

## DELIBERATION DU CONSEIL REGIONAL

SCHEMA REGIONAL DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

*Stratégie régionale des ports et de l'intermodalité marchandises*

Programme régional de développement des ports de Sète et de Port- La Nouvelle - Port de Port- La Nouvelle : Projet d'extension de l'infrastructure portuaire - Décision de la Région suite au débat public

LE CONSEIL REGIONAL LANGUEDOC-ROUSSILLON,

**VU** le Code général des collectivités territoriales et notamment sa quatrième partie relative à la région,

**VU** le rapport n° CR-13/04.312 présenté par Monsieur le Président du Conseil régional Languedoc-Roussillon,

**VU** l'avis de la Commission Transports - Intermodalité - Ports de Commerce - Aéroports,

**VU** le Code des ports maritimes,

**VU** le Code de l'environnement, notamment ses articles L121-1 à L121-15 et R 121-1 à 121-16 ,

**VU** la délibération n°11/04.532 du 1<sup>er</sup> septembre 2011 relative à la saisine de la Commission Nationale du débat public (CNDP) pour le projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle,

**VU** le compte-rendu et le bilan du débat public relatif au projet d'extension de l'infrastructure portuaire du Port- La Nouvelle publié par la CNDP publiés le 14 juin 2013,

**VU** l'avis du Conseil Portuaire du port de Port-La Nouvelle en date du 28 juin 2013

### CONSIDERANT QUE:

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007, la Région Languedoc-Roussillon est propriétaire du port de Port-La Nouvelle en vertu de la convention de transfert conclue le 22 décembre 2006 avec l'Etat en application de l'article 30 de la loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.

La Région, à travers le pacte régional, a décidé d'une stratégie portuaire et intermodale fondée sur le développement des ports de Sète, de Port-La Nouvelle, de Port-Vendres et de Laudun-L'Ardoise.

Sur le port de Port-La Nouvelle, la Région s'est engagée dans une politique volontariste de développement des trafics et de recherche de nouveaux opérateurs permettant l'accroissement des activités portuaires en procédant notamment à l'acquisition en 2008 de 80 ha à proximité du port.

Cette dynamique s'est matérialisée par des discussions engagées avec des opérateurs internationaux susceptibles de s'implanter sur la plate-forme portuaire. Il est apparu que les dimensions du port actuel limitent les possibilités de développement des trafics en contraignant la taille et le tirant d'eau des navires pouvant y être accueillis.

D'importants travaux d'aménagement maritimes consistant en la création d'un nouveau bassin au Nord de la passe d'entrée actuelle s'avèrent donc nécessaires au développement de l'activité du port de Port-la-Nouvelle.

Le coût prévisionnel d'une telle opération d'extension de l'infrastructure portuaire étant supérieur au seuil visé aux articles L.121-8-I et R. 121-2 du Code de l'environnement, la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) a été saisie conformément à la décision de l'assemblée régionale du 1<sup>er</sup> septembre 2011.

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

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

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

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

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

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

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

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

L'assistance aux réunions publiques a été forte. Plus de 300 personnes ont assisté à la première réunion à Port-la Nouvelle et c'est en moyenne autour de 120 à 150 personnes qui ont participé aux réunions publiques. 56 cahiers d'acteurs ont été produits. 14 contributions et 18 avis ont été postés sur le site Internet. 104 questions ont été posées sur le site Internet.

La CNDP a, le 14 juin dernier, publié officiellement le bilan du débat, que vous trouverez en annexe, établi sur la base du compte-rendu de la CPDP. Conformément à la loi, il convient maintenant que la Région, maître d'ouvrage, délibère quant à la suite qu'elle compte donner au projet.

La première conclusion qu'il convient de tirer des échanges qui ont eu lieu lors du débat public est que la très forte participation confirme majoritairement l'opportunité du projet porté par la Région. 84 % des cahiers d'acteurs sont en effet favorables au projet sans réserve. Les autres contestent simplement les dimensions du projet mais ne nient pas la nécessité de modernisation du port qui semble pour tous indispensable. La taille du navire retenu pour dimensionner le projet a été contestée mais il a été démontré, notamment lors de l'atelier « ad hoc », que l'argument présenté par la Région sur l'augmentation observée de la taille des navires était avérée. En conséquence afin d'assurer tant la pérennité que le développement du port de Port-La Nouvelle ce dernier doit pouvoir accueillir rapidement des navires dont la longueur est supérieure à 200 m. Dès lors, seule la famille de scénario envisagée par la Région et consistant à créer un nouvel avant-port en mer est adaptée. Il a d'autre part été précisé lors du même atelier qu'il était irréaliste de phaser la réalisation des ouvrages délimitant un port (contour des digues). Il est toutefois possible de phaser les profondeurs de dragage ou la réalisation des terre-pleins à l'intérieur du port. C'est ce qui a été présenté dans le dossier du maître d'ouvrage et qui peut être optimisé.

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

Les acteurs sont d'autre part unanimes sur le fait que le port soit connecté à un réseau intermodal et multimodal plus performant. Le projet ferroviaire de la Région répond pleinement à cette préoccupation. Certains acteurs ont également insisté sur la nécessaire complémentarité entre les ports régionaux afin d'éviter des concurrences stériles. D'ores et déjà, la Région, autorité portuaire, assure la gouvernance des ports et veille à la cohérence des investissements.

D'un point de vue environnemental, il a été reconnu que le projet prenait en compte de nombreuses préoccupations liées à l'insertion du projet dans son territoire, en particulier sur l'articulation du projet avec la Réserve naturelle régionale Ste Lucie adjacente, sur les échanges entre la mer et l'étang de Bages-Sigean, sur les processus hydro-sédimentaires ou sur la préservation des espèces. Des études restent à mener afin de mesurer les effets du projet et de réduire ces derniers mais les points sensibles sont bien pris en compte par le projet porté par la Région.

D'autre part les interactions du projet avec le plan de prévention des risques technologiques en cours d'élaboration ont souvent été abordées lors du débat. La Région a bien précisé que le projet se fera en tenant compte des contraintes qui seront imposées par ce PPRT.

Une préoccupation importante émise lors du débat relève d'usages locaux : l'accès à la plage de la Vieille Nouvelle. Actuellement et bien que cela ne soit pas réglementaire, la circulation motorisée sur la plage de la Vieille Nouvelle est observée. L'accès à cette dernière s'effectue en traversant le port actuel. La réglementation portuaire va induire la fermeture de cet accès. Toutefois, dans le cadre du projet, il est prévu de rétablir un accès à la plage en contournant l'enceinte portuaire sans autoriser pour autant la libre circulation sur la plage des engins motorisés (qui relève d'une autre autorité que la Région). Les conditions de rétablissement de l'accès et de stationnement présentées ont été contestées et il sera nécessaire de poursuivre les discussions sur ce point postérieurement au débat. D'une manière plus générale des attentes fortes ont été exprimées lors de la réunion de clôture du débat sur l'information du public dans les phases d'études postérieures au débat.

APRES EN AVOIR DELIBERE

### **DECIDE**

- de prendre acte des conclusions du débat public qui a permis d'identifier ou de préciser les préoccupations du territoire ;
- de poursuivre le projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle sur la base de la famille de scénario 3 « agrandissement du port » tel que présenté dans le Dossier du Maître d'Ouvrage et en optimisant le projet en termes de phasage envisageable et de rentabilité socio-économique ;
- d'autoriser le Président à signer tout acte ou document administratif, juridique ou financier relatif à ce projet ;
- d'autoriser le Président à lancer toutes les procédures réglementaires et les concertations nécessaires à la préparation du dossier d'enquête publique et des autorisations administratives nécessaires à l'aboutissement du projet. Celles-ci se baseront notamment sur une information régulière de l'avancée du projet auprès de l'ensemble des instances concernées (conseil portuaire, Réserve naturelle régionale Sainte Lucie, Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, Parc naturel marin du Golfe du Lion, CESER, Commission Méditerranée, conseil régional des jeunes, parlement de la mer,...) et sur une information du public via un plan de communication à établir.

Le Président  
Christian BOURQUIN