

16 juin 2013

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


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

# compte rendu du débat public

» du 17 déc. 2012  
au 16 avril 2013 «



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



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

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

**Rédaction :** CPDP

**Conception :** Campardou Communication

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



RÉPUBLIQUE FRANCAISE

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

# compte rendu du débat public

» du 17 déc. 2012  
au 16 avril 2013 «



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

# Sommaire

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

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

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

## **DEUXIÈME CHAPITRE : LE DÉBAT**

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

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

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

*Les trafics existants et à venir..... 43*

*Le juste dimensionnement de l'infrastructure :*

*la confrontation d'une approche par l'offre d'infrastructure et d'une approche par la demande de trafics ..... 47*

*L'impact potentiel du projet et l'emploi ..... 49*

*L'évaluation économique du projet ..... 50*

*Le financement de l'opération..... 52*

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

*Un port entre ville et milieu naturel..... 55*

*La compatibilité du projet avec la préservation de l'environnement..... 57*

*Considérer les impacts environnementaux indirects du projet ..... 60*

*La sécurité, un enjeu majeur..... 61*

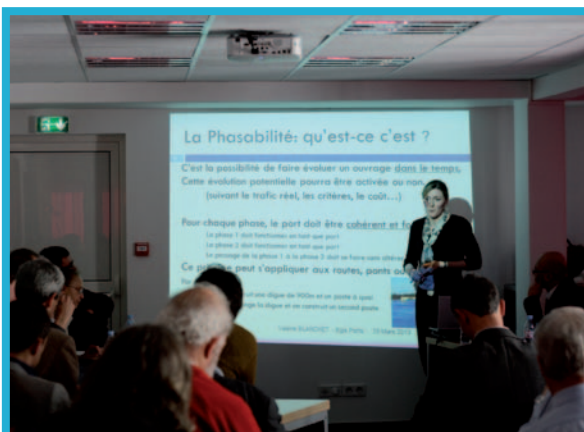
*Observations sur les études environnementales attenantes au projet..... 62*

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

**CONCLUSION ..... 66**

**ANNEXES ..... 71**

Sources CPDP



# Introduction

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

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

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

## HISTORIQUE DU DÉBAT

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

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

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

1 : Disponible en ligne sur le site indiqué précédemment

2 : Egalement disponibles en ligne sur le même site

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

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

## CHOIX DU PÉRIMÈTRE DU DÉBAT

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

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

Les divers contacts individuels préalables au débat confirmèrent le caractère national (et non seulement local) du projet, en compétition, s'il se réalisait, avec le Grand port de Marseille pour la côte méditerranéenne française, avec le port de Barcelone comme d'autres ports proches, pour la côte espagnole. De même, ces contacts signalèrent que l'hinterland de Port-La Nouvelle 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 du range nord, etc.) aient été évoquées dans le dossier du maître d'ouvrage, il a semblé à la Commission particulière qu'étendre le périmètre du débat aussi loin était trop ambitieux. Des contacts furent pris à Paris (pour tenir compte de l'échelle nationale du projet) et à Marseille (en raison de la complémentarité à envisager entre ce Grand port et les ports Sud de France). Après les avoir sollicités, ces interlocuteurs n'ayant pas donné suite, la CPDP décida de réunions de proximité couvrant trois départements (l'Hérault, l'Aude, les Pyrénées-Orientales) du Languedoc-Roussillon.

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

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

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

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

## **LA STRUCTURE DU COMPTE RENDU DU DÉBAT**

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

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

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

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

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



## premier chapitre

# LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

## » LA PRÉPARATION DU DÉBAT

### > Le contexte

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

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

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

#### >> La saisine

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### > Des adaptations de calendrier

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

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

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

### > Une commission particulière expérimentée

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

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

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

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

- **Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président**

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

- **Etienne BALLAN**

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

• **Patricia BROSSIER**

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

• **François PERDRIZET**

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

• **Camille SAISSET**

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

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



Source CPDP

François PERDRIZET

Camille SAISSET

Pierre-Frédéric  
TENIERE-BUCHOT

Patricia BROSSIER

Etienne BALLAN

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

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

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

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

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

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

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

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

### > Les rencontres préalables

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

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

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

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

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



Source CPDP

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

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

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

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

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



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

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

## » LE LANCEMENT OFFICIEL DU DÉBAT

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

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

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

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

## » LA LOGISTIQUE DU DÉBAT

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

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





Source: CPDP

Local de la CPDP à Narbonne

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



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

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

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

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

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

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

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

## » LE DÉROULEMENT DU DÉBAT

### > Le programme des réunions publiques

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## > La reprise de la presse locale

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

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

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

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

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

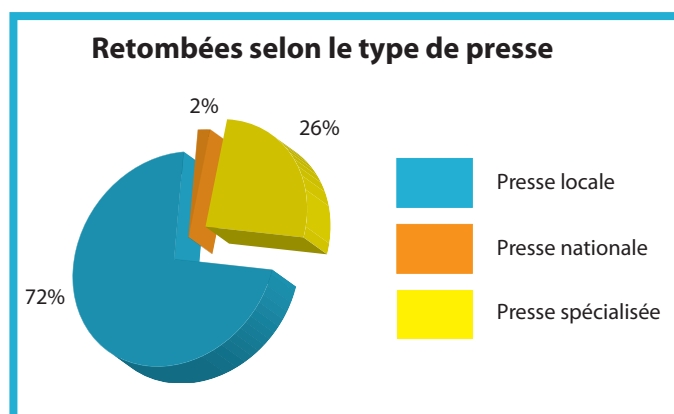
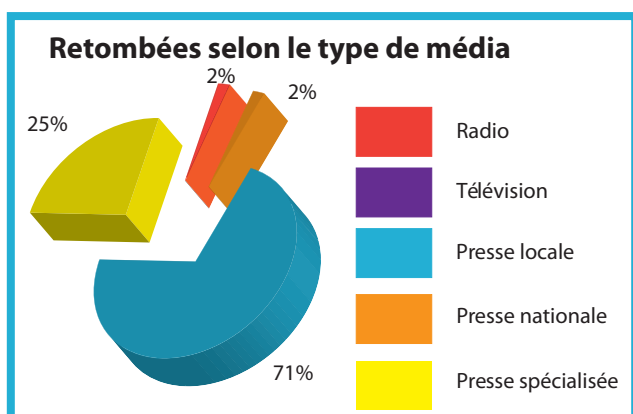
- La **réunion de lancement à Port-La Nouvelle** le 14 janvier a été l'occasion d'une nouvelle relance systématique des journalistes en leur proposant d'interviewer le président de la CPDP sur l'organisation, les modalités et les enjeux du débat public. Pendant toute la durée du débat, des invitations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

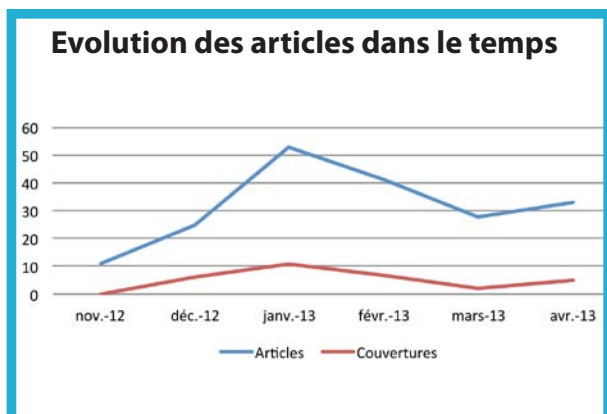
Un communiqué de presse a accompagné la relance du débat début mars, faisant le point à mi-parcours et annonçait la mise en place d'un atelier thématique ainsi que d'une réunion d'expression supplémentaire.

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

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

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





## > Une participation aussi sur internet

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

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

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

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

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

## > Des interventions complémentaires

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

Nous pouvons notamment citer :

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

## > Le budget du débat

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

Les montants ont été arrondis et sont exprimés hors taxes

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

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

## » deuxième chapitre «

### LE DÉBAT

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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



Source CGII

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Source CGII

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

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

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

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



### > L'échéance de réalisation du projet

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

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

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

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

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

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



Source Port Sud de France

Le port de Sète

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

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

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

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

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



Source DMO

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

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

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

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

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

#### >> Considérations géostratégiques et hinterland

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

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

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

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

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

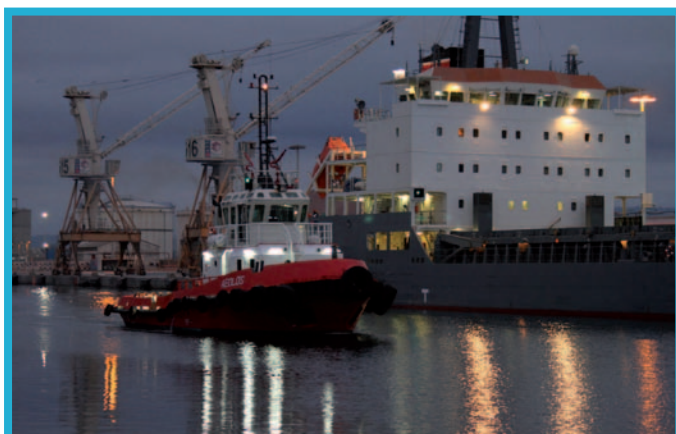
Nous notons par ailleurs plusieurs interventions en lien avec le maintien et le développement des infrastructures de service public. Ainsi, plusieurs participants au débat ont évoqué la fermeture du bureau des douanes sur le port, par exemple à Montpellier le 25 janvier 2013.

### >> L'aménagement du territoire

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

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

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



Source Société Nouvelle de remorquage

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

### Points saillants

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

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

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

### > Les contraintes et les attentes des professionnels

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

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

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

### Alternatives 2

2A



2B



## Alternatives 3

3Anord



3Asud



3B



3C



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

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

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

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

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

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

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

1 : Tonnes de port en lourd

2 : SPPMPLNPV, voir glossaire

3 : PIANC-IAPH, voir glossaire

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

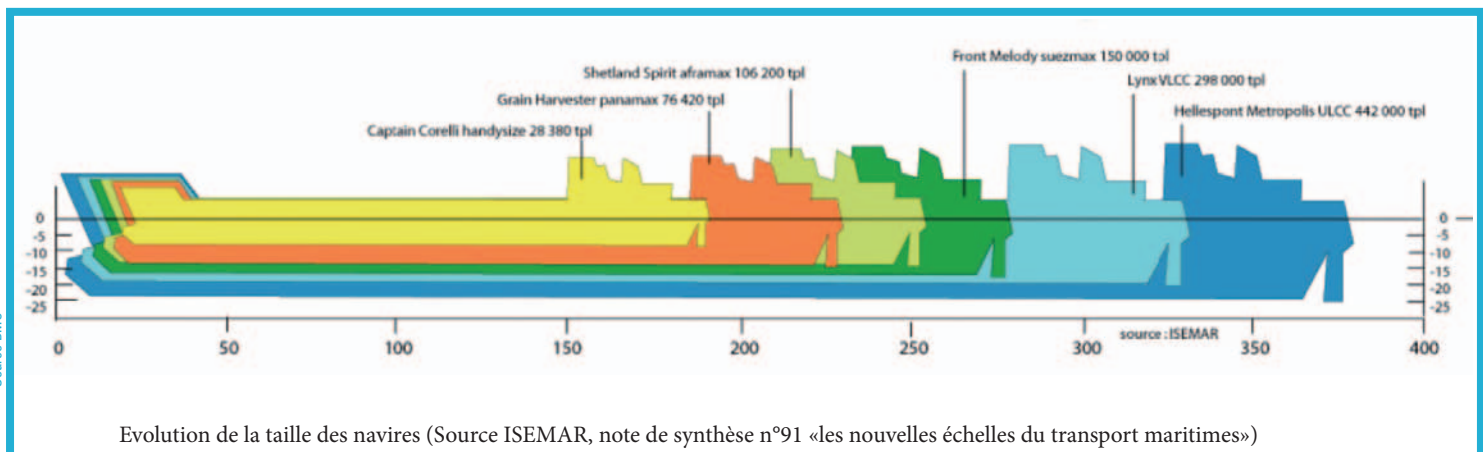
Les manutentionnaires ont par ailleurs souligné la saturation des capacités de stockage. Le maître d'ouvrage a ajouté que, du fait d'un manque de capacité terrestre, un certain nombre d'affaires n'ont pas pu être prises en charge sur l'emprise portuaire (représentant 490 000 tonnes de marchandises en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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Le Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) en cours d'élaboration pourrait lui aussi peser sur les caractéristiques finales du projet, et notamment sur l'étendue de la plateforme logistique, qu'il s'agisse de la plateforme portuaire stricto sensu ou du parc logistique attenant au port.

### > D'autres facteurs mis en relief

Ils concernent notamment les caractéristiques techniques de l'infrastructure portuaire à venir. Par exemple, **l'existence d'un sea-line** est une contrainte. Cette installation engendre, d'après le cahier d'acteur de l'Union maritime nouvelleoise, des coûts d'escale importants liés à la sécurité des navires. En outre, par conditions météorologiques défavorables, les opérations doivent être suspendues. Enfin, ce sea-line génère une dépense d'entretien annuelle de 2,2 millions d'euros selon le maître d'ouvrage.

D'après plusieurs utilisateurs du port, la suppression du sea-line et son remplacement par un déchargement à quai amélioreraient la fiabilité des opérations ainsi que leur équilibre économique,

tout en réduisant le risque de pollution. La CCI de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle a d'ailleurs précisé qu'à l'avenir seuls deux ports français de la côte méditerranéenne pourraient bénéficier d'installations de quais protégées par des digues : les ports de Fos-Lavéra et Port-La Nouvelle.

Les plaisanciers nouvellois (Société nautique de Port-La Nouvelle, Club nautique nouvellois), quant à eux, envisagent le projet comme une opportunité de **modernisation de l'infrastructure**. Ainsi, ils rejoignent le maître d'ouvrage dans sa préoccupation de qualité des eaux, en recommandant la mise en œuvre d'outils permettant une récupération des eaux grises et des eaux noires, ainsi que d'un service régulier de nettoyage et de surveillance de la qualité des eaux. Les représentants du monde de la plaisance espèrent également que ce projet permettra le développement d'une zone d'activités économiques et techniques liées à la plaisance (entretien, levage). Le Club nautique de Port-La Nouvelle propose par ailleurs l'édification d'un **port à sec**. L'idée n'a pas été rejetée par le maître d'ouvrage, qui considère toutefois qu'il n'est pas opportun de développer un tel projet dans l'immédiat.

Les aspects sociaux de l'organisation du port ont été évoqués par ailleurs : ainsi, l'association de la Mission de la mer, dans son cahier d'acteur, préconise l'implantation d'une **salle de transit** dans l'emprise portuaire, salle destinée à accueillir les marins puis les aider dans leur vie quotidienne. Le Conseil de développement du Grand Narbonne, pour sa part, recommande l'ouverture d'un service d'accueil psychologique et d'un **service de premier secours**.

D'autres participants au débat public ont préconisé le développement d'**infrastructures d'accueil des navires de tourisme et/ou de croisière** (CGT, Club nautique de Port-La Nouvelle). Cependant, pour le maître d'ouvrage, il paraît préférable de concentrer cette activité sur le port de Sète.

### > Les scénarios<sup>5</sup> d'aménagement proposés par le maître d'ouvrage, les variantes suggérées par le public et le phasage des travaux

Rappelons que différents scénarios d'agrandissement ont été envisagés par le maître d'ouvrage : le maintien de l'existant (scénario 1), un réaménagement de l'avant-port et de la passe d'entrée (scénario 2), un agrandissement du port (scénario 3). D'autre part plusieurs participants ont demandé la réalisation d'une étude comparative des différentes variantes présentées. Le maintien de l'existant paraît exclu : il fait d'ailleurs l'objet d'un chapitre spécifique du dossier du maître d'ouvrage (« conséquences en cas de statu quo »).

La Région Languedoc-Roussillon a proposé une dizaine de variantes à son projet. Certaines d'entre elles paraissent d'ores et déjà privilégiées. Il s'agit des alternatives prévoyant une suppression du sea-line, ainsi qu'une possibilité d'accueillir des navires de 225 mètres de long et de tirant d'eau de 12,5 mètres (pouvant être porté à 14,5 mètres). Selon cette option, une digue serait créée sur 2,8 kilomètres, quatre ou cinq nouveaux postes à quai seraient réalisés, et une plateforme de 20 hectares serait construite.

Ce dimensionnement a été contesté, notamment par ECCLA, l'association « Ensemble pour PLN », EELV, le Mouvement citoyen des initiatives de transition de l'Aude ou la Confédération paysanne. Deux arguments sont avancés pour soutenir cette position : il reste une réserve de capacité à mobiliser dans l'infrastructure actuelle, et les prévisions de trafic avancées par le maître d'ouvrage sont critiquées par ces acteurs.

Ainsi, lors de la réunion du 28 janvier 2013 à Port-Vendres, l'association « Ensemble pour PLN » a recommandé une variante proche du scénario 2 et suggéré de remplacer le brise-lame prévu par une digue. Par ailleurs le Mouvement des villes en transition considère que l'investissement dans un grand port serait inapproprié car il lui paraît préférable de concentrer l'activité sur les bateaux de petite taille et le cabotage plutôt que le trafic transnational, dans un contexte de raréfaction du pétrole (réunion du 25 janvier 2013 à Montpellier).

5 : Dans ce qui suit une alternative est une variante envisagée par le maître d'ouvrage. Plusieurs alternatives définissent un scénario



Source CPDP

A cette objection, le maître d'ouvrage a répondu qu'il axe sa proposition sur une demande non encore exprimée, et parfois couverte par la confidentialité des négociations commerciales<sup>6</sup>. En outre, l'alternative du scénario 2 représente un investissement relativement onéreux (130 millions d'euros) sans permettre pour autant d'accueillir des navires plus grands sur le port. Il n'est pas non plus un scénario évolutif.

Un participant au débat, expert en ingénierie maritime, a soutenu les arguments du maître d'ouvrage en faveur du scénario 3. La CPDP a tout de même invité ce dernier à détailler davantage, sur le site internet du débat public, les raisons pour lesquelles le scénario 2 ne lui paraît pas optimal, compte tenu de l'enjeu que cela représente.

Par ailleurs, plusieurs participants au débat ont abondé dans le sens de la **mise en œuvre d'un grand port**, c'est-à-dire du scénario 3 (Comité régional de pêche). La Chambre de commerce et d'industrie de Narbonne, délégataire de la gestion du port, s'est prononcée favorablement sur les projets nommés « grand port entrée sud » et « très grand port ».

La CGT de Port-La Nouvelle a exprimé sa préférence pour l'aménagement d'un très grand port (alternative 3C), jugé valorisable sur le long terme, la durée de vie d'une digue avoisinant cent ans. Le CLTM a lui aussi basé son argumentation en faveur de l'extension du port sur le caractère de long terme de l'aménagement proposé. La Station de pilotage maritime Port-La Nouvelle - Port Vendres (SPPMPLNPV), à l'appui d'une simulation de pilotage, a rédigé une contribution exprimant sa préférence pour l'alternative 3A Sud, comportant une digue protégeant le port de la houle du nord.

Un ancien expert maritime a milité pour une variante basée sur l'hypothèse 3B du maître d'ouvrage (« solution 3B optimisée ») comportant un port à double entrée et un tirant d'eau maximal de 10,5 mètres), une variante qui permet selon cet intervenant de multiplier la quantité d'eau de mer pénétrant dans l'étang et de distinguer les différents trafics du port.

D'autres échanges sont intervenus sur la possibilité de **découper le projet en plusieurs phases**. C'est ainsi que ECCLA a souhaité dans son cahier d'acteur un développement plus progressif du port en améliorant toutes les installations, en optimisant leur fonctionnement, et en ciblant quelques investissements qui aient une chance réelle de s'amortir (nouveaux espaces, amélioration de l'embranchement ferré).

Une ambiguïté a d'ailleurs vu le jour sur ce concept de phasabilité. Pour le maître d'ouvrage, ce phasage correspondait à la mise en œuvre d'une deuxième phase de construction de quais et de terre-plein à l'issue du projet PLN 2015. Pour d'autres acteurs, le phasage du projet pourrait consister en un déploiement successif de plusieurs variantes plus modestes. A titre d'exemple mentionnons une alternative 2 améliorée ou une variante réduite d'une alternative du scénario 3, c'est-à-dire en un découpage du projet PLN 2015 lui-même en plusieurs phases.

Enfin faisons état d'une suggestion de l'un des membres de « Ensemble pour PLN » qui a proposé dans l'attente de la mise en œuvre d'un projet plus ambitieux, le déploiement d'une « phase anticipée » du projet : la construction d'un quai Francis Vals (190 mètres de long en rive gauche du chenal) qui pourrait rapidement apporter une solution transitoire au problème d'insuffisance du linéaire de quais.

6 : Voir le chapitre 3, paragraphe b

La Commission nationale du débat public a décidé le 6 février 2013 de créer un atelier ad hoc chargé d'examiner les possibilités techniques et économiques d'un phasage des travaux envisagés pour l'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle. A l'occasion de cet atelier, réuni le 25 mars 2013, l'un des experts a souligné la nécessité de constituer des phases cohérentes, abouties et donc exploitables, générant de nouvelles fonctionnalités ainsi que des recettes suffisantes pour financer les phases suivantes. De fait, il convient dès le début du projet d'anticiper sur les étapes à venir (comme par exemple le besoin éventuel d'approfondir le tirant d'eau).

Pour l'un des trois experts de cet atelier, la variante 2 du projet PLN 2015 ne permet pas de déboucher sur la construction d'un grand port à Port-La Nouvelle. Un participant s'est renseigné sur les possibilités de phaser le projet, c'est-à-dire de construire une digue du large dans un premier temps, puis d'autres aménagements ensuite.

La CGT-Port-La Nouvelle a, elle aussi, appelé de ses vœux la mise en œuvre d'un projet très évolutif. Sur ce point, le maître d'ouvrage a expliqué que la digue qui sera construite comportera des fondations suffisamment profondes pour permettre, dans une deuxième phase, d'approfondir le tirant d'eau et de compléter les aménagements intérieurs du port.

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

### > Un élément facilitateur de développement : la réserve foncière

Plusieurs participants au débat ont souligné l'existence d'une **réserve foncière** (soulignée en tant que potentiel par les services de l'Etat) permettant la mise en œuvre de l'extension et pouvant être mobilisée afin d'y établir des installations d'arrière-port. Selon le maître d'ouvrage, le port de Port-La Nouvelle est l'unique site régional en capacité de déployer des surfaces logistiques et/ou industrielles en bord de quai.

Dans son cahier d'acteur, le Syndicat mixte de la Plateforme multimodale Pyrénées-Méditerranée souligne le caractère primordial de cette offre maritime couplée à une offre foncière.



Source DMO

Le cahier d'acteur du CLTM présente la zone industrialo-portuaire comme un élément différenciant du projet PLN 2015 par rapport à d'autres projets d'extension portuaire.

Le foncier portuaire et arrière-portuaire fait partie d'un ensemble de plus de 100 hectares qui est un maillon important dans la fonction **logistique**, comme cela a été mentionné au chapitre 1. Il peut également participer à la création de **capacités de stockage**.

Ainsi, l'entreprise Carayon envisage une diversification de son activité grâce au développement de telles capacités. Cependant, un autre acteur relativement réservé vis-à-vis du projet, l'entreprise Lafarge, a souligné la concurrence qui pourrait être générée par ces stockages vis-à-vis des activités industrielles locales. Sur ce point, lors de la réunion du 11 mars 2013 à Narbonne, Carayon a répondu à Lafarge que son entreprise ne commercialise pas le ciment importé qui pourrait être stocké à Port-La Nouvelle : celui-ci est consommé dans le process de fabrication de béton prêt à l'emploi.

La réserve foncière du port pourrait également être consacrée au développement d'**activités industrielles**, par exemple avec l'accueil d'une activité de chimie verte dans le périmètre Seveso existant, ou l'installation d'une industrie de montage d'éoliennes offshore débattue par ailleurs.



A ce niveau il est intéressant de rappeler que préalablement à l'émergence du projet PLN 2015, il y a eu un projet de création d'usine d'huile de palme qui n'a pas vu le jour : en dépit de l'opposition de certains acteurs (collectif NoPalm), le maître d'ouvrage a réaffirmé l'intérêt de cette piste de travail. Cependant, l'investisseur en question a retiré ce projet de ses priorités.

### > La phase chantier et la transition vers un nouveau mode de fonctionnement

En conséquence du chantier, plusieurs utilisateurs du port ont demandé d'évoquer la **transition de l'infrastructure vers un nouveau mode de fonctionnement**. En effet, le dossier du maître d'ouvrage ne précise pas les modalités de la transition que revêt le changement d'exploitation entre le sea-line et l'aménagement des nouveaux quais. Or l'EPPLN, dans son cahier d'acteur, a exprimé son souhait de maintenir l'équilibre économique actuel de son activité : l'entreprise ne veut pas se voir imposer de nouveaux investissements en lien avec les aménagements envisagés.

L'Association « Ensemble pour PLN », pour sa part, a fait observer que la suppression du sea-line génèrera une augmentation des coûts pour les gaziers et d'autres opérateurs. En fin de débat, le maître d'ouvrage a admis que le chantier sera clôturé, ce qui entraînera d'autres surcoûts : la structuration du fonctionnement du port sera source de coûts additionnels pour les utilisateurs.

Au niveau du **chantier**, le port présente par ailleurs plusieurs atouts de nature à faciliter cette phase. Ceux-ci sont notamment déclinés dans une contribution internet : il s'agit de « *la proximité du chantier de l'avant-port protégé, [de] la proximité au rivage d'au moins trois carrières de bon calcaire, de possibles amenées de granulats par fer ou fluvial, [de] la disponibilité sur place de fournisseurs de ciments de diverses qualités requises* ». Pour sa part Lafarge recommande l'utilisation de produits locaux (ciment, béton, granulats). Le bureau d'études Catram, assistant du maître d'ouvrage, estime que les carrières locales peuvent fournir les 4 millions de tonnes de matériaux nécessaires à la réalisation de l'ouvrage.

Un participant au débat public s'est toutefois interrogé sur le nombre de **véhicules poids-lourds** qui devront circuler sur le territoire pour approvisionner le chantier.

La Ligue de protection des oiseaux (LPO) de l'Aude a souligné les mesures de protection à prendre vis-à-vis de la réserve naturelle de Sainte-Lucie à cette étape. Le maître d'ouvrage s'est engagé à minimiser les nuisances, autant que possible, et notamment à étudier un approvisionnement par bateaux des matériaux, sachant qu'il n'est pas garanti que ces matériaux puissent tous provenir des territoires proches. SNCF Geodis, dans son cahier d'acteur, souligne l'intérêt du mode ferroviaire pour limiter les externalités négatives liées au processus d'acheminement des matériaux.

Le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins du Languedoc-Roussillon, pour sa part, a exprimé son souhait que les **perturbations de l'activité** de pêche soient limitées, et notamment le débarquement des poissons. L'Entrepôt pétrolier de Port-La Nouvelle (EPPLN) a lui aussi souligné les difficultés spécifiques à la phase travaux qui s'ajouteront à un contexte économique difficile pour l'entreprise. L'EPPLN demande à conserver l'accès à au moins deux quais, ainsi que la possibilité de réceptionner des bateaux de gros tonnage pendant le chantier.

Le Syndicat mixte de gestion du Parc naturel régional, pour sa part, a signalé que les risques de **modification des échanges entre la mer et l'étang** sont particulièrement importants en phase travaux. Le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins a aussi évoqué, dans son cahier d'acteur, les problèmes de mise en suspension de sédiments pouvant être provoqués par le chantier.

Dans la contribution internet d'un participant expert en ingénierie maritime, diverses préconisations relatives au déroulement du chantier sont déclinées. Celles-ci portent notamment sur l'intérêt de la réalisation simultanée de plusieurs chantiers, dans une logique de concentration du calendrier, de limitation des impacts et d'amélioration du contrôle qualité des réalisations. Cette contribution préconise par ailleurs de réutiliser la totalité des sables dragués sur le chantier.

### Points saillants

- *Vis-à-vis des contraintes techniques actuelles, chacun s'accorde à reconnaître qu'elles sont nombreuses et sérieuses. L'argument du maître d'ouvrage -selon lequel, si rien n'est fait, l'avenir du port est compromis- a été admis par une grande majorité.*
- *Le débat a permis d'ouvrir la question du phasage de l'extension du port, entre l'approche en deux phases soutenue par le Conseil régional du Languedoc-Roussillon et l'approche plus progressive envisagée par d'autres acteurs. Ces échanges laissent entrevoir des réflexions à approfondir.*
- *Au cœur du débat, il y a eu contestation du dimensionnement de l'agrandissement du port, en lien avec l'évolution de la taille des navires. L'atelier ad hoc a commencé à éclairer l'enjeu que cela représente.*
- *La réserve foncière de 80 hectares constitue un atout remarqué pour développer les activités industrielles de logistique, et notamment de stockage. Certains ont souligné que l'industrie serait la source de plus-value du passage dans le port et de création de nombreux emplois.*
- *La suppression du sea-line a été perçue comme un facteur de compétitivité important. Certaines opinions s'inquiètent du maintien de l'exploitation pendant le déroulement du chantier.*

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

### ***Perspectives socio-économiques et financières du projet : pour les acteurs, les ambitions socio-économiques de PLN 2015 sont-elles réalistes, conformes aux besoins du territoire ?***

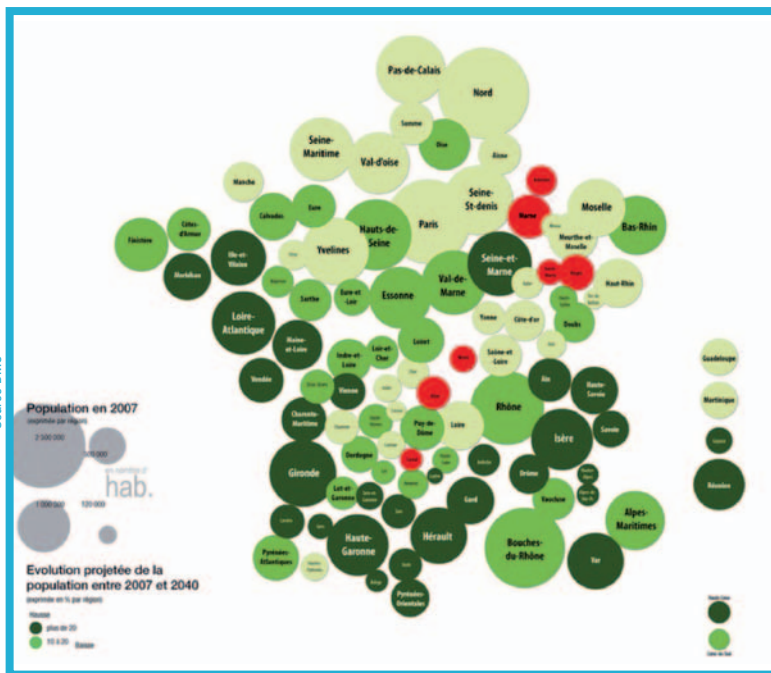
#### **> Les trafics existants et à venir**

Plusieurs discussions ont été lancées sur les **trafics existants et futurs** : céréales, hydrocarbures, vrac et conventionnel, trafics d'opportunité<sup>1</sup>, pêche et plaisance/croisières. Ces échanges sont probablement liés à l'ambition du projet qui consiste, comme l'indique le cahier d'acteur de la CCI de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle, à « *changer d'échelle* », c'est-à-dire à opérer un saut commercial impliquant une rupture avec les tendances observées jusqu'ici. Certains, y compris le maître d'ouvrage, ont présenté le projet comme **un pari sur l'évolution des trafics**. Cependant, une question internet fait état de plusieurs opérations de création d'infrastructures en Espagne qui n'ont pas été précédées par une étude de trafic, et ont donc été engagées « avec le mirage d'un développement économique ». Ces infrastructures, finalement surdimensionnées, n'ont pas trouvé leur public. Dans la vidéo de présentation du projet, Jean Chapon, ancien directeur des ports maritimes, nuance cette notion de pari : « [...] *Un pari a d'autant plus de chances de se réaliser qu'il est raisonnable et que l'ambition est mesurée.* »

Le maître d'ouvrage indique avoir basé ses prévisions d'évolution des trafics sur des études des trafics identifiés et non identifiés portant notamment sur le bassin méditerranéen. Selon ces prévisions, une porte d'entrée alternative aux ports du Nord (Rotterdam, Hambourg) est appelée à se développer en Europe sur la façade méditerranéenne. Ainsi un argument ambitieux a été avancé, consistant à capter les trafics de marchandises de longue distance en faisant économiser aux bateaux plusieurs jours de navigation par rapport au trajet jusqu'aux ports du Nord. En outre, les échanges seraient appelés à s'intensifier à l'intérieur du bassin méditerranéen, notamment en lien avec la dynamique démographique de la rive sud de la Méditerranée. A l'horizon 2030, le maître d'ouvrage estime à 5 millions de tonnes les trafics identifiés et de 0,7 à 2,5 millions de tonnes les trafics d'opportunité pouvant être captés par ailleurs par le port de Port-La Nouvelle. Le 28 janvier 2013 à Port-Vendres, le CLTM a présenté quelques données allant dans le sens d'une tendance à la massification des flux : ainsi, en 2012, le trafic a augmenté de 6 % à Port-La Nouvelle alors que le nombre de bateaux accueillis a diminué de 10 %.

En outre, le maître d'ouvrage met en garde ses interlocuteurs contre les conséquences potentiellement néfastes d'un statu quo sur le port, qui risquerait de générer à terme une diminution du tonnage traité. Dans son cahier d'acteur, le Port de Sète – Sud de France confirme la nécessité d'une démarche volontariste : « *A défaut, les ports régionaux pourraient périlcliter et verront leurs activités se contracter* ». Un membre de l'Union des ports de France a réaffirmé cette position le 11 mars 2013 à Narbonne.

<sup>1</sup> : Les trafics d'opportunité rassemblent les nouveaux trafics, souvent de niche, qui pourraient être captés du fait de l'amélioration des infrastructures portuaires et/ou de l'installation de nouvelles activités industrielles et logistiques



Cette approche a été contestée par EELV lors de la réunion du 14 janvier 2013 à Port-La Nouvelle : « [on nous dit que] si on n'accepte pas le grand port aujourd'hui, c'est terminé, le port va disparaître à terme. Cela, je n'y crois pas du tout, je pense que le port a un avenir. ». En outre, les prévisions de trafic du maître d'ouvrage ont été remises en question par certains acteurs. Ainsi, lors de la réunion du 25 janvier 2013 à Montpellier, l'association ECCLA a souligné que le taux d'équipement est relativement élevé en France sur de nombreux marchés : dans ce contexte, le niveau de la demande ne se maintiendra pas forcément. Cette position n'est pas partagée par l'entreprise Carayon : pour cet acteur, l'accroissement démographique mondial pourrait soutenir les échanges internationaux.

En ce qui concerne les **trafics d'hydrocarbures**, la question de l'évolution des flux des produits pétroliers est revenue à plusieurs reprises au cours du débat public. L'essentiel du débat a porté sur la taille des navires pétroliers d'une part, et sur le caractère vraisemblable des prévisions de trafics d'autre part.

Au cours de l'atelier ad hoc, les participants se sont interrogés sur le réalisme de l'hypothèse d'un accroissement de la taille des navires pétroliers accueillis sur le port. L'un des experts a précisé que les navires accueillis jusqu'à présent figurent parmi les plus petits du marché ; il a rejeté l'idée de traiter de très grands convois à Port-La Nouvelle (300 000 tonnes de port en lourd) mais l'accueil de navires nécessitant un tirant d'eau de 12 mètres paraît envisageable, d'autant que cette évolution répond à une dynamique déjà constatée sur le marché. Des effets de cascade pourraient se produire dans ce domaine : les très grands navires étant accueillis dans d'autres ports, d'autres navires relativement modestes, mais plus grands que les navires actuellement accueillis, se présenteraient à Port-La Nouvelle. D'ailleurs, un participant a précisé que la possibilité de recevoir les navires pétroliers à quai, à des coûts bien moindres que pour le sea-line actuel, offrira au port de Port-La Nouvelle un avantage compétitif sur d'autres ports. Le maître d'ouvrage a souligné de son côté les autres avantages du port sur ce segment des hydrocarbures, à savoir sa proximité avec les pays producteurs et les hubs pétroliers, ou encore l'existence d'une infrastructure de stockage des hydrocarbures.



Le maître d'ouvrage, surtout, compte sur le maintien à long terme du besoin en hydrocarbures et notamment en produits raffinés dans l'économie française, pour envisager une augmentation importante du trafic d'hydrocarbures.

L'entreprise de transports CAMIDI (groupe Charles André), pour sa part, considère dans son cahier d'acteur que le projet d'extension est indispensable pour assurer la continuité de l'approvisionnement des stations-service audoises en carburants.

A la réunion du 18 février 2013 à Sète, cependant, un membre d'EELV a présenté des projections de consommation d'hydrocarbures à 2030 basées à la fois sur les engagements de réduction des gaz à effet de serre de la France et sur l'accroissement démographique à prévoir dans les régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon : « *Aujourd'hui, on a 4 250 000 tonnes pour les deux régions. Si l'on fait notre règle de trois pour 2030, et si j'arrondis, on arrive à 3 millions de tonnes. On regarde [les chiffres prévus par le maître d'ouvrage à Port-La Nouvelle : 1 810 000 tonnes. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela veut dire que l'on suppose que Port-La Nouvelle fournira 62 % de la consommation totale des deux régions, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon. Actuellement, c'est 25 %. Maintenant, à vous de réfléchir. Moi, j'ai réfléchi. Cela me paraît assez extraordinaire.* »

Lors de la réunion de Narbonne, le 11 mars 2013, l'assistant à maîtrise d'ouvrage a estimé au contraire que les « *hydrocarbures sont et resteront encore pendant longtemps très présents dans l'économie française* ». Il a insisté sur le fait que les importations de produits raffinés remplaçant progressivement celles de pétrole brut, le port pourrait récupérer des trafics d'hydrocarbures destinés à Toulouse, qui transitent aujourd'hui par Marseille.

A la même réunion, le maître d'ouvrage a souhaité également relativiser les calculs présentés par EELV : « *Par rapport à des trafics, chaque fois que l'on a proposé des tonnages, il y a des interlocuteurs dans le public qui ont dit : « Non, celui-là, on n'en veut pas. Non, celui-là, ce n'est pas vrai, ce n'est pas x 2, ce n'est pas possible ». Je n'ai pour ma part entendu aucune contre-proposition. J'entends EELV nous dire : « On est pour le développement du port ». Je n'ai entendu aucune proposition de trafics à l'import ou à l'export qui pourraient transiter par nos ports. Je le regrette parce que s'il y avait des propositions et non pas de la simple démolition, on pourrait l'intégrer et renforcer notre projet. (...) Vous dites : « En 1993, il y avait 3 millions de tonnes ». (...) Dans les produits pétroliers, sur les 3 millions de tonnes en 1993, il y avait 1,6 million d'hydrocarbures... »*

S'agissant des trafics de **céréales**, plusieurs participants, dont un représentant de la Confédération paysanne, ont mis en avant la diminution du cours de ces produits en 2012, ainsi que les perspectives de refonte de la politique agricole commune (et des subventionnements y afférant) d'ici quelques années. Dans ce contexte, la production des volumes de céréales destinés à l'export, et notamment des volumes supplémentaires attendus par le maître d'ouvrage (10 à 15 millions de tonnes supplémentaires), n'est pas forcément assurée. Par ailleurs, la conjoncture économique en Grèce prive les producteurs d'un débouché. Plus globalement, la crise économique pourrait modifier les perspectives de développement du marché international des céréales. La céréale ne restera pas forcément un produit d'exportation très sûr, d'autant que les gouvernements seront probablement tentés de développer des programmes destinés à assurer l'autosuffisance alimentaire dans leurs pays, notamment au Maghreb.

A ces arguments, le maître d'ouvrage oppose que le port de Port-La Nouvelle pourrait capter une plus grande quantité des flux de blé dur produits dans la région de Toulouse/Carcassonne et dans le centre de la France. En outre, 50 % de la consommation mondiale de blé dur sont concentrés dans le bassin méditerranéen, une zone concernée par une forte croissance démographique ; la demande paraît donc appelée à se maintenir dans ce domaine. Les Chambres d'agriculture de l'Aude et du Languedoc-Roussillon, quant à elles, ont souligné la possibilité de développer des cultures céréalières sur des friches viticoles. Le cahier d'acteur de la Chambre d'agriculture de l'Aude met en exergue la mutualisation progressive des moyens des différentes coopératives céréalières du département, une évolution permettant d'investir des marchés à l'exportation. L'association Blé dur Méditerranée a également rédigé un cahier d'acteur confirmant que la massification des flux de transports maritimes, visant à développer les échanges euroméditerranéens, est une de ses orientations stratégiques. Cette massification est demandée par les acheteurs publics et centralisés des pays méditerranéens, et elle donne un avantage concurrentiel à des pays producteurs comme le Canada, capables d'affréter des plus grands navires pour le transport de ces commandes.

En ce qui concerne les **vraux liquides et conventionnels**, le maître d'ouvrage a souligné les nouveaux produits apparaissant sur le marché ainsi que les capacités de stockage qui seront rendues disponibles par le projet PLN 2015. Cependant, plusieurs participants au débat public ont exprimé leurs doutes

quant au réalisme de ces projections de trafics. Ainsi, dans son cahier d'acteur, l'association ECCLA souligne le manque d'éléments permettant d'augurer d'une croissance des trafics de vrac dans tel ou tel domaine. La Direction du port a fait état d'une demande exprimée en matière de distribution d'additifs ou de lubrifiants d'importation. Le maître d'ouvrage, quant à lui, a insisté sur le besoin d'aménager les capacités nécessaires afin de ne plus avoir à refuser des affaires. La CCI de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle s'attend pour sa part à une augmentation des trafics de vracs solides et conventionnels, qu'elle explique par les tonnages n'ayant pas pu être traités par le port dans le passé du fait d'un manque de capacités.

Par ailleurs, la CGT de Port-La Nouvelle a souligné l'intérêt de la mise en œuvre d'une infrastructure dédiée au **transport de conteneurs**, lors de la réunion du 14 janvier 2013 : « *le développement des grands transports va se faire dans le cadre de la conteneurisation.* » Cette position a été réaffirmée par d'autres participants au débat public lors de la réunion du 28 janvier 2013 à Port-Vendres. A Castelnaudary, le 22 mars 2013, la Communauté de communes Castelnaudary Lauragais Audois a souligné les besoins du secteur céréalier en matière de transport en conteneurs. A ce sujet, le maître d'ouvrage a précisé que le projet PLN 2015 comporte des outils destinés à accueillir le trafic de conteneurs mais que les investissements en question n'auront pas la même ampleur que ceux réalisés sur le port de Sète.

Il est utile de noter que les débats ont été rares sur les **trafics liés à l'activité de pêche**. Les professionnels du secteur ont exprimé leur soutien vis-à-vis du projet PLN 2015, ce qui constitue une forme de validation des hypothèses retenues au sujet de la filière. Dans son cahier d'acteur, le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins du Languedoc-Roussillon considère que les professionnels de la pêche bénéficieront de l'attractivité économique de Port-La Nouvelle, ainsi que de nouvelles infrastructures plus compétitives. Cependant, la Confédération paysanne a exposé son impression d'un affrontement entre deux types de pêche : la pêche artisanale et la pêche industrielle, cette dernière étant favorisée par l'agrandissement progressif des infrastructures portuaires. La CCI de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle a réfuté cette affirmation, considérant au contraire que les dimensions des bateaux de pêche ont tendance à se réduire au profit des petits métiers, ce qui s'explique notamment par le soutien apporté à la filière pêche locale. Le maître d'ouvrage, quant à lui, a annoncé la mise en œuvre d'une réflexion destinée à assurer une répartition géographique cohérente des criées à l'échelle du Languedoc-Roussillon.

Face aux incertitudes liées aux trafics à venir, certains acteurs tels qu'un chargeur européen, membre de l'Union des ports Français, ont mis en exergue la **difficulté d'un exercice de prévision**, le 11 mars 2013 à Narbonne : « *un plan à cinquante ans, ce n'est valable que si c'est révisé tous les dix-huit mois.* ». En effet, les flux de transport maritime sont très variables. Quels seront les principaux goulots d'étranglement à venir dans le trafic ? Aucun acteur n'est en capacité de produire un modèle à ce sujet. Lors de l'atelier ad hoc, les experts en ont convenu : « *On a très peu de visibilité sur la réalité des marchés à court et à moyen termes.* ». Or le projet PLN 2015 est manifestement un projet de long terme : les experts ont confirmé que la durée de vie d'une digue avoisine cent ans, par exemple. Dans son cahier d'acteur, le Cluster maritime français considère que le projet comporte des « ambitions mesurées pour les 30 à 50 années à venir ».

Le manque de visibilité sur les trafics est accentué en ce qui concerne les trafics d'opportunité. Lors de l'atelier du 25 mars 2013 à Montpellier, un expert a évoqué la désindustrialisation globale des marchés : les marchés qui se présentent sont de plus en plus souvent des marchés d'opportunité. Ainsi, plusieurs acteurs ont remarqué que la situation géographique du port de Port-La Nouvelle lui octroie un atout dans le domaine des énergies nouvelles (éoliennes). D'autres intervenants font état de trafics d'opportunité captés depuis l'Asie (CCI régionale Provence-Alpes Côte d'Azur), ou de trafics de niche. La Confédération paysanne suggère d'investir dans la transformation du blé dur en pâtes alimentaires sur le territoire audois afin que ce soit ces produits transformés qui passent ensuite par Port-La Nouvelle. Dans son cahier d'acteur, la CCI Languedoc-Roussillon a souligné les perspectives offertes par le projet dans le domaine du cabotage maritime international, un dispositif encouragé par la stratégie communautaire européenne.

## > Le juste dimensionnement de l'infrastructure : la confrontation d'une approche par l'offre d'infrastructure et d'une approche par la demande de trafics

Les experts invités à l'atelier ad hoc, ainsi que d'autres participants, ont soulevé la question du **juste dimensionnement** de l'investissement. EELV a proposé de franchir un premier cap en rendant le port de Port-La Nouvelle accessible à des bateaux nécessitant un tirant d'eau de 10,50 mètres ; un représentant de Silos du Sud, pour sa part, a souligné la concurrence de pays tels que le Canada, les Etats-Unis ou l'Ukraine, capables d'affréter des convois céréaliers de 20 à 40 000 tonnes de port en lourd vers le Maghreb.

Pour les experts de l'atelier ad hoc, un dimensionnement permettant d'accueillir de grands navires correspond à un développement des trafics longue distance car les grands navires sont affrétés sur de longues distances. Ainsi, un grand port pourrait rivaliser avec d'autres sur les marchés d'Afrique de l'Ouest. Un port de moyennes dimensions serait compétitif sur le marché des céréales, par exemple en Egypte. Le dimensionnement du port est donc un **enjeu de positionnement** pour le port de Port-La Nouvelle : positionnement vis-à-vis des navires et des trafics accueillis, positionnement vis-à-vis de la concurrence portuaire et positionnement tarifaire.

Le débat public s'est également centré sur l'approche par l'offre d'infrastructure proposée par le maître d'ouvrage. La Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne a ainsi illustré ce débat : « *C'est l'histoire de la poule et de l'œuf. Faut-il créer des infrastructures pour avoir de l'activité, ou faut-il prévoir de l'activité pour avoir, derrière, des infrastructures ?* » (réunion de clôture du 4 avril 2013).

Plusieurs acteurs considèrent que l'**infrastructure maritime (l'offre) attirera les opérateurs**, comme l'assistant au maître d'ouvrage l'a énoncé lors de l'atelier ad hoc du 25 mars 2013. Ainsi, lors de la réunion du 28 janvier 2013 à Port-Vendres, la Chambre de commerce et d'industrie de la région Languedoc-Roussillon a insisté sur la nécessité d'anticiper les trafics et possibilités de développement. Le maître d'ouvrage, pour sa part, a souligné la rapidité de l'évolution des techniques et des métiers. Dans un tel contexte, considérant qu'une partie des trafics de 2030 sont inconnus ou difficilement perceptibles de nos jours, le maître d'ouvrage se propose de développer une politique de l'offre destinée à capter d'éventuels nouveaux trafics et nouvelles demandes qui se présenteront à l'avenir (nouvelles activités chimiques, recyclage, production éolienne d'électricité). L'assistant à maîtrise d'ouvrage a estimé lors de l'atelier *ad hoc* que « l'objectif du port est quand même d'être un port d'opportunité, de faire une offre pour pouvoir répondre à des sollicitations qui ne peuvent pas être identifiées maintenant, puisque le port raisonne à moyen et long termes, mais que les opérateurs attendent que l'offre soit là ». Un expert de l'atelier ad hoc a confirmé que l'offre peut créer sa propre demande, en précisant que les infrastructures ne font pas toute l'attractivité d'un port.

EELV et d'autres acteurs, pour leur part, ont exprimé leur crainte que la mise en place de l'offre d'infrastructure ne rencontre pas forcément une demande de trafics. Les services de l'Etat ont ajouté que la mise en place d'une politique de l'offre ne suffit pas à justifier le déploiement d'une nouvelle infrastructure. Ces participants ont donc opposé au maître d'ouvrage que l'approche par l'offre ne le dispense pas d'une **analyse de la demande**. Ainsi, un économiste a fait observer que le maître d'ouvrage ne produit pas d'étude des besoins exprimés par l'hinterland pour justifier son projet. Une autre participante au débat public considère qu'une étude de marché du trafic de courte distance aurait permis de quantifier un objectif en termes de tirant d'eau du futur port.

En l'occurrence, les prévisions de trafic s'appuient moins sur des tendances de marché que sur des **contacts avec des entrepreneurs** souhaitant recourir à l'infrastructure portuaire. Elles émanent « *d'une analyse prospective et stratégique tirée d'entretiens avec les principaux professionnels du secteur au niveau national* ». Un benchmark portuaire a été réalisé, distinguant d'une part des données relevant de l'économie maritime et, d'autre part, une étude de marché informelle réalisée auprès des utilisateurs réels et potentiels du port. A plusieurs reprises, le Conseil régional a en effet évoqué des interpellations d'industriels ayant exprimé leur appétence pour une implantation à Port-La Nouvelle, à condition que la zone offre des perspectives en matière de desserte maritime et aéroportuaire.

Il a précisé lors de la réunion du 25 janvier 2013 à Montpellier que le projet s'inscrit dans une économie libérale et non dans une économie administrée. Il n'existe donc pas de garantie de réussite de PLN 2015 mais il appartient au Conseil régional de préparer les conditions de cette réussite.

Au cours du débat, plusieurs responsables d'entreprises (Saint-Gobain, Carayon, EPPLN, Groupement Sud, SARL Peyrot) se sont déclarés prêts à utiliser le port lorsque celui-ci aura été étendu. Lors de la réunion du 25 janvier 2013 à Montpellier, un représentant de France Agrimer a évoqué la venue d'un investisseur apparemment attiré par l'annonce du projet de grand port. Le 11 mars 2013 à Narbonne, l'entreprise Carayon a encouragé les pouvoirs publics à anticiper sur les demandes des entreprises, en évoquant deux projets d'implantation abandonnés faute de parcelles industrielles disponibles. Dans son cahier d'acteur, la Société nouvelloise de remorquage a indiqué qu'elle investirait dans plusieurs navires dans le cadre du projet PLN 2015.

Le débat a donc permis l'expression d'une demande, dans un contexte de secret industriel et commercial qui pèse habituellement sur la capacité des entreprises à s'exprimer. Mais sur ce point, tout au long du débat public, est restée constante l'impression d'un excès de confidentialité de la part du maître d'ouvrage et d'autres acteurs tels que les chambres de commerce et d'industrie. Le CLTM a illustré ce phénomène le 28 janvier 2013, à Port-Vendres : « *les industriels qui ont des projets de 500 000 tonnes ne vont pas le crier haut et fort et donner leur nom, parce que cela se fait un peu en catimini* ». Le maître d'ouvrage a confirmé l'existence de cette contrainte, le 18 février 2013 à Sète : « *il y a un secret des affaires qui prime* ». D'ailleurs, dans une réponse sur le site, le maître d'ouvrage précise que l'analyse de la rentabilité du projet ne tient pas compte des projets d'installation dont il semble avoir connaissance.

Cela étant, il convient de tenir compte avec prudence des déclarations d'intention formulées car les investisseurs privés peuvent être intéressés par le développement de nouvelles infrastructures pour accroître leurs possibilités de choix. Lors de l'atelier ad hoc du 25 mars 2013, un expert a illustré cette logique comme suit : « *l'investisseur privé veut toujours que l'investisseur public investisse trop, parce que, là, il aura le choix.* » Selon ce même expert, quelques ports français ont ainsi revu leur dimensionnement à la hausse, pour finalement être confrontés à des situations de surcapacité.

En outre, ni le dossier du maître d'ouvrage, ni le débat public n'ont permis de confirmer un véritable engagement financier des investisseurs privés dans le projet (hors manutentionnaires), ce qui dénote une certaine réserve vis-à-vis de celui-ci. Les participants au débat public, eux aussi, ont fait montre d'une certaine interrogation vis-à-vis des entrepreneurs potentiellement intéressés. Par exemple, le 28 janvier 2013 à Port-Vendres, un citoyen s'exprimait ainsi : « *Peut-on savoir ce que va devenir la richesse [que ces entreprises] vont faire retomber sur le territoire ? Est-ce qu'elle va vraiment rester sur le territoire ou est-ce que, comme l'ont fait toutes les entreprises de taille plus ou moins importante et souvent multinationales, cette richesse va repartir à des actionnaires ?* »

Les participants au débat public ont globalement posé la question suivante : y a-t-il un véritable sens dans **l'équilibre recherché** entre l'offre d'infrastructure représentée par PLN 2015 et la demande d'activités et de services ? Cette interrogation s'explique probablement par la modestie des investigations effectuées sur la demande présente et à venir, ainsi que par le maintien du sceau de la confidentialité sur certains échanges avec des entrepreneurs. La notion de navire-projet apparaît comme le principal déterminant retenu pour dimensionner l'offre, ce qui constitue une forme de simplification intellectuelle pouvant être jugée inquiétante par certains acteurs. L'association ECCLA a ainsi rappelé les négociations engagées il y a plusieurs années avec Sime Darby et Vopak autour de l'implantation d'une unité de transformation d'huile de palme, concernant entre autres la reprise de France Agrimer. L'association estime que ces négociations ont présidé à la détermination du navire-projet présenté par le maître d'ouvrage, un navire-projet qui n'aurait pas été remis en cause lorsque les négociations en question ont échoué.





Source DMO

## > L'impact potentiel du projet et l'emploi

Une thématique s'est révélée particulièrement prégnante pendant le débat : **la thématique de l'emploi**, c'est-à-dire du nombre de créations d'emplois à attendre du projet, ainsi que du rapport entre l'ampleur de l'investissement public et le nombre prévisionnel de créations d'emplois liées à PLN 2015.

L'importance donnée à cette thématique s'explique par l'existence d'attentes particulièrement fortes sur le territoire. Au cours du débat, plusieurs acteurs ont souligné **les difficultés de la situation économique locale**. Les représentants des collectivités locales et le maître d'ouvrage ont présenté des données sociales chiffrées : selon celles-ci, le taux de chômage atteint 13,5% dans l'Aude et même 14,9% sur le territoire du Grand Narbonne. Le maître d'ouvrage n'a pas versé au débat d'étude approfondie sur les perspectives du projet en termes de création d'emploi. L'emploi a donc mobilisé la plupart des commentaires relatifs aux retombées économiques attendues du projet.

Dans son cahier d'acteur, la Fédération des bâtiments et travaux publics de l'Aude estime à 2 000 emplois directs les retombées du projet (un emploi créé ou sauvegardé pour 100 000 euros investis). Le maître d'ouvrage, pour sa part, annonce la création de 2 300

emplois directs, indirects et induits sur le port, et ce pendant les trois années de sa modernisation, auxquels s'ajouteraient 1 300 emplois créés dans le cadre des investissements privés. Ensuite, pour le fonctionnement de l'infrastructure, 800 emplois directs, indirects ou induits seraient créés et entre 400 et 1 400 emplois pourraient être créés dans le cadre des trafics d'opportunité.

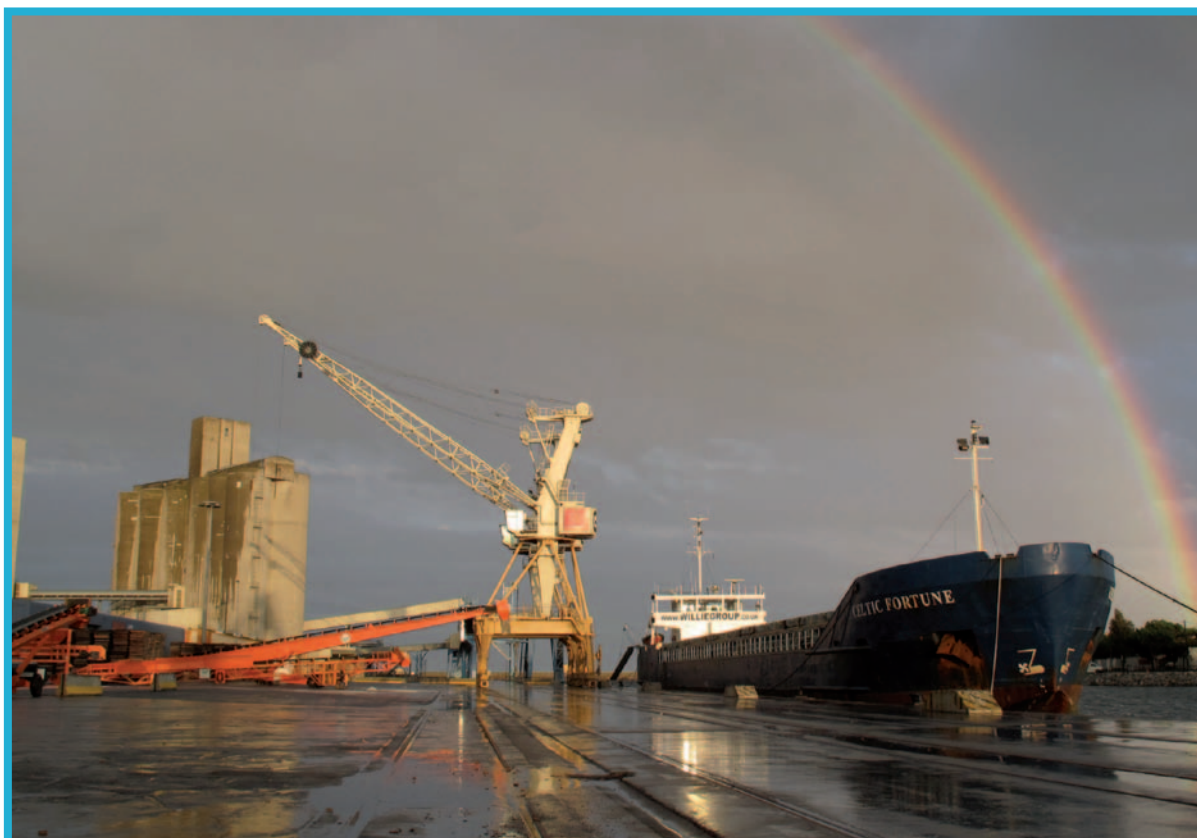
Certains acteurs **mettent en cause ces prévisions**. D'abord à propos des emplois créés pendant les travaux : un membre d'EELV relève qu'il s'agit d'emplois annuels, et que le chiffre à retenir est donc de 760 emplois pendant trois ans, au lieu des 2 300 annoncés par le maître d'ouvrage. D'autres critiques se basent sur le solde emplois créés/emplois détruits. Ainsi, lors de la réunion du 25 janvier 2013 à Montpellier, un représentant d'ECCLA a exprimé ses craintes d'une destruction des emplois locaux en lien avec un accroissement des importations de ciment ou de blé dur, par exemple. EELV a précisé qu'une partie des emplois liés au chantier existent déjà dans le secteur des travaux publics, et seront donc consolidés plutôt que créés.

Par ailleurs, le projet a été comparé à plusieurs reprises à d'autres opérations d'investissement public susceptibles, à coût équivalent, de créer des emplois en plus grand nombre. Ainsi, EELV a fait observer que l'investissement en question n'est pas forcément le levier de création d'emploi le plus approprié, d'autant qu'une partie des créations d'emplois indirects est liée à l'accroissement des trafics d'hydrocarbures, accroissement restant à démontrer. La Confédération paysanne a souligné que le secteur céréalier n'est pas non plus celui dont le développement sera le plus créateur d'emplois. L'association Nature et Progrès, pour sa part, a comparé le projet PLN 2015 avec des petits projets d'envergure locale pouvant être réalisés par ailleurs : « *Est-ce qu'il ne vaut pas mieux investir dans de petits projets plus alternatifs, plus viables, des petites entreprises, des petits artisans, des petits agriculteurs, plutôt que dans des gros projets où, avec le même montant, on ne crée pas beaucoup d'emplois mais peut-être qu'on bloque aussi beaucoup l'avenir de la région et de nos enfants ?* » (réunion du 14 janvier 2013).

Les trois cahiers d'acteurs de la CGT, quant à eux, insistent sur la nécessité du maintien de l'emploi dans la région. Le 11 mars 2013 à Narbonne, un participant appelait de ses vœux un « développement durable social », c'est-à-dire des créations d'emplois pérennes. D'autres acteurs se sont intéressés au caractère non délocalisable des emplois qui seront créés sur l'emprise portuaire. Les acteurs économiques et politiques se retrouvent ainsi pour espérer créer, à partir de l'extension du port, un « cercle vertueux de la création d'emploi », tel qu'énoncé dans le cahier d'acteur de la Fédération des bâtiments et travaux publics. Cela rejoint la position de la Région qui entend privilégier les investissements publics permettant le développement économique au détriment des investissements « de confort ».

La Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne, pour sa part, s'est engagée à contribuer à l'organisation de **formations** permettant aux publics locaux en recherche d'emploi de postuler aux futures opportunités liées à PLN 2015. Les lycées Jacques Prévert d'Alès et Gustave Eiffel de Narbonne, dans leurs contributions, ont indiqué que le projet leur paraît susceptible d'accroître les chances d'insertion professionnelle des élèves de la section transport.

Dans leurs cahiers d'acteurs, la CGT et le Conseil de développement du Grand Narbonne ont appelé de leurs vœux un renforcement du service public de santé. La CGT revendique également le maintien d'une antenne de Sécurité sociale à Port-La Nouvelle, ainsi que la création d'un bureau de la Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (DIRECCTE).



### > L'évaluation économique du projet

Le maître d'ouvrage envisage le projet PLN 2015 comme un moyen d'impulser un nouveau démarrage économique et plus globalement comme un projet structurant pour le territoire. Selon les données qu'il avance en annexe du DMO (p. 127), l'extension portuaire porterait à 220 millions d'euros les retombées

économiques annuelles du port au lieu de 120 millions d'euros actuellement. Le projet renforcerait les retombées fiscales des collectivités locales.

Au cours du débat public a cependant émergé un questionnement, portant sur **l'équilibre des retombées économiques positives et négatives** du projet. Ainsi, un expert associé à l'atelier ad hoc a remarqué que le port semble se positionner sur des activités à rotation lente et faible valeur ajoutée, orientation qui pourrait obérer l'intérêt économique de l'opération. Cette préoccupation est partagée par l'association ECCLA, qui en fait mention dans son cahier d'acteur. Les acteurs ont dans leur ensemble rejeté vivement la possibilité que le port se positionne en tant que port « low-cost ».

La CGT de l'Aude, pour sa part, précise dans son cahier d'acteur : « *Il n'apparaît pas de cohérence entre les investissements envisagés et la réponse aux besoins interrégionaux autres que le fait de fournir une offre supplémentaire, une porte d'entrée additionnelle pour les importations sur notre région.* » Une autre contribution d'un citoyen sur le site va dans le même sens : « *la balance commerciale sera-t-elle favorable pour notre région ou va-t-elle au contraire contribuer à la destruction du tissu local ?* »

L'investissement serait donc bénéfique, à condition qu'il facilite raisonnablement les importations et ne réduise pas les débouchés des productions locales. Il s'agit de la « **balance des trafics** », c'est-à-dire l'équilibre des avantages et inconvénients occasionnés par la création de nouvelles capacités. Si le développement des échanges maritimes peut générer des débouchés pour la filière agricole, la Confédération paysanne ainsi que plusieurs citoyens (à Gruissan ou Port-Vendres) ont fait observer que ces échanges peuvent aussi générer une concurrence pour les producteurs locaux, notamment dans la filière des fruits et légumes. Dans sa contribution, la Fédération du négoce agricole souhaite pour sa part que « *l'accès aux installations portuaires futures soit ouvert à tous les acteurs* » pour ne pas « *favoriser des situations de monopole qui pourraient porter préjudice aux conditions de libre circulation commerciale des matières premières* ».

Plus globalement, la question du **retour sur investissement** a été posée, notamment lors de la réunion du 28 janvier 2013 à Port-Vendres. Un participant s'est exprimé dans ces termes : « *Ce projet qui vise deux activités pour investir 400 à 500 millions [d'euros], avec l'espoir de gagner deux à trois millions de tonnes dans vingt ans, ce n'est pas à la hauteur de l'investissement.* »

Le Vice président du Conseil régional en charge des finances, pour sa part, a mis en exergue les ressources indirectes générées par l'opération, c'est-à-dire les taxes qui seront reversées par les entreprises locales aux collectivités parties prenantes. Lors de l'atelier ad hoc, un expert a confirmé que le paiement de l'infrastructure représente seulement une partie du retour sur investissement à attendre d'une extension portuaire : cette extension génère aussi des recettes fiscales, recettes liées aux locations domaniales, aux activités, etc., ainsi qu'une amélioration de la compétitivité du port notamment par le moyen d'une amélioration de sa qualité de service. L'expert s'est exprimé comme suit : « *Il n'y a pas que les questions portuaires, il y a aussi les questions d'opportunité économique, de développement du territoire.* » Par exemple, plusieurs commerçants nouellois ont exprimé, dans leurs contributions écrites, leur conviction que le projet générera une activité additionnelle pour les commerces locaux.

A partir de ces différents éléments sur les avantages et inconvénients du projet, le public a débattu plus précisément de la **méthode d'élaboration et des résultats de l'évaluation socio-économique du projet** qui figure dans le dossier du maître d'ouvrage, notamment le 11 mars 2013 à Narbonne. EELV a souligné l'insuffisance de l'étude de rentabilité économique du projet. Ce parti politique souhaite la réalisation d'une expertise indépendante sur les perspectives économiques du port de Port-La Nouvelle. Les hypothèses de dimensionnement du port semblent en effet basées sur des prévisions techniques (évaluation et estimation de la répartition des commandes en fonction de la taille des navires) plutôt que sur des prévisions économiques. Le public a donc demandé au maître d'ouvrage une liste des avantages considérés pour le calcul du taux de rentabilité du projet (TRI) pour la collectivité, évalué par le maître d'ouvrage à 4%, et plus globalement un approfondissement de l'évaluation des impacts socio-économiques à attendre de PLN 2015. Lors de la réunion du 28 janvier 2013 à Port-Vendres, puis le 11 mars 2013, le maître d'ouvrage a explicité la méthode d'analyse retenue.

Le dossier du maître d'ouvrage décline une liste d'une vingtaine d'études prises en compte dans cette démarche de prospective à l'horizon des trente années à venir.

Le public ayant exprimé à plusieurs reprises son besoin de précisions sur les éléments comptabilisés dans le montant des gains directs et indirects à attendre de l'opération à l'horizon des cinquante années à venir, le maître d'ouvrage a mis en ligne, sur le site internet du débat public, une note méthodologique d'évaluation socio-économique du projet au stade des études préliminaires. Cette note donne des éléments plus précis sur les avantages pris en compte, tels que la réduction des coûts de transport terrestre évités, le gain de jours d'affrètement de bateaux, ou encore la réduction des coûts liés au déchargement au sealine : « *Au final cela donne ce qui est économisé sur le coût de la marchandise elle-même soit sur le coût supporté par le consommateur final* ».

Sur le volet des coûts pour la collectivité, en revanche, l'intervention d'un enseignant en économie lors de la réunion de Lézignan-Corbières, a porté sur le peu de visibilité donnée par le maître d'ouvrage sur les montants globaux des investissements publics et privés pris en compte pour la calcul du TRI.

Enfin, suite à la question d'une participante, la CPDP a demandé au maître d'ouvrage de préciser les hypothèses retenues dans ses études en matière d'évolution du prix du baril de pétrole (réunion du 28 janvier 2013 à Port-Vendres). Le Mouvement des villes en transition de l'Aude a sollicité une évaluation des impacts de la hausse du prix du pétrole sur l'activité portuaire future de Port-La Nouvelle.

### > Le financement de l'opération

Le maître d'ouvrage a présenté des modalités de co-financement basées sur la convention conclue en novembre 2011 entre la Région, le Département et la Communauté d'agglomération du Grand Narbonne, et qui prévoit un budget global de 200 M€, répartis à 70 % à la charge de la Région, et à 15 % à la charge de chacune des deux autres collectivités. Un conseiller régional a proposé que les modalités de ce partenariat entre les trois collectivités soient discutées au cours du débat public (réunion du 25 janvier 2013 à Montpellier).

Dans le dossier du maître d'ouvrage, cependant, la Région précise que le montant de l'investissement public s'échelonne en fait selon les variantes entre 225 et 310 millions d'euros, le financement des aménagements ferroviaires et du parc logistique attenant au port n'étant pas compris dans ce montant. Malgré ce montant plus élevé que prévu en 2011, le maître d'ouvrage a confirmé sa **capacité à investir** dans les deux projets de ligne ferroviaire à grande vitesse Montpellier-Perpignan et d'extension du port de Port-La Nouvelle, grâce à sa capacité d'autofinancement, liée à une politique fiscale volontariste initiée sous le mandat de Georges Frêche, et à un niveau d'endettement modéré. Le maître d'ouvrage a d'ailleurs précisé que la Caisse des dépôts accompagne le projet en y apportant son ingénierie financière.

Cependant, plusieurs interventions ont porté sur la question de la **maîtrise de l'enveloppe budgétaire** de l'opération, à l'appui d'exemples d'autres projets d'investissement public ayant connu des dérives. Sur ce point, le maître d'ouvrage a précisé qu'une nouvelle convention pourra être définie entre les financeurs pour fixer les coûts définitifs du projet. EELV a exprimé son opinion défavorable sur les partenariats public-privé considérés comme des solutions particulièrement onéreuses pour le contribuable.

Soulignant l'ampleur des dépenses liées à PLN 2015, EELV a également exprimé à plusieurs reprises son étonnement quant à l'absence de référence **aux fonds européens** dans le budget de l'opération. Le parti politique s'est inquiété d'une éventuelle volonté du maître d'ouvrage de s'affranchir des contraintes européennes en excluant le financeur européen de son projet. Le Président honoraire de la Chambre de commerce et d'industrie territoriale de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle, pour sa part, a souligné le caractère national du débat portuaire. Considérant que l'aménagement du territoire est une responsabilité de l'Etat, cet acteur aurait souhaité que l'Etat investisse dans le projet PLN 2015.

En effet, au-delà de ses impacts prévisibles sur les alentours de Port-La Nouvelle, l'extension de l'infrastructure portuaire constituerait une chance pour l'aménagement et le développement du Sud de la France.

Le Conseil régional a confirmé l'intérêt national et européen du projet mais il a exprimé ses doutes quant à la capacité de l'Etat et des autorités européennes à contribuer au projet, sans pour autant exclure cette possibilité. Le Préfet de l'Aude, pour sa part, a rappelé que même si le projet n'est pas financé par l'Union européenne, il devra être mis en œuvre dans le respect de la réglementation communautaire.

Enfin plusieurs questions ont été posées sur **l'intervention du secteur privé** dans cet investissement. Le maître d'ouvrage a fréquemment rappelé le principe que le financement public devait susciter des investissements privés.

Lors de la réunion du 28 janvier 2013 à Port-Vendres, un participant a présumé que Total ou une autre industrie pétrolière serait probablement partie prenante au projet, auquel cas il paraîtrait pertinent que ces investisseurs contribuent au projet PLN 2015. Le maître d'ouvrage a précisé à ce sujet que les entreprises pétrolières avaient déjà investi récemment 20 M€ sur le port. Dans son cahier d'acteur, l'opérateur pétrolier EPPLN précise d'ailleurs qu'il souhaite que le projet n'ait pas pour effet de « déstabiliser l'équilibre économique actuel en imposant de nouveaux investissements liés aux nouveaux aménagements ». EELV a également interrogé le maître d'ouvrage sur les volumes d'investissement attendus des manutentionnaires portuaires ; sur ce point, l'opérateur Silos du Sud a précisé qu'environ 15 millions d'euros ont été investis au cours des dix dernières années dans les outils de manutention et de stockage du port de Port-La Nouvelle. Un expert de l'atelier ad hoc a précisé que le développement du trafic soutiendra les investissements des manutentionnaires dans le port.

Mais au total, le montant des investissements privés à attendre sur le port n'a pas été estimé par le maître d'ouvrage. De fait, ce dernier n'a pas pu démontrer, au-delà des 35 M€ déjà constatés, l'effet de levier de fonds privés attendu des 225 à 310 millions d'euros d'argent public à investir dans le port.

## Points saillants

- *Le débat public a permis de comprendre que le projet est un pari ambitieux sur l'avenir, fondé notamment sur l'émergence de trafics d'opportunité. Sans apporter de garanties de réussite, le maître d'ouvrage a insisté sur les signaux encourageants envoyés par des opérateurs potentiels.*
- *Sur les hydrocarbures en particulier, qui constituent l'un des piliers de l'activité actuelle et future du port, les prévisions de trafic ont été fortement contestées et jugées irréalistes par une partie du public.*
- *En vue d'évaluer la pertinence du projet, le débat a vu une opposition entre deux façons d'appréhender la demande : l'une consistant à établir des prévisions globales sur les divers segments de marché, l'autre s'appuyant sur les déclarations d'intention des acteurs économiques ainsi que sur une analyse des avantages du port vis-à-vis de ses concurrents.*
- *Le calcul économique de rentabilité du projet a été mis en cause, notamment du fait que l'analyse des coûts et avantages pris en compte n'ont pas été suffisamment clairs malgré des échanges sur ce sujet.*
- *Le maître d'ouvrage a insisté sur la nécessaire complémentarité entre investissements public et privé. Au-delà de ceux déjà réalisés, seuls les manutentionnaires du port ont déclaré étudier la possibilité d'investir.*

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

***Insertion du projet dans le territoire, protection de l'environnement, prévention des risques : pour les participants au débat, le projet est-il acceptable en l'état ?  
Quelles sont les études à réaliser, quels sont les échanges à susciter dans l'éventualité de la poursuite du projet ?***

Dans le dossier du maître d'ouvrage, celui-ci ambitionne PLN 2015 comme un projet exemplaire en termes de préservation de l'environnement.

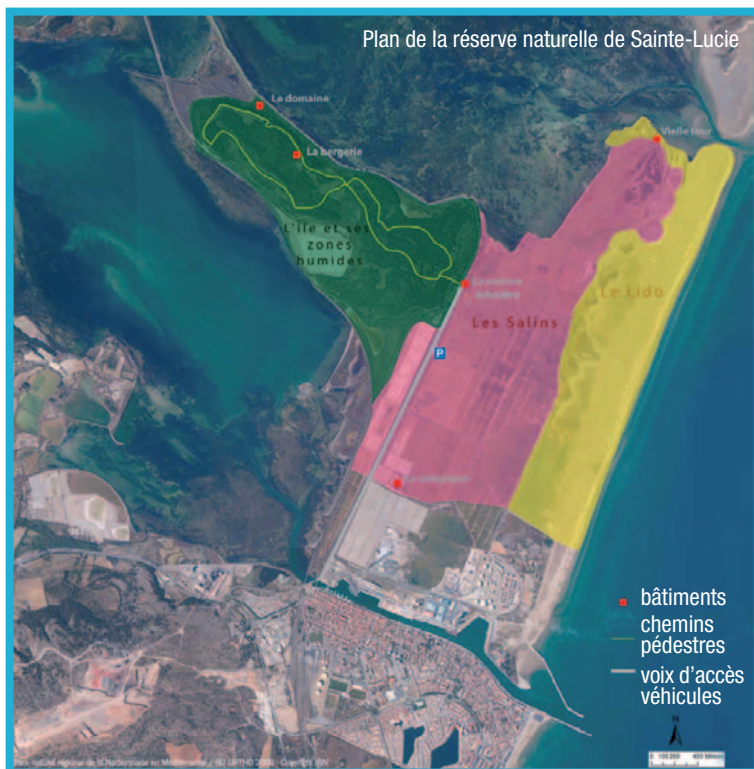
Fort de ce constat, dans un contexte où la décision de la CNDP d'organiser un débat public sur un projet repose éminemment sur les incidences dudit projet sur l'environnement, la CPDP a décidé d'organiser une **réunion thématique** sur l'insertion du projet PLN 2015 dans le territoire, sur la protection de l'environnement et la prévention des risques. Elle s'est tenue le 11 février 2013 à Gruissan et fut l'occasion de discuter notamment des enjeux liés à la relation ville-port, au milieu naturel et aux aspects hydro-sédimentaires.

Dans son allocution de clôture, le président du Conseil régional du Languedoc-Roussillon, maître d'ouvrage, a précisé que 33% de la surface terrestre du territoire « *rentre dans des contraintes environnementales voulues, un record en France* ».

Pour la plupart des participants au débat public, le projet paraît effectivement compatible avec la préservation de l'environnement. Le Syndicat mixte de gestion du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée comme le Parc naturel marin du Golfe du Lion se sont montrés satisfaits quant au volet environnemental du dossier du maître d'ouvrage (DMO). La Commune de Lézignan-Corbières, la Communauté de communes de la région lézignanaise, Corbières et Minervois, ainsi que d'autres acteurs, affirment quant à eux que le développement de l'activité économique et la préservation de l'environnement ne sont surtout pas incompatibles.

Plusieurs collectivités territoriales rappellent toutefois que **l'intégration du futur port dans son environnement** doit se faire dans le respect des espaces naturels, ceci afin de sauvegarder les richesses que constituent la réserve naturelle Sainte-Lucie, les deux sites Natura 2000 proches, les zones humides (étangs du narbonnais et de Leucate) ou encore les 80 000 hectares du Parc naturel régional de la Narbonnaise. Par exemple, dans son cahier d'acteur, la Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée souligne que le projet d'agrandissement du port « *devra tenir compte des enjeux environnementaux, notamment liés aux activités à risques (entreprises classées Seveso) mais également en raison de la proximité de la réserve naturelle de Sainte-Lucie, dont la biodiversité doit être préservée et valorisée* ».

## > Un port entre ville et milieu naturel



Source Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée

Lors de la réunion du 18 février 2013 à Sète, le Conservatoire du littoral a souligné la nécessité d'une intégration paysagère du port, en préconisant la recherche d'une solution de transition paysagère entre la réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie et la plateforme portuaire. Dans son cahier d'acteur, il souligne : « La bande côtière entre Gruissan et Port-La Nouvelle, avec ses espaces retrolittoraux constitués de lidos, salins et lagunes, forme avec la Camargue la plus vaste zone naturelle de la façade méditerranéenne française ». Concernant l'accès ferroviaire côté Narbonne prévu dans le cadre du projet, il précise : « L'aménagement d'une bretelle, si elle devait se faire pour partie sur des propriétés du Conservatoire nécessitera l'accord de son conseil d'administration et la signature d'une autorisation d'occupation temporaire, seule modalité d'usage de son domaine public ».

Le fait qu'il existe à Port-La Nouvelle une Mission de la mer révèle à quel point le port est lié à la ville où, parfois, les marins débarquent.

Dans son cahier d'acteur, la Mission de la mer se montre dynamique (création d'un foyer des marins) et souligne la nécessité d'accueillir les marins appelés à séjourner sur l'emprise portuaire. Lors de la réunion publique du 11 mars 2013 à Narbonne, il fut question des voies de communication ville-port : un ancien cheminot a souligné l'utilité d'une connexion du port avec les réseaux de transports en commun de voyageurs, afin notamment d'acheminer les travailleurs sur le site du port.

Le Conseil de développement du Grand Narbonne appelle de ses vœux la construction d'un plan de déplacements à l'échelle du territoire du Grand Narbonne.

Lors du débat, le projet portuaire fut envisagé dans le contexte du développement urbain du territoire, moins à l'échelle de la communauté d'agglomération de Narbonne que de celle de la commune de Port-La Nouvelle. Lors de la réunion de clôture du 4 avril 2013, la ville de Port-La Nouvelle a précisé vouloir associer le projet de port à un projet de développement de l'habitat à Sigean. Dans son cahier d'acteur, l'Union départementale CGT de l'Aude se soucie quant à elle du besoin de construire des logements HLM à Port-La Nouvelle.



La sterne noire, espèce emblématique de la plage de Sainte-Lucie

Source Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée

Patrimoine méditerranéen naturel et sauvage apprécié des nouvellois et amateurs de sports de glisse venus de loin, **la plage nord dite de La Vieille-Nouvelle** située sur le territoire de la Réserve Sainte-Lucie fit l'objet de nombreuses discussions, notamment du fait de la fermeture annoncée de son accès (pages 80-82 du DMO) : celui-ci traverse les installations portuaires, ce qui est contraire aux règles de sécurité. « La circulation motorisée non conforme à la loi sur le domaine public maritime naturel (classé en réserve naturelle) ainsi que les impacts qu'elle engendre doivent cesser » annonce

dans son cahier d'acteur le Conservatoire du littoral, propriétaire de la plage, illustré d'une photographie montrant une situation de stationnement dense et anarchique sur la plage.

Lors de la réunion de clôture le 4 avril 2013, le Préfet de l'Aude a confirmé que **le projet devra prévoir un nouvel accès** selon les modalités précisées dans la suite de la concertation engagée s'il y a décision de poursuivre : espaces de stationnement, modes de déplacements doux à proximité de la plage, etc. Tandis qu'une conseillère municipale de Port-La Nouvelle s'exprimait ainsi : « *L'accès à la plage la Vieille-Nouvelle est certes passionnel mais c'est notre territoire* ».

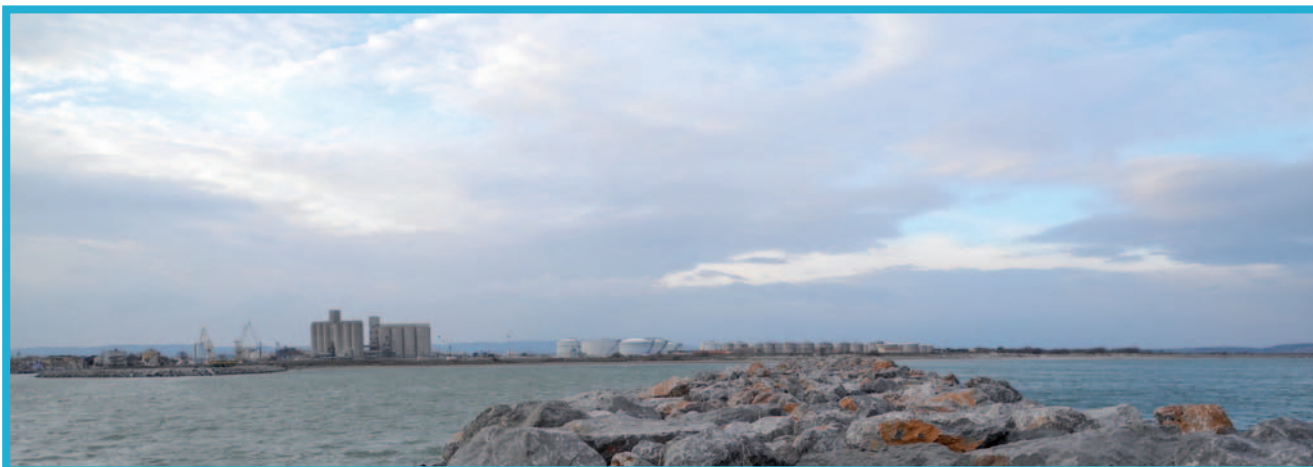
Au cours des réunions publiques, des nouvellois ont exprimé à multiples reprises leur opposition à ce que soient modifiées leurs habitudes dans la pratique de la plage. L'association PLN Windsurf a revendiqué le droit de continuer à fréquenter la plage de la Vieille Nouvelle. Pour étayer cette demande, l'association a avancé l'argument de l'impact positif des sports de glisse sur l'économie locale et sur l'image du territoire. Pour en prendre la mesure, l'association a demandé, le 28 janvier 2013 à Port-Vendres, la réalisation d'une étude de marché sur l'impact économique des sports de glisse dans le département et sur la côte.

Le Syndicat mixte de gestion du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, l'un des deux co-gestionnaires de la Réserve naturelle Sainte-Lucie avec la ville de Port-La Nouvelle, a lui aussi rappelé l'existence d'une réglementation protégeant la plage de la Vieille Nouvelle et en limitant les accès. Le syndicat mixte a précisé qu'il n'est pas opposé à la fréquentation des espaces naturels et de la plage. Il souhaite trouver des modalités qui permettront au public d'accéder à ces espaces sans les dégrader.

L'accès à ce « *site populaire très préservé* » a fait l'objet de multiples interventions au cours du débat. Tandis que la ville de Port-La Nouvelle suggère un stationnement des véhicules le long de la digue existante, en direction du grau de l'Ayrolle, le collectif Plage de la Vieille Nouvelle propose « *d'autoriser une bande de roulage jusqu'à l'étang de l'Ayrolle (...) une piste balisée à 400 mètres du lido, permettant le croisement de 2 voitures et le stationnement en épi* ». Rejoint par l'association PLN Windsurf, il met en avant la **possibilité d'une dérogation à la loi Littoral qui interdit aux véhicules de rouler sur la plage**, du fait de l'article L.321-9 du Code de l'environnement.

Cette proposition a été vivement rejetée par l'association ECCLA en réunion publique le 18 février 2013 à Sète.

Revenant sur les aires de stationnements envisagées par le maître d'ouvrage dans le cadre de l'aménagement d'un nouvel accès motorisé à la plage, l'association PLN Windsurf a répété à maintes reprises son souhait qu'un accès motorisé soit envisagé **à proximité du rivage** (moins de 150 mètres), afin de sécuriser la pratique sportive et d'ouvrir la plage à tous, y compris aux personnes en situation d'handicap et aux services de secours.





Cette proposition a été également critiquée par une professionnelle du tourisme qui, le 11 février 2013 à Gruissan, a rappelé qu'un des trois piliers du tourisme littoral est de revaloriser le littoral en éloignant les véhicules à moteur.

Le maître d'ouvrage, quant à lui, s'est engagé à maintenir un accès à la plage s'il venait à réaliser le projet PLN 2015, selon des modalités qui restent à déterminer dans l'après-débat. Et ce, à partir des principales préoccupations des différents usagers de la plage exprimées lors du débat :

- le degré de proximité ou d'éloignement du stationnement autorisé des véhicules vis-à-vis de la plage
- la compatibilité entre **capacité de stationnement** et niveau de fréquentation de la plage.

La **compatibilité entre usages du port** a également fait l'objet de discussions. Dans son cahier d'acteur, le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins du Languedoc-Roussillon souligne les impacts (pollutions, nuisances) générés par les activités humaines sur l'espace de travail des pêcheurs, ainsi que l'existence dans le port de conflits d'usage avec l'activité de plaisance. La Ligue de protection des oiseaux (LPO) de l'Aude, pour sa part, a exprimé son inquiétude quant aux **pollutions à craindre de l'infrastructure portuaire**, en phase chantier (mise en suspension de sédiments) et d'exploitation. Ces pollutions pourraient générer un impact sur l'activité de pêche.

Pour rationaliser et coordonner les usages du port, le Club nautique nouvellois et la Société nautique Port-La Nouvelle souhaitent « mener avec l'ensemble de la communauté portuaire, plaisanciers inclus, une réflexion sur une utilisation aussi rationnelle que possible des bassins ouest du port, afin de permettre le développement et la cohabitation harmonieuse des diverses activités qui s'y pratiquent, la pêche, la plaisance et les navires de servitude. » (réunion de Lézignan-Corbières, 28 mars 2013).

Par ailleurs, dans une contribution publiée sur le site internet, une responsable du tourisme local s'inquiète : « Veut-on que Port-La Nouvelle devienne un port pétrolier ? », traduisant sa préoccupation quant à la préservation des autres usages du territoire.

D'autres questions ont été posées sur la **place du port dans la ville**, c'est-à-dire sur le devenir durant les travaux de l'Avenue de la mer qui longe le port, ou encore sur les perspectives d'éloignement des dépôts pétroliers (EPPLN) de la partie résidentielle de la ville. Le maître d'ouvrage a confirmé sa volonté de protéger la ville des activités portuaires et de bien différencier les activités portuaires, urbaines et touristiques.

Enfin, à mi-chemin entre la question des usages du milieu et la préservation de l'environnement figure le concept de « **croissance bleue** » largement promu par l'association Ensemble pour PLN. Cette croissance bleue recouvre l'ensemble des activités relatives à l'énergie bleue, à l'aquaculture/algoculture et aux biotechnologies, à l'éducation ainsi qu'au développement de nouveaux métiers, à la production d'électricité éolienne en mer ou à l'activité de recherche en algoculture. Cette préoccupation rejoint le concept de développement « après-pétrole » prôné par le Mouvement citoyen des initiatives de transition de l'Aude. Le concept de croissance bleue est également cité dans le cahier d'acteur du Cluster maritime français. Pour une conseillère municipale de Port-La Nouvelle, il s'agit de profiter du projet PLN 2015 pour faire du port de Port-La Nouvelle une « vitrine » de la croissance bleue.

## > La compatibilité du projet avec la préservation de l'environnement

La problématique de la préservation de l'environnement et du cadre de vie recouvre des préoccupations locales (accès à la plage, maintien des sports de glisse et de voile à proximité des emprises portuaires), mais aussi des préoccupations nationales voire globales (préoccupations liées au mode de vie des populations en France et dans le monde).



Les **enjeux écologiques marins** du projet ont été évoqués notamment par les services de l'Etat et par la LPO de l'Aude. Il s'agit des impacts potentiels liés à l'avancée en mer des ouvrages portuaires et concernant l'environnement maritime, le linéaire côtier et le fonctionnement mer Méditerranée-étangs de Bages-Sigean.

La LPO de l'Aude, le Collectif de la plage de la Vieille Nouvelle et le Syndicat mixte de gestion du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée se sont montrés concernés par le devenir de **l'étang lagunaire de Bages-Sigean**. La future digue risque de priver ce lieu de reproduction des poissons des flux et reflux nécessaires à son alimentation via le grau de Port-La Nouvelle. Dans une contribution publiée sur le site du débat, un nouellois invite d'ores et déjà le maître d'ouvrage à restaurer les échanges d'eau à travers ce grau, tout en les considérant comme étant déjà modifiés par la construction du canal de la Robine.

Par ailleurs, le 11 mars 2013 à Narbonne, un participant a souligné l'impact potentiel des tempêtes sur les ouvrages en avancée de mer : la présence de tels ouvrages peut amplifier l'effet des coups de mer sur **l'érosion des plages**. D'ailleurs, un citoyen a invité le maître d'ouvrage à évaluer l'impact potentiel du projet sur l'érosion des plages de Port-La Nouvelle (dont celle de la Vieille Nouvelle), de Gruissan et de Leucate.

Sur ce point, le maître d'ouvrage a confirmé que l'ouvrage sera dimensionné selon les normes de résistance et de sécurité en vigueur. Lors de l'atelier ad hoc du 25 mars 2013, un assistant au maître d'ouvrage a précisé qu'en éloignant les ouvrages vers le large et en aménageant une profondeur de fond plus compatible avec la sédimentologie, les plages ne seront plus érodées. En outre, selon les études présentées au cours du débat, le projet ne devrait pas réduire les échanges de masses d'eau entre l'étang et la mer. Après le projet PLN 2015, la passe d'entrée du port serait située dans un espace très profond. De fait, les apports en sédiments seraient plus limités qu'actuellement. Les sédiments ne seraient pas piégés, ce qui réduirait les besoins en dragage. L'assistant au maître d'ouvrage a toutefois précisé qu'il reste des études à réaliser sur le thème des échanges entre la mer et l'étang, de la dynamique littorale, de l'effet du projet sur le littoral, des impacts de la phase chantier (mise en suspension de sédiments potentiellement pollués), etc.



Source DMO

Marqués par l'actualité d'une tempête avec une vague de 11,4 mètres à Leucate enregistrée par le service national des crues, les participants au débat public ont également souligné les perspectives d'une **augmentation du niveau de la mer** dans un contexte de changement climatique : une avancée du niveau moyen estimée à 0,60 mètre en 2030 au lieu de 2050, a précisé une habitante de Leucate lors de la réunion du 11 mars à Narbonne. Les participants au débat public ont demandé que ce phénomène soit pris en compte dans les études du maître d'ouvrage. Ce dernier a précisé que ces études devront de toute façon intégrer une surcote calculée par les services de l'Etat et tenant compte de la surélévation à venir du niveau des mers.

Le niveau de protection paysagère à proximité du canal de la Robine sera aussi à étudier, comme l'indique le cahier d'acteur des services de l'Etat.

Il y est fait aussi mention des **impacts potentiels du projet sur la faune et la biodiversité**. Cette préoccupation peu discutée durant le débat public se focalise sur **les bassins de la Moulure** dans le cahier d'acteur de la LPO de l'Aude, « [une] des zones les plus riches en biodiversité de

*l'ancienne saline de Port-La Nouvelle* ». La disparition de ces bassins générerait une perte importante pour les oiseaux nicheurs, migrateurs et/ou hivernants. Or cette zone est incluse dans le périmètre de 80 hectares acquis par le maître d'ouvrage et destiné à être aménagé en parc logistique attenant au port, mais aussi dans les zones à aléa très fort, fort et moyen du Plan de prévention des risques technologiques (PPRT). L'association suggère donc une préservation de la zone humide en question.

Le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins du Languedoc-Roussillon, quant à lui, insiste dans son cahier d'acteur sur le **risque de perturbation des courants** lié à l'allongement des digues, avec pour conséquence la perturbation des déplacements de poissons dans la passe.

La restauration des **salins de Sainte-Lucie** est une autre préoccupation liée à cette volonté de préserver la faune, et évoquée à maintes reprises au cours du débat. Les salins de la Vieille Nouvelle sont devenus « *un véritable espace de désolation* » depuis l'arrêt de leur mise en eau, l'abandon de leur exploitation et le rachat par le Conservatoire du littoral a qualifié un participant le 11 février à Gruissan. « *C'est devenu un désert et la biodiversité, on peut la chercher* », a ajouté un autre, faisant référence notamment à la disparition de l'avifaune (oiseaux).

Tandis que la ville de Gruissan a évoqué la renaissance de ses 800 ha de salins grâce à des partenaires privés, un participant a ajouté que les salins ne sauraient être sauvés sans un projet industriel.

Plutôt que de détruire le rouet des salins de Sainte-Lucie, un participant a proposé, d'y implanter une éolienne afin de le faire fonctionner et d'à nouveau les alimenter en eau salée. Un autre citoyen a exprimé son regret quant à l'impossibilité pour des sauniers artisanaux de s'installer sur l'emprise de la réserve naturelle durant les 25 ans suivant l'acquisition des anciens salins par le Conservatoire du littoral. Par leur activité, ces acteurs locaux résoudraient une partie du problème de désertification du milieu.

Le Conservatoire du littoral, qui a acquis les 360 hectares d'anciens salins de Sainte-Lucie en 2007, a précisé que la clause de non *salidendi* s'appliquait à la totalité des anciens salins acquis en Languedoc-Roussillon (1240 hectares), qu'elle avait fait partie de la négociation et du prix de vente à la baisse concédé à l'amiable par la Compagnie des Salins du Midi. Faisant état d'un projet de reprise de la production des salins dans le secteur de La Palme, il a estimé qu'outre de telles niches, la reprise

d'une activité industrielle de production de sel de déneigement ou de sel alimentaire relevait d'une « *aventure industrielle extrêmement fragile et illusoire* ». En ce qui concerne le restant des anciens salins de Sainte-Lucie, un Comité consultatif de la Réserve réfléchit à leur devenir étant donné l'endommagement de leurs équipements (alimentation électrique, pompes) : remettre en état le système de pompage et pomper régulièrement, ce qui redonnera au lieu l'aspect du temps de la production saline ; ou, solution intermédiaire, remettre en eau une partie des salins pour favoriser le retour de l'avifaune (notamment des laro-limicoles), et laisser le reste aux aléas des inondations par coups de mer ou par *impluviums*<sup>1</sup>. Les choix seront pris en considération des coûts d'investissement et de fonctionnement à engager et le fait qu'aujourd'hui « *la principale richesse de ce salin, ce ne sont pas les oiseaux mais la flore qui est située sur les partainements*<sup>2</sup> qui ne sont pas inondés ».

Quant au maître d'ouvrage, il a déclaré qu'il n'allait pas laisser les salins en l'état, mais qu'il allait les reprendre. Il évoque des études en cours dans ce sens.

Aux vues de tous ces impacts potentiels sur l'environnement en cas de réalisation du projet, le maître d'ouvrage envisage des **mesures permettant de prévenir, réduire et compenser les effets sur l'environnement**. Le cahier d'acteur des services de l'Etat en précise certaines modalités.

**Conditionner ces mesures compensatoires** d'effets dommageables induits sur l'environnement à l'élaboration du plan de gestion de la réserve naturelle régionale Sainte-Lucie, comme indiqué dans le dossier du maître d'ouvrage, a généré un malentendu.

La LPO de l'Aude et l'association ECCLA s'offusquèrent de cette conditionnalité posée à la protection de la Réserve.

En réponse, le Conseil régional a précisé que les salins seront entretenus y compris dans le cas où le projet ne verrait pas le jour, selon des modalités à préciser. Dans une réponse publiée sur le site, le maître d'ouvrage s'est exprimé comme suit : « *L'avenir de la réserve [naturelle de Sainte-Lucie] n'est pas lié aux compensations environnementales du projet d'extension de l'infrastructure portuaire [...] Les moyens des gestionnaires de la réserve n'étant pas extensibles, il sera étudié avec eux si la Région peut mettre des moyens supplémentaires dans le cadre des mesures compensatoires du projet.* ».

Dans son cahier d'acteur, le Conseil économique, social et environnemental régional du Languedoc-Roussillon, a pour sa part souligné l'intérêt d'anticiper les mesures compensatoires sans retarder la mise en œuvre du projet.

### > Considérer les impacts environnementaux indirects du projet

Le projet pourrait générer des **impacts positifs indirects sur l'environnement**. Ainsi, dans le cahier d'acteur de la Ville de Port-La Nouvelle, il est indiqué que « *L'arrêt de l'utilisation de la canalisation en mer (sea-line) est un gage non négligeable de sécurisation du milieu naturel* ». Le 25 mars 2013, lors de l'atelier ad hoc, le souvenir des catastrophes de l'Erika et du Prestige a été associé à l'existence et à l'utilisation des postes de déchargement en mer.

Cependant, certains acteurs ont exprimé leurs interrogations quant aux **impacts négatifs indirects du projet**, notamment aux conséquences potentielles d'un développement des importations et des trafics **liés à l'agriculture intensive**. Ainsi, le développement d'une activité comme la transformation d'huile de palme a été soulignée par plusieurs participants comme posant un problème de fond lié notamment à la culture intensive des palmiers et à la déforestation des pays producteurs comme le Libéria.

D'autres questions ont été posées sur les perspectives d'importation dans le port de Port-La Nouvelle de soja génétiquement modifié et de tourteaux de soja, sur les projets liés aux agrocarburants qui pourraient y voir le jour, ou encore sur l'accroissement des importations d'intrants (engrais et

1 : Système de captage et de stockage d'eau de pluie

2 : Bassins servant autrefois à la production de sel

peut-être pesticides) escompté dans le projet. Lors de la réunion du 22 mars 2013 à Castelnaudary, la Confédération paysanne a souligné les risques liés au développement et au maintien des monocultures (appauvrissement des sols, crises sanitaires), et insisté sur la nécessité de considérer la souveraineté alimentaire ici comme ailleurs.

Sur ces sujets, le maître d'ouvrage se propose d'appliquer la loi et les normes sanitaires en vigueur, sans se substituer au législateur. Il précise que les denrées mises en cause, si elles ne sont pas acheminées par Port-La Nouvelle, le seront de toute façon par d'autres ports.

Source Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée



### > La sécurité, un enjeu majeur

Le **volet « risques »** du projet a été peu évoqué dans le dossier du maître d'ouvrage. Les services de l'Etat, pour leur part, ont abordé cette thématique dans leur cahier d'acteur, en mentionnant notamment le Plan de prévention des risques technologiques (PPRT) du port de Port-La Nouvelle en cours d'élaboration. Sa finalisation aurait dû correspondre au démarrage du débat public sur le projet PLN 2015, c'est-à-dire à la fin de l'année 2012. Il fut alors annoncé son report à fin 2013.

Dans sa contribution, Frangaz a souligné l'impact potentiel de ce PPRT, et notamment le zonage, sur le périmètre géographique du projet.

Lors de la réunion publique à Sète le 18 février 2013, la Sous-Préfète de l'Aude a précisé que le dit document ne faisait pas obstacle à l'extension du port : dans sa formulation actuelle, et sous réserve des recours éventuels pouvant être exercés, le PPRT prescrira simplement une structuration des activités possibles sur les zones présentant un aléa. Ainsi, dans la zone à aléa fort, il faudra limiter la présence humaine. Elle a précisé que seuls 16% des 100 hectares du port sont susceptibles d'être concernés par le zonage du PPRT. En outre, il s'agit d'une emprise terrestre : principalement les terrains correspondant à la bordure sud-est du futur parc logistique et dans une moindre mesure une partie du terrain de la plateforme nord.

S'agissant des risques liés au projet ou au fonctionnement du port, la principale problématique relevée est la **proximité des infrastructures portuaires et de la ville**. L'association Envol-Ensemble pour PLN a décrit le port de Port-La Nouvelle comme « un port dans la ville » assorti d'un site Seveso, ce qui génère une accumulation de contraintes de sécurité. Plusieurs infrastructures sont relativement proches les unes des autres.

Si la perspective de supprimer le sea-line est saluée comme une évolution de nature à réduire le niveau de risque, un acteur s'est inquiété d'une autre conséquence qui a découlé : un certain rapprochement des activités de chargement/déchargement de produits pétroliers vis-à-vis de la terre et de la ville.

Un représentant d'Antargaz a souligné par ailleurs la proximité de la zone logistique en projet avec les

emprises Seveso du site Antargaz. A ce sujet, un citoyen a exprimé ses craintes d'un « effet domino » généré par un accident survenant en dehors de l'enceinte portuaire (exemple de l'incendie survenu sur le site du transporteur Camidi).

L'association Ensemble pour PLN, pour sa part, a évoqué le risque que constituerait un développement des stockages d'hydrocarbures au contact de la darse et des étangs.

En réponse à ces questionnements, le maître d'ouvrage a souligné sa démarche volontaire d'éloignement des activités dangereuses vis-à-vis de la ville.

D'autres acteurs ont mis en exergue l'importance des volumes de **nitrate d'ammonium** pouvant être manipulés sur le port. Tandis qu'un projet d'acheminement de nitrate d'ammonium dans le port de Bayonne fait l'objet d'un rejet par les acteurs locaux, de nouveaux volumes semblent appelés à être manipulés à Port-La Nouvelle, comme indiqué lors de la réunion du 25 janvier 2013 à Montpellier. Or le nitrate d'ammonium est la principale substance incriminée dans la catastrophe d'AZF à Toulouse, comme l'a rappelé un représentant d'EELV. Le 28 janvier 2013, lors de la réunion publique de Port-Vendres le CTLM, manutentionnaire sur Port-La Nouvelle et Port-Vendres, s'est voulu rassurant : le chargement/déchargement de ces matières dans des conditions de respect des règles de sécurité telles que celles imposées par la CCI de Narbonne présente un moindre risque, ce à quoi il s'efforce depuis des dizaines d'années.

En matière de **sécurité et de sûreté maritime**, une thématique évoquée par les services de l'Etat, il reste à identifier la capacité résiduelle du port (mouillage d'attente) et sa capacité à accueillir un navire en difficulté. Un habitant de Port-La Nouvelle partage cette préoccupation, évoquant le risque qu'un navire pétrolier présente une fuite et répande du fuel en Méditerranée. Sur ce point, le maître d'ouvrage a répondu que les déchargements en bord à quai comme envisagés dans le projet sont moins risqués que les déchargements au moyen d'un sealine.

EELV a souligné un autre aspect lié à la sécurité portuaire : la **taille réduite du cercle d'évitement** dont disposent les pilotes pour les manœuvres portuaires. Le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins du Languedoc-Roussillon a confirmé que l'agrandissement de la digue et l'élargissement de la passe amélioreront les conditions de sécurité des manœuvres.

Comme le précise le cahier d'acteur des services de l'Etat, en matière de sécurité, la réalisation du projet pourrait apporter d'**autres progrès**, du fait de la sécurisation de l'accès au port, de la constitution d'un parc logistique cohérent et de l'aménagement d'un nouvel accès à la plage.

### > Observations sur les études environnementales attenantes au projet

Au cours du débat public, il a été fait mention de quelques lacunes en terme d'études environnementales dans le dossier du maître d'ouvrage. EELV a également souligné la **fragilité des études** réalisées jusqu'à présent en matière d'impact du projet ; précisant que cette fragilité pourrait constituer un argument favorable à un éventuel recours contre le projet PLN 2015. Par exemple, le projet de zone logistique et industrielle et le dossier portuaire font l'objet d'études d'impact séparées, alors qu'ils sont décrits comme un programme d'aménagement global dans le dossier du maître d'ouvrage. L'organisation a sollicité une étude complémentaire portant sur la problématique des **transports de sédiments en mer Méditerranée**, notamment au niveau de la plage nord, sur un périmètre pertinent suffisamment large.

Dans son cahier d'acteur, la LPO de l'Aude, pour sa part, a sollicité un approfondissement des études sur la circulation des eaux et le fonctionnement de l'étang lagunaire de Bages-Sigean relié au port par le grau de Port-La Nouvelle. Elle invite le maître d'ouvrage à prendre en compte le cours d'eau La Berre qui se jette dans cet étang mais aussi l'impact potentiel de la construction de digues sur les courants du Parc naturel marin du Golfe du Lion, la teneur en substances polluantes dans les vases utilisées pour la construction des digues et remblais, ou encore le déplacement des sédiments lié aux dragages du port.

Le Syndicat mixte du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, quant à lui, relève que les enjeux relatifs à l'**ichtyofaune** (rôle des étangs dans le cycle de vie des espèces) sont peu appréhendés dans le dossier du maître d'ouvrage. Il s'inquiète lui aussi du risque de modification du fonctionnement hydrobiologique de l'étang de Bages-Sigean. Enfin, le Syndicat juge important d'envisager la réversibilité des processus dans les études préalables. « *Considérant l'impact potentiellement très important de ce projet sur le milieu lagunaire* », il souhaite être associé à ce projet, indique-t-il dans son cahier d'acteur.

Dans son cahier d'acteur, ECCLA demande une saisie du **Conseil scientifique régional du patrimoine naturel** afin que cet organisme étudie l'hydrodynamique du lieu ainsi que les flux de sédiments actuels et à venir, et émette un avis sur les incidences potentielles du projet sur le site Natura 2000 des côtes infra littorales qui serait le plus impacté. L'association revendique des études d'impact approfondies sur la qualité des eaux des lagunes et sur les risques du projet sur la biodiversité. Le Parc naturel marin du Golfe du Lion, quant à lui, a demandé à être associé aux études à venir, ce qui lui permettra de contrôler et d'anticiper les éventuels impacts du projet sur son périmètre.

Lors de la réunion de clôture le 4 avril 2013, le Préfet de l'Aude a précisé que si le Conseil régional prend la décision de donner suite au projet PLN 2015, il aura de toutes façons des études à réaliser sur les courants, les sédiments marins, sur le système mer-étang, sur les milieux naturels terrestres, en vue d'une réduction et d'une compensation des impacts du projet.

La Région s'est déclarée consciente de la nécessité de compléter ces études. Son assistant à maîtrise d'ouvrage, Catram, a précisé que le projet n'en est qu'à une phase d'étude préliminaire : « *le projet tel qu'il est, n'est pas optimisé. Il y a encore beaucoup d'études à faire derrière.* » (réunion du 14 janvier 2013).

## Points saillants

- *L'intention du maître d'ouvrage de faire de PLN 2015 un projet exemplaire sur le plan environnemental a été jugé recevable : faire cohabiter une activité industrialo-portuaire avec des milieux naturels et sensibles (réserve naturelle de Sainte-Lucie, étangs de Bages-Sigean, parc marin du golfe du Lion en Méditerranée). L'état des salins de Sainte-Lucie et la nature des activités potentielles accueillies sur le port ont conduit certains à émettre des réserves.*
- *La fermeture de l'accès actuel à la plage dite de la Vieille Nouvelle, consécutive à la réalisation du projet, a conduit à en envisager un nouveau. Les réflexions ont porté tant sur les aménagements (stationnement, bande de roulage, accès à proximité du rivage) que sur les aspects juridiques (loi «Littoral»).*
- *Le port de Port-La Nouvelle étant classé Seveso, le public se montre concerné par les enjeux liés à la sécurité du site et de la ville voisine. Pour poursuivre la réflexion sur les avantages et inconvénients du classement Seveso, y compris envisager la réalisation du projet susceptible de le modifier, il est recommandé d'avoir établi le PPRT.*
- *Les études environnementales préalables méritent approfondissement sur le plan du transfert des sédiments, du fonctionnement hydrologique, de la remontée du niveau de la mer, de l'érosion des plages, etc. En outre, il a été souligné la nécessité d'études sur la globalité du périmètre le plus pertinent.*



Source CPDP

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

Depuis le Grenelle de l'environnement ce sujet doit être intégré au périmètre du débat. Il a été principalement traité en réunion de clôture à Narbonne le 4 avril et dans certains cahiers d'acteurs.

Pour cette concertation postérieure au débat public, la Région se propose, plutôt que de créer de nouvelles structures, de mettre à contribution les structures existantes ou émergentes d'échange :

- Le Conseil portuaire ;
- Le Comité consultatif de la réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie ;
- Les instances du Parc naturel régional de la Narbonnaise ;
- Le Parc naturel marin du Golfe du Lion ;
- Le Conseil économique, social et environnemental (CESER) régional ;
- La Commission Méditerranée, commission interne au Conseil régional ;
- Le Conseil régional des Jeunes ;
- Le Parlement de la mer, récemment mis en place et ouvert à l'ensemble des acteurs de la mer et de la terre.

Par ailleurs, la Région souhaite mettre à profit son dispositif de communication de proximité pour relayer les différentes étapes à venir de l'avancement du projet. Le maître d'ouvrage s'est d'ores et déjà engagé à apporter des réponses concrètes dans les prochains mois aux questions posées dans



les cahiers d'acteur. Cela étant, le 18 février à Sète, le Conseil régional a précisé : « la concertation ne veut pas dire l'unanimité. Sur quelque projet que ce soit, vous n'aurez jamais l'unanimité. ». Certains intervenants ont appelé la Région à la plus grande vigilance sur les questions environnementales : le maître d'ouvrage a confirmé que ces contributions ont bien été entendues.

EELV a suggéré la mise en œuvre d'une concertation approfondie, ne serait-ce que pour atténuer le risque de recours contentieux vis-à-vis du projet. Le parti politique a fait observer qu'aucune structure de concertation proposée par la Région n'en est totalement indépendante et a manifesté son souhait de constitution d'une Commission du dialogue dédiée au projet.

Un représentant de la batellerie a par ailleurs proposé d'engager des discussions avec la Chambre nationale de la batellerie artisanale sur la connexion à aménager entre le port et la voie fluviale. Le Comité régional des pêches maritimes et des élevages marins, quant à lui, souhaite être associé à la préparation des travaux de dragage (période optimale de réalisation, modalités techniques...). Translog sollicite l'organisation d'une concertation portant sur la plate-forme nord et sur le parc logistique attenant au port. L'association PLN Windsurf demande à être intégrée aux concertations à venir sur l'accès à la plage. Les acteurs ont donc demandé la mise en œuvre d'une large concertation avec les différentes parties prenantes du territoire, en dehors des instances citées par le Conseil régional. D'ailleurs, le 25 mars 2013, un expert invité à l'atelier ad hoc a souligné la nécessité de développer un projet largement et collectivement partagé, car un projet de port est un vecteur potentiel de la création de valeur.

Pour l'après-débat et même l'après-projet, une représentante des professionnels du tourisme a par ailleurs revendiqué une implication des acteurs du tourisme dans les problématiques d'urbanisme et d'environnement du littoral. Dans son cahier d'acteur, la CGT a préconisé la constitution d'un comité d'animation du port articulé autour des valeurs de la démocratie participative. Un autre acteur a appelé de ses vœux la publication de bulletins d'information périodiques décrivant l'activité du port, et permettant ainsi de rapprocher les populations du gestionnaire de l'infrastructure.

Le maître d'ouvrage, pour sa part, a réaffirmé sa volonté de concertation. Il a insisté sur un élément démontrant cette volonté : le projet PLN 2015 aurait pu être découpé en plusieurs phases représentant alors un investissement de moins de 150 millions d'euros, auquel cas il aurait pu se soustraire au processus du débat public.



# Conclusion

Notre appréciation est articulée selon les trois critères observés par tous les débats publics :

- **Equivalence** de traitement des divers acteurs participants,
- **Transparence** de l'information utilisée durant le débat,
- qualité de l'**Argumentation** à laquelle il a été fait appel durant le débat.

Quelques leçons à tirer du débat, montrant que le débat a fait bouger quelques lignes, viennent compléter ces considérations.

## L'équivalence entre acteurs a-t-elle été respectée dans le débat de Port-La Nouvelle : une brève analyse du déroulement du débat

Comme cela a déjà été signalé, l'atmosphère générale du débat fut satisfaisante, avec une bonne écoute de part et d'autre, entre le maître d'ouvrage et la salle. Celle-ci exprima à de nombreuses reprises, après la plupart des réunions, sa satisfaction d'avoir pu prendre la parole, signalant que ce n'était pas la tradition localement. Le maître d'ouvrage, manifestement inquiet de l'exercice auquel il était contraint de participer, fut réservé lorsque celui-ci fut achevé, remerciant la Commission particulière d'avoir su maintenir jusqu'à la réunion de clôture la sérénité des échanges.

De manière générale, les réunions furent longues (d'une durée de 3 heures 30 jusqu'à plus de 4 heures 30) avec la participation d'un auditoire attentif et présent jusqu'au bout.

Mais qui organisait ces réunions ? De très nombreuses fois, le maître d'ouvrage crut bon de rappeler qu'il était le seul décideur légitime à organiser un débat. Sans le contredire publiquement, la CPDP dut rappeler (lettre du débat n°2) les dispositions réglementaires en vigueur.

Doit-on par ailleurs considérer que le débat fut vraiment ouvert à tous les publics, c'est-à-dire fournissant l'occasion de faire participer tous les acteurs concernés quels que soient leur catégorie professionnelle, leur tranche d'âge ou tout autre critère pertinent ? Le bilan est ici mitigé.

Une réunion, la première à Port-La Nouvelle, plus de trois cents participants, a permis de rassembler une population largement diversifiée, réellement représentative du public concerné localement, mais avec des thèmes d'intérêts locaux, le plus souvent municipaux. Les neuf réunions suivantes n'ont que peu attiré une participation locale (environ le quart de l'assistance), au bénéfice de ce qui fut rapidement dénommé plaisamment « la caravane du débat » (les trois-quarts de l'assistance, composés essentiellement de quelques représentants économiques, d'associations et de membres d'un parti politique : EELV). Le débat en a souffert, les mêmes intervenants, pour les deux dernières catégories, répétant à l'envi les mêmes arguments. Le maître d'ouvrage s'efforçait d'y répondre en évitant de se contredire, ce qui a pu nuire à une ouverture vers d'autres considérations. Le site des questions-réponses évoque d'ailleurs ces répétitions sur des sujets restreints.

Bien que sollicités à chaque fois, les acteurs locaux non originaires de Port-La Nouvelle n'osaient pas prendre la parole, voire craignaient d'intervenir, préférant se limiter à des aspects qui les concernaient directement mais n'ayant pas ou peu de relations avec le projet d'extension portuaire de Port-La Nouvelle.

La présence probablement trop marquée des membres d'EELV, le fait que les services de la Région chargés du projet portuaire fussent uniquement représentés durant les réunions du débat par une personnalité élue désignée comme représentant principal du maître d'ouvrage (et seul autorisé à prendre la parole en public), a fait progressivement glisser un débat sensé développer une forme de démocratie participative vers une confrontation, certes usuelle, entre représentants élus de tendances partisanes différentes, mais régulièrement éloignées de l'expression créative qui était recherchée.

En bref, si l'équivalence de prise de parole et d'expressions diverses a été observée pour deux acteurs importants du débat, le maître d'ouvrage et un parti politique, elle n'a pu être que partiellement garantie pour tous les autres acteurs, malgré tous les efforts déployés par la Commission particulière.

### **La transparence des informations a-t-elle été observée ?**

La rétention d'information sur les activités portuaires, industrielles et logistiques envisagées, a été permanente pendant le débat. Le secret industriel et commercial paraît très pénalisant pour un exercice tel que le débat public, dans la mesure où il soustrait au public des éléments clés pour éclairer la décision d'investissement public.

Cette attitude, maintes fois remarquée et dénoncée par la CPDP, peut se comprendre en tenant compte de la mésaventure industrielle et commerciale du projet d'implantation sur le site de Port-La Nouvelle d'usines de transformation d'huile de palme (projet Vopak-SimDarby) vigoureusement dénoncée par le collectif NoPalm. Le retrait forcé de ce projet, qu'il soit considéré comme raisonnable ou non selon les points de vue, a laissé des traces douloureuses non encore effacées. Un épais brouillard s'est depuis installé. S'il commence à se dissiper à la suite des réunions du débat public, on ne peut que souhaiter qu'il disparaisse complètement et que des informations claires et précises remplacent les non-dits et les esquives.

### **La qualité de l'argumentaire a-t-elle fait progresser les idées et les perspectives du développement de Port-La Nouvelle ?**

Pour les raisons précédentes, l'absence de certains acteurs clés pour l'avenir du port a laissé dans l'ombre des questions importantes relatives à l'opportunité du projet. C'est notamment le cas pour les réflexions qui auraient pu être envisagées sur les activités industrielles. Elles en ont pâti, laissant place à des répétitions relativement stériles.

Cependant, lorsque les sujets concrets étaient abordés pour d'autres domaines, les arguments utilisés de part et d'autre étaient de très bonne qualité. Leur recension dans la partie principale de ce compte rendu (les enseignements tirés du débat) en témoigne. Il n'en allait pas forcément de même lorsque les thèmes étaient plus flous et prospectifs. Il est intéressant dans ce cas de considérer l'équilibre parvenant à s'établir entre les aspects techniques, économiques et sociaux, environnementaux et enfin de communication (affective) auxquels l'argumentation avait recours.

Si cet équilibre était presque toujours observé, les controverses faisant appel à l'ensemble des catégories précédentes, on a pu regretter que l'argumentation restât alors à un niveau plus médiocre.

A plusieurs reprises, on a pu ainsi remarquer dans les développements qui précèdent la fragilité des hypothèses techniques, le caractère facilement contestable des calculs économiques et des prévisions à caractère social, la nature perfectible des études d'environnement. En revanche, le sentiment global partagé par l'ensemble des acteurs en communication les uns avec les autres fut – émotionnellement, mais c'est important – à peu près unanimement favorable au projet. Bousculant les critiques rationnelles qui se levaient chaque fois qu'un aspect précis du projet était soumis à discussion, l'opinion générale, à de très rares exceptions près, fut quasi unanimement favorable, maître d'ouvrage et autres acteurs confondus.

Le débat public a probablement permis de contribuer à mieux percevoir cette distorsion entre raisons - hésitant de vouloir entreprendre ou arrêter le projet - et sentiment affectif profond qu'il convient de toutes façons de le mener à terme.

## » Leçons et perspectives «

### » LE DÉBAT A FAIT BOUGER QUELQUES LIGNES

Le point de vue propre à la Commission particulière du débat public (Port-La Nouvelle 2015) est de contribuer à l'amélioration des débats sans jamais se prononcer sur le devenir du projet qui a été à la base de ce débat.

Les modestes réflexions qui suivent, concernant donc le débat (pouvait-on faire mieux ?) et non le projet d'extension portuaire de Port-La Nouvelle (qui concerne le maître d'ouvrage qui a l'obligation légale de prendre la décision d'arrêter ou de poursuivre le projet dans un délai de trois mois à compter de la date de publication du présent compte rendu et du bilan du débat, rédigé par la Commission nationale). Quatre conclusions :

» **1.** Le débat organisé au sujet du projet d'extension portuaire de Port-La Nouvelle a permis une meilleure information du public sur les éléments constitutifs et les conséquences probables de ce projet d'une part, et une plus grande compréhension pour le maître d'ouvrage du ressenti de la population vis-à-vis d'une réalisation effective de ce projet, d'autre part. Ceci a été obtenu grâce à une large concertation (entretiens individuels, réunions publiques, site SQR, cahiers d'acteurs, contributions, couverture médias). Cependant, cette concertation n'a pas su dépasser le cercle des notables dans la plupart des cas. Si leur présence représentative est indispensable, elle ne saurait pour autant devenir suffisante, la participation de tous étant recherchée. Bien que de nombreux débats se soient déjà déroulés dans le Languedoc-Roussillon, la culture du débat public reste encore à s'implanter en tant qu'apport positif à la décision politique démocratique et non comme contrainte venant la limiter.

» 2. Le débat public ne vise pas la désignation de gagnants ou de perdants mais une meilleure compréhension des attitudes diverses ou nouvelles vis-à-vis du projet étudié. Pour ce qui concerne le projet de Port-La Nouvelle, il est normal qu'il n'y ait pas unanimité sur l'opportunité et la pertinence du projet selon les divers points de vue en présence. Le flou qui en résulte est salutaire. Il montre la complexité d'un projet mais ne démontre pas l'impossibilité d'agir ou de s'abstenir. Il suggère simplement les voies à suivre pour faire disparaître l'impression de flou des yeux de tous. Un exemple simple a été vécu durant le débat, c'est celui de l'échéance du projet, située en 2015 par le maître d'ouvrage avant le démarrage du débat public. Cette date est désormais moins évidente après le débat. Elle est raisonnablement prévue pour plus tard, une bonne évolution pour la crédibilité du projet.

» 3. A trop fixer son attention sur les détails d'un projet, on oublie de le considérer dans un ensemble plus vaste qui seul lui donne sa raison d'être. Le débat public a pour but d'élever le niveau d'observation du maître d'ouvrage comme des autres acteurs, que ceux-ci soient a priori favorables ou défavorables au projet proposé. Cette capacité à analyser globalement un projet est clairement recherchée. Une fois atteinte, elle dépasse les disputes qui s'accrochent à des aspects de réalisation, à des conséquences redoutées ou à la défense d'intérêts particuliers. C'est en élargissant le périmètre choisi pour le débat public (PLN 2015), en dépassant les réticences à s'exprimer, à faire connaître plus précisément des informations économiques et commerciales, à mieux partager les risques et les enjeux, que peut apparaître une dynamique de progrès et de plus grande concertation volontairement établie et non subie.

» 4. Dans un contexte économique déprimé, alors que les orientations à prendre pour les générations futures ne sont claires pour personne, il est légitime de fonder les espoirs sur des projets ambitieux comme celui de Port-La Nouvelle. Le débat public doit servir une telle cause en assouplissant la réflexion de chacun à une plus grande compréhension des faits et à une meilleure adaptation aux circonstances du temps. Les opinions rigides déclarées en début de débat évoluent au cours de celui-ci pour aboutir à des compromis ou à des solutions nouvelles inimaginables initialement. Si l'opinion des acteurs change, c'est aussi parce que le contenu du projet et ses finalités se trouvent progressivement modifiés. Cette démarche tournée vers l'avenir est à promouvoir. Les participants au débat sur la possibilité d'un nouveau port à Port-La Nouvelle décideront de ce qu'il convient d'entreprendre ou pas. Leur choix les conduira très probablement à une ou des solutions différentes de celle envisagée fin 2012. Il n'y a pas à le regretter ce qui n'implique pas que les propositions de cette époque étaient mauvaises et inacceptables. Elles restent toutefois des propositions du passé qui doivent laisser la place à des visions présentes, forcément meilleures car partagées par un plus grand nombre conscient de la justesse de la décision arrêtée en définitive.



## » ANNEXES «

**LIENS UTILES  
RENCONTRES PREALABLES  
EXTRAITS DE REVUE DE PRESSE DU DÉBAT PUBLIC  
GLOSSAIRE**

### » ANNEXES 1 «

#### » LIENS UTILES

**> Dossier du maître d'ouvrage**

<http://www.debatpublic-pln2015.org/informer/dossier-presentation-projet.html>

**> Synthèse du dossier du maître d'ouvrage**

<http://www.debatpublic-pln2015.org/informer/synthese-du-maitre-d-ouvrage.html>

**> Présentation vidéo du projet**

<http://www.debatpublic-pln2015.org/informer/film-de-presentation.html>

**> « Journal du débat » support de la CPDP :**

Lettre N° 1

<http://www.debatpublic-pln2015.org/informer/lettre-1.html>

Lettre N° 2

<http://www.debatpublic-pln2015.org/informer/lettre-n-2.html>

**> cahiers d'acteurs**

<http://www.debatpublic-pln2015.org/informer/cahier-acteurs.html>

## » ANNEXES 2 «

### » RENCONTRES PREALABLES

ACTEURS RENCONTRES	ORGANISME
M. Laurent Mouillie, directeur commercial Port de commerce	CCI de Narbonne, délégataire
M. Pascal Pinet, direction générale adjointe des solidarités et M. Fabrice Levassort, direction des transports et des communications	Région Languedoc-Roussillon
M. Thierry Lataste, préfet de Région Languedoc-Roussillon et préfet de l'Hérault, M. Eric Freysselinard, préfet de l'Aude, Mme Marie-Paule Bardèche, sous-préfète de Narbonne, M. Didier Kruger, directeur DREAL, M. Dairien, directeur DDTM	Préfecture de Région Languedoc-Roussillon DREAL DDTM 11
M. Michel Gautier, directeur adjoint et son équipe	DREAL
M. Richard Sevcik, président, M. Thierry Lanieste, directeur, M. Alain Bergé, directeur adjoint	Parc naturel régional Narbonnaise
Mme Maryse Arditi, M. Jean-Luc Thibault	ECCLA
M. Bernard Ballester, président, M. Jean-François Chatel, directeur général, et M. Eric Ferrières	CCI Narbonne et Port-La Nouvelle
M. Christian Bourquin, président, M. Robert Navarro, vice-président Conseil régional Languedoc-Roussillon M. Pinet, M. Levassort, M. Arnaud Brasseur, chef de projet Transports et intermodalités des services	Région Languedoc-Roussillon
M. Jean-Claude Armand, directeur	Conservatoire du littoral
M. Henri Martin, maire, M. Eric Lallemand, directeur général des services, M. Claude Roquelaure, chef de cabinet	Mairie de Port-La Nouvelle
M. Didier Vinchent, directeur du site	Lafarge Ciments
M. Hervé Nouguié, président	UMANO – Union Maritime Nouvelloise
M. Didier Codorniou, maire, 1 <sup>er</sup> vice-président du Conseil régional Languedoc-Roussillon, Commission Finances	Mairie de Gruissan
M. Philippe Bonnevie, délégué général	AUTF (Association des utilisateurs de transport de fret)
M. François Commeinhes, maire, député européen, M. de Rinaldo, 1 <sup>er</sup> adjoint, M. Margouet, DGS	Mairie de Sète



M. André Viola, président, M. Philippe Greffier, directeur de cabinet et président de la Communauté de communes de Castelnaudary, MM. Denis Brugeron, chef de cabinet et Yvon Le Gall, directeur de la communication, M. Marcel Martinez, vice-président chargé du développement économique	Conseil général de l'Aude
Mme Marie-Paule Bardèche, sous-préfète	Préfecture de l'Hérault
M. Eric Mascle, PDG, M. Jérôme Strauss, directeur	Comptoir languedocien de transit et manutention de Port-La Nouvelle
Mme Elizabeth Rouch, présidente, Mme Lydie Passemar (conseillère municipale et association Envol), M. Laurent Bachy, association pln Windsurf	Association Vieille Plage Association Envol Association Windsurf
M. Cifaï, directeur	Silos du Sud – Axéreal
M. André Lopez, président et MM. Bonnefoi, Butin, Menin, M. Reste	Association de pêcheurs pêche de loisir
M. Raymond Couderc, maire, M. Elie Aboud, 1 <sup>er</sup> adjoint	Mairie de Béziers
M. Ruiz	Fédération de chasse de l'Aude
M. Arnaud Carayon, président	Société Carayon
M. Christian Petit, directeur régional, M. Hilaire Hitem, M. Bruno Beauchet	Réseau ferré de France
M. Patrick Maugard, maire, Mme Hélène Girard, M. Philippe Greffier, adjoint	Mairie de Castelnaudary
M. Francis Galgan, président	CAMIDI
M. Moly, vice-président, Mme Rossillon, directrice du développement économique, M. Estève, directeur du site, M. Pou, directeur des investissements et Mme Chauvineau-Fournier, directrice de MP2	Conseil général des Pyrénées-Orientales et port de Port-Vendres
M. Jacques Bascou, président, maire de Narbonne, M. Petit, directeur des investissements	Grand Narbonne
M. François Mortefon, responsable du site	France Agrimer
M. Albert Cormary et M. Alain Viard, Mme Marie-Laure Arripe	Europe Écologie Les Vert et Association No Palm
M. Geoffroy Caude	Union des pêcheurs français
M. Frédéric Daux	Syndicat professionnel des pilotes
M. Giva, président	Chambre d'agriculture régionale Languedoc-Roussillon
M. Batoche, M. Guillelmet	CCIR Languedoc-Roussillon
Mme Cousin, Mme Herbert, M. Cousin et M. Potier	Mission de la mer
M. Christophe Garretta	CGT

M. Chevalier, président et M. Bertret directeur de l'établissement public régional du port de Sète Sud de France	Port de Sète
M. Georges Jordan, directeur général	Marché Saint-Charles
M. Alain Degage, responsable pédagogique du Master 2 professionnel « Gestion des affaires maritimes »	Université de Perpignan Via Domitia
18 élèves + M. Degage	IUT de chimie, Master 2 Affaires Maritimes
Mme Lavaud Letilleul	Maître de conférence à Montpellier et spécialiste des ports
M. Izard, DGS	Mairie Lézignan Corbières
M. François Martin, M. Hervé Longe	Logistique et sécurité de Total
M. Paul Tourret, directeur	ISEMAR
Xavier Guerin, chef de mission, Eric Banel directeur général	Armateurs de France
M. Pierre Cariou, professeur associé	Euromed
M. Garnier, responsable de site	Directeur Frangaz
M. Charlon, vice président	Translog
M. Terrier, directeur général - M. Ranjard, directeur du développement	Port de Marseille
Mme Valérie Blanchet	Egis Ports



Source CPDP

## » ANNEXES 3 «

### » EXTRAITS DE REVUE DE PRESSE DU DÉBAT PUBLIC

#### > Plusieurs titres impactants sont à noter :

- *L'Extension du port à l'épreuve du débat public jusqu'en avril*  
(L'Indépendant et Midi Libre du 13 décembre 2013)
- *Coup d'envoi du débat public « Port-la-Nouvelle 2015 »*  
(La lettre M du 18 décembre 2012)
- *Le chantier du siècle*  
(La Dépêche du Midi du 19 décembre 2012)
- *Les Nouvellois ont la parole sur l'aménagement du port*  
(L'Indépendant du 9 janvier 2013)
- *Extension du port : c'est parti*  
(La Dépêche du Midi du 14 janvier 2013)
- *Coup d'envoi sur l'Extension du Port*  
(La lettre M du 15 janvier 2013)
- *Port La Nouvelle, le débat continu*  
(L'Indépendant du 7 février 2013)
- *Port-la-nouvelle ; Extension du port : le projet maritime mobilise le public*  
(Midi Libre du 13 février 2013)
- *L'extension du port de Port-la-Nouvelle fait débat*  
(La Dépêche du Midi du 18 février 2013)
- *Ports régionaux : débat public autour du « match » Sète / Port-la-Nouvelle*  
(Midi Libre du 20 février 2013)
- *Le débat sur le port prend un tour quasi philosophique*  
(Midi Libre et l'Indépendant du 27 mars 2013)
- *Port-la-Nouvelle : réunion de clôture du débat public*  
(La lettre M du 27 mars 2013)
- *Vers un port « moyen grand » opérationnel dès 2018 ?*  
(Midi Libre et l'Indépendant du 31 mars 2013)
- *Port-la-Nouvelle : réunion de clôture*  
(La lettre M du 4 avril 2013)
- *Projet d'extension du port : mode d'emploi de l'après-débat*  
(Midi Libre et l'Indépendant du 12 avril 2013)

## »» ANNEXES 4 ««

### »» GLOSSAIRE

**Actualisation** : Fait de modifier des valeurs financières prévues dans le futur pour qu'elles soient comparables avec des valeurs actuelles.

**Affouillement** : Enlèvement localisé de matériau meuble par un courant ou un remous d'eau.

**Affréteur** : Société qui loue un navire pour un temps déterminé (affrètement à temps), ou pour un voyage particulier (affrètement au voyage).

**Anthropique** : Qui résulte essentiellement de l'action humaine (en parlant d'un paysage, d'un sol).

**Armateur** : Société qui arme le navire et l'utilise pour la navigation commerciale. L'armateur peut être également le propriétaire du navire.

**Avitaillement** : Fourniture de combustibles et de vivres nécessaires à bord d'un navire pour l'exécution d'un transport.

**Benthos** : Ensemble des organismes vivant sur les fonds marins ou d'eau douce.

**Bord à quai** : Être bord à quai, se dit quand l'un des côtés du navire touche le quai.

**Cabotage** : Navigation sur de courtes distances à proximité des côtes.

**Car carriers** : (en français un transporteur de véhicules), navire destiné au transport de véhicules.

**Cercle d'évitage** : manœuvre qui consiste à faire pivoter un navire sur lui-même dans un espace restreint. Une zone d'évitage est une zone réservée dans un port pour cette manœuvre, et donc laissée libre de tout obstacle.

**CGT** : Confédération générale du travail (syndicat de salariés).

**Chaland** : Bateau à fond plat servant au transport des marchandises.

**Chargeur** : Société (propriétaire ou non de la marchandise) qui conclut le contrat de transport ou d'affrètement et le plus souvent, remet la marchandise au transporteur.

**«Chart datum»** : Zéro hydrographique (ou zéro des cartes). C'est la référence de niveau commune pour les mesures de profondeur en mer (ou plan de référence des sondes) sur une carte marine ainsi que pour les prédictions de marée des annuaires de marée.

**Clapage** : Opération de rejet en mer des produits de dragage.

**Clinker** : Constituant du ciment artificiel qui résulte de la cuisson d'un mélange composé d'environ 75 % de calcaire et de 25 % de silice.

**CNDP** : Commission nationale du débat public.

**Conteneur** : Boîte métallique destinée au transport des marchandises diverses, solides ou liquides.

**CPDP** : Commission particulière du débat public.

**Darse** : Bassin équipé de quais pour l'accueil des navires.

**Déroctage** : Action de désagréger et d'excaver une roche dure par des moyens mécaniques.

**Diester** : Mot-valise formé par la contraction de diesel et ester, c'est une marque déposée par Sofiproteol. C'est aussi un terme devenu commun pour désigner en France le biodiesel, alternative au carburant pour moteur diesel classique.

**Docker** : Ouvrier qui charge et décharge le navire.

- Ducs d'Albe** : Pieux ancrés au fond marin sur lesquels le navire peut venir s'amarrer.
- ECCLA** : Ecologie du Carcassonnais, des Corbières et du littoral audois.
- EELV** : Europe Ecologie Les Verts.
- ERP** : Etablissement recevant du public.
- ETP** : Equivalent temps plein.
- Eutrophisation** : Accroissement anarchique d'une eau en sels nutritifs.
- Feeder** : (en français : navire nourricier ou collecteur) navire de petit tonnage reliant plusieurs ports secondaires à un port principal d'où partent de plus gros navires ne faisant escale que dans de très grands ports ou ces derniers peuvent accoster.
- Feeding** : (en français : feederisation) organisation de lignes maritimes de navires appelés feeders.
- Fret** : Désigne à la fois la marchandise transportée et le prix du transport (taux de fret).
- GNL** : Gaz Naturel Liquéfié.
- GPLC** : (Gaz de Pétrole Liquéfié Carburant) mélange de butane et propane pouvant être utilisé comme carburant dans des véhicules adaptés.
- Hinterland** : Arrière-pays commercial d'un port. Correspond à une zone géographique d'où peuvent venir les marchandises transitant par le port.
- IAPH** : Association international des ports.
- Ichtyofaune** : Population de poissons.
- Intermodalité** : Transport de marchandise par la mise en œuvre successive de plusieurs modes de transport sur un même trajet.
- Laitier** : coproduit issu de la fabrication de la fonte au haut fourneau, où il correspond à la gangue stérile du minerai de fer, souvent valorisé dans la fabrication de ciment.
- Lamanage** : Opération d'assistance à l'amarrage et au désamarrage des navires par des marins spécialisés.
- LGV** : Ligne à Grande Vitesse.
- Ligne régulière** : Liaison maritime organisée selon un calendrier régulier.
- Marchandises conteneurisées** : Marchandises transportées en conteneurs maritimes.
- Marchandises conventionnelles** : Marchandises unitisées voyageant à nu (colis lourds), en sacs, sur palettes, en caisse ou en tout autre conditionnement autre qu'un conteneur.
- Massification** : Recherche d'une économie d'échelle en regroupant de plus grands volumes de marchandise pour le transport.
- Mille marin** : Unité de mesure de distance égale à 1 852 mètres.
- Mole** : Ouvrage de protection maritime de type digue ou jetée.
- Multimodalité** : Existence de plusieurs modes de transport entre deux lieux.
- Navire roulier** : Navires ayant une rampe d'accès pour les véhicules roulant.
- Nœud** : Unité de mesure de vitesse (1 mille marin/heure, soit 1 852m/h).
- Pétrolier** : (en anglais : Tanker) navire citerne spécialisé dans le transport des hydrocarbures liquides.
- PIANC** : Association mondiale pour les infrastructures de transports maritimes et fluviales.
- PIB** : Produit Intérieur Brut.
- Pilote** : Professionnel qui conseille le capitaine dans les mouvements d'entrée et de sortie du port.
- Point nodal** : Site où est aménagé des correspondances entre chaînes de transport.

**Poste à quai** : Place allouée à un navire le long d'un quai.

**Range** : (en français : rangée) suite de ports rapprochés.

**Range Nord** : Suite de ports depuis Le Havre jusqu'à Hambourg.

**Recépage** : Action de couper l'extrémité d'un ouvrage.

**Remorqueur** : Navire qui aide les manœuvres d'entrée et de sortie des navires dans le port.

**RFF** : Réseau ferré de France.

**Ro-Ro (roll on - roll off)** : (en français : roulage) technique de chargement ou de déchargement des navires par une rampe d'accès pour les véhicules roulant.

**Rupture de charge** : Manipulation de la marchandise lors d'un changement de mode de transport.

**Sea-line** : Canalisation sous-marine reliant un terminal terrestre à un poste de déchargement en mer, par laquelle des fluides sont transférés d'un navire à un dépôt terrestre.

**Sillon** : Créneau horaire sur un trajet ferroviaire.

**SPPMPPLNPV** : Syndicat professionnel des pilotes maritimes de Port-La Nouvelle et de Port-Vendres.

**Taux d'actualisation** : Taux qui permet d'actualiser des valeurs financières.

**Taux d'affrètement** : Coût de la location d'un navire (avec ou sans les coûts d'équipage, d'avitaillement, d'assurance, etc. en fonction des contrats) par un affréteur à l'armateur du navire.

**Taux de rentabilité interne** : Le TRI est un taux d'actualisation qui annule la valeur actuelle nette (VAN). Le TRI indique une situation minimale d'un projet d'investissement : lorsque l'enrichissement lié à l'investissement (la VAN) est nul. Un projet d'investissement ne sera généralement retenu que si son TRI prévisible est suffisamment supérieur au taux bancaire.

**Terminal** : Espace constitué d'un quai et d'un terre-plein d'où partent et où aboutissent les marchandises.

**Tirant d'eau d'un navire** : Hauteur entre l'extrémité de la quille du navire et sa ligne de flottaison (niveau de l'eau).

**TPL** : Tonne de Port en Lourds : Le port en lourd d'un navire représente le chargement maximum qu'il peut emporter. Le port en lourd inclut le personnel, les consommables, et les marchandises transportées.

**Trafic captif** : Trafic de marchandise lié à l'arrière-pays du port.

**Tramping** : (en français: transport de marchandise à la demande) exploitation à la demande d'un navire non intégré dans un service régulier et transportant le plus souvent des vrac solides, liquides ou des marchandises conventionnelles.

**Transitaire** : Société effectuant les formalités douanières et les autres opérations nécessaires à l'import-export de marchandise.

**Turbidité** : Caractéristique d'une eau dont la transparence est atténuée en raison de la présence de fines particules en suspension.

**Vagile (faune)** : Ensemble des animaux aquatiques qui se déplacent en rampant sur le fond (par opposition à la faune sessile).

**Valeur actuelle nette** : Flux de trésorerie actualisé représentant l'enrichissement supplémentaire d'un investissement par rapport au minimum exigé par les apporteurs de capitaux.

**Vraquier** : Navire transportant des produits secs en vrac.



»» **INFORMATION >**

**Commission nationale du débat public**  
244 boulevard Saint-Germain  
75007 PARIS

**Tél. : 01 44 49 85 60**

**Fax : 01 44 49 85 61**

e-mail : [contact@debatpublic.fr](mailto:contact@debatpublic.fr)  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

»» **du 17 déc. 2012**  
**au 16 avril 2013** ««



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