

Commission Particulière du Débat Public

Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire,

C'est en ma double qualité d'expert en Ingénierie Maritime et de Nouvellois de bonne souche que je souhaite apporter ma contribution au débat et exprimer mes préférences en matière d'option d'aménagement.

A ce point du débat, la majorité des questions et interventions du public conteste frontalement la pertinence, notamment économique, du projet du Maître d'Ouvrage : ceci peut conduire à la sclérose du débat avec face à face une conviction déterminée pour le projet 3 d'un côté et un repli crispé sur le projet 2 de l'autre.

Il n'a peut-être pas été suffisamment dit que les études d'avant-projet sommaire à venir sont de nature à faire évoluer le projet préliminaire vers des solutions alternatives plus consensuelles, autant par de simples considérations de méthode d'aménagement que par l'optimisation de la conception des ouvrages et des techniques de leur construction. Certes un premier pas dans ce sens paraît avoir été engagé à votre initiative par la décision de procéder à une réflexion complémentaire sur l'intérêt d'un phasage progressif de cette extension.

Acquis à l'utilité de cette démarche par une longue expérience professionnelle dans le domaine des aménagements, portuaires publics notamment, je souhaiterais également proposer quelques pistes d'analyse technique pour éclairer la controverse actuelle.

Les handicaps des solutions de scénario 2

Les solutions 2-A et 2-B, options dites "intermédiaires" (entre projet de port inchangé et projet d'extension au rivage) consistent à prolonger les jetées existantes et aménager le bassin d'avant-port existant, pour augmenter un peu la longueur des navires admissibles, améliorer prétendument la sécurité des manœuvres d'évitage, et créer deux à trois postes bord à quai supplémentaires.

Ces solutions n'ont que l'apparence d'une économie et souffrent conceptuellement de multiples handicaps majeurs.

On peut en lister les principaux pour la moins inacceptable, la 2-A, entrée par SE :

- très faible gain de capacité navire et donc faible attrait pour les opérateurs, pour un coût disproportionné : environ 155 M€ (70 % du coût de la 3-B ou 64 % des 3-A selon étude 16-analyse multicritère, page 32) pour un navire de 160 m / 8 à 9 m (?) ;
- situation bathymétrique de la passe à – 8 hydro, ce qui l'expose à une sédimentation encore substantielle et donc à des dragages d'entretien permanent d'un coût peu inférieur au coût actuel ;
- manœuvrabilité problématique tant à l'entrée qu'à la sortie (double giration à vitesse réduite avec vents forts de NO et sur ballast, et entrée parfois contrariée par la discontinuité d'abri à la houle) ;
- évolutions nautiques dans le port toujours confinées et donc usage souvent nécessaire et mal aisé des remorqueurs pour accoster avec vents forts de NO ;
- accentuation de la forme générale très allongée du port propice aux phénomènes de ressac et de seiche portuaire qui devraient affecter particulièrement les nouveaux postes et aggraver la situation actuelle des postes existants ;
- allongement du chenalage pour la pêche et la plaisance, augmentation de la concurrence à la passe unique entre commerce, pêche et plaisance, notamment en saison estivale ;
- éloignement pénalisant de la plateforme Nord par rapport aux nouveaux postes ;
- et ça n'est pas exhaustif,...

Donc pour moi, cette solution ne se démarque pas par sa nouveauté et semble plutôt

destinée à pérenniser quelques modestes perspectives : je crains d'ailleurs que ça ne soit qu'en matière d'inadéquation nautique, d'insécurité, de coût d'exploitation et peut-être d'amortissement si, comme pour le scénario du port maintenu en l'état, la désaffection des opérateurs conduisait à une réduction des trafics actuels.

Les avantages d'une solution de scénario 3, améliorée et évolutive

- son emprise s'intègre complètement en marge d'une zone occupée de longue date par les activités portuaires et éloigne son impact de la partie résidentielle de la ville ;
- le coût de sa configuration initiale devrait pouvoir se limiter à moins de 200 M€ moyennant quelques réductions d'équipement prématuré et quelques dispositions constructives originales ;
- ces mêmes dispositions constructives seraient de nature à réduire également la durée et les inconvénients des travaux ;
- la mise au point d'une solution 3-B, améliorée par la substitution de sa maladroite digue Sud par une courte digue foraine SO-NE, assurerait enfin sans inconvénient la séparation des accès commerce et pêche-plaisance par des profondeurs naturelles strictement adaptées ;
- la limitation du dragage partiel initial à -12 hydro limiterait à 3 Mm<sup>3</sup> environ le volume des sables à recycler dans les ouvrages et les terre-pleins sans aucun rejet en mer ;
- la conception du tronçon terminal de la digue Nord et de la digue foraine SE se recommandent en digue caissons pour des raisons de travaux et d'utilisation future ;
- le choix d'une multiplicité des modes de travaux (remblais maritimes clapés, remblais terrestres à l'avancement, préfabrication structures béton : blocs de carapace grutés et caissons flottés), à fort recours à la voie maritime, réduirait la durée des travaux et donc leur impact environnemental grâce à leur possible simultanéité ;
- une grande partie des matériaux enrochements pourraient provenir de 3 carrières proches amenées principalement par chalands (env. 5 km), et par voie fluviale pour une 4ème (Montredon) ;
- un chantier de fabrication des caissons trouverait place en site proche abrité dans la darse d'avant-port actuel, ces caissons seraient flottés et échoués rapidement et dans des conditions confortables ;
- une phase différée à court ou moyen terme selon justification et financement : l'intégration du poste hydrocarbure, dans l'angle intérieur de la digue Nord (substitution au sea-line) ;
- une autre phase différée, alternative de la précédente : stockage flottant de 160 000 m<sup>3</sup> par amarrage d'un VLLCC simple coque à moindre coût ou d'un Suez Max (TOTAL maître d'œuvre ?) permettant l'élimination de DYNEFF 2 et donc l'amélioration du PPRT ;
- et ça n'est pas exhaustif,...

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire, l'expression de mes salutations distinguées.

Max CANEL