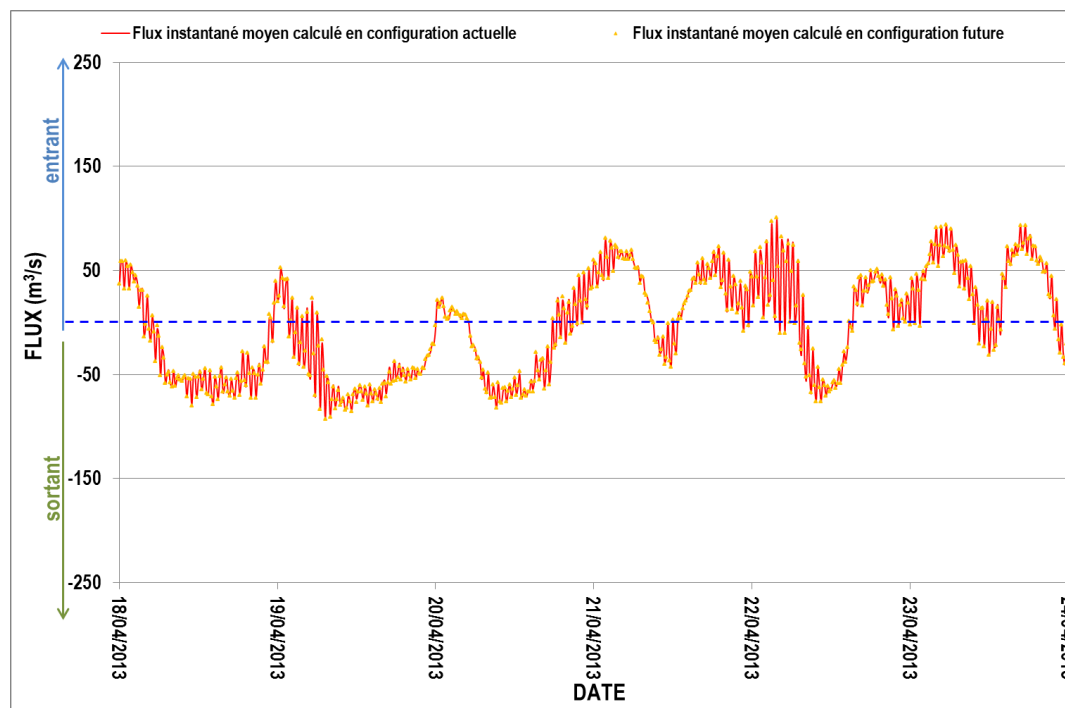
**Comparaison des débits transitant par la section, du 22/02/2013 au 27/02/2013**



**Comparaison des débits transitant par la section, du 16/03/2013 au 22/03/2013**



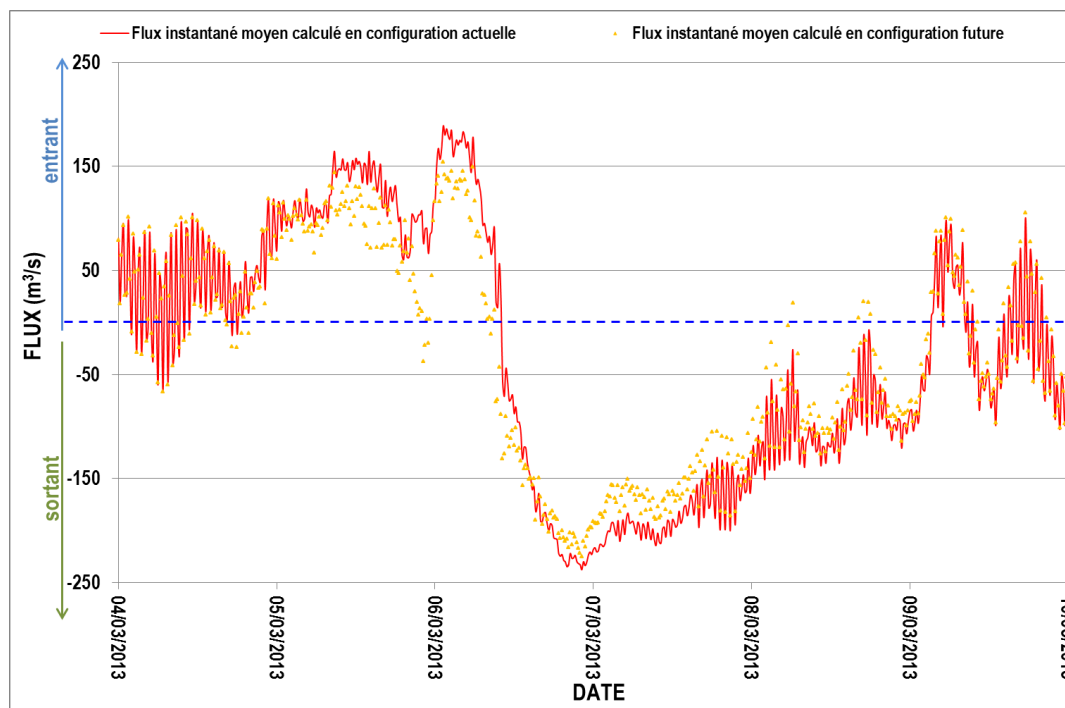
***Comparaison des débits transitant par la section, du 31/03/2013 au 06/04/2013***



***Comparaison des débits transitant par la section, du 18/04/2013 au 24/04/2013***

Un impact, faible toutefois, du projet, a été identifié sur la simulation de la tempête du 5 au 9 mars 2013, comme le montrent la figure suivante.





**Comparaison des débits transitant par la section, du 01/03/2013 au 11/03/2013**

**La comparaison des échanges entre la mer et l'étang, simulés avec et sans projet, permet ainsi de montrer que ces échanges sont très peu affectés par le projet et que donc l'impact du projet en phase d'exploitation sera, pour ce qui concerne ces échanges et donc l'eutrophisation, faible.**

Il apparaît par ailleurs utile ici de rappeler que les dragages d'entretien réalisés annuellement dans le port et plus spécifiquement dans le Grau, jouent un rôle primordial dans les échanges entre la mer et l'étang. Sans ces dragages, le Grau aurait tendance à se combler ce qui limiterait les échanges avec un risque pour le renouvellement des eaux dans l'étang et donc un risque pour l'eutrophisation de ce dernier.

Le projet d'extension prévoit de maintenir les quais « historiques » du port et ces dragages seront donc maintenus. A noter que si le port actuel venait à disparaître du fait du manque de capacité nautique du port, ces dragages n'auraient plus lieu d'être avec leurs conséquences sur le grau et donc les échanges mer/étang.

## II. L'évolution du trait de côte

Il est nécessaire de rappeler quelques principes qui régissent la dynamique sédimentaire littorale.

Les courants marins généraux devant le port de Port-La Nouvelle sont assez faibles et le déplacement des sédiments est principalement dû à leur mise en suspension par la houle.

La houle engendre des mouvements sédimentaires parallèles et perpendiculaires à la côte.

- Les sables sont portés le long des côtes par les courants de dérive associés aux houles obliques : on parle de « transit littoral ». Les variations du transit littoral le long des côtes sont en premier lieu responsables de l'évolution à long terme du littoral ;
- Les sables sont portés entre la plage « aérienne » et la plage « sous-marine » par les courants associés aux houles frontales : on parle de « mouvements dans le profil ». Les mouvements dans le profil sont en général responsables des variations saisonnières ou interannuelles du littoral.

Il est important de noter que ces mouvements sédimentaires et leurs effets sur le littoral, qu'ils soient parallèles ou perpendiculaires à la côte, ne sont pas observés **au-delà de la profondeur de fermeture**. Cette profondeur de fermeture correspond à la limite d'action des vagues d'un point de vue sédimentaire.

A partir de mesures et d'observations sur différents sites, différentes formulations assez simples sont disponibles dans la littérature pour estimer la profondeur limite d'action des vagues sur des fonds sableux, en fonction de la hauteur de la houle sur un site donnée (de la hauteur de la houle dépassée 12 heures par an). L'analyse statistique des houles devant le port de Port-La Nouvelle permet d'estimer cette profondeur de fermeture, pour différentes incidences de la houle. En première approche, on peut considérer que les mouvements sédimentaires induits par la houle s'effectuent globalement dans les profondeurs inférieures à -10 m ZH, sur ce site.

Il est important de noter que les musoirs des digues actuelles sont implantés par des profondeurs d'environ -5 / -6 m ZH, soit par des profondeurs où les mouvements sédimentaires sont importants lorsque la houle vient des secteurs 90 à 140 °N (secteurs dominants). Les musoirs des digues du projet d'extension seront implantés par des profondeurs de -9 m ZH pour l'extension de la digue Sud et par -14 m ZH environ pour la nouvelle digue Nord, soit par des fonds où les mouvements sédimentaires sont très limités. On peut donc estimer que l'impact de ces nouvelles digues sera faible.

Il s'agit là d'une synthèse de la méthode utilisée. Une approche méthodologique plus complète a été mise en œuvre dans le cadre de l'évaluation des impacts hydro-sédimentaires du projet. **Ces éléments sont présentés en détail dans les rapports qui ont été joints au dossier d'étude d'impact et listés dans le volume 8.**

La modélisation mise en place pour estimer l'évolution du trait de côte correspond à l'état de l'art de la profession. Elle comporte, comme tout modèle, un certain nombre de simplifications et/ou d'incertitudes dans les données d'entrée et de forçage. Mais la méthodologie qui consiste à comparer les projections de trait de côte avec et sans projet, sous hypothèses et à horizon temporel équivalents, telle que mise en place, **renseigne sur l'impact du projet, qui est l'objectif en premier lieu** ; autrement dit ce sont les positions relatives des traits de côte estimés avec et sans projet qui sont regardées, plus que leurs positions absolues.

Cinq modèles numériques hydro-sédimentaires couplés entre eux ont été développés afin de reproduire au mieux la dynamique hydro-sédimentaire du domaine d'étude dans la situation initiale, la situation future sans projet puis la situation future avec projet. Ces modèles utilisent le système de modélisation TELEMAC et le logiciel UNIBEST-CL+ :

- Un modèle hydrodynamique 3D,
- Un modèle de propagation des vagues,
- Un modèle de sédimentation des fines 3D (sédiment cohésif) dans le grau et les bassins portuaires,
- Un modèle morpho-dynamique multi-classe (sédiment non-cohésif) pour les fonds sableux à court (1 an) and moyen (10 ans) termes,
- Un modèle d'évolution du trait de côte à long terme (calcul à 20 ans et expertise à l'horizon 2100)

Chacun de ces modules a ses propres finalités.

La combinaison des cinq modules en interaction permet de prendre en compte la globalité des problématiques et d'évaluer les impacts attendus. Ainsi, les processus hydro-sédimentaires (échanges mer-étang et domaine maritime) ont bien été étudiés par différents modèles sur des échelles de temps et d'espace différentes, adaptées aux processus étudiés.

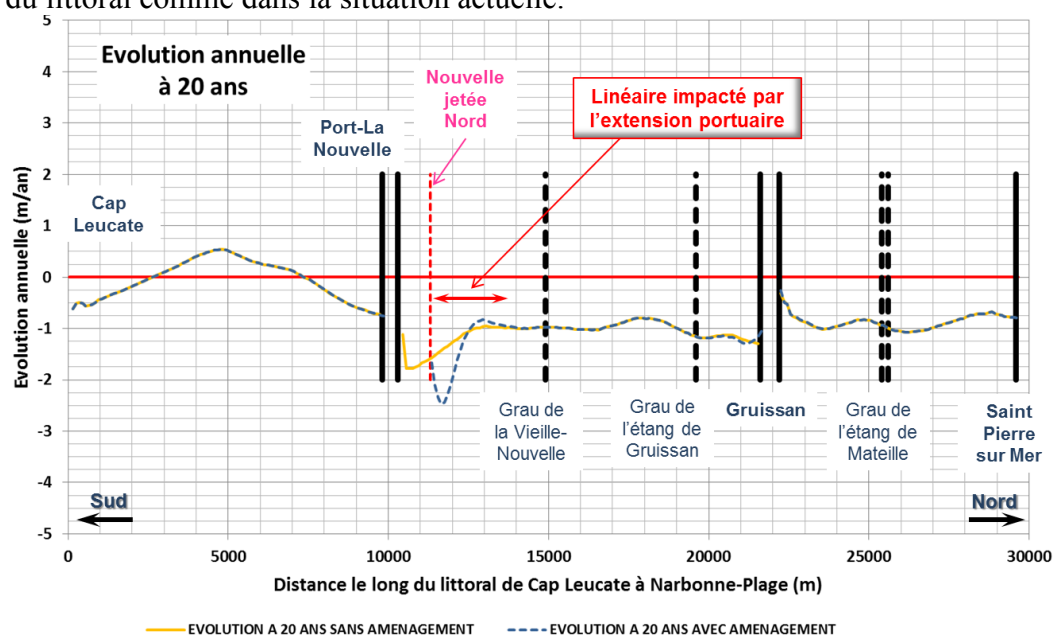
Concernant spécifiquement le trait de côte, une modélisation unidimensionnelle a été mise en œuvre pour étudier les variations historiques passées et les variations futures de la position du trait de côte (qui est lui aussi unidimensionnel) à moyen (20 ans) et long (horizon 2100) termes.

La comparaison des simulations de l'évolution du trait de côte sur les 20 prochaines années dans la situation « de référence » sans le nouvel aménagement, puis après introduction du projet portuaire de Port-La Nouvelle montre que l'impact de l'extension du port est limité au Nord immédiat de la nouvelle digue Nord sur environ 2 km.

Le taux de recul maximal sur ce secteur de l'ordre de -1,5 m/an dans la situation avant extension portuaire (recul maximal de l'ordre de 30 m sur 20 ans) passe à -2,5 m/an en présence des nouvelles digues (recul maximal de l'ordre de 50 m sur 20 ans). **Encore faut-il moduler cet impact, car ce recul estimé de -1m, lié au projet, est significatif sur le linéaire le plus proche de la nouvelle digue Nord et va rapidement décroissant au fur et à mesure que l'on s'en éloigne.**

En dehors de ce secteur, les évolutions sont analogues sur l'ensemble du domaine d'étude, dans la situation sans et avec le nouvel aménagement.

L'impact est quasi nul au Sud du port où le recul du trait de côte (de l'ordre de 15 m environ sur les 20 prochaines années) persiste avec l'extension portuaire. Compte tenu du caractère très frontal du régime des houles, le littoral ne bénéficiera que très localement de l'abri offert par l'extension portuaire (par effet de diffraction) et les départs de sédiments dans le profil le long de la digue conduiront à maintenir, en présence des nouveaux aménagements, le processus d'érosion du littoral comme dans la situation actuelle.



### *Evolutions moyennes annuelles comparées du trait de côte au cours des 20 prochaines années – Impact de l’extension portuaire*

Des estimations à long terme (horizon 2100), intégrant autant que possible les effets de la hausse du niveau des mers liée au changement climatique, ont aussi été réalisées. Elles sont présentées dans le rapport HYDRO-R003 (Evaluation des effets du projet sur le littoral - trait de côte) qui a été joint au dossier d’étude d’impact et listé dans le volume 8. Les conclusions sont semblables, à savoir que l’impact du projet sur le trait de côte sera faible, en comparaison avec une situation sans le projet, **et limité à une zone proche de l’enracinement de la future digue nord**. Cet aspect, notamment, est bien visible dans la figure suivante qui rend compte d’une érosion préférentielle du trait de côte à l’enracinement de la digue nord et de la baisse graduelle de l’impact des aménagements en remontant vers le nord.



***Positions extrapolées comparées du trait de côte à l’horizon 2100 avec prise en compte du changement climatique***

Par ailleurs et pour être en capacité de diagnostiquer une zone d'érosion ponctuelle, un suivi du littoral est prévu sur une période de 10 ans dans le cadre du dossier présenté à l'enquête (fiche n°27 en p 122 de la pièce F du volume 2.3). Il s'agit de mettre place un système de vidéo-caméras pour suivre les évolutions du littoral de Port-La Nouvelle notamment l'état de la plage urbaine et celle de la Vieille Nouvelle sur l'exemple du système de caméras mis en place sur le lido de Sète.

Suite à certaines demandes, la durée de ce suivi pourra être prolongée et des levés bathymétriques réguliers pourront être effectués.

### III. Les mesures proposées pour éviter, réduire ou accompagner le projet d'extension portuaire

Le maintien des échanges mer-étangs et d'une qualité optimale de l'eau en lien avec les opérations de dragage et le projet d'extension portuaire est primordial pour la Région. Les mesures et suivis proposés ont fait l'objet de nombreux échanges avec les services de l'Etat.

La pièce F du volume 2.3 du dossier d'enquête publique s'attache à présenter les mesures qui seront mises en œuvre pour éviter, réduire, accompagner et suivre les impacts notamment sur les échanges entre la mer et l'étang et sur la lagune de Bages/Sigean. 25 mesures d'évitement, de réduction et de suivi des impacts seront mises en œuvre pour limiter et suivre les impacts sur la faune, la flore et le milieu de la lagune de Bages Sigean.

Un comité composé d'experts scientifiques choisis pour leurs compétences (Ifremer, DREAL, Police de l'Eau, Université de Montpellier, Membres du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise, Parc naturel marin du Golfe du Lion etc.) présidé par la Région Occitanie Midi-Pyrénées sera mis en place dans le cadre du projet d'extension portuaire de Port-La Nouvelle.

Il aura pour vocation de définir de manière détaillée les protocoles ayant traités aux différentes mesures d'atténuation et de suivi mises en place dans le cadre du projet. Il sera également en charge de suivre l'application de ces mesures d'atténuation et de suivi et leurs résultats. La composition du comité de suivi sera validée par le service en charge de la police de l'eau et il pourra se réunir autant que besoin à l'initiative du maître d'ouvrage.

Au total 40 mesures d'évitement, de réduction, d'accompagnement et de suivi sont prévues dans le cadre du projet avec par exemple : la surveillance du chantier par un écologue, une surveillance de la turbidité, de la contamination, de l'eutrophisation et d'un système d'alerte, une surveillance et une adaptation des travaux pour limiter les impacts sur les poissons dont l'anguille, l'adaptation de l'éclairage pour les espèces nocturnes, la présence d'un système de lutte anti-pollution dans le futur port, la création d'ouvrages d'assainissement des eaux pluviales, la mise en place d'une certification environnementale pour le futur port etc. Ces mesures sont décrites dans la pièce F volume 2.3 du dossier d'enquête publique et récapitulées dans le tableau ci-dessous.

Fiche	Nom de la mesure
	<b>Mesures ERC phase travaux</b>
1	Surveillance du chantier par un écologue
2	Eviter/réduire le risque de pollution accidentelle et chronique
3	Eviter et réduire les impacts liés à la turbidité : - avec l'adaptation des techniques de dragage ; - et avec la mise en place d'une surveillance continue de la turbidité et d'un système d'alerte
4	Eviter/ réduire la contamination chimique liées aux sédiments à draguer
5	Surveillance et adaptation des travaux pour limiter les impacts sur l'ichtyofaune et la pêche

6	Surveillance et adaptation des travaux pour limiter les impacts sur l'anguille
7	Mesure de d'évitement de destruction, de perturbation sur les biocénoses de substrats durs
8	Mesure de réduction des impacts des bruits sous-marins pour les mammifères marins, tortues et l'ichtyofaune
9	Mesure d'accompagnement concernant la biodiversité marine dans la zone du projet : appels à propositions de solutions et de mesures innovantes en phase travaux
10	Respect d'un calendrier pour le démarrage de la préparation du site du chantier pour en limiter l'impact sur l'avifaune et les reptiles
11	Prévention de la prolifération des espèces invasives
12	Adapter le plan de circulation au futur trafic
13	Suppression de l'accès à la digue Sud lors de la phase travaux
14	Mettre en place, durant les travaux, un coordonnateur maritime dédié à la surveillance et à la gestion des activités nautiques sur le site, en appui à la Capitainerie
15	Mettre en place et animer une démarche type « chantier vert » (en lien avec la fiche de mesure 1)
16	Informé sur les risques potentiels en phase « Travaux » (en lien avec la fiche de mesure 1)
22	Limitation et adaptation de l'éclairage pour les espèces nocturnes
	<b>MESURE ERC Phase exploitation</b>
17	Création d'ouvrage d'assainissement pour les eaux pluviales
18	Systèmes de lutte anti-pollution dans l'enceinte du futur port
19	Mesure d'accompagnement concernant l'éco-conception : expérimentation visant à favoriser la colonisation des blocs artificiels ACCROPODE™ II (monocouche) par les communautés benthiques
20	Mesure d'accompagnement financier concernant les biocénoses de substrat meuble et leur rôle fonctionnel
21	Mesure d'accompagnement générale concernant la biodiversité marine : mise en place d'une zone d'expérimentation en faveur de la biodiversité marine dans le futur port
22	Limitation et adaptation de l'éclairage pour les espèces nocturnes
23	Adapter le plan de circulation au futur trafic
24	Isolement des zones dédiées au stockage des matériaux pulvérulents et aux vracs secs
25	Mise en place d'une stratégie environnementale d'exploitation portuaire - certification environnementale
	<b>Mesures de suivi (avant travaux + phase chantier + phase exploitation)</b>
26	Suivi morpho-sédimentaire
27	Suivi par observation numérique du littoral de Port-La Nouvelle
28	Amélioration du calage du modèle hydrodynamique en termes de flux dans le Grau (échanges entre la mer et la lagune) et de bathymétrie
29	Valorisation du modèle hydro-sédimentaire en appui au suivi des impacts lors de la phase d'opération du port (y compris dragages de maintenance).
30	Suivi de la qualité des sédiments
31	Suivi de la qualité des eaux marines et lagunaires
32	Suivi des communautés benthiques de substrats meubles
33	Suivi de l'ichtyofaune et zones fonctionnelles halieutiques
34	Suivi de l'avifaune marine locale en phase travaux
35	Suivi de l'avifaune marine et terrestre locale en phase exploitation
36	Préciser la répartition locale d'insectes/gastéropodes patrimoniaux
37	Mesure de la qualité de l'air extérieur : sites de mesures permanentes et sites de mesures ponctuelles
38	Surveillance des émissions des navires, observation des trafics portuaires, des émissions de polluants et des consommations énergétiques (en lien avec la fiche/mesure 24)
GN1	Mesure d'accompagnement concernant l'espèce protégée Grande Nacre ( <i>Pinna nobilis</i> ) : transplantation et suivi
GN2	Mesure d'accompagnement concernant l'espèce protégée Grande Nacre ( <i>Pinna nobilis</i> ) : participation à une étude scientifique régionale dans les ports du littoral de Languedoc Roussillon (fiche pour mémoire)
	<b>Mesures complémentaires mises en place dans les cadres des échanges avec le PNR de la Narbonnaise</b>
	Suivi de l'écotoxicité des sédiments de l'étang de Bages Sigean et de la zone marine de Port-La Nouvelle
	Suivi de la végétation aquatique (herbiers de zostères) de l'étang de Bages Sigean à l'aide d'image satellites

#### IV. Les mesures spécifiques concernant la courantologie et les échanges mer/étang

Le maître d'ouvrage souligne, comme il est évoqué dans la mesure 3 (p 8 pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact), que des suivis de la courantologie entre l'étang et la mer seront réalisés : « En complément de ces mesures, un courantomètre sera installé dans le port à proximité de l'étang de Bages-Sigean pour définir le débit des échanges entre la mer et la lagune et surveiller en continu les flux entrants et/ou sortants. Un protocole de suivi pour mesurer la vitesse des vents sera également mis en place. » Le protocole sera élaboré par l'ingénieur Ecologue et validé par le comité scientifique qui accompagnera les travaux.

Le résultat de ces suivis permettra de compléter et de valoriser le modèle hydrodynamique afin qu'il caractérise plus précisément les échanges entre la mer et l'étang comme cela est par ailleurs prévu dans la mesure 29 (§ 5.1.1.4, p123 de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact). Cette valorisation du modèle est également prévue en phase exploitation. Elle permettra en accompagnement au projet d'avoir une meilleure connaissance du fonctionnement de l'étang.

## **V. Les mesures spécifiques concernant la turbidité, l'eutrophisation et la contamination**

La mesure d'évitement et de réduction 3 (§2.1.2.2, p 8 de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact) précise les mesures mises en place pour surveiller les flux de turbidité, de nutriment, et de contaminants entre la mer et l'étang durant la phase de travaux dans l'étang de Bages/Sigean ou dans le chenal pendant les opérations de dragage. Un protocole de suivi précis sera établi avant le démarrage des travaux.

Le maître d'ouvrage s'appuiera sur un écologue pour rédiger ce protocole qui permettra de suivre la turbidité, tous les contaminants ainsi que les nutriments via la réalisation de prélèvements d'eau. Ce protocole sera d'autre part discuté et validé par le comité scientifique qui doit accompagner le projet. Ce protocole doit permettre de déterminer des seuils d'alerte en cas de pic de turbidité. Il aboutira à l'élaboration d'une chaîne décisionnelle qui permettra de réagir en cas de pic de turbidité observée à proximité des travaux.

Le protocole indiquera :

La position des turbidimètres qui seront mis en place pour suivre la turbidité dans l'étang de Bages-Sigean, la chaîne de décision qui doit permettre d'adapter les travaux en cas d'atteinte avérée à la qualité de l'eau et doit permettre d'alerter l'écologue, le chef de chantier, le maître d'œuvre et le maître d'ouvrage. Par ailleurs l'attribution d'un critère environnemental fort dans le choix des entreprises de travaux, incitera les entreprises de travaux à proposer des techniques innovantes qui permettront de minimiser les impacts sur l'environnement et notamment les plus faibles remises en suspension des sédiments dans la tranche d'eau.

En parallèle un suivi de la qualité de la colonne d'eau et des sédiments dans l'étang de Bages Sigean et dans la zone marine sera réalisé durant les 6 ans de la phase travaux et durant 10 ans en phase d'exploitation (Mesure 30 et 31 §5.1.1.5 et 5.1.1.6, p 124 et 125 de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact).

Ensuite, conformément aux recommandations du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise, un suivi écotoxicologique pour évaluer l'effet cocktail des contaminants présents dans les sédiments sera réalisé au niveau de la zone du projet c'est-à-dire dans l'étang de Bages Sigean, le grau de Port-La Nouvelle et sur une aire proche du port en mer. La méthodologie sera similaire à celle utilisée lors de précédentes études de l'écotoxicité des sédiments au niveau de l'étang de Bages Sigean et de Port-La Nouvelle (Ifremer 2006 et Galgani et Baldi 2010).

## **VI. Les mesures spécifiques sur la faune et la flore aquatique y compris dans l'étang de Bages/Sigean**

Les mesures d'évitement et de réduction 5, 6, 7, 8, GN1 et GN2 (§2.1.3.1 et 2.1.3.3 p 8 de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact) précisent les mesures mises en place pour protéger les écosystèmes aquatiques. Pour l'étang de Bages Sigean, elles portent plus particulièrement sur une surveillance et une adaptation des travaux pour limiter les impacts de la phase travaux sur l'ichtyofaune, sur l'anguille européenne, et sur la mise en place de dispositifs pour réduire les impacts des bruits sur l'ichtyofaune et les mammifères marins. En parallèle un suivi de l'ichtyofaune, des zones fonctionnelles et des communautés benthiques dans l'étang de Bages Sigean et dans la zone marine sera réalisé durant les 6 ans de la phase travaux et durant 10 ans en phase d'exploitation (Mesure 30 et 31 §5.1.1.5 et 5.1.1.6, de la pièce F, volume 2.3 de l'étude d'impact). Il convient de noter qu'en phase travaux, les pêcheurs seront associés pour définir le calendrier et les zones de dragages afin d'éviter les impacts sur la montaison ou la dévalaison des anguilles ou de la daurade.

Il faut également préciser qu'un suivi spécifique de l'anguille sera réalisé dans le cadre du projet (§ 10.1.2.8, p297 du volume 4, mesure de suivi 33). Compte-tenu des faibles connaissances actuelles sur la migration de l'anguille dans l'étang de Bages Sigean (montaison au stade civelles et dévalaison au stade anguille) et bien que la modélisation hydrodynamique laisse présager un impact faible des futurs ouvrages (courantologie peu modifiée), un suivi spécifique des anguilles sera réalisé.

Ensuite, conformément aux recommandations du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise, un suivi de la végétation aquatique (herbiers de zostères) de l'étang de Bages Sigean à l'aide d'image satellites sera également mis en place. En complément du suivi DCE réalisé dans la lagune de Bages Sigean (le diagnostic « macrophytes » qui constitue un indicateur de l'état des masses d'eau de transition : % de recouvrement par les espèces de référence, % de recouvrement végétal total et richesse spécifique) (Witkowski et al. 2017), une cartographie de l'herbier présent dans l'étang de Bages Sigean sera réalisée par image satellite pour en déterminer sa densité, le taux de recouvrement du substrat et l'évolution de cet herbier. Un état zéro puis un suivi par image satellite pourrait être réalisé tous les deux ans à partir du début des travaux. Cette cartographie devra être validée par une campagne de terrain et/ou si cela est possible par les données obtenues lors des diagnostics réalisés dans le cadre de la DCE.



**MISSION DE MAITRISE D'ŒUVRE**  
-  
**AGRANDISSEMENT DU PORT DE PORT-LA NOUVELLE**  
-  
**DREAL - MONTPELLIER**  
-  
**COMPTE-RENDU DE REUNION**

**DATE :** Jeudi 19 Février 2015 [13h00-17h20]

**LIEU :** DREAL - MONTPELLIER

**OBJET :** Réunion de restitution des études hydro-sédimentaires (mission HYDRO – Volets 2 et 3)

<b>INTERVENANTS</b>	<b>PRESENTS</b>	<b>DIFFUSION</b>
---------------------	-----------------	------------------

<b>MAITRE D'OUVRAGE :</b>		
REGION LR - SOUS-DIRECTION DES PORTS		
• M. ARNAUD BRASSEUR – SDP – POLE MAITRISE D'OUVRAGE - CHEF DE PROJET PLN 2015	X	X
• M. SIMON CANAL – SDP – POLE MAITRISE D'OUVRAGE - CHARGE D'ETUDES	X	X
• M. JEROME LOUP – SDP	X	X
• M. CYRILLE TAÏONI – SOP - REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON	X	X
<b>MAITRE D'OEUVRE :</b>		
ARTELIA		
• ERIC LAGROY DE CROUTTE– ARTELIA E&E	X	X
• AURELIE LE DISSEZ – ARTELIA E&E	X	X
CREOCEAN		
• THIBAULT SCHVARTZ	X	X
<b>ASSISTANCE MAITRISE D'OUVRAGE :</b>		
OCEANIDE		
• STEPHANE SCARDIGLI	X	X
<b>AUTRES :</b>		
DREAL		
• LAURENT MONTEL	X	X
• MICHEL GAUTIER	X	X
• GILLES CLERCQ-ROQUES	X	X
CEREMA		
• PIERRE GAUFRES	X	X
<b>CR de réunion préparé par : Le Maître d'œuvre (MOE)</b>		

	ACTIONS
<b>OBJET DE LA REUNION</b> : restitution des études hydro-sédimentaires (mission HYDRO)	
<p><b>Les principaux points discutés sont les suivants :</b></p> <p>L'objectif de cette réunion est de faire une restitution complète des études menées par la Région Languedoc-Roussillon avec son maître d'œuvre (le groupement ARTELIA/CREOCEAN/GAXIEU dans le cadre d'une mission dénommée « HYDRO ») depuis début 2013 et jusqu'à aujourd'hui afin de mesurer les impacts du projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle (et notamment des nouveaux ouvrages maritimes créés) sur le volet hydro-sédimentaire.</p> <p><b>1- INTRODUCTION ET RAPIDE HISTORIQUE DE LA MISSION HYDRO</b></p> <p>Un rappel est fait des <b>objectifs de la mission HYDRO</b> (étude de l'impact hydro-sédimentaire du projet) et plus spécifiquement du volet 2 (campagne de mesures pour l'acquisition de données complémentaires de terrain) et du volet 3 (modélisations numériques hydro-sédimentaires tridimensionnelles 3D et unidimensionnelles 1D) pour évaluer l'impact hydro-sédimentaire du projet). Une <b>chronologie</b> retrace l'enchaînement des différentes tâches de la mission HYDRO sur 2 ans de travail en continu, jalonnés de 10 réunions d'avancement pour validation de chaque étape stratégique (par exemple : construction, calage, exploitation des différents modèles).</p> <p><b>2- PRESENTATION DE LA CAMPAGNE DE MESURES</b></p> <p>Une présentation de la campagne de mesures hydrodynamiques est faite. Il est rappelé ses <b>objectifs</b> : enregistrer, comprendre et permettre la juste reproduction par les modèles numériques des échanges mer/étang, de la dynamique littorale, de la dynamique par des fonds de 15 mètres (avancée des futures digues), des courants généraux au large. Pour cela, une campagne de mesures d'envergure est réalisée : <b>pendant 6 mois en continu</b> (de fin février à début septembre 2013), <b>5 ADCP, 3 capteurs de pression, 2 turbidimètres sont déployés sur l'ensemble de l'emprise du modèle numérique pour l'hydrodynamique.</b></p> <p>Ces <b>6 mois de mesures</b> ont permis d'enregistrer une <b>très grande variété de conditions océano-météorologiques</b> (dont une tempête décennale) et la grande <b>qualité des mesures</b>, y compris pendant la tempête dans la zone de déferlement, a offert un jeu de données exceptionnel pour le calage du modèle hydrodynamique, <b>tant dans le domaine maritime que concernant le système grau-étang de Bages-Sigean.</b></p> <p>La DREAL s'inquiète du fait que la période n'englobe pas l'automne 2013, ni ses événements cévenols potentiels. Outre le fait que l'automne 2013 n'a pas comporté d'événements forts caractéristiques, il est montré lors des calages des différents modèles tridimensionnels, notamment celui de dépôts de fines dans le port, directement concerné par les épisodes de tramontane, que les chroniques de 6 mois de vent/pluie/évaporation/débits des bassins versants/bascules des plans d'eau correspondant à la campagne de mesures et appliquées en forçage de modèle, se sont avérées suffisamment diversifiées et représentatives d'une année pour permettre de caler uniquement les paramètres physiques du sédiment (sans avoir à revoir les forçages) afin de reproduire les volumes déposés en nature dans les différentes zones du port actuel.</p> <p><b>3- MODÉLISATION HYDRODYNAMIQUE</b></p> <p>Puis le modèle hydrodynamique 3D, socle commun des différents modèles 3D de la mission HYDRO, est présenté : son emprise, sa bathymétrie, le maillage du domaine, les <b>multiples forçages hydrodynamiques implémentés</b> (chroniques de 6 mois de courant général et niveaux mesurés au large, chronique de vent correspondante, contraintes de radiation issues de la propagation de plus</p>	

de 3000 houles propagées sur le domaine de calcul, synchronisées à la chronique de houle mesurée au large, chronique de pluie correspondante à la campagne de mesure, débits des bassins versants correspondants, évaporation correspondante).

**Ces multiples forçages garantissent la juste prise en compte d'autant de phénomènes dont la contribution à la dynamique du site peut, selon l'évènement hydro-météorologique considéré, se révéler prédominante.**

Le **calage du modèle** est validé à la fois sur la juste représentation des **échanges étang-mer** (calage de niveaux avant-port/étang et courant en amont du grau) et sur la juste représentation de **l'hydrodynamique dans le domaine maritime** (propagation des houles par des fonds de -15 et -5m, intensité et direction des courants par des fonds de -15 et -5m), cela en continu sur les mois de mars et avril pour lesquels une grande variété d'évènements hydro-météorologiques a été enregistrée, dont la forte tempête.

**La qualité du calage est reconnue par les représentants de la DREAL et du CEREMA pendant la réunion.**

A l'issue du calage sont définis **5 scénarii hydro-météorologiques** de quelques jours pour l'exploitation des résultats.

En guise d'illustration de l'exploitation possible du modèle, est présentée une **animation des champs de courants** calculés pendant la tempête (scénario 2) sur l'emprise du modèle en configuration portuaire actuelle.

Ensuite le modèle en configuration portuaire future est présenté, ainsi qu'une **animation des champs de courants** calculés pendant le même scénario en configuration future. La comparaison, pour chaque scénario défini, des résultats obtenus en configurations actuelle et future, indique les impacts potentiels de l'aménagement sur l'hydrodynamique.

**Les conclusions quant aux impacts du projet sur les échanges hydrodynamique étang/mer sont :**

- En période de tempête uniquement, les surcotes dans le grau et l'étang et les vitesses dans le canal ont tendance à être freinés ;
- Le volume expulsé de l'étang vers la mer est très peu impacté par l'extension portuaire (0,56% sur 6 mois de simulés) ;
- Les fortes chasses hydrauliques de l'étang vers la mer (8 mars 2013) sont atténuées d'à peine 10 % sur 1 jour ;
- Ainsi les flux sédimentaires au sein de la lagune seront très minoritairement impactés par l'extension.

**Les conclusions quant aux impacts du projet sur l'hydrodynamique maritime sont :**

- L'existence, comme attendu, d'effets locaux des digues extérieures : zones d'ombre, courants tourbillonnaires et zones d'accélération des courants marins le long des digues et dans le chenal (courants traversiers) au voisinage proche du port ;
- En période de tempête uniquement, des impacts sont observables le long du littoral au sud et au nord du port
- Cependant ces impacts sont très peu durables dans le temps, et à pondérer par le caractère exceptionnel de l'évènement (engendrés par des conditions hydrométéorologiques rares = tempête très forte – période de retour décennale).

**Ces conclusions, au vu des résultats présentés, sont validées par l'assistance.**

#### **4- MODÉLISATION DU DÉPÔT DE SÉDIMENT FIN (VASE) AU SEIN DU PORT**

Le modèle de dépôt de sédiment fin dans l'enceinte portuaire est ensuite présenté : mêmes forçages hydrodynamiques que précédemment, **complétés par la chronique de turbidité correspondante en amont du grau, qui introduit les apports réels de sédiments fins de l'étang vers le Grau et qui permet de s'affranchir d'une modélisation hydro-sédimentaire de l'étang.** Une turbidité constante moyenne sur les 6 mois de mesures est appliquée dans le domaine maritime. Le calage est réalisé sur la base des volumes moyens annuels dragués au sein des différentes zones du port actuel (volumes fournis par le pôle dragage du service des opérations portuaires de la Région à Sète). Il montre une **très bonne adéquation entre volumes dragués et dépôts calculés**, cela pour chaque zone du port actuel, en calant uniquement les paramètres physiques du sédiment sans avoir à revoir les forçages hydrodynamiques des 6 mois de chroniques mesurées. **Cela vient valider tout à fait la représentativité de la période de mesure et son adéquation avec les objectifs ambitieux de modélisation, comme en convient l'assistance.**

Le modèle est alors exploité en configuration future : 2 calculs de dépôt annuel sont effectués afin d'encadrer la turbidité maritime par sa fourchette basse et une fourchette haute.

**Les conclusions quant aux impacts du projet sur le dépôt de sédiment fin dans l'enceinte portuaire sont :**

- La mise en évidence de l'influence quasi nulle d'une forte variation de la turbidité maritime sur les dépôts dans le grau, en amont du bassin du futur port.
- La mise en évidence d'une décantation très rapide de la vase pure provenant du domaine maritime, dès l'entrée du nouveau port.
- La localisation des forts dépôts uniquement dans l'entrée du port (par des fonds de -18m).

**Les conclusions quant au maintien des profondeurs en configuration portuaire future sont :**

- Qu'il ne nécessitera pas plus de volumes/campagnes de dragage qu'en configuration actuelle dans le grau en amont des nouveaux bassins,
- Qu'il requerra une maintenance régulière localisée à l'entrée du port, où l'essentiel des dépôts du futur bassin se confinent.

**Ces conclusions sont entérinées notamment avec le pôle dragage dont les intuitions sont confortées, et rencontrent l'assentiment de tous.**

## **5- MODELISATION DE L'EVOLUTION DES FONDS MARINS (1 ET 10 ANS) EN CONFIGURATIONS ACTUELLE ET FUTURE - IMPACTS DU PROJET**

Le modèle d'évolution des fonds marins est ensuite présenté. Ses objectifs sont rappelés, à savoir étudier les **évolutions des fonds marins sur la durée d'un an** (court terme), **puis de 10 ans** (moyen terme) afin de dégager une tendance sur une période significative (impact aménagement).

La limite d'exploitation de ce modèle est soulignée: il s'agit de reproduire la morphodynamique des **fonds situés en deçà de la zone de déferlement**, c'est-à-dire pour des **bathymétries inférieures à la cote de -5m IGN69**. Le modèle dit « de trait de côte » (UNIBEST) se charge de modéliser l'évolution des fonds supérieurs, de la zone de surf jusqu'à la plage.

Le principe du modèle d'évolution des fonds marin consiste en le couplage du modèle hydrodynamique 3D avec le module de transport sédimentaire SISYPHE qui calcule à chaque itération de la simulation et en chaque point du maillage une évolution (érosion ou dépôt déduit du transport) puis la réactualisation des fonds sur lesquels à l'itération suivante va être de nouveau calculée l'hydrodynamique (principe des fonds mobiles).

Les mêmes forçages hydrodynamiques que précédemment sont appliqués, complétés d'une **pondération de la houle** pour une représentativité annuelle de celle-ci, la définition d'un **facteur morphodynamique** (1 an/10 ans) et la prise en compte d'une **granulométrie étendue** à 4 grains distincts qui composent une mixture sableuse dont la composition est déduite de la vaste campagne de prélèvement granulométrique réalisée par Créocéan début 2013.

**Le calage à 1 an** est réalisé sur la base du volume moyen annuel dragué dans la zone du chenal d'accès à l'actuel port (volume fourni par le pôle dragage du port de Sète). La **très bonne adéquation entre volumes dragués et dépôts calculés** en cette zone assure le calage du transport annuel.

**Le calage à 10 ans** consiste à reproduire les tendances **morphodynamiques moyennes en nature observées sur 10 ans**, déduites du différentiel bathymétrique 1979-2009 dont l'érosion forte au-devant de l'actuel port de semble plus d'actualité et dont les origines sont largement mises en doute, dues potentiellement aux modifications du port et interventions anthropiques survenues entre 1979 et 2009. **Cette analyse des différentiels bathymétriques est partagée par le pôle dragage du SOP de Sète**. Aussi sont jugées significatives et reproduites par le modèle à 10 ans, la tendance à l'accrétion par des fonds de -15 m et la tendance à la faible accrétion entre -5 à -10 m observable sur le différentiel 2009 – 2012. A noter que pour le calcul à 10 ans, les dragages du chenal d'accès sont pris en compte.

**Le modèle est alors exploité en configuration future à 1 et 10 ans. Les résultats principaux de ces calculs sont :**

- En présence du nouveau port, les évolutions des fonds marins dues aux courants à court terme (1 an) et moyen terme (10 ans) sont globalement faibles,
- Les deux zones de dépôts, de part et d'autre des nouveaux ouvrages portuaires, par des fonds de -5 à -10 m IGN69, sont observables, qui rejoignent celle observées en situation actuelle. Ces dépôts s'intensifient modérément dans le temps (simulation à 10 ans), les plus francs étant localisés au niveau des coudes de la digue principale et de la digue secondaire.
- Une troisième zone de dépôt est le futur chenal d'accès, mais dans une moindre mesure que l'actuel chenal : le futur « volume de dragage » moyen annuel est évalué à 15 000 m<sup>3</sup>, soit **le tiers du volume actuel**. On peut s'attendre sur du plus long terme, à ce que ces volumes augmentent, en liaison avec les évolutions des fonds au droit des digues portuaires.
- Faible érosion au droit du musoir de la digue principale due aux courants (localisée sur quelques dizaines de mètres).

**Les conclusions quant à l'impact du projet sur l'évolution des fonds marins sont :**

- Qu'il est faible pour ce qui concerne le littoral proche
- Et quasiment nul sur les fonds marins situés à plus 5 km de l'aménagement : les mêmes évolutions des fonds et structures morpho-dynamiques sont observées en situation actuelle et en situation future au-delà de quelques kilomètres du port. Il est souligné la non prise en compte sur le modèle de l'interaction de la houle sur les digues portuaires, qui pourrait localement accentuer les phénomènes d'érosion et accentuer les dépôts sédimentaires dans le chenal d'accès.

**Ainsi, tous les résultats de la modélisation 3D démontrent que le projet n'aura que très peu d'impacts sur les processus hydro-sédimentaires. L'auditoire souligne que cette conclusion est tout à fait conforme aux dires d'expert au démarrage du projet, alors que cela ne paraissait pas évident au regard de la dimension des ouvrages et de leur avancée en mer. Chacun reconnaît que les études hydro-sédimentaires 3D viennent utilement étayer cette expertise initiale.**

## **6- MODÉLISATION DE L'ÉVOLUTION DU TRAIT DE CÔTE**

Pour évaluer les effets du projet sur le littoral (évolutions futures à 20 ans du trait de côte), un modèle d'évolution du trait de côte (générée par les gradients du transport sédimentaire littoral) a été mis en œuvre (Logiciel UNIBEST – CL+). Ce modèle, s'étendant sur 30 km entre Cap Leucate et Narbonne-Plage, a été calé sur la période 1992-2001 en s'appuyant sur les évolutions historiques connues du trait de côte.

Le calage ayant été validé, le modèle a été exploité en configuration "de référence" (situation actuelle des aménagements et maintien des pratiques actuelles, en particulier en termes de dragage d'entretien du chenal d'accès au port) et en configuration aménagée comportant l'extension portuaire (en conservant des volumes d'entretien du nouveau chenal d'accès similaires aux volumes actuels). Une estimation des tendances évolutives futures du littoral à l'horizon 2100 par extrapolation des évolutions sur 20 ans et en intégrant les effets du réchauffement climatique a ensuite été menée.

**Les conclusions quant aux impacts du projet sur le trait de côte sont :**

- Un impact de l'aménagement du port limité au Nord immédiat de la nouvelle digue Nord sur un linéaire d'environ 2 km, avec une augmentation du taux de recul maximal du trait de côte (recul maximal de l'ordre de 30 m sur 20 ans dans la situation actuelle et de 50 m en présence du nouvel aménagement).
- Des évolutions analogues sans et avec nouvel aménagement en dehors de ce secteur (pas d'impact significatif) ; c'est notamment le cas au Sud immédiat du port où, du fait du caractère très frontal des houles, le littoral ne bénéficie que très localement de l'abri offert par l'extension portuaire, les dépôts de sédiments dans le profil le long de la digue conduisant à maintenir, en présence du nouvel aménagement, le processus d'érosion du littoral (-15 m environ à 20 ans).

- A l'horizon 2100, les processus observés sur les deux prochaines décennies persistent, mais avec une magnitude légèrement réduite. La prise en compte des effets du réchauffement climatique contribue à majorer d'environ 70 m le recul du rivage à l'horizon 2100 ; ainsi, dans la zone Nord impactée par l'aménagement, le recul maximal atteindrait à cet horizon -245 m (recul à comparer aux -220 m estimés en 2100 avec maintien des aménagements actuels).

**Ainsi, de même que pour la modélisation 3D, les résultats issus de la modélisation du trait de côte démontrent que le projet n'aura que très peu d'impacts sur celui-ci. Ce modèle vient de nouveau étayer l'expertise initiale.**

## **7- VALORISATION DES MATERIAUX DE DRAGAGE EN PHASE TRAVAUX**

Ensuite a été abordé la question de la valorisation des matériaux de dragage en phase travaux, dont le volume est estimé à près de 10 M de m<sup>3</sup>. Une présentation des différentes simulations de rechargement de plage (exploitation de la modélisation numérique unidimensionnelle 1D) a été faite ; ces simulations avaient pour objet, non pas une optimisation de l'usage des produits de dragage, mais l'étude du devenir des plages rechargées pour s'assurer que les rechargements n'aient pas d'impact significatif ni sur le grau de la Vieille-Nouvelle au Nord, ni sur la passe d'entrée du futur port.

Cette présentation a ouvert la discussion sur les autres filières potentielles de valorisation des sables de dragage.

**La DREAL sera attentive aux études concernant cette valorisation. En effet, la DREAL rappelle combien ces sables dragués représentent une ressource recherchée, dont la réutilisation (hors besoin portuaire) doit être privilégiée pour la lutte contre l'érosion du trait de côte.**

Une alternative à un dépôt provisoire en mer peut être un stockage "à la côte" notamment à proximité immédiate du projet. Cela peut permettre une ségrégation naturelle des matériaux (d'où une meilleure « qualité » du sédiment), en attente de reprise ultérieure.

Mais compte tenu du volume important à valoriser, toutes les solutions de dépôts provisoires (en mer ou à la côte) doivent être, comme toutes les filières de valorisation étudiées à ce jour, étudiées et comparées en fonction de leurs impacts environnementaux afin d'être en mesure de proposer une combinaison de ces filières opérationnelles et respectant au mieux les enjeux environnementaux et économiques.

**La DREAL note qu'il faut aussi potentiellement prendre en compte le fait qu'il pourrait y avoir besoin ultérieurement de sables pour le remblaiement de terre-pleins portuaires qui pourraient être créés dans le futur.**

## **8- FINALISATION DES ETUDES HYDRO-SEDIMENTAIRES**

Une fois les localisations des dépôts arrêtées, seront menées les études visant à préciser la dispersion du panache turbide généré par les opérations de dragage et de clapage des matériaux dragués pendant les phases de construction du port (exploitation du modèle hydro-sédimentaire).

Ces études devraient clore la mission HYDRO.

**Projet d'extension du port de Port-La Nouvelle**  
**Mémoire en réponse aux observations formulées pendant l'enquête publique**

**Fiche G : Conception Technique et Dragages**

De nombreuses observations émises lors de l'enquête publique émettent des réserves quant au dimensionnement du projet prétextant que l'accueil des activités relatives à l'éolien flottant pourrait se faire dans une première étape sans réaliser de nouveaux ouvrages de protection. Par ailleurs des critiques sont également émises sur la technique même de construction de la digue à talus en enrochements et blocs bétons en mettant en avant une autre technique utilisant des caissons en béton préfabriqués. Enfin dans de nombreuses observations il est fait état de craintes sur le fait que la passe d'entrée du port sera sujette à ensablement et donc sur les futurs dragages d'entretien du port.

La présente fiche vise à rappeler certains éléments d'études et du dossier d'enquête publique qui répondront à de nombreuses remarques sur ces sujets.

**VII. Le Dimensionnement du projet**

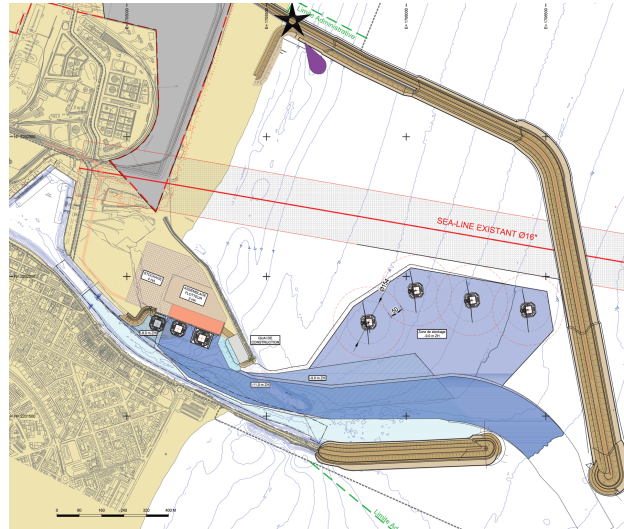
Des réponses sur le sujet ont déjà été apportées par la Région dans le cadre de son mémoire en réponse à l'avis de l'Autorité Environnementale (voir p 24 du document pdf du volume 7) :

« Concernant le dimensionnement général du projet, ce dernier s'est appuyé sur deux faits :

*1/ Après échanges avec les opérateurs éoliens, il s'est avéré que dès la phase des fermes pilotes, les opérateurs avaient besoin d'un quai de 200m de long avec un tirant d'eau de 11m mais aussi d'un espace « à l'abri » afin de stocker les 4 flotteurs avec leurs éoliennes avant de les remorquer au large. Par ailleurs, pour les besoins ultérieurs des fermes commerciales, une nécessité de quais et terre-pleins supplémentaires est avérée (voir schéma possible de phase d'aménagement du projet présenté au § 3.2 en page 17 de la pièce B1 de l'étude d'impact volume 2.1 du dossier d'enquête). Si le quai prévu pour accueillir les activités en lien avec la construction des flotteurs et l'assemblage des éoliennes est construit au niveau de la plage d'amortissement actuelle du port, la dimension des flotteurs (de 53 à plus de 80m d'envergure) nécessite de démonter la digue Nord actuelle sur environ 200m. Sans cette digue Nord, le quai et le port historique ne seraient plus protégés et il est donc nécessaire de prévoir des nouveaux ouvrages de protection. Ces derniers doivent également permettre de protéger une zone afin de stocker les flotteurs avant leur positionnement sur les sites des fermes pilotes.*

*2/ Si le projet prévoit des espaces pour traiter les colis lourds et donc la construction des flotteurs et éoliennes flottantes, son objectif est également de permettre avec les étapes 2 et 3 d'aménagement le maintien et le développement des activités existantes dans le port qui souffrent du manque de capacité nautique du port. Ainsi un navire projet de 225m de long, 36m de large et 14.5m de tirant d'eau a été adopté par la Région pour dimensionner les ouvrages (voir §2.2 en page 9 de la pièce B1 de l'étude d'impact volume 2.1 du dossier d'enquête). Ce sont les règles de dimensionnement (cercle d'évitage, distance d'arrêt) liées à ce navire projet qui ont conduit aux dimensions des ouvrages de protection tels que prévus et qui ont été confirmées par des études de navigation (voir § 2.5 page 11 de la pièce B1 de l'étude d'impact volume 2.1 du dossier d'enquête). En étape 1, les ouvrages de protection sont nécessaires pour créer un plan d'eau à l'abri pour stocker les flotteurs avant leur positionnement au large.*





*Sur ce plan apparait la zone de stockage nécessaire pour 4 éoliennes »*

En résumé, pour accueillir les activités de construction des éoliennes flottantes sur le quai envisagé, il est nécessaire, compte tenu de la dimension des flotteurs, de démonter la digue de protection nord existante. De nouveaux ouvrages sont donc nécessaires. Ces derniers doivent aussi permettre de proposer une zone à l'abri pour stocker les flotteurs avant de les emmener au large. L'objectif de la Région étant par ailleurs d'accueillir dans un nouveau bassin portuaire un navire projet de 225 m de long, 14.5 m de tirant d'eau et 36 m de large (de nombreuses contributions dont certaines défavorables affirment bien qu'il s'agit de la dimension de navires qu'il est utile de pouvoir accueillir à PLN), les ouvrages ont donc été dimensionnés à cette fin.

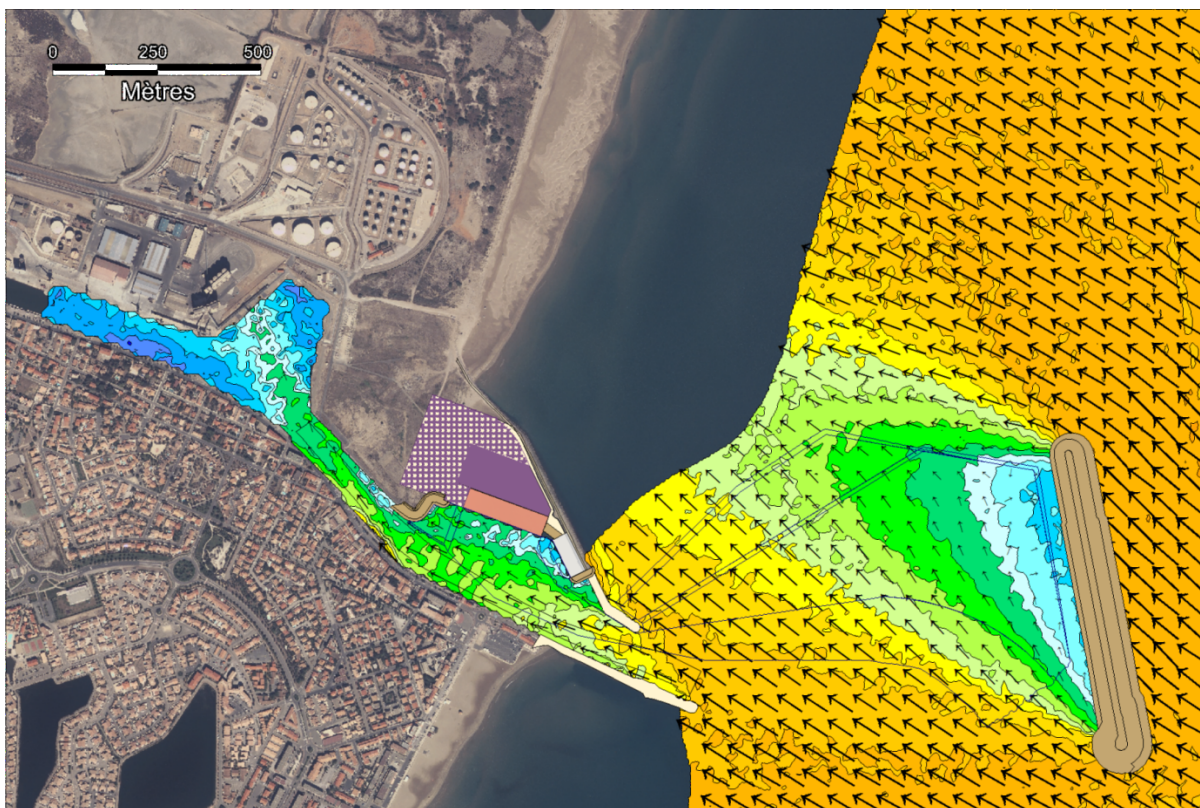
Il est alors utile de rappeler la démarche de dimensionnement exposée à partir de la p 11 de la pièce B1 dans le volume 2.1 du dossier d'enquête et qui tient compte des règles de sécurité relevant des recommandations internationales en la matière (associations internationales PIANC-IAPH). Ces règles demandent une distance d'arrêt pour les navires à l'intérieur d'une zone protégée de 4 à 5 fois la longueur du navire et un cercle d'évitage (zone de manœuvre) de deux fois la longueur du navire. Ces règles sont utilement rappelées dans l'observation de la station de pilotage de Port-La Nouvelle (observation reprise au n°3 du chapitre 26 du PV de la commission d'enquête). Précisons ici que la grande Commission Nautique a mis en avant les études réalisées pour ce nouveau bassin et le respect de ces règles de sécurité (voir volume 7 en p 127 du pdf).

Les propositions émises par certaines observations semblent ignorer ces contraintes liées aux règles de construction des bassins portuaires.

Pour un navire de 225 m de long, la distance d'arrêt en zone protégée doit ainsi être de l'ordre de 1000 m et le cercle d'évitage doit avoir un diamètre de 450 m. Comment assurer cette distance d'arrêt avec une digue foraine qui ne ferait que 500m de long ?

Enfin si l'on se place dans une première étape où les ouvrages ne sont réalisés que pour protéger le quai éolien, comme il a été montré lors de la réunion publique du 3 mai, le fait de ne pas réaliser un prolongement de la digue sud ne permet pas de protéger suffisamment le quai lourd. Les études d'agitation (voir schéma si

après) montrent en effet que suivant certaines conditions le quai ne serait pas protégé et qu'avec le démontage d'une partie de la digue Nord le port historique ne serait plus suffisamment protégé. Sur le schéma suivant les agitations acceptables sont représentées en bleu.



Les propositions faites par diverses contributions lors de l'enquête en termes de dimensionnement d'ouvrage ne permettraient donc pas d'assurer une sécurité de navigation ni d'assurer des conditions d'agitation satisfaisantes dans le port pour l'exploitation de ce dernier.

### **VIII. La technique constructive des digues.**

De nombreuses observations mettent en avant une technique de construction des digues à l'aide de caissons préfabriqués en béton au lieu d'une digue « talus » en enrochements et blocs béton telle que retenue par la Région.

On notera au préalable que les digues en mer sont classiquement réalisées selon la typologie de digue à talus, sauf lorsque les profondeurs d'eau deviennent importantes. Au-delà de -20 m ZH environ (c'est un ordre de grandeur, car les spécificités de chaque site sont importantes), une digue à talus devient moins

économique, les quantités de matériaux à mettre en œuvre s'accroissant fortement. Pour notre projet, les musoirs des nouvelles digues seront réalisés par des profondeurs de -9 m ZH environ (digue Sud) et -14 m ZH environ (digue Nord).

Quoiqu'il en soit, un pré-dimensionnement de chacune des deux solutions (digue à talus ou digue en caissons béton) a été réalisé dans le cadre des études techniques du projet, sur une section de la future digue Nord située par des fonds de -12 m ZH (soit sur la zone la plus profonde du linéaire de digue Nord).

Les avantages et les désavantages de ces deux solutions ont été mis en balance, au travers d'une étude multicritères dont les résultats sont synthétisés en p 23 de la pièce B1 (Volume 2.1 du dossier d'enquête).

Sur la base de ce comparatif, il a été décidé d'adopter, en cas de base, pour les digues Nord et Sud, une typologie d'ouvrage à talus protégée par des blocs artificiels en béton.

Cette typologie est la plus adaptée au projet :

- L'estimation du coût de ces ouvrages a été faite. On constate que le ratio des coûts de l'ouvrage entre la solution caisson et la solution talus, pour une section type fondée par -12m ZH serait de l'ordre de 1.3 (la solution caisson est environ plus chère d'un tiers par rapport à la solution talus). Le passage à une digue en caissons de béton armé, ce sur la zone de la digue Nord la plus profonde uniquement (la digue Sud et la zone la moins profonde de la digue Nord restant sur une typologie de digue à talus) renchérirait le coût du projet de l'ordre de 30 M€ environ.
- Réalisées par des profondeurs d'eau faibles de -10mZH à -13mZH et soumise à des houles fortes telles que celles qui prévalent sur notre site, la solution d'une digue verticale à caissons présenterait un certain nombre de risques techniques : impacts répétés de la houle sur l'ouvrage vertical, difficulté à faire tenir les blocs de protection du sous-bassement, risques d'affouillements accrus du fait de la nature réfléchissante de l'ouvrage.

Ces éléments, plus le fait que la porosité de la carapace et les aspérités multiples des digues à talus créent un habitat favorable pour les espèces marines, ont décidé du choix.

On notera, en complément, que dans le cadre des appels d'offres pour la réalisation de ces digues les entreprises pourront, dans une certaine mesure, proposer des variantes. Ainsi, les entreprises candidates pourront proposer une variante de type « digue mixte », portant sur la typologie de la face interne de l'ouvrage (qui peut être de type caisson en béton), à partir du moment où il sera démontré que celui-ci n'est pas soumis aux impacts des houles les plus fortes et que cette variante est économiquement plus favorable.

## **IX. Les dragages d'entretien du port**

Certaines observations faites pendant l'enquête émettent des réserves quant au fait que le nouveau bassin portuaire tel qu'il est conçu présente un risque d'ensablement de sa passe d'entrée dû à sa position face aux processus hydro-sédimentaires.

Il convient tout d'abord de préciser que le port actuel nécessite des campagnes annuelles longues de dragage d'entretien pour assurer un tirant d'eau minimum dans le port. C'est l'armement de la Région (drague aspiratrice en marche et 25 marins) qui ont pour mission d'entretenir la profondeur du port.

La sédimentation qui s'observe actuellement dans le port est liée en grande partie aux sédiments qui proviennent de l'étang de Bages/Sigean.

Les études hydro-sédimentaires décrites dans la fiche F comprenait un modèle de sédimentation des fines en 3D dans le grau et le nouveau bassin portuaire afin d'évaluer la sédimentation future dans le port et les nouveaux bassins extérieurs ainsi que dans le chenal d'accès créé. (Se référer également à la p 28 de la synthèse des études hydro-sédimentaires en annexe au volume 2.3 du dossier d'enquête ou aux p 89 et suivantes du rapport hydro-sédimentaire complet disponible dans les documents d'études et cité dans le volume 8)

Il est aussi utile de rappeler ce qui est décrit en page 7 de la fiche F du présent mémoire en réponse concernant les profondeurs de fermeture au-delà desquelles les mouvements sédimentaires ne sont plus observés. En l'occurrence la nouvelle passe d'entrée sera au-delà de ces profondeurs de fermeture. Ainsi les mouvements de sable à l'extérieur du bassin au droit de la future passe d'entrée sont réduits ce qui n'est pas le cas au droit de la passe d'entrée actuelle du port.

Le modèle a ainsi pu évaluer les futurs besoins en dragage d'entretien estimés pour le projet d'extension portuaire dont les ordres de grandeur sont donnés dans le tableau qui suit :

Port actuel (le Grau)	Volumes de dragages d'entretien équivalents aux volumes actuels, soit de l'ordre de 110 000 m <sup>3</sup> /an
Nouveaux bassins	30 000 à 80 000 m <sup>3</sup> /an
Nouveau chenal d'accès extérieur	En moyenne 15 000 m <sup>3</sup> /an dans les 10 années suivant la réalisation du port Equivalents aux volumes actuels (40 000 à 50 000 m <sup>3</sup> /an) par la suite

Les dragages d'entretien sont ainsi estimés, en configuration future, à environ 250 000 m<sup>3</sup> / an qui seront donc réalisés par la Région en régie ; pour information la Région se dote à horizon 2021 d'une nouvelle drague (navire).

A titre de comparaison, Les volumes dragués actuellement varient entre 50 000 et 300 000 m<sup>3</sup>/an avec une moyenne se situant entre 150 000 et 200 000 m<sup>3</sup>/an (quand on ajoute aux quantités draguées actuellement dans le grau (110 000 m<sup>3</sup>), les dragages au niveau de la passe d'entrée actuelle du port). Ces volumes dragués font l'objet d'une autorisation décennale d'immersion en mer, conditionnée à des mesures de limitation des impacts (campagne d'échantillonnage et d'analyse des sédiments à draguer, mesures relatives au protocole de dragage et d'immersion, mesures de protection du milieu lors des opérations de dragage et d'immersion, contraintes calendaires et dragage sur certains secteurs uniquement par situation de courant sortant du grau ...etc).

Les opérations de dragage d'entretien, une fois le projet réalisé, ne seront pas fondamentalement différentes de celles qui sont actuellement menées. Les mêmes mesures de limitation des impacts de ces opérations seront, au minimum, appliquées.

Précisons d'ailleurs ici que certaines remarques font référence à la loi Leroy qui à partir de 2025 ne permettra plus de rejet en mer de sédiments **pollués** liés aux dragages.

Cette loi parle bien de sédiments **pollués**. En l'occurrence, il ne faut pas confondre dans le cadre du projet présenté à enquête publique ce qui relève du creusement du nouveau bassin et ce qui relèvera des futurs dragages d'entretien du port.

Le dragage du futur bassin concerne des zones aujourd'hui à l'extrémité du grau et en pleine mer. Des analyses ont été faites sur ces zones et nous sommes en présence en très grande majorité de sables et non de matériaux vasards comme plus en amont dans le grau qui proviennent de l'étang de Bages/Sigean. De plus les analyses ont montré que seules certaines zones justement positionnées à l'extrémité du Grau car influencées par les rejets de l'étang présentent un certain niveau de pollution. En anticipation à la loi Leroy, la Région a prévu de ne pas claper ces sédiments en mer mais de les confiner dans des terre-pleins portuaires.

En l'occurrence pour le creusement du nouveau bassin objet de la présente enquête, une anticipation de la loi Leroy est faite.

Actuellement, les dragages d'entretien du port sont autorisés par arrêté préfectoral. Les dragages d'entretien du futur port devront faire l'objet d'une nouvelle autorisation qui sera demandée ultérieurement. Cette nouvelle autorisation tiendra compte de la loi Leroy et en l'occurrence, elle devra tenir compte de la nature des sédiments dragués qui proviennent de l'étang de Bages.

Rappelons d'ailleurs ici, que ces dragages d'entretien jouent un rôle primordial dans les échanges entre la mer et l'étang. Sans ces dragages, le Grau aurait tendance à se combler ce qui limiterait les échanges avec un risque pour le renouvellement des eaux dans l'étang et donc un risque pour l'eutrophisation de ce dernier.

# **DOSSIER PRESSE**

**ÉCONOMIE.** 200 personnes, dont une majorité convaincue, ont assisté à la réunion publique de jeudi soir au gymnase. Les pour et les contre ont pu s'exprimer et poser des questions.

## Projet Grand Port : l'enquête publique enrichie par un débat



► Maryse Arditi, constructive comme d'habitude.

La réunion publique qui s'est tenue jeudi soir, pendant 2 h 30, était voulue, réclmée, par les défenseurs de l'environnement. D'ailleurs, c'est Maryse Arditi, ancienne conseillère régionale et présidente de l'association Eccla (écologie du Carcassonnais, des Corbières et du littoral audois) qui a demandé qu'elle se tienne, presque à mi-chemin de l'enquête publique.

Flanquée du coauteur du « cahier d'acteur » de 2015 Jean-Luc Thibaut, c'est elle qui a ouvert le bal des questions en direction du maître d'ouvrage, en l'occurrence la région Occitanie. Sans attaquer directement sur les enjeux écologiques, elle a soulevé des problématiques plusieurs fois évoquées : les manques de capacité de stockage, les tableaux de rentabilité, les études écologiques... Des questions qui, depuis cinq ans, ont déjà fait l'objet de réponses et qui en trouveront, à nouveau, après qu'Eccla aura déposé son avis dans le cadre de l'enquête publique. Mais posées, une nouvelle fois, avec une volonté constructive. Comme attendu, les opposants et les sceptiques



► Une réunion publique intéressante et finalement sans trop de polémique à laquelle les élus concernés, Didier Codorniou en tête, bien que premier vice-président de la Région se sont gardés de participer, sauf par leur présence.

notamment Daniel Calla de Leucate, Jean-Claude Bisconte de Saint-Julien de Port-Vendres ou encore Albert Cormary (EELV).

### ■ Soupirs dans la salle

Tous, se sont montrés préoccupés par les enjeux économiques et inquiets des conséquences écologiques. Soucis qu'ils ont déjà maintes fois exprimés et qui ont fait soupirer une partie de la salle.

Denis Massol, porteur du projet pour la Région, et Pascal Pinet, directeur général, ont tâché de répondre, au fil de l'eau, à toutes les questions, sans passion pour leur part, mais avec des arguments, tandis que le public manifestait le fait d'être conquis par des arguments « massue » dans le contexte actuel : 4 440 emplois en tout plus 1 700 dans le BTP pendant la durée du chantier (4 ans environ). Forcé-

ment, cela séduit. L'enquête publique va se poursuivre jusqu'au 16 mai. La réunion de vendredi a permis de mesurer la mobilisation des « pour et contre » le projet. D'entendre aussi les préoccupations des acteurs économiques, des élus tels que M<sup>me</sup> le maire de Peyriac voulant être rassurée sur le suivi et les conséquences éventuelles des nouveaux aménagements sur les eaux de sa commune...

### ■ Jusqu'au 16 mai

Comme l'a rappelé le président de la commission d'en-

quête, l'autoritaire, neutre et bienveillant Georges Rivieccio, chaque question obtiendra une réponse du maître d'œuvre et toutes les observations seront prises en compte. Si vous avez à dire, envie de vous exprimer, l'enquête publique se poursuit jusqu'au 16 mai et le projet peut être consulté en ligne sur le site [www.democratieactive.fr](http://www.democratieactive.fr) ou en mairie de Port-La-Nouvelle. Soyez patients et motivés : les détracteurs ont demandé hier que des documents complémentaires soient versés aux 6 000 pages déjà consultables.

Pour la suite, la commission d'enquête synthétisera questions, réponses, commentaires, rendra ses conclusions. Quand à la dizaine d'opposants et associations hostiles, ils disposeront d'un délai pour saisir les autorités afin de bloquer le projet et l'avancée de l'expérimentation des éoliennes en mer. Le tout en saisissant les services de l'état, voire la justice. Rien n'est pour l'heure annoncé en la matière.

## Ils sont venus au soutien du projet...

Plusieurs acteurs économiques ont participé hier soir à cette réunion publique pour affirmer leur soutien au projet. Un représentant de la filière construction, en premier lieu, puis le représentant d'une start-up spécialisée dans les énergies renouvelables. Pour ce qui est des acteurs portuaires, le directeur des Silos du Sud a pris la parole pour rappeler que des

millions d'euros ont été investis à Port-La Nouvelle et que son entreprise entend poursuivre ses efforts. Selon Hervé Sifat, il va sans dire que cela passe par l'agrandissement du port et la possibilité de tonnages pouvant rendre le site compétitif face à la concurrence étrangère. Une question dans le public a soulevé la problématique de la continuité de l'activité

hydrocarbures, menacée par la fermeture du sealine. Le directeur de l'enquête a annoncé que sur cette question cruciale une réunion va avoir lieu très prochainement. Enfin, le président du comité régional des pêches, Bernard Perez a appelé à « faire l'union » autour du projet. « Nous avons tous besoin de ce port », a-t-il insisté.

**ENSEIGNEMENT.** Le projet de grand port étudié dans le cadre de l'aménagement du territoire.

# Immersion d'une classe de 3<sup>e</sup> au cœur d'une enquête publique

Un cours d'histoire-géographie directement à la source. Dans le cadre du programme d'histoire-géographie EMC dispensé aux collégiens, le professeur Bruno Garde a emmené en 3 groupes ce 11 mai ses classes de 3<sup>e</sup> du collège La Nadière de Port-La Nouvelle à la rencontre du commissaire-enquêteur Bernard Chabbal en charge de l'enquête publique sur le projet d'extension du port. « Ce projet portuaire est un cas d'aménagement du territoire qui est au programme de 3<sup>e</sup>, cela concerne aussi un environnement immédiat pour ces élèves issus de Port-La Nouvelle et de La Palme, et c'est l'occasion de leur expliquer ce qu'est une enquête publique et de donner un sens concret à la notion de participation citoyenne », argumente le professeur.

Bernard Chabbal a expliqué le déroulement de ce projet et de l'enquête publique, et le public attendu pour s'exprimer, soit via un registre déposé à la mairie, soit par internet, à savoir tout citoyen de Port-La Nouvelle ou d'une autre ville, des chefs d'entreprises, des organisations syndicales, des associations de protection de la nature... quiconque qui vit au quotidien à proximité du port et qui peut constater l'intérêt ou la nuisance de ce projet. Toutes les remarques, critiques et suggestions seront transmises au maître d'ou-



Le commissaire-enquêteur Bernard Chabbal, le professeur Bruno Garde, et Claude Roquelaure ont donné un cours très efficace.

vrage (la région Occitanie) qui fournira les réponses regroupées par thèmes. Les collégiens de La Nadière sont amenés à réfléchir sur la proximité de la réserve naturelle de l'île Sainte-Lucie, sur la cohabitation d'une activité industrielle et portuaire avec des plages vouées au tourisme, sur la montée des eaux suite au réchauffement climatique, et aussi sur la modification du paysage avec la création de nouvelles activités. Même le collège risque de devenir trop petit car l'arrivée d'une population jeune et active suite aux créations d'emplois augmen-

tera la natalité et la nécessité de scolariser ces nouvelles générations. Scolariser et aussi loger ces nouveaux venus, sachant que 15% de la surface territoriale est urbanisée et urbanisable, d'où un impact sur les villes voisines. « Quand le projet sera abouti, vous serez pour certains au début de votre vie active, cela vous concernera donc directement dans le choix des formations à l'issue du collège pour vous orienter vers les métiers liés au port », conclut Claude Roquelaure, et d'ajouter « pour ceux qui resteront ici ».

A. C.



Le commissaire - enquêteur Bernard Chabbal.



## Enquête publique sur le projet d'extension du port de Port-la Nouvelle

Le Petit Journal - L'hebdo local de l'Aude  
3 Mai 2018 [+2 plus](#)

Le projet d'extension du port de Port-la Nouvelle consiste à créer un nouveau bassin portuaire, dans la continuité du port existant, afin d'accueillir des navires plus grands et permettant le maintien, la sécurisation et le développement des trafics. Avec l'aménagement d'un quai permettant le traitement des colis lourds, le projet permettra la construction des flotteurs et l'assemblage des éoliennes flottantes prévues au large des côtes de la Région Occitanie / Pyrénées-méditerranée. L'enquête publique concernant le projet d'extension du port de Port-la Nouvelle est ouverte depuis le 16 avril 2018, jusqu'au 16 mai 2018. Pour la mener à bien, une commission d'enquête présidée par Georges Riviaccio a été désignée par le Tribunal Administratif de Montpellier. Dans ce cadre, la Région Occitanie / Pyrénées-méditerranée, maître d'ouvrage du projet d'extension du port, et la commission d'enquête organisent une réunion d'information et d'échange sur ce projet, jeudi 3 mai à 18h salle Jeanmonnet à Port-la-nouvelle. Les observations du public peuvent être recueillies : par écrit sur le registre ouvert à cet effet à la mairie de Port-la-nouvelle; par courrier à la mairie de Port-la-nouvelle, à l'attention de Georges Riviaccio, président de la commission d'enquête; par voie électro-

### Sur le même sujet

#### Agenda

Le Régional de Cosne 2 Mai 2018

#### La mairie veut préserver la coulée verte

L'Écho Républicain 30 avr. 2018

nique via le registre dématérialisé. La commission d'enquête se tient à disposition du public en mairie de Port-la-nouvelle samedi 5 mai de 9h à 12h, vendredi 11 mai et mercredi 16 mai de 14h à 17h.

Ajouter un commentaire

Partager Commenter Sauvegar... Plus

Pour Contre



## Port-La Nouvelle : Consultation, enquêtes et réunions publiques pour le projet d'extension

- [Eolienne flottante](#) [Gruisan](#) [Région Occitanie \(ex Languedoc Roussillon Midi Pyrénées\)](#) [Port La Nouvelle](#) [Yvan Guiton](#) [Jean-Romain Brunet](#)  
[Débat public](#)

✍ Écrit par Brigitte Bornemann

👤 Affichages : 538



France - Port La Nouvelle – Vendredi 27/04/2018 – [energiesdelamer.eu](http://energiesdelamer.eu). Pour Port-La Nouvelle, l'enquête publique sur le projet d'extension destiné à accueillir les éoliennes flottantes, "mais pas que", a débuté le 16 avril dernier. La première réunion publique dans ce cadre se tiendra le 3 mai prochain.

Lancé par Georges Frêche, poursuivi par son successeur Christian Bourquin, puis Damien Alary, c'est Carole Delga qui a fait aboutir le dossier. Ce même dossier est aujourd'hui, défendu par Didier Codorniou, 1er vice président de la Région Occitanie.

### Un calendrier contraint et une programmation minutée

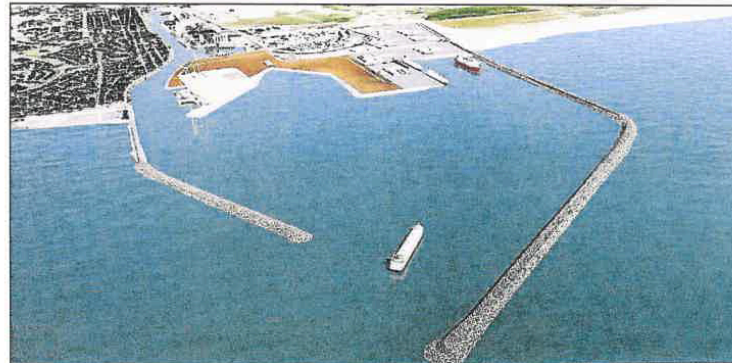
Le projet d'extension du port était très attendu. «*Grâce au Plan Littoral 21 et à notre investissement pour la croissance bleue, nous avons l'intention de mettre en œuvre, à horizon 2050, un projet de développement global pour les ports régionaux et plus largement pour notre littoral. En dotant le port de Port-La Nouvelle d'infrastructures à la hauteur des enjeux du trafic maritime, la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée innove et s'inscrit dans l'avenir*» avait déclaré la présidente de la Région Carole Delga, le 17 novembre dernier, soit juste deux jours après le « rendu » de la concertation publique concernant le futur parc pilote éolien offshore flottant.

# Port : un mois pour consulter le projet et donner votre avis

D

Le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle est en cours de consultation publique. Les habitants de la commune ont un mois pour donner leur avis sur le projet. Le maire, Jean-Louis Bouchard, a annoncé que le projet sera soumis à la consultation publique à partir du 15 septembre 2014. Le projet consiste à étendre le port de Port-La-Nouvelle de 150 mètres. Le projet est financé par le département de la Seine-Maritime et la commune de Port-La-Nouvelle. Le projet est soumis à la consultation publique jusqu'au 15 octobre 2014. Les habitants peuvent donner leur avis sur le projet en remplissant un questionnaire ou en participant à une réunion publique. Le questionnaire est disponible sur le site internet du projet. Les réunions publiques auront lieu les 15 septembre et 16 octobre 2014. Les habitants peuvent également donner leur avis par écrit à l'adresse suivante : Mairie de Port-La-Nouvelle, 10 rue de la République, 76110 Port-La-Nouvelle.

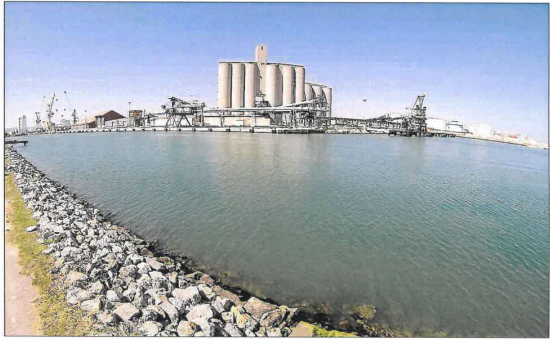
Le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle est en cours de consultation publique. Les habitants de la commune ont un mois pour donner leur avis sur le projet. Le maire, Jean-Louis Bouchard, a annoncé que le projet sera soumis à la consultation publique à partir du 15 septembre 2014. Le projet consiste à étendre le port de Port-La-Nouvelle de 150 mètres. Le projet est financé par le département de la Seine-Maritime et la commune de Port-La-Nouvelle. Le projet est soumis à la consultation publique jusqu'au 15 octobre 2014. Les habitants peuvent donner leur avis sur le projet en remplissant un questionnaire ou en participant à une réunion publique. Le questionnaire est disponible sur le site internet du projet. Les réunions publiques auront lieu les 15 septembre et 16 octobre 2014. Les habitants peuvent également donner leur avis par écrit à l'adresse suivante : Mairie de Port-La-Nouvelle, 10 rue de la République, 76110 Port-La-Nouvelle.



N M **Grand Port : quels impacts sur l'environnement ?** L'extension du port de Port-La-Nouvelle, prévue pour 2025, va entraîner de nombreux impacts sur l'environnement. Les experts de l'INERIS ont été mandatés pour évaluer ces impacts et proposer des mesures d'atténuation.

# Grand Port : quels impacts sur l'environnement ?

**T**out projet d'extension portuaire est soumis à une évaluation d'impact environnemental (EIE). C'est le cas du Grand Port de Port-La-Nouvelle, dont l'extension est prévue pour 2025. L'INERIS a été mandaté pour évaluer les impacts potentiels de ce projet sur l'environnement. Les experts ont analysé les impacts potentiels sur la qualité de l'air, l'eau, le bruit, les paysages et le patrimoine. Ils ont également proposé des mesures d'atténuation pour limiter ces impacts.



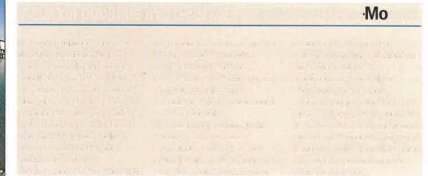
### À VOS AGENDAS

- **10/05/2024** : Journée portes ouvertes de l'INERIS à Port-La-Nouvelle.
- **15/05/2024** : Réunion de concertation avec les associations locales.
- **20/05/2024** : Publication de l'étude d'impact sur le site de l'INERIS.
- **25/05/2024** : Début des travaux de construction de l'extension.
- **30/05/2024** : Ouverture officielle du Grand Port de Port-La-Nouvelle.

**■ Le Sud-Ouest** : L'extension du port de Port-La-Nouvelle va entraîner de nombreux impacts sur l'environnement. Les experts de l'INERIS ont été mandatés pour évaluer ces impacts et proposer des mesures d'atténuation.



**■ L'air** : L'extension du port de Port-La-Nouvelle va entraîner de nombreux impacts sur la qualité de l'air. Les experts de l'INERIS ont été mandatés pour évaluer ces impacts et proposer des mesures d'atténuation.



## USP : les cadets en 1/8<sup>e</sup> de finale ce samedi à Espéraza face au Toulouse E. C

**L**es cadets de l'USP ont disputé leur premier match de la saison ce samedi à Espéraza. Ils ont affronté le Toulouse E. C. et ont gagné 2-1. Les joueurs ont été très impliqués et ont montré de bonnes qualités techniques.

**■ Match** : Les cadets de l'USP ont disputé leur premier match de la saison ce samedi à Espéraza. Ils ont affronté le Toulouse E. C. et ont gagné 2-1. Les joueurs ont été très impliqués et ont montré de bonnes qualités techniques.

