

RAPPORT D'ENQUETE PUBLIQUE

De : Monsieur Alain CHAROTTE, Commissaire enquêteur

Maître d'ouvrage : Société d'Économie Mixte à Opération Unique (SEMOP)
115 avenue Adolphe Turrel - 11210 PORT LA NOUVELLE

Objet :

**Enquête publique unique relative à la phase 2 des
travaux d'extension du port de PORT LA NOUVELLE
(11) : autorisation environnementale et instruction au
titre du code des transports**



Références :

- Décision n° E22000096/34 de Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Montpellier en date du 10 août 2022
- Arrêté préfectoral du département de l'Aude, n° 2022/0007 en date du 17 août 2022, portant ouverture de l'enquête publique.

Destinataires :

- Monsieur le Préfet de l'AUDE, à CARCASSONNE ;
- Monsieur le Président du Tribunal Administratif, à MONTPELLIER.

SOMMAIRE

PARTIE 1

<u>I - PREAMBULE</u>	<i>Page 4</i>
11 <i>Objet de l'enquête</i>	4
12 <i>Cadre juridique</i>	5
13 <i>Description du projet</i>	6
- <i>Environnement géographique</i>	
- <i>Historique, nature du projet, et ses enjeux</i>	
<u>II - ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE</u>	<i>Page 8</i>
21 <i>Désignation du commissaire enquêteur</i>	
22 <i>Modalités d'organisation de l'enquête et visite des lieux</i>	
23 <i>Information du public</i>	<i>Page 9</i>
- <i>concertation préalable</i>	
- <i>mesures publicitaires</i>	
- <i>documents d'enquête</i>	
- <i>Permanences</i>	
24 <i>Clôture de l'enquête</i>	<i>Page 11</i>
25 <i>Climat de l'enquête</i>	
26 <i>Relation comptable des observations du public</i>	
<u>III - ANALYSE DU PROJET ET DES OBSERVATIONS RECUEILLIES</u>	<i>page 13</i>
31 <i>Analyse du dossier</i>	
- 311 <i>composition du dossier</i>	<i>page 13</i>
- 312 <i>analyse du projet</i>	<i>page 16</i>
312 - 1 <i>Présentation du projet</i>	
312 - 2 <i>Incidences du projet</i>	
32 <i>Observations et avis</i>	<i>Page 21</i>
321 <i>Avis de la MRAe et réponses du MO</i>	<i>p 21</i>
322 <i>Avis de la Commission Nautique Locale</i>	<i>p 28</i>
323 <i>Avis des collectivités et services consultés</i>	<i>p 29</i>
324 <i>Observations du public</i>	<i>p 30</i>
325 <i>Réponses aux questions du commissaire enquêteur</i>	<i>p105</i>

PARTIE 2

CONCLUSIONS et AVIS du COMMISSAIRE ENQUETEUR Page 111

CONCLUSION GENERALE Page 112

1 Préambule	112
2 Description du projet	113
3 Cadre juridique et objet des enquêtes	114
4 Procédure, organisation et déroulement de l'enquête	115
5 Analyse des observations	116

CONCLUSIONS ET AVIS relatifs

1 A l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L214-1 du code de l'environnement	page 124
2 A la décision d'extension du port au titre du code des transports.	page 127

LISTE DES ANNEXES :

1 - arrêté préfectoral portant organisation de la présente enquête en date du 17 août 2022	page 131
2 - avis d'enquête	page 136
3- Plan d'affichage des avis d'enquête	page 139
4 à 7- copies des insertions presse	page 140
8 courriel relatif au suivi des populations d'anguilles et civelles	page 144

1ere PARTIE

I PREAMBULE

La Région Occitanie /Pyrénées-Méditerranée est propriétaire des ports de Sète et de Port la Nouvelle depuis janvier 2007. La stratégie de la Région est d'assurer la compétitivité de ses ports de commerce, et de s'inscrire également dans le cadre d'une volonté politique d'aménagement durable du territoire.

Le port de Port la Nouvelle a occupé pendant plusieurs années la 14ème place des ports français en terme de tonnage (1er port céréalier, et 2eme port d'importation de produits pétroliers au niveau méditerranéen). Il accueillait, jusqu'au début des années 2010, plus de 300 navires pour 2 000 000 de tonnes de marchandises.

Or, si la plupart des ports européens ont augmenté leurs caractéristiques nautiques pour répondre à l'augmentation de la taille des navires marchands, Port la Nouvelle n'avait pas fait évoluer les siennes.

Ainsi, le trafic du port a progressivement diminué pour atteindre 1,49 millions de tonnes en 2020 (notamment les céréales).

En réaction, la Région s'est engagée dans un projet d'agrandissement du port de Port la Nouvelle qui puisse répondre aux standards des grandes structures modernes :

- aménagement d'un parc logistique portuaire destiné à accueillir des activités en lien direct avec l'activité portuaire
- amélioration des installations portuaires pour y accueillir des navires aux dimensions plus importantes
- création d'aménagements correspondant au développement de projet de fermes éoliennes au large de Port la Nouvelle
- exploitation du réseau ferré portuaire pour en faire un atout de développement du port

Aujourd'hui, l'ambition affichée est de tirer profit de son emplacement au cœur de l'arc méditerranéen, à mi chemin entre Marseille et Barcelone, et donc de capter un marché provenant et/ou débouchant sur la région Occitanie, voire d'autres régions françaises, et de se positionner comme pôle de développement durable, notamment dans la perspective de la mise en place de grandes fermes éoliennes au large de Port la Nouvelle et Leucate.

11 Objet de l'enquête

Le projet d'extension du port a fait l'objet d'une première enquête publique correspondant à la phase 1 des travaux envisagés. Il s'agissait alors de procéder à de gros aménagements (construction et réaménagement des digues Nord et Sud, nouveaux quais, dragage des chenaux d'accès afin de permettre l'accès à de plus gros navires...).

Ce projet a fait l'objet d'une autorisation environnementale et les travaux sont actuellement en cours.

La phase 2 des travaux, objet de la présente enquête, consiste à poursuivre ces travaux en procédant notamment à l'aménagement du grand môle et des quais dédiés à l'éolien.

Le présent rapport a pour objet :

- de présenter la nature, le cadre géographique, historique et juridique du **projet de lancement de la phase 2 des travaux d'extension du port de PORT LA NOUVELLE (11) qui requiert à la fois autorisation environnementale des services de l'état et instruction au titre du code des transports**
- d'exposer le déroulement de l'enquête,
- puis, après analyse des éléments du dossier, des observations émises et des arguments énoncés, de présenter les conclusions et avis du commissaire enquêteur.

12 Cadre juridique

L'enquête publique relative à la phase 2 du projet d'extension du port de Port la Nouvelle est une enquête unique, qui relève à ce titre, de **l'article L 123-6 du code de l'environnement**.

Ce projet étant soumis à l'organisation de deux enquêtes publiques, il peut ainsi être procédé à une enquête unique, qui fait alors l'objet d'un seul rapport, mais de conclusions motivées au titre de chacune des enquêtes publiques initialement requises.

Le cadre juridique de chacune de ces enquêtes, est le suivant :

- Concernant l'autorisation requise au titre de l'article L 214 et suivants du code de l'environnement :

Le projet relève de l'article R.214-1 du code de l'environnement, et notamment des rubriques 4.1.2.0 et 4.1.3.0 qui stipulent, dans le cas de ce projet, que les travaux d'aménagement portuaires réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu, d'un montant supérieur ou égal à 1,9 M€ (les travaux de la phase 2 sont estimés à 117M€), ainsi que le dragage et/ou rejet y afférent (la construction des quais nécessite effectivement ce type d'opérations) en milieu marin, sont soumis à autorisation environnementale.

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

- Concernant le dossier d'instruction qui doit être présenté par le maître d'ouvrage au titre des articles L.5314-8 et suivants, et de l'article R.5314-1 et suivants du code des transports :

Dans le cadre de ce projet et conformément aux dispositions du code des transports, un dossier d'instruction doit être présenté par le Maître d'Ouvrage. Il comprend ici l'étude d'impact et le volet socio-économique:

L'instruction comporte les formalités suivantes :

- o Consultation du conseil portuaire ;
- o Consultation des collectivités et des services locaux intéressés ;
- o Consultation, s'il y a lieu, de la grande commission nautique (si les opérations comportent une modification des ouvrages extérieurs du port ou des chenaux d'accès). La commission nautique locale est consultée dans les autres cas, tel qu'ici;
- o Enquête publique.

L'avis des autorités consultées doit être rendu dans un délai de deux mois à compter du jour de leur saisine, l'absence de réponse valant avis favorable.

L'enquête s'est déroulée pendant 31 jours consécutifs **du lundi 03 octobre au mercredi 02 novembre 2022 en mairie de PORT la NOUVELLE (11).**

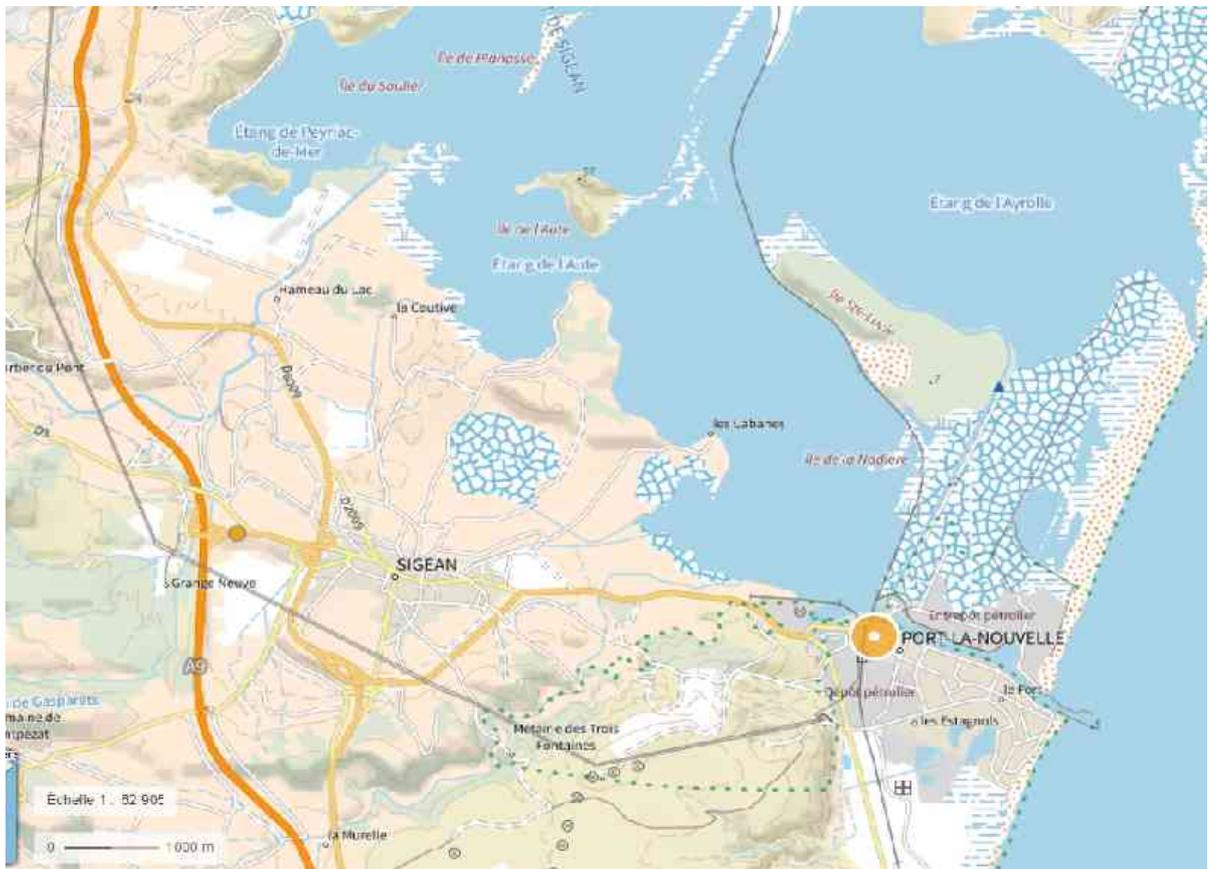
13 Description du projet.

131 Environnement géographique

Port la Nouvelle est une commune de 6 000 habitants, située à une vingtaine de kilomètres au sud de Narbonne.

C'est une zone à vocation industrielle, urbaine et touristique, entourée de sites naturels .

Au nord du chenal se situe la zone industrielle et portuaire, au sud, la zone urbanisée, au nord et à l'ouest des zones naturelles (étangs de Bages, Ayrolles, Sigean) et à l'Est un espace littoral de 13 km de plages de sable et de dunes.



La commune s'étend sur 2 855ha. Elle est rattachée à la communauté d'agglomération du Grand Narbonne.

Dans les années 1960, se sont implantés les grands équipements du port de commerce (au nord du chenal) : silos à céréales, dépôts pétroliers, dépôts de stockage de gaz, dépôt de stockage d'alcools viticoles, dépôt d'acide phosphorique. Parallèlement, et à la faveur d'un fort essor démographique et touristique (la population est passée de 2 500 habitants en 1962 à 4 500 en 1975 pour atteindre aujourd'hui près de 6 000 âmes), le tissu urbain s'est très nettement étendu (au sud du chenal). Plusieurs milliers de touristes fréquentent également les lieux chaque année.

La commune présente l'avantage d'être desservie par l'autoroute A9, distante de 10 km à l'Ouest et par la voie ferrée Narbonne – Port-Bou.

C'est également une zone riche sur le plan environnemental : la zone est marécageuse et bordée d'étangs au nord ; Bages, Ayrolles, Sigean, classés en zones humides . Une plage de sable fin de 13 km s'étend de Gruissan à La Palme.

Enfin, la commune fait partie du parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, et cinq sites NATURA 2000 sont identifiés à proximité de la zone d'étude :

- ZSC :(Zone Spéciale de Conservation : protection des habitats faune et flore)
« complexe lagunaire de Bages Sigean
- SIC (Site d'Intérêt Communautaire) « côtes sableuses de l'infra littoral languedocien
- 3 ZPS (Zones de Protection Spéciale : protection d'espèces d'oiseaux)
ZPS « côte languedocienne »
ZPS « étangs du Narbonnais »
ZPS « étang de La Palme »

132 Historique, nature du projet, et ses enjeux

Né du trafic portuaire lié à l'implantation française en Algérie dès 1830, le port de Port la Nouvelle s'est peu à peu développé.

Les flux transitant par Port-La Nouvelle sont majoritairement issus des marchés méditerranéens, d'Europe du Nord et de la côte occidentale de l'Afrique. Ils représentent de nombreuses filières: hydrocarbures (produits raffinés), biocarburants, gaz liquéfiés, vrac liquides alimentaires et industriels, céréales et vrac agro-alimentaires, engrais, minéraux, marchandises diverses ...

Après avoir engagé des travaux dans l'emprise actuelle du port afin de conserver sa compétitivité, la Région, propriétaire du port depuis 2007, a engagé dès 2010 d'autres études pour:
- développer l'offre foncière par l'aménagement d'un parc logistique portuaire dont la vocation est d'accueillir des activités industrielles et logistiques,
- améliorer les accès nautiques au port afin de pouvoir y accueillir des navires aux dimensions plus importantes et d'en faire un pôle dans le cadre des énergies nouvelles

Ainsi, outre le parc logistique, réalisé dès 2015, des travaux d'extension du port ont débuté en 2019. Il s'agit de la phase 1 des travaux d'extension, correspondant à la construction d'un nouveau brise-lames nord de 2,5 km et l'extension du brise-lames sud existant à 600 m. De plus, un quai de levage lourd de 250m (profondeur d'eau de 11m sur 200 mètres linéaires) et 7 hectares de stockage à ciel ouvert ont été construits en 2022 pour la construction des parcs pilotes éoliens offshore.

Parallèlement, la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée a engagé en 2020 une nouvelle gouvernance pour permettre à Port-La Nouvelle de changer d'échelle , avec la volonté d'une forte spécialisation sur l'éolien en mer flottant ainsi que sur l'hydrogène vert . Le statut de Société d'Économie Mixte à Opération unique (SEMOP) a ainsi permis à la Région de s'associer à un opérateur économique , « Nou Vela », afin de constituer une société titulaire de la concession du port de commerce. Depuis le 1er mai 2021, la SEMOP Port-La Nouvelle (PLN) est opérationnelle et

attributaire d'un contrat de concession d'une durée de 40 ans afin d'aménager, exploiter, gérer et développer le port de commerce qui était jusqu'alors de la compétence de la CCI de l'Aude.

Outre la Région (34 %), la SEMOP regroupe plusieurs partenaires : la Banque des Territoires (Caisse des Dépôts) à hauteur de 15% et le groupement d'entreprises Nou Vela à hauteur de 51%, qui regroupe des entreprises de pointe du secteur des énergies renouvelables et des activités portuaires : les Belges DEME Concessions (construction) et Euroports Group BV (infrastructures portuaires), le Montpelliérain Qair (énergies marines), le fonds belgo-néerlandais EPICo (notamment dans les infrastructures et les énergies renouvelables) et la Chambre de commerce et d'industrie de l'Aude.

C'est donc la SEMOP qui, dans le cadre de la phase 2 du projet d'extension du port, est aujourd'hui maître d'ouvrage.

Aujourd'hui, la phase 2 des travaux objet de la présente enquête consiste en la création d'un grand môle (par remblais hydraulique) offrant des postes à quais supplémentaires et des terre-pleins associés destinés, en grande partie, à être affectés aux activités générées par le développement des fermes éoliennes flottantes commerciales.

II ORGANISATION ET DEROULEMENT DE L'ENQUETE

21 Désignation du commissaire enquêteur

Par décision n° E22000096/34 en date du 10 août 2022 de monsieur le président du tribunal administratif de Montpellier, j'ai été désigné en qualité de commissaire enquêteur chargé de conduire l'enquête relative à la phase 2 du projet d'extension du port de Port la Nouvelle portée par la SEMOP Port la Nouvelle (11).

Les modalités d'exécution de cette enquête font l'objet d'un arrêté préfectoral n° 2022/0007 pris en date du 17 août 2022 (*annexe 1*).

22 Modalités pratiques d'organisation de l'enquête et visite des lieux

Suite à ma désignation, contact a été pris avec les services de la préfecture de Carcassonne qui m'ont adressé une partie du dossier d'enquête dématérialisé .

Le 11 août, une réunion est organisée en préfecture avec mesdames ESPUGNA, BROSSARD (BEAT), et monsieur MASSOL directeur de mission à l'Agence Régionale de l'Aménagement et de la Construction Occitanie, représentant le maître d'ouvrage, pour définir les modalités pratiques de l'enquête, et préparer la rédaction de l'arrêté préfectoral.

Le 5 septembre, je me suis rendu en préfecture, à Carcassonne, pour récupérer le dossier papier et parapher l'ensemble des documents.

Le 06 septembre, je me suis déplacé au siège de la SEMOP à Port la Nouvelle, pour une réunion technique avec monsieur MASSOL.

A cette occasion, et à l'issue de la réunion, une visite des lieux sur le port même et ses abords a pu être organisée.

L'après midi , je me suis déplacé en mairie de Port la Nouvelle (service de monsieur Blanqueur) pour y déposer l'ensemble des pièces afférentes au dossier d'enquête publique, et convenir des modalités pratiques de l'enquête et des permanences.

J'ai également pris contact à plusieurs reprises avec l'écologue désigné dans le cadre des

travaux actuellement en cours ainsi qu'avec les services de la Région pour les questions lagunaires.

A noter que le dossier a été mis en ligne sur internet (registre dématérialisé).

Par ailleurs, un poste informatique était mis à disposition du public en mairie de Port la Nouvelle.

23 Information du public

231 Concertation préalable

Le projet d'extension du port a fait l'objet d'un débat public mené par la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Il a été articulé autour de 8 réunions publiques organisées sur le territoire régional puis fait l'objet de plusieurs publications en 2014, 2015 et 2016 sous forme de plaquettes d'information.

La phase 2 n'est pas considérée comme un nouveau projet, et ne constitue pas une modification substantielle du projet initial. Ainsi, une simple actualisation de l'étude d'impact a suffi, sans qu'une nouvelle saisine de la CNDP ne s'impose.

232 Mesures publicitaires

a) affichage

L'arrêté préfectoral a été affiché en mairie, visible de l'extérieur en dehors des heures d'ouverture des bureaux.

Par ailleurs, l'avis d'enquête (*annexe 2*), en format A2 (42x59 cm), sur fond jaune, a été apposé dans les quartiers de Port la Nouvelle (*plan d'affichage en annexe 3*):

- Entrée du port
- Entrée de la SEMOP (sur la route d'accès à la réserve Sainte Lucie)
- Capitainerie (à proximité immédiate du casino)

La réalité de l'affichage a été contrôlée par le commissaire enquêteur le 30 novembre 2022, puis lors de chaque passage sur la commune, avant chacune de ses permanences, ainsi que par huissier.

En effet, la SEMOP a mandaté maître MAURY, huissier de justice à SIGEAN aux fins de constater la réalité de l'affichage des avis d'enquête en ces différents points, ce qui a été réalisé et certifié en date du 16 septembre 2022.

A cette même date, maître MAURY a pu constater et certifier la mise en ligne de l'ensemble du dossier d'enquête sur le site du registre dématérialisé.

Par ailleurs, l'avis d'enquête a été mis en ligne sur le site internet de la préfecture de l'Aude et celui de la mairie de Port la Nouvelle.

b) insertion dans la presse

L'avis d'enquête a été publié dans la rubrique des annonces légales de la presse régionale et locale (*annexes 4 à 7*):

- Midi Libre : éditions du 16 septembre et du 09 octobre 2022
- l'Indépendant : éditions du 16 septembre et du 09 octobre 2022

233 Documents d'enquête et modalités de consultation

Le dossier d'enquête

Les 6 volumes présentés à l'enquête publique ainsi que le registre d'enquête ont été contrôlés et paraphés par le commissaire enquêteur.

Le dossier d'enquête publique a été déclaré complet et recevable par la Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement d'Occitanie en date du 11 juillet 2022,. Le public a donc pu disposer de toutes les informations utiles pour prendre connaissance du projet, même si certains documents (notamment les annexes) se révélaient particulièrement techniques et volumineux.

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

- Préfecture de l'Aude ; www.aude.gouv.fr/port-la-nouvelle-phase-2-du-projet-d-extension
- Site dédié ; www.democratie-active.fr/enquete-phase2-portpln/

Le dossier d'enquête, finalisé en 2022, se présente sous forme de plusieurs documents, dont le contenu est détaillé au paragraphe 311.

Documents mis à la disposition du public.

Les différentes pièces ont été vérifiées, cotées et paraphées par le commissaire enquêteur, le lundi 05 septembre 2022 :

- le dossier d'enquête lui même et ses pièces annexes
- l'arrêté préfectoral signé en date du 17 août 2022 prescrivant la mise à enquête publique , ainsi que l'avis d'enquête
- Les publications de journaux relatives à la publicité de l'enquête
- Le registre d'enquête

Tous ces documents sont restés à la disposition du public en mairie de Port la Nouvelle pendant toute la durée de l'enquête.

Ils pouvaient être consultés, en plus des permanences, aux jours et heures habituels d'ouverture des bureaux de la mairie, ainsi qu'en pièces dématérialisées à partir du site de la Préfecture de l'Aude ainsi que sur celui mis en place pour le registre dématérialisé.

Ces documents ont pu être consultés par le public avant même le début de l'enquête, dès le 16 septembre 2022, aussi bien en mairie, que sur le site dématérialisé où ils ont été mis en ligne pour consultation

234 Permanences

Les permanences ont été fixées et tenues aux jours et heures suivants :

- le lundi 03 octobre 2022 de 9h00 à 12h00.
- Le samedi 15 octobre 2022 de 9h00 à 12h00.
- le mardi 25 octobre 2022 de 14h00 à 17h00.
- le mercredi 02 novembre 2022 de 14h00 à 17h00.

24 Clôture de l'enquête

A l'expiration du délai d'enquête, le registre d'enquête a été clos et signé par le commissaire enquêteur qui a pu prendre possession de l'ensemble du dossier.

Conformément aux dispositions des articles R 123-18 et R 123-19 du code de l'environnement, un procès verbal de synthèse des observations recueillies a été établi et remis au maître d'ouvrage en date du 04 novembre 2022.

Un courrier en réponse m'a été adressé par mail, en date du 15 novembre 2022 .

25 Climat de l'enquête

L'enquête s'est déroulée dans de parfaites conditions, aucune tension particulière ne paraissant agiter la commune sur ce sujet.

A signaler l'extrême disponibilité et dévouement de l'ensemble des acteurs.

26 Relation comptable des observations du public

Le tableau ci-dessous reprend sous forme comptable l'ensemble des observations reçues :

Permanences	Nombre de visites et/ou entretiens	Dont observations		Observations écrites hors permanences	Courriers adressés au Commissaire enquêteur	Courriels et observations déposées sur le registre dématérialisé
		écrites(registre)	orales			
1 – à la date du lundi 03 octobre 2022	1	1	0	0	0	0
2 – à la date du samedi 15 octobre 2022	0	0	0	0	0	7
3 – à la date du mardi 25 octobre 2022	2	0	0	0	0	16
4- à la date du mercredi 2 novembre 2022	3	1	0	0	0	165
TOTAL	3	1	0	0	0	181

Au cours de l'enquête publique :

- 6 personnes ont été reçues par le commissaire enquêteur lors de ses permanences
- 2 personnes ont déposé une contribution sur le registre papier en mairie
- 181 contributions ont été déposées sur le registre dématérialisé, dont 80% lors de la dernière semaine (Des documents ont été annexés à 7 des contributions déposées sur le registre dématérialisé.) **Les observations déposées sur le registre dématérialisé ainsi que les documents annexes ont tous été imprimés et joints au registre papier**

Au total ce sont donc 183 contributions qui ont été déposées :

- 80 sont favorables
- 100 sont défavorables
- et 3 sont sans avis

III ANALYSE DU PROJET ET DES OBSERVATIONS RECUEILLIES

31 Analyse du dossier

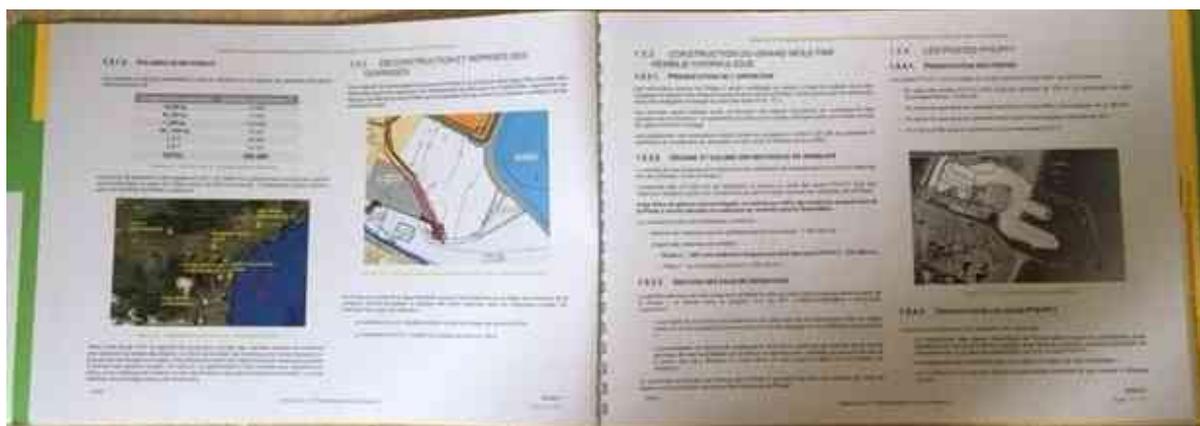
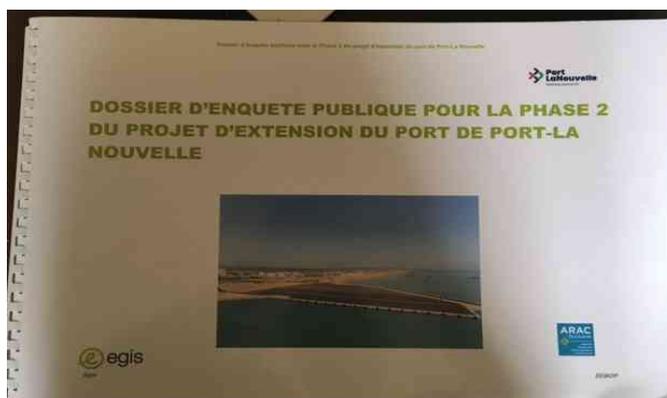
311 - Composition du dossier

Le dossier est constitué de l'ensemble des pièces et documents requis par la réglementation et notamment l'article R 123-8 du code de l'environnement.

Initialement soumis le 16 décembre 2021, le dossier a fait l'objet d'une demande de complément en date du 14 février 2022. Complété en date du 15 avril 2022, l'autorité environnementale (MRAe) a rendu son avis sur l'étude d'impact le 9 juin 2022, le mémoire en réponse ayant été reçu le 06 juillet.

Le dossier a été déclaré complet et recevable par la DREAL en date du 11 juillet 2022.

Le dossier est composé de six volumes, grand format (total de 770 pages) format A3 (297x420)



- **volume 0 : guide de lecture** (9 pages)
- **volume 1 : note non technique** (21 pages)
 - . présentation du demandeur
 - . contexte de la phase 2

- . cadre réglementaire
- . Bilan de la concertation

- **volume 2 évaluation environnementale**
 - . **volume 2.1 : Présentation de la phase 2** (37 pages)
 - . Description de la phase 2
 - . Évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet
 - . Cahier de plans
 - . **Volume 2.2 : État initial** (63 pages)
 - . Définitions
 - . Milieu physique
 - . Milieu naturel
 - . Risques majeurs
 - . Paysage et patrimoine
 - . Milieu humain
 - . Synthèse des enjeux
 - . **Volume 2.3 : Évaluation environnementale de la phase 2** (79 pages)
 - . Analyse des impacts bruts de la phase 2
 - . Compatibilité avec les documents de planification
 - . Cumul des incidences avec d'autres projets
 - . Analyse des effets cumulés avec les autres phases d'aménagement
 - . Description des incidences négatives sur l'environnement
 - . Description des solutions de substitutions raisonnables
 - . Mesures ERC et de suivi prévues par le M O
 - . Description des méthodes de prévision
 - . **Volume 2.4 : Résumé non technique** (37 pages)

- **volume 2B . Annexes environnementales** (415 pages)
 - 1 rapport de suivi de la qualité des eaux en phase 1 (en 2020)
 - 2 Diagnostic de la qualité des sédiments en phase 1 (en 2019)
 - 3 Test éco-toxicité des sédiments en 2020
 - 4 rapport suivi de la qualité de l'air en phase 1 (en 2020)
 - 5 Suivi du benthos en phase 1 (en 2020)
 - 6 Fiche NATURA 2000 Étangs du Narbonnais
 - 7 Fiche NATURA 2000 Étang de La Palme
 - 8 Protocole de suivi de la turbidité
 - 9 Photomontages

- **Volume 3 : Étude socio-économique au titre du code des transports** (61 pages)
 - . Cadre de l'évaluation socio-économique
 - . Analyse stratégique
 - . Coûts du projet
 - .Analyse qualitative et quantitative des effets du projet
 - . Bilan socio-économique

- **Volume 4 : Avis émis sur le projet et mémoire en réponse** (44 pages)
 - . Avis de l'autorité environnementale et réponse du MO
 - . Avis émis dans le cadre de l'instruction au titre du code des transports

- **Volume 5 : Liste des documents d'étude facilitant la compréhension du projet** (4 pages) : il s'agit de documents présentés indépendamment du dossier et disponibles en ligne sur le site du registre dématérialisé :

- **SUIVI DE L'ICHTYOFAUNE**
- **DIAGNOSTIC SEDIMENTAIRE ET ETAT INITIAL DU BENTHOS**
- **RAPPORT RELATIF AUX CONDITIONS D'AGITATION A L' INTERIEUR DU PORT**
- **SYNTHESE DES ETUDES HYDRO-SEDIMENTAIRES :**
- **MODELISATION DES PANACHES TURBIDES PENDANT LES TRAVAUX DE DRAGAGE**
- **ETUDE DU DEVENIR DU SABLE DEPOSES EN MER :**
- **MODELE PHYSIQUE EN CUVE A HOULE DES PARTIES TERMINALES DES DIGUES – RAPPORT D'ESSAIS :**
- **EVALUATION DES EFFETS DU PROJET SUR LE LITTORAL (TRAIT DE COTE)**
- **RAPPORT RELATIF AUX MODELISATIONS NUMERIQUES DES IMPACTS HYDROSEDIMENTAIRES DU PROJET**
- **MODELE PHYSIQUE EN CUVE A HOULE DE L'ENRACINEMENT DE LA DIGUE NORD – RAPPORT D'ESSAIS**
- **RAPPORT RELATIF AUX SIMULATIONS DE NAVIGATION**
- **MODELE PHYSIQUE EN CANAL A HOULE – RAPPORT D'ESSAIS**
- **RAPPORT RELATIF AUX ESTIMATIONS DES FILIERES DE VALORISATION DES DEBLAIS DE DRAGAGE**
- **RAPPORT RELATIF A L'INVENTAIRE DES SITES DE PRODUCTION DES MATERIAUX**
- **CARACTERISATION DES NIVEAUX SONORES**
- **INVENTAIRES FAUNE FLORE**
- **ETAT INITIAL DE L'AVIFAUNE**
- **RAPPORT RELATIF A L'ANALYSE MULTICRITERES**

Qualité du dossier

Le dossier paraît complet, et permet de bien d'identifier les enjeux liés à l'extension du port dans sa phase 2.

Il est assez volumineux et certains chapitres des sections consacrées aux études d'impact et socio-économiques, s'adressent à un public relativement averti, notamment les annexes qui s'avèrent très techniques.

Toutefois, la notice non technique de présentation, ainsi que le résumé non technique de l'évaluation environnementale restent suffisamment clairs et explicites pour tout public.

312 – Analyse du projet d'extension du port dans sa phase 2

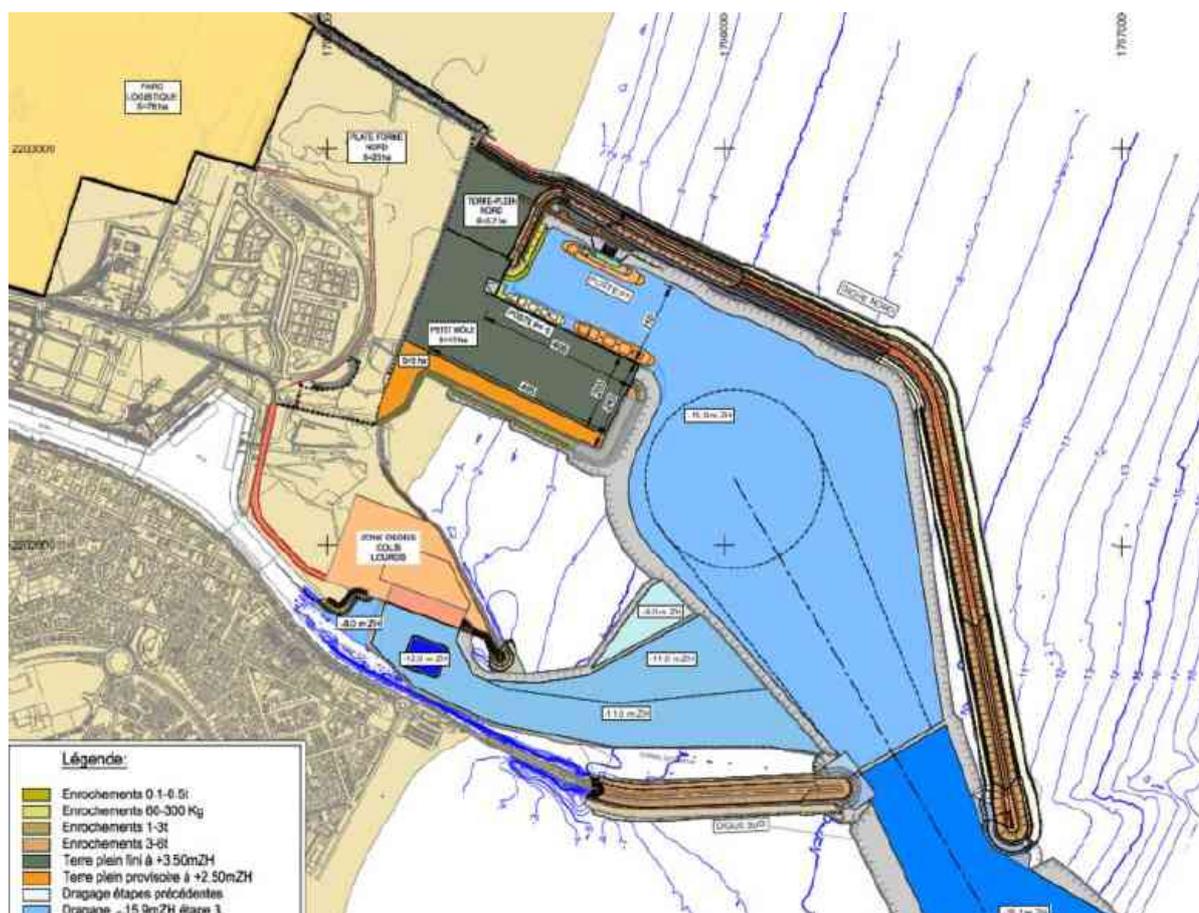
312-1 Présentation générale

– Situation initiale

Rappel de la phase 1 des travaux d'extension du port :

Une première partie des travaux (phase 1) actuellement en cours, a été autorisée à l'issue d'une première enquête publique menée en 2018. Il s'agit de :

- La construction d'une nouvelle digue de protection délimitant le bassin au Nord (digue Nord) de 2 430 m de long.
- La construction du prolongement de l'actuelle digue Sud sur 600 m de long,
- La création d'une zone « colis lourds » avec la construction d'un quai lourd de 200 m de long, et la création de 7 à 10 ha de terre-plein, en partie Sud, le long du chenal actuel ;
- La création de 15 ha utiles de terre-plein portuaire et ses VRD, ainsi que le remblaiement de 10 ha (non viabilisés), situés dans la partie Nord des aménagements ;
- La création d'un premier poste vracs liquides (P1), situé le long de la future digue Nord dimensionné pour accueillir des navires tankers d'une longueur maximum de 225 m et d'une capacité maxi de 70 000 T.
- La création d'un poste polyvalent (P4-5) permettant de traiter à la fois des « vracs secs » et des « vracs conventionnels », aux dimensions du navire projet.
- Le dragage d'environ 10,6 millions de m³ de sédiments pour la réalisation de ces travaux.



– **Présentation de la phase 2**

La Phase 2 des travaux d'extension, non encore autorisée, fait précisément l'objet de la présente enquête publique. Il ne s'agit pas d'un nouveau projet, mais d'une seconde phase du projet initial.

En continuité, des travaux déjà réalisés (ou encore en cours) de la phase 1, elle consiste en la création d'un grand môle offrant des postes à quais supplémentaires et des terre-pleins associés destinés à être affectés aux activités notamment générées par le développement des fermes éoliennes flottantes commerciales :

• **Partie maritime :**

Création des digues d'enclôture du Grand Môle et protection des terre-pleins du Grand Môle ;

Déconstruction et reprise des ouvrages de la digue Nord du port historique ;

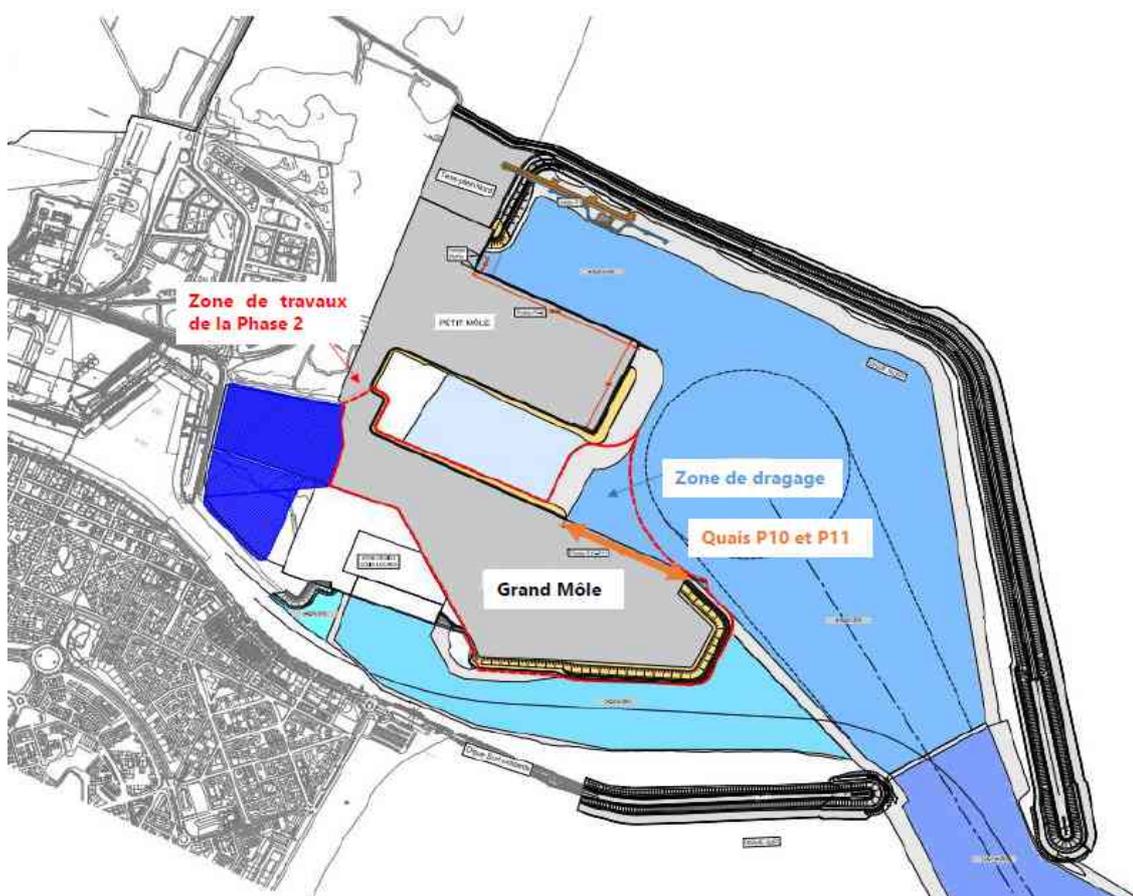
Construction d'un nouveau terre-plein (Grand-Môle) par remblais hydraulique (1 500 000 m³ provenant des travaux de la phase 1 et 270 000 m³ provenant du dragage de la phase 2) dans la continuité de la zone colis lourds créée en Phase 1 ;

Construction de nouveaux quais polyvalents P10-P11 situés en partie Nord du Grand Môle et du duc d'albe associé ;

Dragage à la côte -15.9 mZH au-devant des postes pour les rendre exploitables et accessibles.

• **Partie terrestre :** aménagements VRD (Voiries et Réseaux Divers) des nouvelles plate formes :

22 ha supplémentaires de terre-plein portuaire formant le Grand Môle et de 9 ha de terre-pleins situés à l'Ouest (en bleu hachuré sur le plan) ;



Des évolutions sont possibles à l'issue de la phase 2 : cela concernera la réalisation de

nouveaux quais au sud du petit môle et dans le prolongement « ouest » des quais 10 et 11, ainsi que le dragage du petit bassin entre grand et petit môles.

312 – 2 Incidences de la phase 2

A-Incidence environnementales de la phase 2

Pendant la phase travaux :

Milieu naturel : aucune des 5 zones Natura 2000 n'est en contact direct avec la zone d'études, qui est déjà, par ailleurs, une zone fortement anthropisée et artificielle

Milieu physique : les travaux sont localisés dans l'enceinte portuaire, en dehors des zones de courant, et ne devraient donc pas, selon le maître d'ouvrage, avoir d'incidence particulière sur la dynamique hydro sédimentaire.

Qualité des eaux : peut être affectée par 3 types d'effets

- .une augmentation de la turbidité
- .une remise en suspension de sédiments contaminés
- . des rejets accidentels et polluants

Toutefois, ces incidences sont qualifiées de « modérées » car les techniques de dragage utilisées(par aspiration) devraient limiter les panaches turbides et , par ailleurs, les travaux seront réalisés à l'intérieur de l'enceinte portuaire, et au nord du grand môle, dans un secteur éloigné du grau de Bages-Sigean.

Qualité de l'air : elle est impactée par les émissions des divers engins.

L'impact serait toutefois atténué du fait de l'éloignement relatif des premières habitations (200m minimum) et des caractéristiques anémométriques du site qui permettraient une dispersion efficace des émissions

Milieu biologique et faunistique marin : s'agissant d'une zone portuaire avec peu d'enjeu écologique, les travaux n'auront que des incidences négligeables. Toutefois, les nuisances sonores et les panaches turbides, bien que localisés sur la partie nord du grand môle, pourraient déranger quelques individus (mammifères, civelles, anguilles) pour lesquels des mesures de surveillance seront mises en place

Milieu humain : les travaux engendreront des perturbations visuelles et sonores supplémentaires, mais qui s'inscrivent déjà dans un contexte industrialo-portuaire.

Pendant la phase exploitation :

La phase exploitation de la phase 2 engendrera un trafic routier supplémentaire de 3,5% (dont +13,5% de poids lourds), et de +27% de navires à l'horizon 2035.

Milieu : les incidences sur le milieu pourraient essentiellement concerner les risques de pollution accidentelle, qui seront évités (au pire limités) par les mesures de sécurité mises en place et l'aménagement des divers réseaux

Qualité de l'air : l'augmentation du trafic routier (+ 3,5%) est considéré comme faible et serait sans incidence notable sur la qualité de l'air (inférieur aux seuils réglementaires).

Le trafic maritime en augmentation de 27%, engendrerait une hausse des émissions de CO2 (+12%) et d'oxyde d'azote(+8,5%), mais une baisse des émissions d'oxyde

de soufre (- 2,5%) due à l'amélioration de la qualité des navires. Cela ne serait pas de nature à dégrader la qualité de l'air au droit des habitations les plus proches qui seront à 700m (contre moins de 200 m aujourd'hui). Par ailleurs, les conditions météo générales favorisent la dispersion vers le large.
Le risque est estimé faible.

Faune : la faune terrestre et/ou marine est peu concernée dans ce contexte portuaire. La réalisation des nouveaux quais pourraient même constituer un substrat dur susceptible d'être colonisé par certaines communautés benthiques.

Le risque de submersion : le secteur n'est pas inondable, mais susceptible d'épisodes de submersion marine, notamment dans le cadre du phénomène de réchauffement climatique. La cote des ouvrages réalisés correspondra aux préconisations réglementaires recommandées en ce domaine.

Milieu humain : l'impact sur l'aspect paysager se concrétisera par la vue sur le parc d'assemblage des éoliennes, mais dans un contexte industrialo-portuaire déjà existant.

Concernant les nuisances sonores, l'augmentation du trafic routier induit par le fonctionnement des quais P10 et 11 situés à 400m des plus proches habitations ne devrait avoir que peu d'incidence, et celle du trafic maritime est estimée faible et ponctuelle (50dB pour un bateau tous les deux jours)

B - Incidences socio-économique

Le projet d'extension du port, dans sa phase 2, correspond à la réalisation d'installations destinées à l'accueil des intrants liés à la filière éolienne marine et terrestre, mais également à l'accueil de trafics vracs et général cargo.

- **filières directement dédiées à la phase 2** : il s'agit des filières éoliennes maritimes et terrestres :

L'éolien flottant : deux parcs éoliens flottants d'une capacité d'au moins 250MW chacun(25 éoliennes) devraient être mis en service à l'horizon 2030 au large de Port la Nouvelle, et pourraient être complétés ultérieurement de deux extensions de 500MW, d'où les aménagements proposés destinés à l'importation par voie maritime (quais P10 et P11), la production et l'assemblage sur le môle vert, et l'installation des équipes et des ateliers de maintenance sur le site.

L'éolien terrestre : la Région mise également sur le positionnement de Port la Nouvelle au cœur du bassin éolien occitan. A l'heure actuelle, l'éolien terrestre dispose d'une capacité de 1,6GW installé dans un rayon de 200km autour de Port la Nouvelle, l'objectif étant de porter cette capacité à 3,5GW en 2030 et à 5,5GW en 2050. L'ambition affichée est de faire transiter 25% des volumes d'éoliennes terrestres importées (par les postes P10 et P11)

- **Filières déjà existantes mais qui seront renforcées par la phase 2** du fait de la possibilité d'accueil de navires à plus fort tonnage :

Les produits céréaliers : en permettant l'accès à des navires de plus gros tonnage, le port pourrait redevenir concurrentiel à l'export et se positionner comme un hub d'exportation notamment vers le Maghreb. Les aménagements prévus en phase deux pourraient permettre d'augmenter les capacités de trafic céréalier de 18% en 2030 et de 40% en 2040

Les engrais

Les produits cimentiers : produits finis et les combustibles

Les produits forestiers

Les produits à recycler

Au total, et selon les scénarii présentés par le maître d'ouvrage, les travaux liés à la phase 2 pourraient permettre d'accroître le trafic du port de 746 000t en 2030 (soit +15%), voire de 1 700 000t à l'horizon 2035-2040

- Emploi

La période de construction de la phase 2 devrait générer ou préserver 500 emplois régionaux.

Dans la période d' exploitation de la phase 2, l'évaluation réalisée à l'horizon 2035 fait état d'une génération de 1200 emplois : 76 emplois directs (gestion et activité portuaire), 830 emplois indirects (dont 600 dans l'éolien offshore – construction, assemblage, maintenance-), 297 emplois induits

C- Coût et investissement

Le coût global de l'opération correspondant aux travaux et aménagements de la phase 2 de l'extension du port est estimé à environ 116 M€ HT (dont 70 pour les travaux portuaires, et 46 pour les travaux de voiries et réseaux).

32 Observations recueillies

321 Avis de la MRAE

THÈME	Observations de la MRAE	Réponse du maître d'ouvrage	Remarques du commissaire enquêteur
FORME DU DOSSIER ET LISIBILITÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT	<ul style="list-style-type: none"> - intégrer un sommaire renvoyant à la pagination des chapitres - regrouper en un seul volume les chapitres constitutifs de l'étude - produire une annexe regroupant l'ensemble des analyses, suivis et interprétation des résultats - produire une analyse des impacts concomitants et/ou cumulés des deux phases du projet 	<p>L'organisation des différents volumes a été reprise : intégration d'un sommaire général, création d'un ensemble « évaluation environnementale », regroupement des analyses en annexes.</p> <p>L'évaluation des incidences cumulées est réalisée dans le chapitre 4 du volume 2.3</p>	<p>Les différentes recommandations relatives à la forme du dossier ont été reprises : le document est lisible et accessible à tous, même si les annexes (volume 2b) et le volet financier du volume 3 restent très techniques.</p> <p>Comme précisé par le MO, l'analyse cumulée des impacts est réalisée au chapitre 4 du volume 2.3</p>
JUSTIFICATION DU PROJET : COMPARATIF AVEC DIVERS PORTS DE MÉDITERRANÉE	Intégrer dans l'analyse socio économique, les coûts comparatifs avec d'autres ports afin de démontrer l'avantage que représenterait PLN pour la filière « éolien »	<p>Il est difficile de comparer des projets qui ne présentent pas les mêmes caractéristiques ni les mêmes contextes. Toutefois, le principal port concurrent sur la filière éolienne en mer est celui de Marseille Fos. S'y trouvent à la fois un site d'essai et une ferme pilote. Sur le grand port, l'usine Eiffage construira les flotteurs aciers, conçus par PPI pour la ferme pilote située au large de Leucate, qui sont ensuite acheminés par voie maritime à Port la Nouvelle pour les opérations d'intégration. Toutefois, Marseille souffre d'un retard dans sa programmation des travaux portuaires à réaliser dans le cadre de l'éolien, ainsi que de l'éloignement des sites d'implantation des éoliennes des parcs commerciaux visés par Port la Nouvelle. A contrario, la proximité de Port la</p>	<p>Deux parcs éoliens flottants d'une capacité d'au moins 250MW chacun(25 éoliennes) devraient être mis en service à l'horizon 2030 au large de Port la nouvelle, et pourraient être complétés ultérieurement de deux extensions de 500MW.</p> <p>Cette proximité immédiate constitue le principal atout de ce projet sur Port la Nouvelle. Il s'agit d'un atout économique (aménagement du grand môle pour la construction et l'assemblage sur place des éoliennes à un coût réduit du fait précisément de cette proximité) mais également environnemental et opérationnel (quant aux délais et aux capacités d'interventions des équipes de maintenance).</p>

		Nouvelle (16 km) des zones d'exploitation des fermes pilotes et probablement ensuite des fermes de production en fait un atout majeur, en terme de réduction des coûts, de temps d'intervention, de sécurité, et compte tenu également des capacités de stockage et d'assemblage qui seront offertes.	
IMPACT DU PROJET SUR LE MILIEU HUMAIN (PAYSAGE, BRUIT ET QUALITÉ DE L'AIR)	<p>- réaliser une approche paysagère pour les habitations susceptibles d'être impactées(photomontage)</p> <p>- chiffrer les émissions sonores et polluantes atmosphériques en phase travaux(engins, trafics, nature des travaux) et en phase exploitation (trafics divers) sur l'ensemble du projet (phases 1 et 2)</p>	<p>Des photomontages ont été réalisés et ajoutés au dossier (annexe 9 du volume 2.3)</p> <p>Qualité de l'air : la première étape des travaux de la phase 2 (Grand môle) devrait engendrer une augmentation du trafic routier de 2,3% (+7,2% de poids lourds) pendant 14 mois, la seconde (voiries et réseaux) une augmentation de 0,7% de véhicules (+ 3,1% de poids lourds) sur 12 mois. Les émissions correspondantes (benzène, particules, dioxyde d'azote et de soufre) seront à peine supérieures à la situation sans travaux et resteront inférieures aux seuils réglementaires. S'agissant des travaux maritimes (dragage faisant appel à l'énergie thermique (motorisation diesel), les émissions polluantes seront faibles (0,005% de l'ensemble de la phase travaux). Les résultats du suivi de la phase 1 révèlent que les travaux n'ont pas d'incidence significative sur la qualité de l'air, les travaux de la phase 2 étant plus réduits, leur incidence devrait être faible. Toutefois, le suivi sera maintenu durant</p>	<p><i>Photomontages effectivement réalisés et insérés. Ils sont explicites bien que les planches photos ne permettent pas de visualiser le montage des mâts et des pales.</i></p> <p><i>Les précisions chiffrées apportées par le MO viennent compléter les données du chapitre 1133 du volume 2.3 relatives aux émissions de GES. L'augmentation des trafics et de l'activité générera des émissions polluantes supplémentaires mais qui devraient rester dans les normes réglementaires. Un protocole de suivi, avec mesures correctrices éventuelles, devrait s'avérer utile.</i></p>

		<p>toute la phase 2 des travaux.</p> <p>En phase exploitation, l'évolution du trafic routier lié à l'éolien pourrait être de + 130PL et +100VL par jour, et de +50PL et + 75 VL par jour pour les autres activités sur le grand môle. Cela engendrerait une augmentation de trafic de +3,5% (dont +13,5% de PL), ce qui est considéré comme faible et sans incidence notable sur la qualité de l'air (inférieurs aux seuils réglementaires).</p> <p>Le trafic maritime devrait augmenter de 27%, engendrant une hausse des émissions de CO2 (+12%) et d'oxyde d'azote(+8,5%), mais une baisse des émissions d'oxyde de soufre (- 2,5%) due à l'amélioration de la qualité des navires.</p> <p>Toutefois, cela n'est pas de nature à dégrader la qualité de l'air au droit des habitations les plus proches qui seront à 700m (contre moins de 200 m aujourd'hui), et les conditions météo générales qui favorisent la dispersion vers le large.</p> <p>Risque faible, temporaire et direct.</p>	
		<p>Nuisances sonores :</p> <p>Phase travaux :</p> <p>La majeure partie des travaux (dont les travaux de battage de pieux et vibroponçage des palplanches), ainsi que l'augmentation du trafic routier, va engendrer des nuisances sonores inférieures à 50 dB(A). Les travaux les plus bruyants (engendrant une émergence d'environ 60 dB(A)) sont associés aux travaux de terrassement du Grand Môle, ils vont s'étaler sur une période de 13 mois (2023-2024).</p>	<p><i>Les précisions apportées complètent l'incidence des nuisances sonores évoquée au chapitre 11512 du volume 2.3 relatif à l'évaluation environnementale.</i></p> <p><i>Il s'avère tant en phase travaux qu'exploitation, que des nuisances sonores supplémentaires vont être générées, mais que, qu'elles seront modérées et inscrites dans un contexte industrialo-portuaire déjà existant.</i></p> <p><i>A noter qu'un processus de suivi s'avérerait la aussi nécessaire</i></p>

		<p>Idem pour les opérations de dragage (5 mois en 2025)</p> <p>Dans ce contexte, et compte-tenu de mesures d'organisations adaptées et du respect des normes en vigueur, les travaux d'aménagement seront à l'origine d'une nuisance pour les habitants les plus proches et les usagers habituels du secteur qui peut être considérée comme faible, temporaire et localisée.</p> <p>Les employés sont dotés de protections auditives, et les premières habitations sont situées à 300m minimum de la zone de travaux, la distance réduisant les effets sonores.</p> <p>Cette analyse est confirmée par les résultats de suivi des nuisances sonores du chantier de Phase 1. En effet, le suivi met en évidence un seul dépassement du seuil d'alerte en 2021 lors des travaux sur le terre plein éolien situé à environ 200m des habitations.</p> <p>En phase exploitation :</p> <p>Concernant le trafic routier, la zone de projet étant située en zone portuaire entre 400 m au plus près et à plus de 700 m des premières habitations, l'augmentation du trafic induit par le fonctionnement des quais P10 et P11 de 6.8% aura peu d'incidence sur l'ambiance sonore locale.</p> <p>Quant au trafic maritime, le fonctionnement des quais P10 et P11 apportera une augmentation de trafic d'environ 185 navires soit 20% des trafics portuaires avant la Phase 2.</p> <p>Les navires seront à une distance d'environ 700m des premières habitations.</p> <p>L'émergence sonore associée peut donc être</p>	
--	--	--	--

<p>IMPACT SUR LA VIE MARINE</p>	<p>- assurer des suivis continus de turbidité (notamment en entrée de lagune) et ajuster les procédures de dragage en fonction, en lien avec le CEFREM</p> <p>-suspendre les travaux de dragage et de battage de novembre à février (pour la protection de la civelle), et les adapter (de jour uniquement) de mars à avril (pour civelle et anguille)</p>	<p>estimée à moins de 50 dB(A), soit un restaurant calme.</p> <p>La fréquence de cette nuisance sera très ponctuelle (environ 1 bateau tous les deux jours). Cette émergence sera inférieure au niveau sonore d'une rue.</p> <p>Le trafic des navires desservant les quais P10 et P11 aura peu d'incidence sur l'ambiance sonore locale.</p> <p>L'incidence de l'exploitation des aménagements de la Phase 2 sur le contexte acoustique peut donc être considérée comme faible.</p> <p>Le suivi de la turbidité en continu est prévu dans la continuité de celui mis en œuvre dans le cadre des travaux de la Phase 1. Il est présenté au chapitre 7.2.2.2 du Volume 2.3. Ce suivi sera mis en œuvre en collaboration avec le CEFREM.</p> <p>Le projet de protocole de suivi de la turbidité, basé sur celui mis en œuvre pour le suivi des travaux de la Phase 1, est présenté dans l'Annexe 03 du Volume 2.3. Le rideau de bulle est envisagé uniquement en cas de dépassement du seuil d'arrêt de chantier. Pour information, il n'a pas, à ce stade d'avancement, été mis en œuvre dans le cadre des travaux de la Phase 1 (aucun dépassement du seuil d'arrêt) et aucune incidence n'a été relevée sur l'étang.</p> <p>il apparaît que les travaux de Phase 2 ne sont pas de nature à avoir une incidence significative sur les anguilles et civelles, même lors des périodes sensibles de migration. Les travaux ayant lieu au Nord du grand môle, leur éloignement du chenal</p>	<p><i>Les échanges mer étang constituent un enjeu majeur.</i></p> <p><i>Le suivi mis en place mérite donc d'être maintenu et pérennisé en phase exploitation, avec mesures correctrices éventuelles.</i></p> <p><i>Cf avis du comité de suivi (annexe 8)</i></p> <p><i>Par ailleurs, il est acté que cet aspect fera l'objet d'un protocole de suivi.</i></p>
---------------------------------	--	---	---

<p>RISQUES SUBMERSION MARINE ET CHANGEMENT CLIMATIQUE</p>	<p>- concernant les nuisances sonores sous marines en phase travaux, présenter une analyse des résultats obtenus lors de la phase 1 et les adapter et/ou les modifier, au regard des résultats obtenus, à la phase 2. Compléter la mesure de réduction associée aux nuisances sonores sous marines</p> <p>Recommande que le niveau d'aléa 2100 de +2,4m NGF soit pris en compte afin de tenir compte des effets du changement climatique</p>	<p>à plus de 650m ne devrait avoir que peu d'impact sonore ou de turbidité Les suivis associés aux travaux de la Phase 1 seront maintenus tout au long de la Phase 2 pour s'assurer de l'absence d'incidence sur les populations d'anguilles et de civelles. Les travaux de la Phase 2 ne semblent pas de nature à avoir une incidence significative sur les populations d'anguilles et de civelles.</p> <p>Les travaux de la phase 2 auront lieu à 500m de l'entrée du port où les nuisances sonores devraient atteindre un niveau d'environ 148db, inférieur au seuil de réaction des mammifères marins. Des mesures de « soft-start » et « ramp up » seront mises en œuvre pour les opérations de battage: soft-start : démarrage du marteau à 10% de son énergie nominale pendant 10 minutes ramp up : augmentation progressive jusqu'à 50% de son énergie nominale pendant 10 minutes, puis battage normal Si un individu de mégafaune marine est détecté dans le port pendant le soft start ou le ramp up, le battage est arrêté ou ne doit pas être augmenté avant que l'individu ne sorte du port.</p> <p>La cote moyenne finale des ouvrages sera de +3 à +3.5 m ZH. Cela correspond donc à +2.573 à +3.073 m IGN69 et sera bien conforme aux préconisations de la MRAe (+2.4 m IGN69).</p>	<p><i>Il est pris acte des mesures de surveillance qui seront mises en œuvre lors des opérations de battage</i></p> <p><i>La cote moyenne des ouvrages devrait donc bien correspondre aux préconisations référencées par la MRAe</i></p>
---	--	--	--

<p>EMISSION DE GAZ À EFFET DE SERRE</p>	<p>Évaluer les émissions GES en phases travaux et exploitation (phases 1 et 2) et analyser leur compatibilité avec la stratégie nationale bas carbone.</p>	<p>En Phase Travaux Les émissions de GES ont été estimées à 343 400 t de carbone En Phase Exploitation Les émissions de GES ont été estimées à 32 550 t de carbone (dont 92% liés au trafic maritime) Ces émissions représenteront environ 13.5% des émissions du port de Port-La Nouvelle (port historique + plate forme logistique +Phase 1). Toutefois, la Phase 2 de l'extension portuaire de Port-La Nouvelle permettra le développement de l'éolien flottant et terrestre, et contribuera à une réduction des GES générés par les éoliennes estimée à 1 170 000 t CO2e. La Phase 2 de l'extension de Port-La Nouvelle va engendrer des émissions de GES qui seront rapidement compensées par le fonctionnement du parc éolien en mer au large de Port-La Nouvelle qui produira de l'énergie très faiblement carbonée. Le projet permettra donc de grandement limiter les émissions de GES des systèmes de production d'énergie au niveau national et de fournir une énergie dé-carbonée sur le marché.</p>	<p><i>Les émissions de GES de la phase 2 ont bien été identifiées et évaluées. Leur compatibilité avec la stratégie nationale bas carbone devrait être assurée et contrebalancée par le fonctionnement du futur parc éolien offshore</i></p>
---	---	--	--

322 Avis de la Commission Nautique Locale

THEMES	Observations CNL	Réponse du maître d'ouvrage
BALISAGE BOUÉES LATÉRALES TRIBORD 7 ET 9	Le balisage prévu initialement et qui se situerait à l'extrémité nord-est et sud-est du grand môle ne paraît plus pertinent (bouées latérales tribord n°7 et 9. Il est nécessaire d'engager une réflexion sur les aides à la navigation destinées à remplacer les bouées tribord 7 et 9 du schéma de balisage.	La CNL a précisé que « ce point accessoire de balisage était sans incidences sur l'avis positif rendu par les membres de la CNL sur les incidences nautiques des infrastructures devant être livrées dans le cadre de la phase 2. » Toutefois, la réflexion concernant la modification de balisage du grand môle (bouées 7 et 9) s'engagera au plus tôt avec l'ensemble des parties prenante : pilotes, commandant du port, Semop, Région afin de présenter une proposition de balisage définitif .
DRAGAGE DU CHENAL HISTORIQUE SUR LA SECTION D'ACCÈS AU QUAI COLIS LOURDS	Le dragage à 11m d'une partie de la largeur du chenal historique sur sa section d'accès au quai colis lourd, ne s'étend pas à la partie sud qui représente plus du tiers de la largeur du chenal (70m). Deux options sont alors possibles : - dragage à 11m de toute la largeur du chenal - ou balisage indiquant aux navires la différence de bathymétrie Les membres de la CNL privilégiant la première option (dragage de la partie sud du chenal)	Ce sujet ne concerne pas les travaux de la phase 2. Cette problématique doit être traitée collégalement avec la Région, la SEMOP, les pilotes et le commandant du port en parallèle du sujet de la phase 2.
QUESTION DE LA BOUEE CARDINALE SUD	Cette bouée est prévue, au schéma de balisage, au niveau du quai de service. Elle serait facteur de confusion pour les navigateurs. Les membres de la CNL souhaitent que la demande de modification de balisage soit déposée auprès de la DIRM Méditerranée.	Ce sujet ne concerne pas les travaux de la phase 2 mais le balisage tel qui est effectué aujourd'hui pour l'accès au port historique.

A l'issue des débats, la commission émet un avis positif sur les incidences nautiques des infrastructures devant être livrées dans le cadre de la phase 2.

Observation du commissaire enquêteur : les quelques questions techniques soulevées ne concernent pas directement les travaux et les aménagements liés à la phase 2. Elles feront l'objet d'une concertation entre les diverses parties prenantes hors cadre de l'objet de cette enquête.

323 Avis des collectivités et services consultés

<i>Collectivités et services</i>	DATE EXPEDITION	Date réception Accusé de réception	Date de Réponse Teneur de l'Avis
Département de l'Aude	04/03/2022	07/03/22 Erreur sur le tampon : 07/01/22	Sans Réputé favorable
Commune de PORT-LA NOUVELLE	04/03/2022	08/03/2022	Courrier du 05/04/2022 avec transmission de la délibération du 21 mars : avis favorable
Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne	04/03/2022	07/03/2022	Sans Réputé favorable
Parc Naturel Régional de la Narbonnaise	04/03/2022	07/03/2022	Sans Réputé favorable
SAS 3PLN	04/03/2022	08/03/22	Sans Réputé favorable
CCI Occitanie	04/03/2022	07/03/2022	Sans Réputé favorable (demande d'avis transmis à la CCI AUDE : Avis favorable)
Direction interrégionale des Douanes	04/03/2022	07/03/2022	mail reçu le 7 avril Avis favorable
Groupement de la Gendarmerie maritime de la Méditerranée	04/03/2022 et nouvel envoi mail le 18/03/22	Envoyé par mail et AR le 18/03/22 AR courrier postal : 22/03/22	Sans Réputé favorable
Conservatoire du Littoral – Délégation de rivages Languedoc-Roussillon	04/03/2022	07/03/2022	Sans Réputé favorable

Par ailleurs, le **conseil portuaire** s'est réuni le 06 mai 2022 et a approuvé le projet à l'unanimité des voix

324 Observations du public.

Au total 183 contributions (dont 7 avec pièces annexes) ont été déposées :

- 80 sont favorables
- 100 sont défavorables
- et 3 sont sans avis

Elles ont été analysées et classées par thème :

Nota : Sachant qu'une même contribution peut contenir plusieurs questions, certaines de ces contributions ont été scindées et chaque question ainsi identifiée répartie selon ces thèmes, mais toujours identifiables selon leur auteur.

Les thèmes sont les suivants :

- 1 – observations favorables au projet
- 2 – observations sans avis précis
- 3 – observations défavorables au projet
 - 31 au regard des enjeux environnementaux
 - 311 atteintes à l'environnement mondial
 - 312 atteintes à la biodiversité et à l'environnement local
 - 313 les émissions de Gaz à Effet de Serre
 - 314 l'éolien
 - 315 atteintes au milieu lagunaire
 - 32 au regard des enjeux économiques
 - 321 questions relatives à l'opportunité économique du projet
 - 322 l'enjeu financier
 - 33 au regard des risques
 - 34 au regard des conditions d'information du public
 - 35 refus du projet : considérations d'ordre général ou non argumentées

A l'issue de l'enquête, j'ai rédigé un procès verbal de l'ensemble des observations recueillies, **par thème**, chronologiquement, et dans l'ordre d'enregistrement, sous forme de tableaux, en y joignant les documents annexés à certaines de ces observations, ainsi que mes propres questions.

Le PV de synthèse ainsi établi a été remis et commenté au maître d'ouvrage le 03 novembre 2022 lors d'une réunion au siège de la SEMOP à Port la Nouvelle.

Le mémoire en réponse m'a été adressé en date du 15 novembre.

Les contributions du public ont été reprises dans leur intégralité et figurent toutes, de manière exhaustive, dans les tableaux ci dessous.

Les réponses du maître d'ouvrage ont également été reportées dans leur intégralité, dans chacun des tableaux, ainsi que les réponses aux questions posées par le commissaire enquêteur.

1 – Les avis favorables :

N°observation et identité	Libellé des observations	Réponses du MO	Remarques du CE
Observation A du registre papier Mr NUTTIN	Favorable au projet		
ObservationB du registre papier du 02 novembre 2022 Favorable de mr LEMAIRE directeur FOSELEU logistique	J'attire l'attention sur le manque d'information concernant la prise en compte des pipelines (liquides inflammables) lors du passage des engins colis lourds du site FOSELEU LOGISTIQUE	Le contributeur attire l'attention du maître d'ouvrage sur une disposition qui doit être mise en œuvre par lui-même en sa qualité de gestionnaire d'infrastructures , Foselev est garant de l'intégrité de ses pipes. L'arrêté préfectoral d'exploitation lui a fixé des prérogatives de sécurité. En tout état de cause, tout passage d'engins colis lourds fera l'objet d'une information à l'occupant du domaine public portuaire afin de ne pas générer de risque particulier.	Il s'agit d'un problème technique spécifique qui sort du cadre de cette enquête mais qui devra être traité de manière directe entre l'entreprise et le maître d'ouvrage.
Observation n° 1 du 13 octobre 2022 Auteur : Guillaume ROCHE Organisation : EIFFAGE INFRASTRUCTURES	<p>Pour le Groupe Eiffage, et notamment notre entité Eiffage Génie Civil Marine spécialisée en ouvrage d'infrastructures maritime et éolien offshore en béton, nous sommes tous mobilisé pour atteindre un objectif de 100% de réalisation locale impliquant l'ensemble du tissu industriel local.</p> <p>Nos Régions ont toutes capacités de réaliser et opérer ce type de projet d'envergure, respectant le plan de décolonisation fixé par l'état. Eiffage Génie Civil Marine fait partie des premier à avoir signé la « Chat d'engagement pour contribuer à la structuration régionale d'une filière industrielle FRANCAISE ». Il ne s'agit pas de mot, mais de convictions et de valeurs de tous nos collaborateurs.</p> <p>Nous travaillons d'arrache-pied afin de concrétiser ces perspectives de projets selon un modèle 100% local, facilitant et maximisant l'accès aux TPE-PME et ETI locales. Nous avons à cœur de bâtir des projets Français respectueux des parties prenantes intégrant l'ensemble des impacts économiques, sociaux et environnementaux.</p> <p>La phase 2 du port de Port-La-Nouvelle est un enjeu capital pour assurer l'implantation de la filière de l'éolien offshore, dans sa première phase de réalisation des fondations flottantes localement, mais également dans sa seconde phase d'opération et de maintenance sur la durée d'opération des parcs éolien. Il est inconcevable pour nous de voir en France, dans nos régions, l'arrivée de flotteurs éolien sur nos côtés dont la fabrication serait réalisée en Asie faute d'infrastructure portuaire non-adaptées ou non-compétitive.</p> <p>En tant qu'industriel, nous mettons tout en œuvre avec les autorités portuaire, pour échanger et partager nos besoins afin d'adapter au plus juste et de façon rationnelle cette deuxième phase de développement du Port de Port-La-Nouvelle. L'ultime objectif étant de réaliser localement, implanter, pérenniser un nouveau savoir-faire spécialisé sur un segment prometteur d'avenir et exportable dans le monde.</p>		<p><u>Remarques globales relatives à l'ensemble des avis favorables :</u></p> <p>Il est à noter que l'ensemble des acteurs économiques du port souligne l'importance de pouvoir répondre aux standards actuels de la navigation marchande pour assurer la compétitivité des différentes filières.</p> <p>La quasi totalité des contributions favorables estime que le projet est indispensable dans le développement de la filière éolienne, qu'il est facteur de développement économique au niveau régional, et vecteur d'emplois</p>
Observation n° 2 du 13 octobre 2022 - 10:41	Ce projet me paraît utile pour la collectivité, notamment pour permettre l'essor de l'éolien en mer en France, nécessaire pour atteindre les objectifs de réduction de		

Favorable Auteur : Seif El Mistikawi	l'empreinte carbone à l'échelle régionale et nationale. Sans cela, d'autres ports méditerranéens seront favorisés pour l'assemblage et la maintenance des éoliennes en mer , ce qui augmenterait les distances de remorquage et par là même, le bilan écologique et économique de la filière...		
Observation n° 3 du 13 octobre 2022 - 10:45 Favorable Auteur : CLAUDE DEBIZE Organisation : AFPI OCCITANIE	Le territoire OCCITANIE "EST" est devenu un acteur majeur de la transition énergétique, cette évolution est assez récente mais une dynamique partagée s'est installée durablement et opportunément sur notre territoire. L'éolien rejoint les énergies renouvelables et permettra de développer, l'utilisation d'une hydrogène verte, un environnement favorable à l'émergence de nouvelles politiques, de nouvelles idées et d'un nouveau tissu d'entrepreneurs, nous devons accompagner autant qu'il est possible cette dynamique, des nouveaux métiers, des nouvelles compétences permettront la reprise de job à de nombreuses personnes éloignées du l'emploi, c'est une chance pour notre territoire et nos infrastructures doivent suivre et garantir la réussite de l'ensemble des projets portés par nos décideurs, pas de freins, uniquement de l'allant.		
Observation n° 4 du 13 octobre 2022 - 11:53 Favorable Auteur : thyl zoete Organisation : eiffage route	Les enjeux de réduction et de baisse des émissions de gaz à effets passent par le développement de nouvelles énergies durables tel que l'hydrogène. Le projet de PLN répond à ses enjeux de territoire et permet aussi le développement économique d'une région qui ne peut pas se développer uniquement grâce au tourisme. IL est important de rajouter que des filières de formation seront créées pour la jeunesse afin de pouvoir offrir des solutions d'emplois aux jeunes de notre région et de notre pays. La croissance verte passe par ce type de projets ambitieux, qui respectera j'en suis convaincu l'ensemble des problématiques environnementales et sera donc vertueux pour l'avenir. J'affirme donc mon soutien à ce projet.		
Observation n° 5 du 13 octobre 2022 - 18:18 Favorable Auteur : anonyme	Je n'y vois pas d'inconvénient, la ville et le port vont pouvoir capturer de nouveaux industriels.		
Observation n° 6 du 14 octobre 2022 - 07:50 Favorable Auteur : walid oulmane Organisation : blue float energy	Je souhaite apporter mon soutien au développement du port et plus spécifiquement à l'extension au Grand Môle. Cette infrastructure additionnelle est indispensable à l'essor de l'éolien en mer et d'une manière générale, à la transition énergétique. Aucun projet en mer ne peut se faire sans la disponibilité d'un port suffisamment grand et disposant d'un quai suffisamment puissant pour ce type d'activité. merci		
Observation n° 8 du 17 octobre 2022 - 09:58 Favorable Auteur : AURELIEN GESTAS	phase indispensable dans le développement du grand port afin de pérenniser et augmenter les volumes vraquiers actuellement déchargés sur le port historique. Ce môle permettra de réceptionner de plus gros cargos en diminuant la pollution visuelle et atmosphérique des riverains des quais.		
Observation n° 9 du 17 octobre 2022 - 11:43 Favorable Auteur : Sandro DUPUY Organisation : SANTERNE MEDITERRANEE	l'extension du port de commerce de Port-la-nouvelle fait partie intégrante du développement économique de la région, avec un fort impact sur les activités des entreprises locales et favorisant ainsi le maintien et la création d'emplois. Tourné vers la transition écologique et la volonté de rechercher et produire des énergies nouvelles et écologiques.		

Observation n° 10 du 19 octobre 2022 - 09:45 Favorable Auteur : CHRISTEL BARRESI	Ce beau projet environnemental est aussi un coup de pouce à l'activité économique locale.		
Observation n° 11 du 19 octobre 2022 - 10:05 Favorable Auteur : Xavier MERICQ Organisation : GTM SO TPGC	je suis favorable au développement du port de port la nouvelle . celui-ci sera permettra à l'ex région Midi-Pyrénées d'accéder à un port de commerce facile d'accès et proche de Toulouse par le transport sur rails . il permettra aussi de dynamiser la ville de PLN en créant de multiples emplois pour les éoliennes en mer mais ainsi pour développer le commerce par voie maritime.		
Observation n° 12 du 19 octobre 2022 - 11:57 Favorable Auteur : GUILLAUME SIMEON Organisation : EUROVIA LR	Je suis tout à fait favorable à la phase 2 de ce projet sur Port-le-Nouvelle, inscrite dans les grandes décisions qui animent notre pays dans cette transition énergétique nécessaire. Ce projet sera également vecteur d'emplois, d'activité économique pour notre profession, et plus largement pour l'économie locale et régionale, de façon durable.		
Observation n° 13 du 19 octobre 2022 - 12:29 Favorable Auteur : Olivier GIORGIUCCI Organisation : Fédération Régionale des Travaux Publics Occitanie	La Fédération des Travaux Publics Occitanie (et sa délégation de l'Aude) sont favorables à la phase 2 de l'extension du Port de La Nouvelle. La FRTP considère que ce projet est emblématique de l'effort de décarbonation de la production d'énergie, grâce au développement de la production d'hydrogène vert. Par ailleurs, la requalification et la modernisation des infrastructures portuaires est un élément essentiel de l'attractivité d'un territoire qui a besoin d'emplois et d'activité économique. Le chantier représente un apport important à l'activité des entreprises de travaux publics locales. Enfin les techniques utilisées, et les mesures environnementales détaillées dans le dossier d'enquête garantissent une insertion raisonnée de l'infrastructure dans l'environnement et un contrôle de son impact.		
Observation n° 14 du 19 octobre 2022 - 14:36 Favorable Auteur : Jean-Marc PUJOL	Résident au cœur du territoire, cette aménagement est une chance pour nos Corbières Maritimes. Il va permettre une montée en compétence sur le territoire , une progression de l'activité et de l'emploi notamment hors période estivale. La cohérence du projet semble être parfaitement en ligne avec cette volonté de transition énergétique.		
Observation n° 15 du 19 octobre 2022 - 18:13 Favorable Auteur : Julien LOUP	Je souhaite apporter mon soutien à ce projet afin de favoriser le développement économique de Port La Nouvelle, ville mixte entre tourisme balnéaire et activité économique portuaire. Ce projet aura forcément une influence positive sur le périmètre Languedoc Roussillon mais aussi international dans les échanges Méditerranéens. Il contribuera également à mieux répartir les arrivées de marchandises sur le littoral et favorisera de fait la chute du transport routier de longue ligne. De plus, il permettra d'intégrer des activités basées sur la transition écologique et donc est vertueux!		
Observation n° 16 du 20 octobre 2022 – 17:10 Favorable Auteur : Micheline Cathala	Dossiers très complets et intéressants		

Observation n° 17 du 20 octobre 2022 - 17:20 Favorable Auteur : Dominique Chartier	Travail énorme espérons des retombées intéressantes pour la ville.		
Observation n° 18 du 20 octobre 2022 - 20:40 Favorable Auteur : Raphaël ArchiMed Organisation : MPArchiMed	ArchiMed, co-entreprise formée entre les groupes Matière et Ponticelli soutient le projet de développement du site de Port-La-Nouvelle. Les groupes Matière et Ponticelli possèdent un ancrage historique en région Occitanie et sont impliqués dans le développement économique et industriel en Occitanie. ArchiMed est le contracteur sélectionné pour la construction et l'assemblage des 3 flotteurs éoliens du projet EOLMED, projet pilote pour le développement de l'éolien flottant. ArchiMed va à ce titre exécuter l'assemblage des 3 flotteurs éoliens sur le quai nouvellement construit à Port-La-Nouvelle dès début 2023. Le développement de la phase 2 du site de Port-La-Nouvelle permettra aux industriels de disposer d'infrastructures adaptées à la construction de flotteurs éoliens uniques sur la façade méditerranéenne du littoral Français. Ces infrastructures sont un prérequis nécessaire à l'implantation des industriels sur le site puis à la création d'une filière locale dédiée à l'éolien flottant et portée par les projets de développements de fermes commerciales en méditerranée (AO6). ArchiMed, en tant qu'industriel soutient le projet de développement du site de Port-La-Nouvelle et échange avec le porteur de projet afin de s'assurer que les infrastructures développées sont en adéquation avec les besoins des industriels. Notre démarche vise à assurer le succès du développement d'une filière pérenne de l'éolien flottant en Occitanie. A ce titre, ArchiMed est également signataire de la charte d'engagement pour contribuer à la structuration régionale d'une filière industrielle Française.		
Observation n° 19 du 21 octobre 2022 - 10:24 Favorable Auteur : anonyme	Favorable à 100% pour ce projet. Enfin un projet ambitieux pour une relance de l'économie dans l'Aude. Et ce n'est la conf paysanne et toutes les forces politiques opposantes qui doivent dicter ses nouveaux aménagements. Arrêtons de vivre dans le passé, allons vers le futur pour le futur de nos générations qui seront bienheureux de voir que nous avons été résilient en développant des aménagements portuaire en vue du développement de nouvelles énergies.		
Observation n° 20 du 21 octobre 2022 - 15:52 Favorable Auteur : Olivier RUTH Organisation : Euroports France	Développement portuaire qui mérite un avis totalement favorable. Faire de Port-La-Nouvelle le port de demain au service des énergies renouvelables.		
Observation n° 21 du 21 octobre 2022 - 16:10 Favorable Auteur : Christophe LALLOZ	Pour qu'un grand port puisse fonctionner, il est nécessaire qu'il dispose des infrastructures ad-hoc pour recevoir les navires. Ces travaux seront l'aboutissement de ce projet qui je l'espère va drainer une forte activité qui développera l'emploi sur le bassin sinistré du Narbonnais-Nouvellois. L'emploi, seul gage d'un rétablissement de la situation Française.		
Observation n° 22 du 24 octobre 2022 - 09:48 Favorable Auteur : Nans BOULESTEIX	La SEMOP de Port-la-Nouvelle présente un intérêt majeur au vu de son positionnement (en face des zones projet 1 et 3). Une fois le projet d'extension du port finalisé, la SEMOP pourrait répondre aux besoins en infrastructures portuaires (surface, tirant d'eau, longueur de quai..) pour fabriquer/assembler des		

Organisation : Iberdrola	<p>flotteurs ou encore intégrer des turbines avant de les transporter sur le site offshore.</p> <p>De façon plus globale, les infrastructures portuaires doivent se structurer pour accueillir cette activité émergente d'éolien en mer et à terme en faire bénéficier toute la zone (maximisation de l'activité locale) et cela au-delà de la seule procédure de l'AO6 (avec l'extension prévue de l'AO6, un premier volume global de 1.5GW à fabriquer, assembler puis installer). La façade maritime Méditerranéenne sera, en effet, très probablement porteuse d'autres projets d'éoliens en mer.</p>		
<p>Observation n° 23 du 24 octobre 2022 - 09:57</p> <p>Favorable</p> <p>Auteur : Carole VENGATTA</p> <p>Organisation : IBERDROLA RENEUVELABLES FRANCE</p>	<p>Le projet du Port de Port-la-Nouvelle implique des impacts positifs sur l'emploi et sur le développement économique de la région. De plus, il répond aux besoins impératifs de transition énergétique et d'indépendance énergétique. Le port sera ainsi en mesure d'accueillir des activités industrielles liées aux projets d'éoliennes en mer.</p>		
<p>Observation n° 24 du 25 octobre 2022 - 14:50</p> <p>Favorable</p> <p>Auteur : Guillaume Canepa</p> <p>Organisation : EDF Renouvelables</p>	<p>Ce projet ambitieux et avec beaucoup d'ambitions permettra de dynamiser socialement et économiquement la ville de Port-La Nouvelle. Il est à la fois nécessaire et indispensable, puisque le port doit devenir un point névralgique pour le développement éolien offshore de Méditerranée.</p>		
<p>Observation n° 25 du 25 octobre 2022 - 18:49</p> <p>Favorable</p> <p>Auteur : anonyme</p>	<p>très favorable</p>		
<p>Observation n° 26 du 26 octobre 2022 - 17:44</p> <p>Favorable</p> <p>Auteur : THIERRY CALMET</p>	<p>J'apporte mon soutien total au développement du port de port la nouvelle en tant qu'habitant. Celui-ci permettra à l'avenir la création de nombreux emplois qui profiterons en partie à la jeunesse de la commune.</p> <p>Ce projet amènera également une manne financière non négligeable à la ville qui permettra d'augmenter les investissements.</p>		
<p>Observation n° 27 du 27 octobre 2022 - 06:19</p> <p>Favorable</p> <p>Auteur : David Marchandeu</p> <p>Organisation : Fédération du BTP</p>	<p>Ce projet est fondamental pour l'activité économique de mon secteur d'activité, mais au delà il incite très fortement les organisations économiques concernées par ce projet (tout comme pour la phase 1) à accélérer la transition énergétique pour être en mesure de répondre aux attentes du donneur d'ordre. Cet accélérateur de mutation écolo-économique va diffuser à grande échelle (départementale & régionale à minima) auprès de toute l'activité économique. De plus, à travers ce projet la volonté politique de mutation en vue d'un respect effectif de l'environnement s'insère au plus profond et pour longtemps dans le tissu économique et donc au plus près des hommes et des femmes qui y participent. Du macro au micro économique, toute la chaîne va devoir muter sans délai et intégrer une politique RSE grâce à la continuité de ce projet.</p>		
<p>Observation n° 28 du 27 octobre 2022 - 17:31</p>	<p>Subsea7 s'appuie sur son expérience des projets de grande ampleur dans la construction et l'installation en mer de systèmes complexes pour proposer ses services d'exécution de projets clés en main pour l'éolien flottant. Dans ce cadre, Subsea7 travaille conjointement avec les acteurs locaux, et en particuliers le Port</p>		

<p>Favorable</p> <p>Auteur : Charles Donnet Organisation : Subsea7</p>	<p>de Port-La-Nouvelle pour élaborer les meilleurs scénarios d'exécution.</p> <p>L'essor de l'éolien en mer en France et plus particulièrement celui du flottant nécessite le développement d'infrastructures et de sites portuaires adaptés. Celui de Port la Nouvelle est stratégique pour répondre géographiquement aux besoins futurs des projets éoliens aussi bien en France qu'en Méditerranée en général.</p> <p>Ces besoins sont variés : assemblage final de flotteurs acier, fabrication de flotteurs béton, intégration des turbines sur les flotteurs, hub logistique ou encore base de maintenance pour les futurs parcs éoliens. Des sites portuaires avec de grandes surfaces de stockage, un sol adapté pour le stockage de pièces lourdes ou l'installation de grosses grues de levage, des quais adaptés en longueur et capacité portante et une profondeur d'eau suffisante pour accueillir bateaux de transport et flotteurs sont nécessaires</p> <p>Le développement actuel et futur du port de Port-La-Nouvelle, grâce à un échange régulier avec les futurs acteurs de l'éolien flottant, est une réponse à ces besoins. Ce développement, conjugué à la croissance de l'éolien flottant en Méditerranée, contribuera au développement économique de la région Occitanie.</p>		
<p>Observation n° 29 du 28 octobre 2022 - 14:31</p> <p>Favorable</p> <p>Auteur : JEROME STRAUSS Organisation : EUROPORTS-CLTM</p>	<p>Monsieur le Commissaire Enquêteur,</p> <p>Alors que la phase 1 va bientôt s'achever permettant l'accueil des 2 premières fermes pilotes d'éoliennes flottantes en Méditerranée, la réalisation de la phase 2 permettra de dimensionner le môle pour les futurs Appels d'offres commerciaux. Source d'emploi et s'inscrivant dans la transition énergétique, l'extension est donc nécessaire pour pouvoir apporter les infrastructures nécessaires aux développeurs éoliens, faisant de Port-la-Nouvelle leur base logistique du futur. C'est pourquoi nous apportons tout notre soutien en votons favorablement pour la réalisation de la phase 2.</p> <p>Vous en souhaitant bonne réception, veuillez recevoir, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes salutations distinguées.</p>		
<p>Observation n° 30 du 28 octobre 2022 - 15:37</p> <p>Favorable</p> <p>Auteur : Yann Riou Organisation : Océole</p>	<p>La place portuaire de Port-la-Nouvelle est incontournable pour permettre à la Région Occitanie d'accueillir des activités industrielles liées au déploiement à grande échelle de l'éolien flottant en Méditerranée. Océole participe activement avec la SEMOP à la définition des besoins en matière d'infrastructures et d'équipements pour réaliser et opérer les parcs éoliens offshore.</p> <p>Q Energy et Océole soutiennent la stratégie d'aménagement du port via la phase 2 du projet d'extension qui vise à répondre aux besoins exprimés par les industriels pour réaliser les futurs parcs commerciaux français.</p>		
<p>Observation n° 31 du 28 octobre 2022 - 16:24</p>	<p>Port-La-Nouvelle, avec son nouveau quai dédié aux énergies marines renouvelables, a déjà anticipé le futur marché de l'éolien en mer flottant et</p>		

<p>Favorable Auteur : Thomas Leblanc Organisation : RWE Renewables France</p>	<p>participe activement au déploiement des projets pilotes. Les fermes commerciales concernées par l'appel d'offres et ceux à venir constitueront un plus gros volume de machines avec des gabarits de flotteurs sensiblement plus importants, aussi la largeur actuelle d'accès au quai et son tirant d'eau pourraient être limitants. C'est pourquoi l'aménagement du Grand Môle, la création de plus de 300m de quai lourd, et le dragage de ces quais permettront à Port-La-Nouvelle de s'adapter au marché futur de l'éolien flottant.</p> <p>J'exprime ici mon soutien pour le projet d'extension du port commercial mené par la SEMOP Port-La-Nouvelle, permettant à la Région Occitanie de se positionner en tant qu'acteur principal de l'éolien flottant au sein de la Méditerranée, d'être acteur de la transition énergétique et permettant la création d'emplois locaux.</p>		
<p>Observation n° 32 du 28 octobre 2022 - 16:47 Favorable Auteur : Christophe Desaubiaux Organisation : Océole</p>	<p>Equinor et Océole soutiennent le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle. Compte tenu de la taille des projets éoliens qui vont prochainement arriver en Méditerranée et des besoins associés en terre-pleins et en linéaires de quai, cette extension phase 2 est absolument nécessaire à la Région, pour que le port prenne la place qu'il convoite comme hub en méditerranée de l'éolien flottant en mer, avec toutes les retombées économiques associées.</p>		
<p>Observation n° 33 du 28 octobre 2022 - 18:31 Favorable Auteur : Alexandre Martin Organisation : Valeco EnBW</p>	<p>Valeco est une société spécialisée dans le développement, le financement, la réalisation, l'exploitation et la maintenance de centrales de production d'énergie renouvelable en France. Sa maison mère EnBW est un énergéticien majeur en Allemagne et en Europe, expert dans le domaine de l'éolien en mer depuis 2011. En tant qu'acteur de la transition énergétique, Valeco est convaincu de l'intérêt majeur que représente l'éolien en mer dans la lutte contre le changement climatique, pour atteindre les objectifs climatiques pris par la France dans sa Stratégie Nationale Bas Carbone et pour le développement de nouvelles filières industrielles françaises.</p> <p>Le 11 février dernier, le Président de la République a annoncé l'objectif ambitieux de parvenir à installer 40 GW d'éolien en mer à l'horizon 2050. Afin de concrétiser cette ambition, la filière éolienne, à travers ses syndicats professionnels SER et FEE, propose, outre une planification long terme qui apporte de la visibilité sur les volumes, d'« anticiper et entreprendre la transformation des infrastructures » pour répondre aux besoins des porteurs de projets.</p> <p>L'éolien en mer étant, de par la nature de ses installations, une industrie fortement consommatrice d'espaces portuaires, son développement devra s'accompagner d'une adaptation des infrastructures. Le projet d'aménagement de Port-la-Nouvelle, en contribuant à la mise en place des moyens nécessaires dans une cohérence de façade pour l'atteinte de ces objectifs, nous semble être une réponse pertinente qui participera en outre à la structuration d'une filière industrielle française de l'éolien en mer.</p> <p>Le port a déjà mis en place une première phase d'aménagement avec un quai lourd de 250m de long et 7ha de polder disponible. Au vu de la complexité des</p>		

	schémas industriels des projets éoliens flottants et des besoins en infrastructures portuaires, cette deuxième phase d'aménagement du port nous semble être en cohérence avec le plan de développement éolien en mer français. Nous rappelons toutefois l'intérêt de coordonner les investissements sur l'ensemble de la façade Méditerranéenne afin de renforcer les complémentarités.		
Observation n° 36 du 30 octobre 2022 - 22:33 Favorable Auteur : anonyme	Je suis favorable à l'extension du port qui sera bénéfique pour l'emploi de la région ainsi que la transition énergétique.		
Observation n° 45 du 31 octobre 2022 - 10:56 Favorable Auteur : Frédéric DAUX Organisation : N/A	<p>Depuis l'Antiquité jusqu'à maintenant nous n'avons pu nous passer des échanges au travers du commerce maritime, il apparaît irréaliste de pouvoir s'en passer pour l'avenir !</p> <p>Bien que le transport maritime soit déjà le moyen le plus économe en énergie à la tonne transportée, la construction navale mondiale optimise sans cesse ce ratio en augmentant la taille moyenne des navires. La survie du port de commerce de Port-La-Nouvelle ne pouvait donc se faire que par une augmentation de la taille des navires admissibles au travers de l'agrandissement du port.</p> <p>Sans ce projet, la commune, le département, la région seraient passés à côté des opportunités apportées par le développement des énergies renouvelables.</p> <p>Une étape significative de pérennisation du port est en passe de bientôt s'achever avec la finalisation des travaux de la Phase 1.</p> <p>Ce n'est qu'une étape et ne pas s'engager dans la réalisation de la Phase 2 serait s'arrêter au milieu du gué en actant un gaspillage environnemental et économique, d'argent public et privé.</p> <p>Je suis favorable au projet</p>		
Observation n° 62 du 31 octobre 2022 - 23:39 Favorable Auteur : Pierre Ruelle	<p>Pourquoi ne pas être fiers ? Enfin un projet ambitieux pour un port Français à l'heure où, les importateurs ou exportateurs français participent largement à développer les ports des pays voisins plutôt que les nôtres qui sont prisonniers bien souvent des vieux schémas , et ce depuis des décennies. Et PLN doit saisir cette opportunité. Alors oui, toute médaille a son revers. Faut il pour autant les laisser aux autres ? Une région qui n'a pas d'ambition ne peut pas avancer. Si nous nous référons à Tanger et Tanger Med au Maroc, voilà un pays avec beaucoup moins de moyens qui a su développer des activités et se mettre à la hauteur des enjeux avec beaucoup d'ambition au départ et de réussite au final. Donc la question pour Port La Nouvelle n'est pas de savoir si tel ou tel trafic qui y passera est « noble » ou pas (si le besoin existe il passera par un autre port plus éloigné mais il passera...) la vraie question est de savoir si il y a la volonté de se « retrousser les manches » pour tous travailler dans le même sens : en faire un port moderne, utilisant des technologies peu polluantes, faisant preuve de souplesse et d'adaptabilité (car tout évolue très vite) et qui est en capacité de</p>		

	<p>répondre à des projets ambitieux (l'éolien en fait partie). Qui dit un port moderne dit aussi une desserte par le rail efficiente. Après, il y a toujours ce profil de personne qui ira manifester parcequ'il n'y a pas assez de prisons, et qui manifestera aussi pour qu'un projet de construction de prison sur sa commune ne se réalise pas. Il ne faut pas suivre ce genre de personne sous peine d'immobilisme et de régression. En tant que logisticien très impliqué dans le maritime je dis bravo aux initiateurs et porteurs de ce projet.</p>		
<p>Observation n° 68 du 1 novembre 2022 - 10:09 Favorable Auteur : Henry-Philippe MONTAZEL Organisation : FREIGHTeCOM</p>	<p>En tant que dirigeant de FREIGHTeCOM, je suis avec intérêt l'évolution du développement du port de Port-la-Nouvelle depuis de nombreuses années. Nous avons même eu l'occasion de visiter les infrastructures à plusieurs reprises avec la direction commerciale du port. Nous avons pu mesurer sur place la disponibilité, la compétence et l'envie de la direction à poursuivre les investissements pour que le port prenne des parts de marché substantielles.</p> <p>Freightecom (www.freighte.com) est un commissionnaire en transport exceptionnel, exclusivement dédié au transport de navires/yachts par cargo ou remorquage depuis 22 ans. Nous mettons des bateaux sur des bateaux que nous acheminons aux quatre coins du monde. Nous expédions des navires de travail (barges, bacs, pilotines, remorqueurs, intercepteurs, bateaux d'Etat ou civils), mais aussi des yachts de plaisance, de luxe et de course.</p> <p>Port-la-Nouvelle est magnifiquement situé pour notre activité, au coeur du "West-Med", entre l'Italie et l'Espagne, avec à l'Ouest la route vers/depuis les USA et les Caraïbes, et à l'Est vers/depuis l'Europe de l'Est, le Proche et Moyen-Orient, via le Canal de Suez, puis l'Océan Indien et l'Asie.</p> <p>Nous recherchons des solutions "cousu-main", offrant une qualité de service différenciante et fiable face aux grands ports traditionnels, avec force de proposition et valeurs ajoutées à la clé, pour une clientèle exigeante mais fidèle lorsqu'elle a trouvé les meilleures solutions.</p> <p>Freightecom soutient grandement les projets de développement du port de Port-la-Nouvelle. C'est donc avec plaisir que nous répondons favorablement à cette enquête publique Phase2.</p>		
<p>Observation n° 71 du 1 novembre 2022 - 12:27 Favorable Auteur : ARNAUD CARAYON Organisation : CARAYON</p>	<p>Je suis favorable à la phase 2 qui constitue une amélioration du projet actuel. C'est un projet qui donne du travail et en donnera pendant longtemps. La compétence des acteurs, SEMOP, Région, Pilotes, Remorquage, manutentionnaires, transitaires, douane...etc...etc promet un bel avenir au port de PLN, tout en utilisant des technologies moins polluantes, en mettant en avant les énergies renouvelables, et surtout supplémentaires qui sont nécessaires à notre pays comme le montre la situation actuelle.</p>		
<p>Observation n° 82 du 1 novembre 2022 - 16:07 Favorable Auteur : Dominique Werquin</p>	<p>Je suis complètement favorable au projet d'extension portuaire qui va donner une impulsion positive à toute une région qui en a cruellement besoin et dynamiser un département économiquement sinistré. Une riveraine</p>		

Observation n° 83 du 1 novembre 2022 - 16:15 Favorable Auteur : Emilie D.	Comment peut-on être contre ce projet qui vient accompagner une filière d'avenir qu'est l'éolien flottant et qui s'inscrit complètement dans les besoins énergétiques actuels et futurs ? Dans un pays où l'immobilisme règne, voilà enfin une région qui prend les devants.		
Observation n° 84 du 1 novembre 2022 - 16:21 Favorable Auteur : Thierry W.	Complètement favorable à ce projet de développement du port, qui sans cette extension, aurait été appelé à disparaître et mettre un peu plus en tension un département qui n'en a pas besoin.		
Observation n° 85 du 1 novembre 2022 - 16:24 Favorable Auteur : anonyme	S'opposer à ce projet c'est prôner l'immobilisme et l'appauvrissement de l'Aude. Donc oui et encore oui Un riverain		
Observation n° 91 du 1 novembre 2022 - 18:12 Favorable Auteur : Didier MOULY Organisation : GRAND NARBONNE AGGLOMERATION	<p>L'extension du port de PORT LA NOUVELLE s'inscrit pleinement dans le projet de ré-industrialisation et de développement économique porté par la Communauté d'agglomération du Grand Narbonne. Fort des infrastructures actuelles et en projet sur ce port d'intérêt régional, c'est tout le territoire narbonnais et au-delà, l'Occitanie, qui s'offrent une ouverture vers la Méditerranée et le commerce maritime international.</p> <p>Les enjeux du développement durable et de la croissance verte sont au cœur de ce projet d'extension en lien direct avec les projets de parcs éoliens offshore, la filière hydrogène et les carburants alternatifs dont Port La Nouvelle constitue dès à présent la tête de réseau.</p> <p>De même, ce projet d'extension portera à terme le trafic total sur le site de 1,5 à 2 millions de tonnes de vrac et de céréales, renforçant encore la position de Port La Nouvelle comme 3ème port français de Méditerranée.</p> <p>Les quelques 1600 emplois directs générés par cette activité n'en seront que plus consolidés et c'est tout le bassin d'emploi local qui bénéficiera des retombées économiques de ces installations, sur un territoire au cœur de l'Occitanie, stratégiquement positionné entre les deux métropoles de Toulouse et Montpellier, et sur l'axe Espagne – Allemagne.</p> <p>Notons enfin que ce projet d'extension s'accompagne, pour le Grand Narbonne, d'une réflexion sur la requalification de friches industrielles sur la commune afin de valoriser un foncier déjà existant et sans surconsommer de nouvelles terres pour les besoins de nouveaux aménagements économiques. Le développement du port est une opportunité unique de réinvestir ces espaces pour l'accueil de nouvelles entreprises en lien avec l'essor de l'activité portuaire.</p> <p>La Communauté d'agglomération du Grand Narbonne émet un avis favorable sur ce projet.</p>		
Observation n° 103 du 1 novembre 2022 - 22:50	La continuité de l'aménagement des infrastructures de la zone portuaire de Port-La Nouvelle est nécessaire pour le développement économique de la SEMOP, du		

<p>Favorable Auteur : STEPHANE ARNOUX Organisation : HYd'Occ</p>	<p>territoire, de l'AUDE et de l'Occitanie. Beau projet.</p>		
<p>Observation n° 109 du 2 novembre 2022 - 09:37 Favorable Auteur : anonyme</p>	<p>On ne peut être favorable qu'à 100% pour ce projet, et pour les défavorables qui arguent que l'hydrogène vient d'Oman et autres inepties, arrêtez de lire vos thèses complotistes et ouvrez l'œil (il ne faut en avoir qu'un pour ne pas voir que leurs leçons vont nous faire reculer de plusieurs générations). Toutes les entreprises ne sont pas assoiffées de profits et développent des projets à contre courant. C'est vous qui êtes à contre courant et qui souhaitez développer un modèle qui ne prends en compte que vos aspirations. Alors OUI A CE PORT</p>		
<p>Observation n° 113 du 2 novembre 2022 - 10:58 Favorable Auteur : LOUIS MADAULE Organisation : CCI AUDE</p>	<p>La Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aude est favorable aux travaux d'aménagement de la phase 2 du port de Port-la Nouvelle. En effet, ces aménagements maritimes et terrestres vont permettre de continuer l'extension portuaire en créant de nouveaux terre-pleins et de nouveaux quais et postes à quai Ces aménagements, qui sont dans la continuité des travaux en cours de la phase 1, pourront permettre entre autres, l'accueil des activités liées au développement de l'éolien flottant commercial. Ce développement portuaire est une opportunité économique en termes d'activités, de formation et d'emplois pour la ville de Port-la Nouvelle ainsi que pour le territoire du Grand Narbonne, le Département et même la Région Occitanie.</p>		
<p>Observation n° 117 du 2 novembre 2022 - 11:17 Favorable Auteur : JEROME BUHON Organisation : SPIE BATIGNOLLES</p>	<p>La lecture de l'analyse socio économique et du projet d'aménagement qui en découle ont retenu mon attention sur un point que je considère essentiel indépendamment de l'activité que j'exerce aujourd'hui. Cette contribution est a recevoir comme un retour d'expérience de bonnes pratiques constatées sur des infrastructures comparables tant sur la nature des activités que sur la volonté de développement. En effet les succès rencontrés par les infrastructures portuaires sur lesquelles nous sommes intervenus de près ou de loin, est directement lié à la nécessaire intermodalité avec le transport ferroviaire. Il est essentiel que les outils permettant ce report modal soit présent sur le port de Port la Nouvelle, la ZAL répond sur le fond à ce besoin, mais j'attire votre attention sur la nécessité de minimiser les impacts de la rupture de charge en mettant en place des équipement au plus près des infrastructures respectives. De plus le réseau ferré portuaire s'il est un atout, pour ne pas dire un avantage concurrentiel, il peut très vite se révéler être un frein. Son statut, sa capacité à traiter des trains complets, son exploitation, son mode de desserte peuvent être autant de points de facteurs développement que de points de blocages. Si vous ajouter à cela, que malgré tous les moyens mis en œuvre pour lever des points de blocages la connexion au RFN se fait sur un point "saturé" d'un point de vue accessibilité sillons au départ et/ou à l'arrivée, il est potentiellement avéré que l'outil logistique si performant soit il sur le périmètre portuaire soit inopérable pour les entreprises de transport de fret ferroviaire. Il me paraît donc important de corréler l'ensemble des éléments de ce dossier à la</p>	<p>Le mode ferroviaire est stratégique pour le développement du port, par sa capacité à élargir la zone d'influence du port avec un mode de transport moins impactant que le transport routier. Il est pris en compte par des aménagements ferroviaires portuaires mais également par une collaboration avec SNCF réseau et la Région Occitanie pour améliorer les dessertes du port et par une nouvelle connexion au réseau ferré national.</p>	<p>L'intermodalité avec le réseau ferré peut être un atout à la fois économique et environnemental que le MO semble prendre en compte et anticiper.</p>

	stratégie du port de Port La Nouvelle sur son positionnement au sein du réseau ferroviaire en adéquation avec les potentiels de SNCF RESEAU sur la qualité de desserte, des opérateurs de transport ferroviaires et routiers, logisticiens.		
Observation n° 118 du 2 novembre 2022 - 11:26 Favorable Auteur : Kamel ETTAHIR	Je suis favorable à ce projet car il permettra de développer de nouvelles énergies, de créer de l'emploi et aura un rayonnement positif sur la ville.		
Observation n° 119 du 2 novembre 2022 - 11:37 Favorable Auteur : anonyme	Habitant de la région Occitanie, je suis favorable à ce projet. Il contribue à la transition énergétique en développant la filière des EMR, et va permettre de créer de nombreux emplois locales.		
Observation n°121 du 2 novembre Favorable de Corine GAXIEU	Le projet aura un impact très positif pour la ville de Port la Nouvelle mais également le département de l'Aude du point de vue environnemental, ainsi que pour le développement économique Le développement de l'éolien permettra de combattre le réchauffement climatique et de diminuer les énergies fossiles		
Observation n°123 du 2 novembre Favorable de Louka Salvado	Ce projet va créer de l'emploi, ce qui n'est pas négligeable dans la région. N'oublions pas que l'éolien est le futur, laissons la ville se hisser avec les acteurs qui agissent pour notre avenir		
Observation n°126 et 128 du 2 novembre Favorable de Jean Marc GUILLELMET CCI Occitanie Pyrénées-Méditerranée	La CCI Occitanie donne un avis favorable concernant le lancement de la seconde phase des travaux du projet d'extension et soutient activement la réalisation de ces infrastructures nécessaires au déploiement de nouvelles filières industrielles d'excellence autour de l'éolien en mer, de l'hydrogène et de la logistique portuaire. Ce projet structurant porteur d'importantes perspectives en terme de croissance économique contribuera efficacement au développement local et régional de par les retombées économiques des aménagements prévus, mais surtout par les potentialités offertes par ces aménagements qui dessinent les contours d'un véritable hub dédié aux énergies renouvelables et à la logistique fine sur le site de PLN		
Observation 129 du 2 novembre Favorable de Mr Bruno PIERRINE organisation : POEZL	Notre cabinet conseille aujourd'hui les acteurs industriels dans la transition énergétique ; nous constatons régulièrement que les infrastructures logistiques demeurent un des pivots de réussite de ces transformations aujourd'hui nécessaires, bloquant souvent les volontés et les projets par manque de flexibilité ou d'adaptation. Aussi, la multiplicité de quais couplés à une gestion logistique multimodale pertinente sera la clé de réussite pour permettre au port de PIN d'être un acteur référent dans les changements d'usage à venir tout en soutenant les trafics durables. Cette deuxième phase s'inscrit naturellement dans l'adaptation nécessaire du port pour demeurer un acteur important de la transition énergétique régionale et nationale. Toutes ces raisons nous amènent à voter favorablement pour la réalisation de la phase 2		

Observation 132 du 2 novembre Favorable de Sandrine SEGURA Organisation : SAS 3PLN	La SAS3PLN, gestionnaire des ports de pêche et de plaisance de PLN, est favorable aux travaux d'aménagement de la phase 2. en effet, ces aménagements maritimes et terrestres vont permettre de continuer l'extension portuaire en créant de nouveaux terre-pleins et de nouveaux quais et postes à quai. Ces aménagements, qui sont dans la continuité des travaux en cours de la phase 1, pourront permettre l'accueil des activités liées au développement de l'éolien flottant commercial. Ce développement portuaire est une opportunité économique en terme d'activités, de formation et d'emplois pour la vile de PLN ainsi que pour le territoire du Grand Narbonne, du département et de la Région.		
Observation 133 du 2 novembre Favorable de Frédéric PEROTIN	La réalisation de l'extension du port de PLN est maintenant une réalité Dans la suite de l'achèvement de la phase 1, la réalisation de la phase 2 va permettre au delà du développement de l'éolien, d'avaliser et de (re) développer une grande partie du trafic, permettant ainsi l'accueil de navires modernes et de taille supérieure, aux moyens de propulsion plus performants, aux équipements modernes (traitement des eaux de ballast, filtration des fumées etc) améliorant la protection de la qualité de nos eaux ainsi que le ratio énergie dépensée/tonne transportée En mettant en place des moyens de manutention modernes et performants, réduisant les pertes de marchandises et les émissions de poussières, rendant notre port attractif, tout en améliorant la qualité de vie des riverains et les conditions de travail, sans oublier la protection de l'environnement		
Obs 135 du 2 novembre Favorable Auteur anonyme	Habitant de la région Occitanie, je suis favorable à ce projet. Il contribue à la transition énergétique en développant la filière des EMR et va permettre de créer de nombreux emplois locaux		
Obs 136 du 2 novembre Favorable de JP Heurley Entreprise DEF1 SERVICES	En tant que chef d'entreprise du narbonnais, je suis favorable à ce projet dans sa phase 2 Le projet est important pour le territoire car il va <ul style="list-style-type: none"> - amener des marchés aux entreprises du BTP (local et régional) dans sa phase travaux - créer des emplois et des besoins en formation pour les nouvelles entreprises sur PLN et dans son hinterland - permettre de développer l'éolien en mer car le port de PLN doit rester la base de fabrication et de maintenance des éoliennes flottantes du golf du lion 		
Obs 137 du 2 novembre Favorable de Patrick Castej	Favorable pour la production d'hydrogène, faire du ferroviaire et créer des emplois		
Observation n° 140 du 2 novembre 2022 - 15:53 Favorable Auteur : Emmanuel Teixeira Organisation : Alenis	Alenis, société anonyme d'économie mixte locale d'aménagement du Grand Narbonne, est historiquement présente sur le port de commerce de Port la Nouvelle. Nous sommes donc sensibles à la qualité et à l'utilité des aménagements programmés à Port la Nouvelle. Après lecture du dossier d'enquête, nous trouvons que la phase 2 de l'extension a tout son sens en continuité des travaux en cours. Elle permettra la concrétisation en termes de trafic des premiers travaux engagés par la Région, qui sans cette phase 2 n'auraient qu'une utilité limitée.		

	<p>Notre territoire et surtout notre port a besoin de ces travaux pour maintenir son attractivité économique. Le développement du trafic maritime vers des ports « intermédiaires » comme celui de Port la Nouvelle permettra de contribuer à optimiser les flux de transports terrestres fortement émetteurs de rejets de CO2. Enfin, l'unité de production d'hydrogène « vert » (production à partir d'électricité d'origine renouvelable) programmée en limite du port pourra permettre l'alimentation en carburant des navires de dernière génération propulsés par des moteurs hydrogène, non émetteurs de rejets de CO2, ce qui positionne le port dans le développement des transports dé carbonés. Pour toutes ces raisons, nous donnons un avis favorable au développement de ce port de commerce.</p>		
<p>Observation n° 143 du 2 novembre 2022 - 16:50 Favorable Auteur : Francis BINDER</p>	<p>J'étais présent aux réunions du Débat Public en 2013 lorsqu'il s'agissait tout autant de développer de nouveaux trafics que d'anticiper l'avenir du port de Port-la-Nouvelle face à la taille croissante des navires et au manque d'espace. Ce port a de très nombreux atouts et il se développera naturellement dans le voisinage d'autres places portuaires qu'elles soient régionales, nationales ou de la zone de l'Ouest de la Méditerranée. Les ports se spécialisent de plus en plus, ils ne se concurrencent pas forcément. La configuration des futurs terminaux sera très différente de celle d'aujourd'hui. Le volet économique joint à l'Enquête indique certaines des pistes qui sont suivies. Il s'agit de développer des filières identifiées et notamment des filières d'avenir. Si l'on veut créer un écosystème portuaire moderne, innovant, différenciant, il faut déjà le construire. Cette construction se fait en plusieurs étapes. L'Enquête publique actuelle consiste à aménager l'une de ces étapes. J'y suis favorable. Il convient en effet de doter le port de ces terminaux après avoir aménagé les digues et le nouvel avant-port. C'est-à-dire de créer les espaces d'exploitation après avoir construit le plan d'eau. C'est la suite logique et nécessaire.</p>		
<p>Observation n° 144 du 2 novembre 2022 - 17:01 Favorable Auteur : Noelia MOUSTY</p>	<p>Les travaux de la phase 1, la digue étant presque achevée il me paraît évident de poursuivre la phase 2 pour aménager l'intérieur du nouveau port. En tant que citoyenne de Port-La Nouvelle, ce projet est porteur pour l'ensemble du territoire au niveau économique mais également pour la création d'emploi --> point important dans notre région qui fait rêver les Retraités, mais il ne faut pas oublier qu'il y a des jeunes qui veulent vivre ici également ! Le développement vertueux des énergies vertes sur ce port est un point également positif, l'actualité énergétique en est révélatrice. Demain, nous n'aurons plus de navire qui reste à quai moteur allumé : ça sera un confort sonore et "atmosphérique" non négligeable pour nous résidents.</p>		
<p>Observation n° 145 du 2 novembre 2022 - 17:02 Favorable Auteur : anonyme</p>	<p>Le projet d'extension du port de Port-la-Nouvelle est une bonne chose pour la région, il va la dynamiser et créer de l'emploi.</p>		
<p>Observation n° 146 du 2 novembre 2022 - 17:29 Favorable Auteur : anonyme</p>	<p>Favorable au projet qui permet de créer des emplois, pérennise l'industrie made in France surtout dans le contexte actuel (géopolitique, COVID, transition énergétique...)</p>		

<p>Observation n° 148 du 2 novembre 2022 - 17:38 Favorable Auteur : Tessa Béguin</p>	<p>J'ai un avis positif sur ce projet. L'extension du port va permettre d'accueillir de nouvelles activités tout en contribuant à la transition énergétique ainsi qu'à la création de nouveaux emplois dans le département de l'Aude. Il faut évoluer avec son temps et laisser place à de nouveaux talents qui seront donner l'importance que mérite cette ville.</p> <p>Ce projet a toute sa place à Port-La Nouvelle !</p> <p>Habitante de Port-La Nouvelle.</p>		
<p>Observation n° 149 du 2 novembre 2022 - 17:49 Favorable Auteur : anonyme</p>	<p>Je suis favorable à ce projet</p>		
<p>Observation n° 150 du 2 novembre 2022 - 17:49 Favorable Auteur : anonyme</p>	<p>Favorable au projet</p>		
<p>Observation n° 151 du 2 novembre 2022 - 18:03 Favorable Auteur : Hugo Sage</p>	<p>Je suis favorable à ce projet car il permet le développement d'une technique encore très peu utilisée en France, offrant une source d'énergie très prometteuse pour l'avenir. En ces temps de crise énergétique mondiale, je pense que ce genre de projet est salubre et doit être soutenu par tous afin d'améliorer son développement en diminuant le plus possible son impact sur la biodiversité.</p>		
<p>Observation n° 152 du 2 novembre 2022 - 18:07 Favorable Auteur : anonyme</p>	<p>Je suis très favorable à ce projet qui va permettre de dynamiser l'économie locale (création d'emplois) et d'attirer de nouveaux habitants actifs dont des familles. Les petits villages aux alentours pourront augmenter leur nombre d'habitants.</p>		
<p>Observation n° 155 du 2 novembre 2022 - 18:18 Favorable Auteur : François Soulet de Brugère Organisation : AUTF Nouvelle-Aquitaine</p>	<p>Mes fonctions précédentes (président délégué des Ports de France - UPF) m'ont amené à intervenir plusieurs fois au sein de Port-la-Nouvelle. J'ai toujours été impressionné par l'énergie de la communauté portuaire pour faire vivre ce port et le développer. J'y ai croisé beaucoup de gens compétents, énergiques et farouchement attachés au développement de leur port pour apporter plus de valeur ajoutée et plus d'emplois à la Région, laquelle Région l'a bien compris en soutenant sans faille son port dans ses projets de développement. C'est même rare de voir une Région aussi engagée dans un processus d'accompagnement d'un port qui veut aller de l'avant. Je retrouve à Port La Nouvelle une ambiance et un environnement proches de ceux du Grand Port Maritime de Dunkerque (GPMD), dont je fus président du conseil de surveillance qui, lui aussi, marque des points malgré un environnement très concurrentiel avec Anvers et Rotterdam à une portée de mousquet ! Ainsi, sans être au cœur du dispositif aujourd'hui, mon passé portuaire me fait dire que toutes les conditions sont réunies pour faire des projets ambitieux de Port-la-Nouvelle une superbe réussite. Je souhaite à ce port de conforter son beau</p>		

	parcours grâce à l'engagement de la Région, de la communauté portuaire et des chargeurs qui y viennent toujours plus nombreux. Tous les ingrédients de la réussite sont là pour plus de valeur ajoutée et plus d'emploi pour la Région Occitanie.		
Observation n° 156 du 2 novembre 2022 - 18:25 Favorable Auteur : Theo Lamuze	Excellent projet qui permet de créer de l'emploi mais aussi de se tourner vers le renouvelable et qui va nous permettre de sauver la planète. C'est maintenant qu'il faut agir et ça passe par ce genre de projet ! Félicitations !		
Observations n° 159 160 et 161 du 2 novembre 2022 - 18:43 Favorable Auteur : famille Brancheriau	Je suis très favorable à ce projet, qui apporte une dynamisation sur la station de Port-la-Nouvelle que ce soit économique, touristique et technologique. Port-la-Nouvelle est un port commercial de renom ce projet ne peut qu'apporter du plus à l'activité portuaire. Hâte de voir son aboutissement.		
Observation n° 173 du 2 novembre 2022 - 19:51 Favorable Auteur : André BONNET	Avis très favorable pour ce dossier. Ces aménagements projettent le port de Port-La Nouvelle dans le futur. C'est une très bonne chose pour son développement et sa pérennité. En terme d'économie et d'emploi, très bonne opportunité pour la bassin économique du nouvellois, du narbonnais, et plus généralement de la région. Emplois directs avec les travaux et la gestion du port, indirects avec toute l'activité générée. Dans une période difficile, belle perspective d'activités pour nos entreprises.		
Observation n° 180 du 2 novembre 2022 - 23:28 Favorable Auteur : JOSE MARIA SISO Organisation : AFTP	<p>Dans toute la documentation relative au projet en phase 2, notamment celle relative à l'aménagement de la Zone d'Activités Logistiques, la référence aux installations ferroviaires et à leurs accès au Réseau Ferré National (RFN) est quasi inexistante.</p> <p>En ce sens, et afin de répondre aux objectifs environnementaux européens à l'horizon 2030, le développement du transport ferroviaire est l'un des piliers fondamentaux de la mise en conformité. En ce sens, les activités d'aménagement des terminaux ferroviaires dans les nouveaux quais maritimes et môles manquent également. Il serait hautement souhaitable de prévoir et de construire des terminaux ferroviaires à proximité des quais, ainsi qu'un faisceau de voies d'expédition, de réception et de stationnement.</p> <p>Pour le financement d'un nouvel accès ferroviaire au nord (côté Narbonne), et d'une amélioration/remodelage de l'accès ferroviaire sud (côté Perpignan), le moment est venu. La procédure et les échéances pour la demande des fonds de l'Union européenne Mécanisme pour l'interconnexion en Europe - Transports (MIE - T) ont été activées. De même, la construction des terminaux maritimes intermodaux/multimodaux, ainsi que la construction de voies de 740 mètres pour les voies d'appui aux terminaux, pourraient bénéficier d'une subvention de l'ordre de 30% du budget total. Dans les concepts, en plus des travaux eux-mêmes, les études, les avant-projets et les projets de construction seraient inclus.</p> <p>Voici le lien vers les MIE-T:</p>		Remarque qui rejoint l'observation n° 117 ci dessus. L'intermodalité avec le réseau ferré peut être un atout à la fois économique et environnemental que le MO semble prendre en compte et anticiper.

	<p>https://www.ecologie.gouv.fr/mecanisme-linterconnexion-en-europe-transport-mie-#:~:text=(MIE%2DT)-,M%C3%A9canisme%20pour%20l'Interconnexion%20en,%E2%80%93%20Transports%20(MIE%2DT)&text=Le%20M%C3%A9canisme%20pour%20l'interconnexion,les%20infrastructures%20au%20niveau%20europ%C3%A9en.</p>		
<p>Observation n° 181 du 2 novembre 2022 - 23:40 Favorable Auteur : Port La Nouvelle Station de Pilotage</p>	<p>Les pilotes maritimes ont participé à la conception de l'extension du port notamment lors de la définition du navire projet et de l'étude de navigabilité (la trajectoire des navires et de leur placement à quai). Ce travail continue encore aujourd'hui.</p> <p>La gouvernance du port mise en place par la Région en 2021 a permis de monter un financement pour la réalisation de la phase 2 des travaux.</p> <p>Cette phase 2 est une suite logique et cohérente de l'extension portuaire. Elle va permettre d'offrir au port de la surface logistique gagnée sur la mer. Ceci est indispensable au développement de toute activité économique portuaire.</p> <p>Sa conception optimise la surface pour tenir compte des différentes zones d'évolution des navires. Elle anticipe les potentielles conséquences des changements climatiques.</p> <p>Elle va doter le port d'un outil économique nécessaire à l'accueil de nouvelles activités maritimes.</p> <p>La région utilise sa façade maritime et ses ports pour attirer des acteurs maritimes et industriels. Une source d'emplois qualifiés dans les secteurs de demain se prépare ainsi à port La Nouvelle.</p> <p>Les pilotes sont favorables à la création d'un outil qui développe l'activité maritime portuaire.</p>		

Les 78 contributions favorables au projet, émanent de professionnels et/ou de particuliers.

Elles relèvent essentiellement l'intérêt du projet par rapport :

- à l'éolien : où elles soulignent notamment la proximité du site par rapport aux futures fermes éoliennes (qui est un atout sur le plan économique -réduction des coûts- et opérationnel), et la participation induite à la réduction des émissions de GES
- à son impact et le rôle moteur qu'il peut jouer sur le développement économique de la région
- et sur les créations d'emplois induites tant en phase chantier qu'en phase exploitation
- aux débouchés économiques que pourra représenter le port du fait de ses nouvelles capacités logistiques
- à l'intérêt que représente la proximité immédiate du réseau ferroviaire qui est un réel atout, tant du point de vue économique qu'environnemental, mais qui devra être anticipé en liaison avec les gestionnaires du réseau, mais également en terme d'infrastructures à aménager sur le port lui même.

2 – Observations sans avis

N°observation et identité	Libellé des observations	Réponses du MO	Remarques du CE
<p>Observation n° 7 du 15 octobre 2022 - 10:42 Auteur : anonyme</p>	<p>Les esprits sont chauffés à blanc, sur la jetée de Port la Nouvelle, sous le porche. A l'endroit ou le chantier est en cours, à tel point, qu'il est impossible de lire les informations mis à la disposition de tous, sans se faire insulter. J'ai été obligée de remettre en place, un individu vindicatif, qui a entendu que je disais qu'au niveau artistique, le vue de la haute mer était plus romantique que le béton que l'on voit actuellement. C'est mon opinion. Reconnaître que les Hollandais et les Vénitiens sont venus nous aider n'est pas un délit. Il y avait sur la jetée certains conseillers municipaux. Certes, c'était un retraité mais ses propos sur mon visage, ma tenue m'ont scandalisée. Pouvez vous demandez à la Gendarmerie Maritime de remettre un peu de calme dans ses esprits échauffés, qui ont trouvé mieux que la télé réalité pour faire des commentaires. Je n'ai pas d'opinion sur le sujet économique du port, même si je constate que les grands ingénieurs qui y ont et vont y travailler ne sont pas issus de Port la Nouvelle, c'est une question de choix de formation que chacun a fait, en son temps. Au niveau, artistique, le charme de Port la Nouvelle, n'est plus à démontrer, devant cette magnifique mer bleue qui s'étend à l'horizon de notre plage et qui repose nos yeux et nos âmes des calamités de notre temps. Veuillez agréer, Messieurs, l'expression de mes respectueuses salutations, car moi, je suis polie.</p>	<p>La référence à la localisation permet de considérer qu'il s'agit d'informations vraisemblablement liées au travaux en cours de la phase 1 notamment un arrêté de la Région pour réglementer l'usage des terre-pleins et plan d'eau du port. Ceci pour des raisons de sécurité en interdisant l'accès au chantier à toutes personnes non autorisées.. Ces travaux ne concernent pas la phase 2. Les faits exposés concernant le comportement de certaines personnes, ils ne relèvent pas de la « compétence » de la Semop. Les travaux de la phase 2 ne vont pas uniquement mobiliser des entreprises étrangères. En effet, de nombreuses entreprises locales dont les salariés sont originaires du Narbonnais vont pouvoir travailler au projet. La semop s'attache à ce que les constructeurs locaux, et leurs sous-traitants bénéficient des retombées économiques. Le volume 3 précise bien le nombre d'emplois certains ne pouvant pas être trouvés localement faute de savoir-faire, de capacités et disponibilité humaines et en équipements. De même, les effets induits et indirects sur l'économie locale sont importants (restaurations, hébergements, commerces...) Concernant, la dimension artistique et l'horizon perturbé, les travaux de la phase 2 n'ont pas d'impact direct sur celui-ci, en effet les travaux étant réalisés à l'intérieur du nouveau bassin portuaire protégé par les digues extérieures. Les photomontages présentés à l'annexe 2bis : annexes environnementales permettent de se rendre compte de cette perspective.</p>	<p>Après vérification auprès des services de la gendarmerie locale, aucun incident particulier n'a été signalé sur la jetée du port ce jour là ni les jours précédents. A l'issue de ma permanence qui se tenait ce matin là en mairie de Port la Nouvelle de 9H à 12H le 15 octobre, je me suis rendu sur la jetée du port, mais n'ai constaté aucun attroupement ni agitation particulière Sur l'aspect économique, comme indiqué par le MO, le projet s'ouvre également à de nombreux acteurs locaux.</p>
<p>Observation 130 du 2 novembre Chantal FONTES</p>	<p>En espérant que vous ne compterez pas plusieurs voix pour une même personne dans le décompte de l'enquête : Mr GUILLELMET n° 126 et 128 pour 2 avis favorables !!!!!!!!</p>	<p>Cette observation n'appelle pas de réponse de la part du maître d'ouvrage.</p>	
<p>Observation n° 142 du 2 novembre 2022 - 16:39 Auteur : anonyme</p>	<p>pour répondre à l'observation 130, j'espère que le Commissaire Enquêteur ne prendra pas en compte les observations 124 et 125 qui sont l'œuvre d'une seule et même personne de LFI, qui ont le sait tous préfère son petit entre-soi plutôt que de proposer des solutions</p>	<p>Cette observation n'appelle pas de réponse de la part du maître d'ouvrage.</p>	

3 – avis défavorables

31 - Observations défavorables au regard des enjeux environnementaux

311 Atteintes à l'environnement liées à la Mondialisation des échanges

N°observation et identité	Libellé des observations	Réponses du MO	Remarques du CE
<p>Observation n° 35 du 30 octobre 2022 - 21:56 Défavorable Auteur : Brigitte Bales</p>	<p>La mise en place de la phase 1 semble déjà avoir fragilisée un peu plus une espèce déjà en danger critique, et la phase 2 la fera totalement disparaître. Jusqu'où pourrons nous aller dans le déni de ce que nous annoncent tous les scientifiques. Il y a 40 ans ils alertaient à présent ils implorent les politiques publiques à se faire accompagner pour apprendre à mener des projets de qualité de manière systémique, et cela pour répondre aux enjeux des crises actuelles, tout réinventer et développer a nouveau l'économie circulaire et la résilience alimentaire de nos territoires.</p> <p>Avant d'afficher que ce port est le port du futur il faudrait comprendre à quoi cela va servir à nos enfants dans un monde où le prix de l'énergie a totalement explosé et où les ressources s'amenuisent tant sur terre que dans l'Océan. Plus de 60% du vivant a disparu, les gens commencent à mourir et migrer en raison du changement climatique.</p> <p>Où est le lien entre ce que j'écris et le port ? .. un exemple me vient.. Importer de l'hydrogène de Oman (obtenu grâce à la désalinisation d'eau de mer dans un pays où la population manque d'eau) - Nous devons entrer dans un cercle vertueux et arrêter de penser le monde en business, car c'est bien ce modèle qui a tout détruit en 100 ans et c'est bien ce modèle qui favorise l'inégalité et le plaisir d'avoir toujours plus jusqu'à la mort du dernier des vivants.</p> <p>Je n'ai que peu d'espoir sur la suite que sera donnée à la prise en compte de ma parole. L'enquête publique n'a jamais empêché un projet de se faire, finalement à quoi sert la parole des citoyens ? Dans tous les cas elle servira à moi même d'être humble devant mes petits enfants quand il me demanderont "et toi qu'est ce que tu as fait pour défendre mon futur face à l'effondrement du vivant pendant la frénésie de la croissance ?" Je répondrai en pleurant : "j'ai passé des heures à essayer de convaincre les politiques qu'ils avaient tort, j'ai regardé le monde et le lien social s'écrouler sous mes yeux, consciente et impuissante"</p> <p>Désolée pour la longueur, si nous rentrions dans les détails du dossier il faudrait malheureusement beaucoup plus.</p>	<p>La phase 2 ne fera pas disparaître totalement ou même partiellement une espèce. Le volume 2.3 le précise . Le volume 2.2 Etat initial dresse l'état des milieux et le volume 2.3 « évaluation des incidences de la phase 2 du projet » identifie les incidences négatives et positives, directes et indirectes, temporaires et permanentes des travaux sur les composantes identifiées et étudiées dans le cadre de l'état initial présentant une sensibilité de la Phase 2 de la partie maritime du projet</p> <p>d'extension portuaire du port de Port-La Nouvelle. L'incidence est évaluée pour chaque compartiment des milieux physiques, naturel, humain ; la synthèse p 22 du volume 2.3 expose qu'au regard des enjeux et de la nature des travaux les incidences en phase travaux et en phase exploitation vont de négligeables à modérée, temporaire et directe. Certaines composantes environnementales étant impactées positivement par le projet comme par exemple pour le milieu biologique et écosystèmes aquatique par la création de nouveaux substrats pour les communautés benthiques de substrat dur</p> <p>L'objectif de la phase 2 est de contribuer à la transition énergétique en mettant à disposition des futurs opérateurs de l'éolien flottants des infrastructures portuaires adaptées aux activités de construction, d'assemblage des éoliennes. Le sujet de l'importation d'hydrogène et des on stockage s'inscrit dans le développement global du port surtout la phase 1 et pas uniquement de la phase 2, il s'agit d'hydrogène vert produit à partir d'énergie renouvelable (photovoltaïques). La phase 2 du projet n'ambitionne pas de traiter des flux d'hydrogène (cf volume 3) , L'enquête publique permet par définition au public d'exprimer son avis ce qui est aujourd'hui respectée par ce registre dématérialisé.</p>	<p>Les travaux inhérents au projet d'extension du port, dans sa phase 2, auront lieu dans l'enceinte du port existant, et aucune espèce animale ou végétale ne devrait être menacée, comme précisé dans l'étude d'impact.</p> <p>Certains aménagements (terre-pleins et talus) peuvent même être considérés comme substrats durs susceptibles d'être colonisés par des communautés benthiques.</p> <p>Toutefois, certaines espèces marines transitant par le grau doivent faire l'objet d'un suivi , comme c'est le cas actuellement, assorti de mesures correctives adaptées.</p> <p>L'objectif du grand môle, dans la phase 2, est de développer la filière éolienne qui s'inscrit précisément dans le développement d'énergies propres destinées à réduire notre impact carbone.</p> <p>L'importation d'hydrogène ne concerne pas le projet présenté dans le cadre de cette enquête.</p>
<p>Observation n° 61 du 31 octobre 2022 - 21:52</p>	<p>Il est d'autres points sur lesquels nous ne pouvons cautionner le plan de développement de la SEMOP .</p>	<p>Les catastrophes d'AZF et Beyrouth ont été causées par des nitrates d'ammonium, il n'est pas prévu de traiter</p>	<p>Comme précisé par le MO, les catastrophes AZF et Beyrouth ont pour origine des produits non traités à</p>

<p>Défavorable Auteur : AUDE CONFEDERATION PAYSANNE Organisation : pascal pavier</p>	<p>Les engrais page 34 vol 3: essentiellement azotés . Il nous est proposé d'accroître notre compétitivité par de forts investissements qui permettraient de faire baisser les coûts d'importation de ces engrais en provenance du Moyen Orient et du Maghreb de quelques dollars par tonne . La France externalise sa production d'engrais à base d'urée parce que c'est polluant , très dangereux (AZF Toulouse , Beyrouth) et moins cher à produire dans les pays qui possèdent du gaz ou du pétrole et de la main d'oeuvre moins payée avec des législations environnementales moins contraignantes . Les importations sur PLN passeraient de 10kt à 120 kt ! Et nécessiteront la construction d'un hangar de 1 hectare . Pour la Confédération Paysanne ce commerce est inadmissible humainement et environnementalement , contraire à des pratiques agricoles qui doivent cesser de polluer les sols , les cours d'eau et l'atmosphère , contraire à une agriculture plus autonome et plus responsable . Pas un euro ne devrait être dépensé pour favoriser ce commerce . Il faut l'équivalent en gaz d'1kg de pétrole pour fabriquer 1kg d'azote, et, une fois épanchés, ils produisent massivement du protoxyde d'azote, un gaz 300 fois plus réchauffant que le CO2. Les récentes crises et les risques de pénurie sur des produits alimentaires nous confortent dans la conviction que notre agriculture doit se recentrer et devenir plus autonome pour des raisons climatiques, de santé , de fertilité des sols , de biodiversité . Toute une partie des activités de ce port favorisera tout au contraire l'accélération de la mondialisation des échanges sur les céréales , les produits forestiers , les engrais . Et ainsi continuer sur la politique de mise en concurrence des paysanneries du monde entier .</p> <p>Graphique 7 de la page 24 vol 3 , il s'agirait ainsi de multiplier par trois le trafic de céréales , par 6 celui des engrais . Autant irréaliste que dangereux ce projet va à l'inverse des nécessités agronomiques, alimentaires , sociales , environnementales , climatiques .</p> <p>Page 28 il est fait état d'une augmentation de la part des « biocarburants » dans le mix pétrolier importé , ces bio- carburants n'ont en réalité rien de bio mais sont des agro-carburants fabriqués à partir de produits agricoles tels que l 'huile de palme ou l'éthanol de la canne à sucre, de la betterave ou du maïs . Nous demandons des précisions sur l'origine de ces agro-carburants et précisons que la terre doit servir en premier à nourrir les hommes et non à faire rouler des voitures et des camions .</p> <p>Objectifs du SRADDET d'Occitanie adopté le 30 juin 2022 diminuer la consommation d'espaces naturels et agricoles et l'artificialisation des sols , ; la préservation du patrimoine naturel, des espaces et espèces protégés, et des continuités écologiques ; la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la sobriété énergétique et le développement des énergies renouvelables ; la maîtrise des risques naturels, et notamment d'inondations, potentiellement catastrophiques, et l'adaptation au changement</p>	<p>ces trafics. Le graphique 7 de la page 24 vol 3 « Graphique 7 : Prévisions de trafics associées à la Phase 2 du projet d'aménagement » ne montre pas une multiplication par 6 des engrais et minéraux mais bien une perspective de trafic de 120 KT à l'horizon 2034. Les prévisions de volumes sont établies en considérant que le port de Port-La Nouvelle par sa localisation géographique, son accessibilité et son équipement deviendrait non seulement un port céréalier de référence nationale, dans les années à venir, mais se positionnera aussi comme un hub d'exportation vers les pays maghrébins, qui favorisent les navires de gros tonnages pour leurs importations de ce type de marchandise.</p> <p>La région Occitanie est la 1ere région productrice de blé dur et de semences de France. Le Blé dur est une céréale indispensable à l'alimentation des pays du Maghreb, aujourd'hui fortement déficitaires en céréales. L'accroissement des caractéristiques maritimes du port permettra de maintenir ces trafics sur Port La Nouvelle à proximité des zones de productions avec donc une meilleure empreinte carbone (sinon ces céréales pourraient traverser la France pour partir de La Rochelle ou du Rouen). Il n'y a pas de production de céréales destinées aux agro-carburants dans la région agricole du blé dur (Lauragais) et donc pas de concurrence entre ces productions. Les céréales sont une spéculation très fortement impactées par les variations météorologiques qui expliquent les variations importantes du tonnage et aussi le prix. L'agriculture biologique est aidée par l'Etat et le FEADER ; la Région est d'ailleurs mobilisée pour que l'Etat respecte ses engagements en matière d'accompagnement du bio. La région est la toute 1ere en France pour la production en agriculture biologique, c'est donc un fort investissement de l'Etat qui est ainsi reçu sur notre territoire.</p> <p>Les prévisions de trafic sont les suivantes : 25% du marché en 2030, résultant en un volume total de 1.6M MT, 35% du marché en 2035, résultant en un volume total de 2.3M MT</p> <p>Le marché céréalier est compris comme la région servie par les ports français se situant entre Marseille et La Rochelle.</p> <p>Les axes de développement de ce pôle agro-alimentaire sont les suivants : -Implanter à Port-La Nouvelle des acteurs locaux</p>	<p>Port la Nouvelle. Les zones de stockage des différents produits acheminés sur le port ne concernent pas le futur grand môle et sont donc hors champ de la présente enquête, ce qui n'exclura cependant pas de prendre en compte sur les quais, toutes les mesures de sécurité nécessaires comme prévu dans les diverses mesures d'évitement et de réduction</p> <p>Concernant les produits qui seront exclusivement traités dans le cadre des travaux de la phase 2, le MO justifie ici les choix de politique de développement économique pris en liaison avec la Région (qui est notamment de redynamiser le trafic céréalier du port) et qu'il ne revient pas ici d'évaluer. A noter toutefois que le fait de recentrer ces trafics sur Port la Nouvelle pourra induire une diminution des trafics routiers vers l'Espagne ou les autres ports français, notamment pour les débouchés régionaux, et être un facteur de développement pour les acteurs locaux..</p> <p>S'agissant des atteintes à la biodiversité, les travaux de la phase 2 se limitent au grand môle, et les incidences devraient être faibles. Toutefois le suivi de certaines données (turbidité, qualité des eaux) ou espèces lagunaires, déjà mis en place (par l'intermédiaire d'un comité d'experts et de suivi environnemental) mériteront d'être pérennisés de même que le suivi de l'avifaune au vu du développement de l'éolien et de ses espaces de production et de stockage sur le grand môle.</p>
--	--	--	---

	<p>climatique, notamment pour le littoral et la montagne ; la préservation de la santé de la population, exposée à la pollution de l'air, ainsi qu'au bruit.</p> <p>On ne voit pas bien en quoi ce projet page 39 vol 2.3 s'intégrerait dans ces objectifs si ce n'est celui des énergies renouvelables .</p> <p>Emprise de 30 ha de terres du projet , augmentation du trafic portuaire engendrant des émissions polluantes des navires et une augmentation des GES par les importations prévues par la SEMOP à savoir le pétrole , l'éthanol du Brésil , les tourteaux , le soja , le bois d' Amérique du sud , les nitrates d'ammonium et les engrais . Ce projet met en danger les espaces naturels fragiles et nombreux autour du port , y compris tous les espaces lagunaires qui offrent encore des ressources aux petits pêcheurs. Le projet ne donne pas non plus de bilan acceptable des émissions GES consécutives aux travaux et au fonctionnement futur.</p> <p>Il en va de même page 40 d'un auto satisfecit nullement argumenté sur une cohérence avec le SCHEMA REGIONAL DE COHERENCE ECOLOGIQUE OCCITANIE , on ne voit en rien comment de tels travaux pourraient satisfaire les oiseaux , une agriculture durable ,la faune , la flore , la continuité des corridors écologiques.</p> <p>La volonté affirmée du Conseil Régional vol3 p19 : • Orienter le développement régional vers un modèle plus équilibré, plus équitable, plus solidaire. • Soutenir l'accélération de la mutation de l'économie régionale. On ne voit pas bien en quoi vouloir augmenter les importations d'engrais chimiques , l'éthanol du Brésil ,le soja le pétrole et que PLN devienne un hub d'importations céréalières participe de cette politique. Ou c'est à considérer que la déforestation , la fabrication et l'utilisation d'engrais chimiques sont un bienfait pour les peuples et la planète</p>	<p>indépendants comme les céréales de la coopérative du Lauraguais ou d'autres producteurs régionaux (50 à 150Kt),</p> <ul style="list-style-type: none"> - Capter environ 25% des volumes de blé (tendre ou dur) et d'orge, qui passent actuellement par les ports Atlantique dont La Rochelle, en sorties (Mt en 2019), soit un potentiel de 1 Mt en 2030. Les frais d'acheminement jusqu'au port de Port-La Nouvelle peuvent être compensés par la réduction du fret maritime à destination des pays du Nord de l'Afrique et par des coûts d'escale maîtrisés. <p>Le positionnement de Port-La Nouvelle, et la maîtrise des coûts d'escale par rapport à l'environnement local et national devra servir à concurrencer les exportations de la Mer Noire qui encaissent des frais d'escale de l'ordre de 20€/t, notamment sur la destination Algérie.</p> <ul style="list-style-type: none"> -Capter 10% des exports de céréales, qui passent en camions vers le Sud ou le centre de l'Espagne (estimation d'environ 1.7Mt), soit environ 170Kt. Avec l'extension portuaire, ces volumes pourraient être réorientés en exportations depuis Port-La Nouvelle vers d'autres pays Méditerranéens. -Structurer un hub d'import de céréales, pour un projet de 200 à 400Kt/an d'import d'orge ou de blé tendre. Ces importations sont en grande partie à destination de l'Espagne (notamment la Catalogne Nord), l'objectif étant de ne pas concurrencer la production locale et nationale française. -Développer les trafics de céréales bio comme l'épeautre et le sarrasin (à l'import ou à l'export). <p>Concernant les bio carburants, il n'est pas prévu de traiter ces trafics à la phase 2, ces chiffres relèvent de la phase 1 autorisée par arrêté préfectoral du 24 octobre 2018. Les surfaces de la phase 2 ne sont pas « prises » à la terre mais se situent d'ores et déjà dans le bassin portuaire existant à l'intérieur des limites administratives portuaires .Concernant les incidences environnementales du projet : Les incidences sur l'environnement sont évaluées au volume 2.3 : Évaluation des incidences de la Phase 2 du projet d'extension portuaire. L'incidence est évaluée pour chaque compartiment des milieux physiques, naturel, humain, ; la synthèse p 22 du volume 2.3 expose qu'au regard des enjeux et de la nature des travaux les incidences en phase travaux et en phase exploitation vont de négligeables à modérée, temporaire et directe.</p>	
--	---	--	--

		<p>Certaines composantes environnementales étant impactée positivement par le projet comme par exemple pour le milieu biologique et écosystèmes aquatique par la création de nouveaux substrats pour les communautés benthiques de substrat dur. Les trafics cités ne sont pas identifiés dans la phase 2 du projet . Concernant le SRADDET, celui cité date de juin 2022 , le dossier d'autorisation initial a été déposé le 16/12 2021. Par ailleurs Ni la MRAE, ni le service instructeur n'ont considéré une incompatibilité avec ce document de planification. La cohérence avec le SRCE est justifiée par le niveau d'incidence du projet de phase 2, l'incidence est évaluée pour chaque compartiment des milieux physiques, naturel, humain ; la synthèse p 22 du volume 2.3 expose qu'au regard des enjeux et de la nature des travaux les incidences en phase travaux et en phase exploitation vont de négligeables à modérée, temporaire et directe. Certaines composantes environnementales étant impactée positivement par le projet comme par exemple pour le milieu biologique et écosystèmes aquatique par la création de nouveaux substrats pour les communautés benthiques de substrat dur. Les trafics cités ne concernent pas la phase 2.</p>	
<p>Observation n° 96 du 1 novembre 2022 - 20:06 Défavorable Auteur : Jeremy Ouisse et Observation n° 106 du 2 novembre 2022 - 07:57 Défavorable Auteur : Jeremy Ouisse</p>	<p>Bonsoir. Je trouve ce projet d'un autre siècle, celui où le sentiment commun voulait que les ressources soit inépuisables m. De plus je trouve que le terme de port de la transition écologique non seulement ne correspond pas au rapport de la Semop, mais constitue par ailleurs une vaste supercherie. Quid de l'artificialisation de 30 hectares, quid des engrais azotés nocifs, quid de l'éthanol du Brésil, du bois d'Amérique du Sud destiné aux pellets? Les éoliennes off shore ne pourraient masquer aberration écologique.</p>	<p>Le projet de phase 2 participe de la transition énergétique en rendant possible la fabrication et assemblage d'éoliennes flottantes en méditerranée comme le décrit le chapitre 2.3 du volume 3 « étude socio-économique » qui dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet qui est très favorable. La phase 2 est située d'ores et déjà dans le bassin portuaire existant à l'intérieur des limites administratives portuaires, sur des espaces anthropisés. Les trafics cités ne sont pas identifiés pour la phase 2.</p>	<p>La phase 2 concerne l'éolien pour l'essentiel, les trafics complémentaires ne concernant que les céréales, les engrais, et certains produits forestiers hors commerce avec l'Amérique du sud. Par ailleurs, les surfaces de la phase 2 ne sont pas « prises » à la terre mais sont d'ores et déjà incluses dans le bassin portuaire existant .</p>
<p>Observation n° 100 du 1 novembre 2022 - 21:35 Défavorable Auteur : Dominique Boury</p>	<p>Deux arguments principaux justifient mon avis défavorable : le parti pris pour le développement des transports sur mer et sur terre, puisque l'accroissement des flux de marchandises concerne essentiellement les transports sur de longues distances. Cet aspect est tout à fait contradictoire avec aux nécessités de relocalisation de la production française et régionale. Augmenter ces distances , c'est déjà augmenter les émissions de CO2, la consommation d'hydrocarbures et d'énergies non renouvelables, c'est accroître les risques de pollutions en mer et sur la côte, c'est mettre en péril la pêche côtière. Comment ce projet peut il s'inscrire dans les objectifs de l'agenda 21 auquel il est fait référence ? Et comment la direction de la ,région occitane peut-elle soutenir un projet aussi contraire à ses objectifs.</p>	<p>Le trafic maritime est un indicateur de l'activité économique. Il subit parfois des baisses (crises, contexte géopolitique..) mais il est globalement à la hausse depuis la globalisation mondiale des échanges. De manière encore plus antérieure, le commerce s'est appuyé sur les échanges grâce au trafic maritime pour se développer. Cette tendance est confirmée par les nombreuses études des organismes économiques mondiaux et européens. Le chapitre 4.4.1.2.1 du volume 3 « étude socio-économique présente les avantages liés aux surcouts de transports évités ainsi que les externalités associées. Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique</p>	<p>Le projet de la phase 2 concerne essentiellement le développement du pôle éolien. Sa proximité avec les futures fermes commerciales et le principe de la production éolienne devrait précisément contribuer à la baisse des émissions de CO2.</p>

	<p>Augmenter le trafic sur le littoral méditerranéen impliquera nécessairement un accroissement de la circulation routière et ferroviaire. Faudra-t-il détruire encore des surfaces agricoles pour élargir les routes et construire la ligne LGV alors même que l'Aude a vu disparaître 6 % de son territoire agricole en 10 ans soit 14 500 hectares de SAU (surface agricole utile), déjà deux fois plus que la moyenne française qui est de 3 % (source Conseil général de l'Aude-Oct 2012). D'après la SAFER une ligne LGV amputerait la région de 4600 hectares de terres agricoles auxquelles il faudrait encore ajouter quelques centaines d'hectares pour l'élargissement de l'autoroute si le trafic continue d'augmenter."</p> <p>NOTA du CE : le second argument figure dans le thème suivant « atteintes aux biodiversité »</p>	<p>de la phase 2 du projet qui est très favorable. Le bilan socio-économique permet d'apprécier l'intérêt du projet au regard de ses effets attendus, tant positifs que négatifs, de l'efficacité, l'efficience et la robustesse de l'option de projet par rapport à une option de référence. L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent.</p> <p>Le projet de phase 2 participe de la transition énergétique en rendant possible la fabrication et assemblage d'éoliennes flottantes en méditerranée comme le décrit le chapitre 2.3 du volume 3 « étude socio-économique » qui dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet qui est très favorable. Le sujet de la LGV ne concerne pas directement le projet de phase 2, même si en ricochet la création de la ligne pourra à terme libérer des sillons ferroviaires pour accroître le transport par fret ferroviaire sur l'actuelle ligne, le mode ferroviaire étant moins impactant que le mode routier.</p>	
<p>Observation n° 102 du 1 novembre 2022 - 21:55 Défavorable Auteur : nadine l'hénoret Organisation : AIRE (Aide à l'Initiative dans le Respect de l'Environnement)</p>	<p>A l'heure où tous les médias et tous les garants des politiques publiques se targuent d'actions visant à la sobriété énergétique afin de sauver tout simplement la vie sur terre.</p> <p>A l'heure où la nouvelle conférence de Charm-el-Cheikh sur les changements climatiques, dites COP 27, conférence internationale de L'ONU se déroulera du 7 au 18 novembre 2022 en Egypte. Alors que les prévisions du GIEC (groupe d'experts intergouvernementaux sur le climat) sont de plus en plus alarmantes et précises, que tous les voyants sont au rouge concernant la préservation de la biodiversité mise à mal par notre prédation capitaliste effrénée sur les ressources épuisables de notre planète, tant au niveau des forêts, des ressources minières, des énergies fossiles ...</p> <p>Alors que le commerce mondialisé à outrance, régi par des accords commerciaux où la concurrence doit être "libre et non faussée" organise la fuite en avant du toujours plus grand, plus vite, plus profitable mais surtout du moins disant social et environnemental. Les entreprises cotées en bourse pillent et ruinent la planète, et ses habitants ! Notre système économique-industriel libéral fait du monde une marchandise où les plus forts raflent la mise. Mais les appétits consuméristes sans limite induisent les effets délétères sur le climat, le cycle de l'eau, l'agriculture, le vivant dans son ensemble. A présent on assiste partout à l'éclosion de la démesure dans les projets, plus c'est grand et plus ça profitera aux financeurs</p>	<p>Le volume 2.2 Etat initial dresse l'état des milieux et le volume 2.3 « évaluation des incidences de la phase 2 du projet » identifie les incidences négatives et positives, directes et indirectes, temporaires et permanentes des travaux sur les composantes identifiées et étudiées dans le cadre de l'état initial présentant une sensibilité de la Phase 2 de la partie maritime du projet d'extension portuaire. L'incidence est évaluée pour chaque compartiment des milieux physiques, naturel, humain, ; la synthèse p 22 du volume 2.3 expose qu'au regard des enjeux et de la nature des travaux les incidences en phase travaux et en phase exploitation vont de négligeables à modérée, temporaire et directe. Certaines composantes environnementales étant impactées positivement par le projet comme par exemple pour le milieu biologique et écosystèmes aquatique par la création de nouveaux substrats pour les communautés benthiques de substrat dur</p> <p>La taille des navires admissibles pour la phase 2 est identique à celle prévue pour la phase 1 autorisée par arrêté préfectoral du 24 octobre 2018. Les navires étant de 225 m de long, ils ne constituent pas les plus grands navires de la flotte mondiale qui se situent</p>	<p>Le projet de la phase 2 concerne essentiellement le développement du pôle éolien. Sa proximité avec les futures fermes commerciales et le principe de la production éolienne devrait précisément contribuer à la baisse des émissions de CO2.</p>

	<p>et consorts. Ici un méga port de commerce qui accueillera des méga navires marchands navigant de part et d'autres de la planète, énergivores en carburant, transportant quid de l'engrais azoté (AZF), quid des bois tropicaux (déforestations massives), de l'hydrogène "vert", grand consommateur d'eau provenant du Maroc, et pourquoi pas des exportations de blé du lauragais et des importations de blé canadien ? Absurde, climaticide, écocide et contrevenant à toutes les orientations des pays dont la France sur les diminutions d'émissions Carbone, la fameuse Transition Écologique ! . Les réponses à un désordre global sont les solutions locales : une autre agriculture agroécologique et vivrière, un élevage français autonome en alimentation, une forêt nationale bien gérée. Non à l'agrandissement de Port la Nouvelle.</p>	<p>entre 300m et 400m. La phase 2 concerne un aménagement de 30ha dans l'enceinte du port ne constituant pas un mega port.. Le projet de phase 2 participe de la transition énergétique en rendant possible la fabrication et assemblage d'éoliennes flottantes en méditerranée comme le décrit le chapitre 2.3 du volume 3 « étude socio-économique » qui dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet qui est très favorable. Les trafics cités ne concernent pas la phase 2, concernant les céréales voir la réponse à l'observation 61 ci-dessus.</p>	
<p>Observation n° 134 du 2 novembre 2022 - 14:41 Défavorable Auteur : JASMINE IRAL</p>	<p>L'extension de ce port ne servira pas l'écologie mais les grands financiers qui vont importer tout ce qui pollue ou augmente le réchauffement ailleurs : déforestation, pétrole, transports lointains...S OLUTIONS Développer plusieurs petits ports de façon à répartir les risques, chacun ayant une spécificité d'import/export. Limiter le transport des gros cargos au niveau mondial et laisser les gros ports gérer cela.</p>	<p>Le projet de phase 2 participe de la transition énergétique en rendant possible la fabrication et assemblage d'éoliennes flottantes en méditerranée comme le décrit le chapitre 2.3 du volume 3 « étude socio-économique » qui dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet qui est très favorable. Port La Nouvelle est dans ses caractéristiques nautiques et de foncier un « petit port » au regard de Marseille, Barcelone, Valence. Le projet de phase 2 aménage de espaces à l'intérieur du port afin d'optimiser cet espace disponible, la taille des navires admissibles étant de 225 m de long, ils ne constituent pas les plus grands navires de la flotte mondiale qui se situent entre 300m et 400m. L'orientation stratégique du port est d'être positionné sur la transition énergétique via par exemple les éoliennes en mer.</p>	<p>Le projet de la phase 2 concerne essentiellement le développement du pôle éolien. Sa proximité avec les futures fermes commerciales et le principe de la production éolienne devrait précisément contribuer à la baisse des émissions de CO2.</p>

Ces observations dénoncent les atteintes à l'environnement que pourraient générer les trafics liés à l'activité portuaire (importation de produits polluants (engrais) , coûteux en énergie (hydrogène produit à Oman, biocarburant), ou destructeurs de la diversité (bois exotiques) etc.), ainsi qu'une augmentation des trafics et des échanges au détriment de la relocalisation des productions

Remarque générale du commissaire enquêteur : nombre de ces contributions ne rentrent pas dans le cadre de cette enquête qui concerne essentiellement l'aménagement du grand môle, dédié en grande partie à l'éolien. Les importations d'hydrogène ou d'hydrocarbure ne concernent pas le projet dans sa phase 2. Toutefois, les aménagements réalisés permettront effectivement de renforcer le développement de trafics tels que ceux des céréales ou, des engrais dont il s'agit surtout de capter les flux afin de les concentrer et de mieux les rentabiliser. Quant au bois, il ne s'agit pas d'un trafic de bois exotiques mais de bois essentiellement destinés à l'industrie papetière ou de chauffage (pellets)

312 Atteintes à la biodiversité locale

N°observation et identité	Libellé des observations	Réponses du MO	Remarques du CE
<p>Observation n° 37 du 31 octobre 2022 - 00:14 Défavorable Auteur : Martine Marquez-Pagès</p>	<p>Cette réalisation va à l'encontre des exigences du moment .Elle va porter un coup fatal à la biodiversité déjà bien malade dans ce coin de la méditerranée .Les visions mégalomanes et cupides de certains nous tuent à petit (ou grand!)feu .Pitié!!!!!!</p>	<p>Le volume 2.2 Etat initial dresse l'état des milieux et le volume 2.3 « évaluation des incidences de la phase 2 du projet » identifie les incidences négatives et positives, directes et indirectes, temporaires et permanentes des travaux sur les composantes identifiées et étudiées dans le cadre de l'état initial présentant une sensibilité de la Phase 2 de la partie maritime du projet d'extension portuaire du port de Port-La Nouvelle. L'incidence est évaluée pour chaque compartiment des milieux physiques, naturel, humain, ; la synthèse p 22 du volume 2.3 expose qu'au regard des enjeux et de la nature des travaux les incidences en phase travaux et en phase exploitation vont de négligeables à modérée, temporaire et directe. Certaines composantes environnementales étant impactée positivement par le projet comme par exemple pour le milieu biologique et écosystèmes aquatique par la création de nouveaux substrats pour les communautés benthiques de substrat dur.</p>	<p>L'étude d'impact tend à démontrer que la phase 2 du projet d'extension du port ne devrait pas avoir d'effet négatif sur la biodiversité. Toutefois, la mise en place de comités de suivis, tout comme en phase 1, devrait permettre d'en surveiller certains aspects et de procéder à des mesures correctives éventuelles.</p>
<p>Observation n° 42 du 31 octobre 2022 - 10:08 Défavorable Auteur : Richard Le Masson Organisation : confédération Paysanne de l' Aude</p>	<p>Les risques environnementaux de cette ouvrage me semble largement sous-évalués surtout dans une zone de Parc Naturel.</p>	<p>Réponse identique à celle apportée à l'observation 37 ci-dessus. Les limites administratives du port dans lesquelles se situent le projet de phase 2 sont distinctes du Parc naturel.</p>	<p>idem</p>
<p>Observation n° 50 du 31 octobre 2022 - 13:12 Défavorable Auteur : Hervé Loquais</p>	<p>Ce projet est un désastre écologique, une horreur de développement économique. Aux 400 millions d'argent public dépensés , en réalité sans doute plus , il va falloir encore dépenser 117 millions pour ce projet fou.</p> <p>Port La Nouvelle devrait accueillir des porte-conteneurs géants de toute la planète, ce méga-port ne sera qu'un nouveau maillon du commerce mondial débridé.</p> <p>Importation de bois exotique, de bioéthanol et de soja du Brésil vont contribuer à la déforestation amazonienne.</p>	<p>Cf réponse à l'observation n°37 ci-dessus Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet qui est très favorable. Le bilan socio-économique permet d'apprécier l'intérêt du projet au regard de ses effets attendus, tant positifs que négatifs, de l'efficacité, l'efficience et la robustesse de l'option de projet par rapport à une option de référence. L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent. .La phase 2 du projet ne vise pas à accueillir des portes conteneurs géants, il n'est pas non plus présenté les trafics cités (importation de bois exotique..)</p>	<p>L'étude d'impact tend à démontrer que la phase 2 du projet d'extension du port ne devrait pas avoir d'effet négatif sur la biodiversité. Toutefois, la mise en place de comités de suivis, tout comme en phase 1, devrait permettre d'en surveiller certains aspects et de procéder à des mesures correctives éventuelles. La phase 2 concerne en grande partie l'éolien , et n'est pas concernée par les trafics cités.</p>

<p>Observation n° 51 du 31 octobre 2022 - 13:37 Défavorable Auteur : JEAN CHANOIS</p>	<p>La présentation du dossier porte quasi uniquement sur les éoliennes flottantes. Pourtant quand on étudie (il faut du temps) le dossier de la SEMOP, on se rend compte que pour arriver à l'équilibre, sur 40 ans, les activités éoliennes (marines et terrestres) ne pourront occuper que 28,8 % de l'activité. Et le reste ? Tout et n'importe quoi. Depuis les produits pétroliers jusqu'aux blés du Canada, le bois et les agrocarburants du Brésil (donc liés à la déforestation de l'Amazonie) en passant par l'hydrogène importé de très loin. Oui aux éoliennes, mais pas à des importations destructives.</p>	<p>La phase 2 du projet de Port-La Nouvelle contribue par son objectif à ancrer ; entre autre, la filière de l'éolien flottant en Occitanie, afin de capter au profit du territoire et de ses habitants les effets économiques, sociaux et environnementaux de cette filière. Il contribue à la transition énergétique du territoire. Le bilan socio-économique fait apparaître un avantage monétarisé à 39.97 M€ pour les industries EMR. uniquement pour la phase 2 objet de l'enquête publique. Ce bilan socio-économique prend en considération les trafics identifiés pour la phase 2. Les trafics cités n'en font pas partie.</p>	<p>La phase 2 a pour objet principal d'ancrer l'éolien, voire de le développer., en autorisant par les aménagements prévus, l'accueil des activités liées à l'éolien flottant. Les autres activités liées à l'exploitation du futur grand môle seront annexes par rapport à l'éolien, en ne concernant ni bois exotique, ni hydrogène, ni carburants.</p>
<p>Observation n° 55 du 31 octobre 2022 - 16:52 Défavorable Auteur : Yann Rudent</p>	<p>Projet écocide, contrairement à ce qui est présenté, le projet n'est équilibré financièrement que grâce aux importations, absolument pas écologique. (Depuis les produits pétroliers jusqu'aux blés du Canada, le bois et les agrocarburants du Brésil (donc liés à la déforestation de l'Amazonie) en passant par l'hydrogène importé de très loin. Sans parler des engrais azotés) Les éoliennes productrices d'hydrogène n'étant que la caution écologique du projet.</p>	<p>Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet qui est très favorable. Le bilan socio-économique permet d'apprécier l'intérêt du projet au regard de ses effets attendus, tant positifs que négatifs, de l'efficacité, l'efficience et la robustesse de l'option de projet par rapport à une option de référence. L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent. Il n'est par ailleurs nullement annoncé dans le dossier que la phase 2 pourrait traiter les trafics suivants , produits pétroliers, hydrogène, agrocarburants du Brésil, blés du Canada. Il n'est pas prévu de traiter des nitrates d'ammonium, les engrais sont quant à eux traités de manière très réglementées sous l'égide des prescriptions des rubriques du Code de l'environnement contrôlée par les services de l'Etat.</p>	<p>idem</p>
<p>Observation n° 56 du 31 octobre 2022 - 17:49 Défavorable Auteur : Florent COCO</p>	<p>Rien ne va dans ce projet. C'est une aberration sociale, écologique et humaine: -importation de bois exotique, augmentation de l'importation de bioéthanol et du soja du Brésil; -plus de pétrole, de blé, et d'engrais minéraux ??? - 10 millions de mètres cubes de sables marins vont être dragués, un kilomètre de plage sauvage peut disparaître -engagement de la région à couvrir le risque de déficit du futur exploitant. INADMISSIBLE. Signé un JEUNE (nous ne sommes pas nombreux sur le littoral narbonnais) travailleur agricole (idem) complètement dégouté</p>	<p>Réponse identique à l'observation 37 et 50 ci-dessus. Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet qui est très favorable. Il n'est par ailleurs nullement annoncé dans le dossier que la phase 2 pourrait traiter les trafics suivants , produits pétroliers, hydrogène, agrocarburants du Brésil, blés du Canada. Il n'est pas prévu de traiter des nitrates d'ammonium, les engrais sont quant à eux traités de manière très réglementées sous l'égide des prescriptions des rubriques du Code de l'environnement contrôlée par les services de l'Etat. Les 10 M de m3 de sable issus des dragages ne concernent pas la phase 2 mais la phase 1 (autorisée par arrêté préfectoral du 24 octobre 2018) Le volume</p>	<p>L'étude d'impact tend à démontrer que la phase 2 du projet d'extension du port ne devrait pas avoir d'effet négatif sur la biodiversité. Par ailleurs, les opérations de dragage (loin des volumes énoncés) auront lieu à l'intérieur du port et ne devraient avoir aucune incidence sur le trait de côte.</p>

		2.1 présentation de la phase 2 présente p 14 le volume de dragage pour cette phase qui est estimé à 270 000 m3. L'assertion concernant l'éventuelle couverture du déficit d'exploitation par la Région est hors sujet de l'enquête publique de la phase 2.	
Observation n° 63 du 1 novembre 2022 - 08:17 Défavorable Auteur : Muriel Garin Organisation : exploitante	Projet anachronique qui mettra en péril (et c'est déjà commencé) la zone littorale du parc naturel et au delà. Je travaille en maraichage biologique sur une petite exploitation à côté de la route qui relie Port la Nouvelle à Sigean, je crains une pollution accrue due au transport par camion. Je crains le stockage de produits dangereux pétroliers, engrais, hydrogène? L'apport de masse de produits extérieurs nuit aux producteurs locaux et met en danger les riverains et accentue les effets de la pollution et du réchauffement climatique planétaire.	La phase 2 du projet contribue à la transition énergétique en rendant possible le développement des énergies renouvelables en mer. Les incidences sur l'environnement sont évaluées au volume 2.3 : Évaluation des incidences de la Phase 2 du projet d'extension portuaire. L'incidence est évaluée pour chaque compartiment des milieux physiques, naturel, humain, ; la synthèse p 22 du volume 2.3 expose qu'au regard des enjeux et de la nature des travaux les incidences en phase travaux et en phase exploitation vont de négligeables à modérée, temporaire et directe.	La phase 2 du projet, tant au cours de la période de travaux que celle d'exploitation, va générer, comme précisé dans le mémoire en réponse de la SEMOP à l'avis de l'autorité environnementale, une légère augmentation du trafic routier et donc des émissions associées. Toutefois, et au regard du trafic actuel, cette augmentation restera relativement faible et inférieure aux seuils réglementaires en vigueur.
Observation n° 73 du 1 novembre 2022 - 13:23 Défavorable Auteur : Basile Rouff	En dehors de la catastrophe écologique maritime et la pollution, c'est dommage pour le tourisme de qualité (île sainte Lucie, cap romarin, étangs). Notamment pour les bateaux à voile qui doivent mettre le moteur presque 1km de plus pour sortir du port.	Les incidences sur l'environnement sont évaluées au volume 2.3 : Évaluation des incidences de la Phase 2 du projet d'extension portuaire. L'incidence est évaluée pour chaque compartiment des milieux physiques, naturel, humain, ; la synthèse p 22 du volume 2.3 expose qu'au regard des enjeux et de la nature des travaux les incidences en phase travaux et en phase exploitation vont de négligeables à modérée, temporaire et directe. Certaines composantes environnementales étant impactée positivement par le projet comme par exemple pour le milieu biologique et écosystèmes aquatique par la création de nouveaux substrats pour les communautés benthiques de substrat dur. La distance de sortie du port n'est pas impactée par la phase 2.	La phase 2 reste circonscrite au périmètre portuaire et ne devrait pas avoir d'incidence particulière sur l'activité touristique.
Observation n° 81 du 1 novembre 2022 - 16:03 Défavorable Auteur : anonyme	Bilan des travaux à ce jour : Une plage naturelle d'un kilomètre totalement détruite., Une quantité colossale de roches déplacées par une noria de camions et de pelleuses considérablement polluants et ce depuis des mois et des mois. Du bruit que l'on entend jour et nuit dans tous les coins de la ville. Des barges et des pelles mécaniques ultra bruyantes qui remuent les fonds au mépris de la faune sous marine. Et depuis peu des quantités industrielles de remblai transportées afin de recouvrir définitivement une partie des salins qui en tant que zone humide étaient le	Cette observation ne concerne pas la phase 2, objet de l'enquête publique. Elle fait référence à la phase 1 qui a été autorisée par arrêté préfectoral du 24 octobre 2018 pour l'extension portuaire et. Pour éclairer le contributeur, il n'y a pas de quantités industrielles de remblai transportées car le remblaiement s'effectue par l'utilisation des sédiments de dragages du bassin portuaire par canalisation. Ces opérations étant autorisées les arrêtés Dreal -SN-PEL-11-2015-003 et DDTM-SUEDT-UFB-2015-128 du parc logistique	Ne concerne pas la phase 2

	<p>refuge de nombreuses espèces animales. Ce grand port est totalement irrespectueux de l'environnement. C'est un projet totalement aberrant et un gouffre financier pour la région. Avis défavorable.</p>		
<p>Observation n° 87 du 1 novembre 2022 - 17:05 Défavorable Auteur : Catherine Cazeaux</p>	<p>Je ne comprends pas qu'on ne se mobilise pas contre ce désastre écologique , cette horreur de développement économique aux 400 millions d'argent public dépensés , en réalité sans doute plus , il va falloir encore dépenser 117 millions pour ce projet fou c'est vraiment le projet le plus dingue de toute la Région. On ne parle pas de la biodiversité qui est menacée., de la pollution générée par tous les camions pour les travaux pharaoniques...etc. C'est une aberration écologique et humaine. Que faut-il à l'homme pour comprendre que nous n'avons qu'une Terre.</p>	<p>Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet qui est très favorable. Le bilan socio-économique permet d'apprécier l'intérêt du projet au regard de ses effets attendus, tant positifs que négatifs, de l'efficacité, l'efficience et la robustesse de l'option de projet par rapport à une option de référence. L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent. Les incidences sur l'environnement sont évaluées au volume 2.3 : Évaluation des incidences de la Phase 2 du projet d'extension portuaire. L'incidence est évaluée pour chaque compartiment des milieux physiques, naturel, humain, ; la synthèse p 22 du volume 2.3 expose qu'au regard des enjeux et de la nature des travaux les incidences en phase travaux et en phase exploitation vont de négligeables à modérée, temporaire et directe. Certaines composantes environnementales étant impactée positivement par le projet comme par exemple pour le milieu biologique et écosystèmes aquatique par la création de nouveaux substrats pour les communautés benthiques de substrat dur.</p>	<p>L'étude d'impact tend à démontrer que la phase 2 du projet d'extension du port ne devrait pas avoir d'effet négatif sur la biodiversité. La mise en place d'un comité de suivi doit permettre d'en jauger les effets et d'éventuellement les corriger. Concernant le trafic routier, tant au cours de la période de travaux que celle d'exploitation, comme précisé dans le mémoire en réponse de la SEMOP à l'avis de l'autorité environnementale, une légère augmentation est à prévoir et donc des émissions associées. Toutefois, et au regard du trafic actuel , cette augmentation restera relativement faible et inférieure aux seuils réglementaires en vigueur.</p>
<p>Observation n° 88 du 1 novembre 2022 – 17:24 et 111 du 2 novembre Défavorable Auteur : Russell Cooper Organisation : Non</p>	<p>Ce projet est déjà un désastre écologique, les répercussions sur les étangs se fera vite sentir. A l'origine soit disant pour exporter nos produits, maintenant pour importer?? On nous raconte n'importe quoi, en dépensant des centaines de millions d'euros d'argent public. En combien de temps on va rentrer dans les frais? ICa suffit de dégrader cette côte, ce port ne sera jamais une bonne chose. Je suis contre toute autre tranche ou travaux</p>	<p>Les incidences sur l'environnement sont évaluées au volume 2.3 : Évaluation des incidences de la Phase 2 du projet d'extension portuaire. L'incidence est évaluée pour chaque compartiment des milieux physiques, naturel, humain, ; la synthèse p 22 du volume 2.3 expose qu'au regard des enjeux et de la nature des travaux les incidences en phase travaux et en phase exploitation vont de négligeables à modérée, temporaire et directe. Certaines composantes environnementales étant impactée positivement par le projet comme par exemple pour le milieu biologique et écosystèmes aquatique par la création de nouveaux substrats pour les communautés benthiques de substrat dur. concernant la rentabilité socio-économique , elle t présente au volume 3 Le volume 3 « étude socio-</p>	<p>La phase 2 du projet a pour principal objet le développement d'un môle éolien précisément destiné, par la mise en œuvre et l'exploitation des futures fermes commerciales qui seront implantées au large de Port la Nouvelle, à réduire notre impact carbone. Un comité de suivi, déjà mis en place pour la phase 1, devrait continuer à veiller à ce que les travaux et l'exploitation respectent les normes environnementales.</p>

		<p>économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet qui est très favorable.</p> <p>Le bilan socio-économique permet d'apprécier l'intérêt du projet au regard de ses effets attendus, tant positifs que négatifs, de l'efficacité, l'efficience et la robustesse de l'option de projet par rapport à une option de référence. L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent.</p> <p>La phase 2 est réalisée par la SEMOP port- La Nouvelle en maîtrise d'ouvrage privée. La Semop est une société anonyme, telle que définie aux articles L.225-1 et s. du Code de commerce. Elle est régie par les dispositions du Code de commerce et du CGCT,</p>	
<p>Observation n° 92 du 1 novembre 2022 - 18:13 Défavorable Auteur : Juliette Schweitzer</p>	<p>Pour moi qui suis venue enfant en famille à la plage de Port la Nouvelle, cette gigantisation du port est un non-sens.</p> <p>Bien des générations ont pu bénéficier des bienfaits de cette nature à la fois protégée et accessible au plus grand nombre . Soleil et air marin !</p> <p>Les termes employés dans la présentation de cette phase 2 de l'enquête publique sont déjà révélateurs du peu de cas fait des êtres et des organismes vivants dans cet environnement et qui sont déjà gravement menacés et peu considérés.</p> <p>"Cet aménagement permettra par son usage par les futurs opérateurs des parcs commerciaux d'éoliens flottants en mer, de conforter le port de Port-la Nouvelle comme hub en méditerranée de l'éolien flottant en mer ."</p> <p>Interrogeons le dictionnaire Robert pour comprendre ce mot « hub » si tendance « hub » Nom masculin – anglicisme - Informatique Appareil relié à plusieurs machines en réseau, et permettant de concentrer les données pour les transmettre par un unique canal. Et aussi qu'est ce qu' un hub maritime ? - Un Port de grande dimension, en lien avec un réseau international et qui travaille avec des ports proches et de moindre importance .</p> <p>La Mer Méditerranée chère à l'historien Fernand Braudel et aux millions d'êtres humains vivants sur ses</p>	<p>Les surfaces de la phase 2 représente 30ha d'aménagement décrite dans le volume 2.1 « présentation de la phase 2 » qui ne sont pas sur le littoral mais se situent d'ores et déjà dans le bassin portuaire existant à l'intérieur des limites administratives portuaires. Les incidences sur l'environnement sont évaluées au volume 2.3 : Évaluation des incidences de la Phase 2 du projet d'extension portuaire. L'incidence est évaluée pour chaque compartiment des milieux physiques, naturel, humain, ; la synthèse p 22 du volume 2.3 expose qu'au regard des enjeux et de la nature des travaux les incidences en phase travaux et en phase exploitation vont de négligeables à modérées, temporaire et directe. Certaines composantes environnementales étant impactée positivement par le projet comme par exemple pour le milieu biologique et écosystèmes aquatique par la création de nouveaux substrats pour les communautés benthiques de substrat dur.</p>	<p>La phase 2 reste circonscrite à l'intérieur du périmètre portuaire et ne devrait pas avoir d'incidence particulière sur la biodiversité locale.</p> <p>La zone n'intercepte aucune zone protégée.</p> <p>Toutefois, la proximité de zones natura 2000 ainsi que de la lagune où transitent diverses espèces, nécessite une certaine vigilance et justifie le maintien de l'activité des comités d'experts et de surveillance chargé du suivi environnemental.</p> <p>Par ailleurs, l'activité accrue sur le port et le montage des éoliennes pourrait nécessiter une attention particulière de l'avifaune assez abondante sur le secteur</p>

	<p>rives a perdu sa majuscule : elle est devenue un objet « exploitable » . D'être la Mer au milieu des Terres, elle risque de devenir au mieux le terrain d 'expérimentation, au pire le dépotoir des « nouvelles technologies ».</p> <p>Reprenons l'étude d'impact : (page 23)</p> <p>QUALIITE DE L'EAU La qualité de l'eau de baignade au niveau des plages du port est notée comme « excellente », La DCE classe la masse d'eau côtière comme « bonne » avec un état chimique « très bon ».</p> <p>Lors de la phase travaux, une augmentation localisée de la turbidité pourrait être observée. Cette altération reste localisée et des mesures seront prises pour localiser cette turbidité au bassin portuaire Aucun changement concernant la qualité de la masse d'eau serait observé en cas de non mise en œuvre de la Phase 2.</p> <p>FAUNE ET FLORE De nombreux espaces naturels inventoriés et protégés sont identifiés à proximité de l'aire d'étude. De nombreuses zones de protection sont également identifiées comme des sites Natura 2000 relevant de la directive« Habitats » et « Oiseaux » ainsi que des zones d'inventaires patrimoniaux. Toutefois, la zone d'étude n'intercepte aucune zone protégée. En raison de la proximité avec les sites protégés, les effets de la phase chantier des opérations de dragage et de la construction du « Grand Môle » pourront entraîner de manière indirecte des perturbations temporaires sur les habitats de ceux ci .</p> <p>Tout ceci est limpide. Le site sera impacté sans possibilité de retour. Et les travaux prévus jusqu'en 2026</p>		
<p>Observation n° 93 du 1 novembre 2022 - 18:20 Défavorable Auteur : association RAMES BTP</p>	<p>L'association RAMES-BTP, a parmi ses objectifs : « Développer et soutenir des actions d'intérêt général à caractère social, environnemental, culturel et éducatif sur le territoire de l'arrondissement de Narbonne, du département de l'Aude, de l'Occitanie. » C'est dans ce cadre que nous avons pris connaissance du dossier</p>	<p>Le trafic maritime est un indicateur de l'activité économique. Il subit parfois des baisses (crises, contexte géopolitique..) mais il est globalement à la hausse depuis la globalisation mondiale des échanges. De manière encore plus antérieure, le commerce s'est appuyé sur les échanges grâce au trafic maritime pour</p>	<p>Concernant la gêne acoustique, les aménagements relatifs à la phase 2 se situent dans la zone industrialoportuaire et n'auront qu'un faible impact par rapport à l'ambiance sonore actuelle, comme démontré dans l'étude d'impact , d'autant que les premières habitations sont situées à au moins 300m.</p>

	<p>d'enquête publique et formulons un avis.</p> <p>D'une manière générale, force est de constater que le transport maritime est un domaine économique à forte volatilité, liée en particulier aux situations géopolitiques et aux variations (croissance ou récession) de la situation économique globale. Ainsi, la guerre en Ukraine a pu engendrer de fortes perturbations sur les trafics d'hydrocarbures et de céréales, la stagnation de l'économie chinoise pèse sur le commerce mondial, quant à la crise du Covid... Les investissements dans le secteur portuaire doivent donc être accompagnés de mesures prudentielles, surtout quand elles sont fortement soutenues par la collectivité publique comme ici. Paul Tourret est un expert de l'économie maritime reconnu. Il a exposé tout cela dans un article récent ainsi que dans une émission diffusée sur France Culture le 8 octobre 2022.</p> <p>De cette situation et au vu des observations faites à propos des éléments socio-économiques présentés dans le dossier d'enquête publique, nous considérons que le lancement des travaux de la phase 2 du projet d'agrandissement de Port la Nouvelle sont prématurés.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les effets sur la qualité de vie des habitants ou des personnes fréquentant la commune manifestement sont minorés : gêne acoustique gêne visuelle : les simulations de l'annexe 9 ne montrent que le début du montage des éoliennes flottantes et ne permettent pas de visualiser ce qu'il en sera quand les mats et pales seront en place. <p>La question récurrente de l'impact des fumées des navires doit être traitée globalement par les trafics générés par le port : navires, camions, véhicules légers, engins de manutention..</p> <p>Dans le dossier, nous apprenons que la phase 2 va nécessiter 1,5 Mt de remblais dont 1,25 viendra de l'extérieur. La carrière locale (Lafarge) était en capacité pour fournir 2 Mt pour l'ensemble du projet. Manifestement, une part importante a déjà été prise. D'où viendra le reste ?</p> <p>De cet ensemble de remarques et au vu des différents éléments examinés en détail dans le dossier joint, notre association rend un avis défavorable au projet Phase 2 de l'extension portuaire de Port-La-Nouvelle</p>	<p>se développer. Cette tendance est confirmée par les nombreuses études des organismes économiques mondiaux et européens.</p> <p>La phase 2 est réalisée par la Semop qui est une société anonyme, telle que définie aux articles L.225-1 et s. du Code de commerce. Elle est régie par les dispositions du Code de commerce et du CGCT.</p> <p>La Phase 2 est typiquement dans l'esprit de la mesure prudentielle évoquée quant à la réalisation des travaux, Comme son nom l'indique , il s'agit de la seconde phase qui est déclenchée pour que le port de Port-la Nouvelle puisse capter les effets directs, induits, indirects des fermes éoliennes commerciales. L 'Etat a d'ores et déjà lancé les appels à projet dit AO6 pour les fermes commerciales d'éoliennes flottantes en méditerranée pour une mise en service d'ici 2030. Tout décalage dans la réalisation des travaux de la phase 2 ne permettrait pas de positionner port la nouvelle comme pouvant capter les bénéfices de ces activités comme démontré au volume 3. Le volume 2.3 « évaluation des incidences de la phase 2 » a été réalisé en respectant les règles de l'art en matière d'études d'impact et la méthodologie est décrite au chapitre 8 p 66. Les incidences sur la qualité de vie des habitants (milieu humain) est présenté en p 22 et 23 qualifiée de faible temporaire et directe en phase travaux et de négligeable à positif en phase exploitation.</p>	<p>S'agissant de l'impact des divers gaz d'échappement : concernant le trafic routier, tant au cours de la période de travaux que celle d'exploitation, comme précisé dans le mémoire en réponse de la SEMOP à l'avis de l'autorité environnementale, une légère augmentation est à prévoir et donc des émissions associées. Toutefois, et au regard du trafic actuel , cette augmentation restera faible et inférieure aux seuils réglementaires en vigueur.</p> <p>Concernant les navires, il y aura effectivement augmentation du trafic, mais ils disposeront, d'après le MO, de réseaux d'eau et d'électricité sur les quais, pour en limiter les effets.</p> <p>L'étude d'impact précise que cette augmentation sera faible, dans un secteur ouvert (ventilé météorologiquement) et éloigné d'environ 500m des habitations</p> <p>Concernant les remblais, la phase 2 va effectivement nécessiter un volume de 1,5 M m3 dont 1,23 M proviendront des matériaux dragués lors de la phase 1 en cours, le reste provenant de l'ensemble des matériaux dragués au droit des quais P10 P11 lors de la phase 2 : il ne devrait donc pas y avoir d'apports extérieurs.</p>
--	--	--	--

Observation n° 95 du 1 novembre 2022 - 19:53 Défavorable Auteur : anonyme	Risque d'érosion important des plages environnantes.	La phase 2 est située d'ores et déjà dans le bassin portuaire existant à l'intérieur des limites administratives portuaires. L'érosion n° a pas été identifiée comme un risque dans le volume 2.3 Evaluation des incidences du projet de phase 2.comme le précise la synthèse en p 22.	Le projet se situant dans l'enceinte portuaire, aucun impact ne devrait induire le trait de côte.
Observation n° 97 du 1 novembre 2022 - 20:06 Défavorable Auteur : JONES SARA	Le port est extrêmement polluant pour la faune marine des bateaux surdimensionnés polluent la mer et les plages	Les incidences sur l'environnement sont évaluées au volume 2.3 : Évaluation des incidences de la Phase 2 du projet d'extension portuaire. L'incidence est évaluée pour chaque compartiment des milieux physiques, naturel, humain, ; les synthèses p 22 et 23 du volume 2.3 exposent qu'au regard des enjeux et de la nature des travaux les incidences en phase travaux et en phase exploitation vont de négligeables à modérée, temporaire et directe. Certaines composantes environnementales étant impactée positivement par le projet comme par exemple pour le écosystèmes aquatique par la création de nouveaux substrats pour les communautés benthiques de substrat dur.	L'étude d'impact tend à démontrer que la phase 2 du projet d'extension du port ne devrait pas avoir d'effet négatif sur la biodiversité. La mise en place de comité de suivi doit permettre d'en suivre les effets et de les corriger.
Observation n° 100 du 1 novembre 2022 - 21:35 Défavorable Auteur : Dominique Boury	Le deuxième argument concerne les menaces qu'un tel projet représente pour la biodiversité, toute la biodiversité marine, terrestre, aérienne sur un littoral qui présente de nombreux atouts, zones humides, passages migratoires, grande diversité des paysages à la frontière entre la mer et la terre, lagunes, collines... Naturaliste et ornithologue amateur, il est impossible de rester indifférent à ce déploiement industriel. Pollution, menaces sur la biodiversité, remise en cause des équilibres d'un territoire... beaucoup de raisons pour émettre un avis défavorable.	Les incidences sur l'environnement sont évaluées au volume 2.3 : Évaluation des incidences de la Phase 2 du projet d'extension portuaire. L'incidence est évaluée pour chaque compartiment des milieux physiques, naturel, humain, ; les synthèses p 22 et 23 du volume 2.3 exposent qu'au regard des enjeux et de la nature des travaux les incidences en phase travaux et en phase exploitation vont de négligeables à modérée, temporaire et directe. Certaines composantes environnementales étant impactée positivement par le projet comme par exemple pour le écosystèmes aquatique par la création de nouveaux substrats pour les communautés benthiques de substrat dur.	L'étude d'impact tend à démontrer que la phase 2 du projet d'extension du port ne devrait pas avoir d'effet négatif sur la biodiversité. La mise en place de comité de suivi doit permettre d'en suivre les effets et de les corriger.
Observation n° 134 du 2 novembre 2022 - 14:41 Défavorable Auteur : JASMINE IRAL	La disparition d'un km de plage provoquera des réactions sur le littoral voisin. Nous aurons des changements sur le trait de côte et cela sera immédiat. Je ne parle pas la faune et flore marine qui seront détruits.	Les surfaces de la phase 2 représente 30ha d'aménagement décrite dans le volume 2.1 « présentation de la phase 2 » qui ne sont pas sur le littoral mais se situent d'ores et déjà dans le bassin portuaire existant à l'intérieur des limites administratives portuaires. Concernant les incidences , le volume 2.3 « évaluation des incidences de la phase 2 du projet » identifie les incidences négatives et positives, directes et indirectes, temporaires et permanentes des travaux sur les composantes identifiées et étudiées dans le cadre de l'état initial présentant une sensibilité de la Phase 2 de la partie maritime du projet d'extension portuaire du port de	Le projet se situant dans l'enceinte portuaire, aucun impact ne devrait induire le trait de côte.

		<p>Port-La Nouvelle. L'incidence est évaluée pour chaque compartiment des milieux physiques, naturel, humain ; la synthèse p 22 du volume 2.3 expose qu'au regard des enjeux et de la nature des travaux les incidences en phase travaux et en phase exploitation vont de négligeables à modérée, temporaire et directe.</p>	
<p>Observation n° 138 du 2 novembre 2022 - 15:29 Défavorable Auteur : Christian RIOLS Organisation : LPO Occitanie DT Aude</p>	<p><u>Sur la perturbation de la migration des oiseaux en phase chantier</u> Une limitation de l'éclairage nocturne est proposée. Il s'agit aussi d'étudier l'orientation et les type d'éclairage utilisés. Enfin, le risque de perturbation et de collision sur des infrastructures verticales (type grue) est présent et nécessite la mise en place de suivi spécifique pour répertorier et possiblement sauver les individus.</p> <p><u>Sur la destruction d'espèces et d'habitats d'espèces :</u> Le projet envisage l'installation de 31 mâts de plus de 20 mètres de hauteur pour l'éclairage de cette zone portuaire à 100 lux (soit 5 fois la puissance de l'éclairage urbain classique). Or, Port-la-Nouvelle est sur un couloir de migration d'importance internationale des oiseaux terrestres et marins. La mise en place d'éclairage important sur le littoral peut provoquer la dérouté d'espèces migratrices nocturnes. De plus, les mâts des éclairages ainsi que ceux des éoliennes en cours de montage sont autant d'obstacles pour l'avifaune, entraînant un risque de collision non négligeable notamment lors de conditions météorologiques rendant difficile l'orientation des oiseaux. Ce risque de désorientation et/ou de collision n'est pas traité dans les documents transmis. Or il peut avoir une incidence certaine sur les sites Natura 2000 proches et la Réserve Naturelle Régionale de Sainte-Lucie. La destruction d'espèces protégées en phase de chantier mais surtout sur le long terme en phase d'exploitation est plus que vraisemblable. Un suivi du comportement de l'avifaune et de la mortalité induite par les nouvelles installations devrait être imposé. Une réflexion sur le fonctionnement de l'éclairage (puissance, zones éclairées, direction, température de couleur, ...) doit aussi être engagée. Aussi, la LPO Occitanie DT Aude juge que les documents présentés lors de cette enquête publique sont insuffisants pour que le public et les autorités compétentes puissent juger en toute connaissance de cause du réel impact du projet d'aménagement. Pour l'ensemble des points détaillés, la LPO Occitanie DT Aude est défavorable à la phase 2 du projet d'extension du port de Port-la-Nouvelle. Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations</p>	<p>Les incidences , le volume 2.3 « évaluation des incidences de la phase 2 du projet » identifie les incidences négatives et positives, directes et indirectes, temporaires et permanentes des travaux sur les composantes identifiées et étudiées dans le cadre de l'état initial présentant une sensibilité de la Phase 2 de la partie maritime du projet d'extension portuaire du port de Port-La Nouvelle. L'incidence est évaluée pour chaque compartiment des milieux physiques, naturel, humain ; la synthèse p 22 et 23 du volume 2.3 expose qu'au regard des enjeux et de la nature des travaux les incidences en phase travaux et en phase exploitation vont de négligeables à modérée, temporaire et directe.</p> <p>Concernant l'éclairage ; l'éclairage a été organisé conformément à la réglementation en vigueur de type éclairage de travail type sites industriels et aires de stockage. Le niveau d'éclairement sera de 100 Lux moyen (permettant les travaux suivant : lecture d'adresses, plateformes couvertes de chargement, utilisation d'outils, tâches courantes d'armaturage et de bétonnage dans les centrales à béton). Sur la plateforme de fond de darse, l'éclairage sera assuré par 2 mâts de hauteur 25 m équipés au total de 20 lampes LED de 1366 W unitaire. Sur les plateformes des postes P10-11 et les zones de stockage du Grand Môle, l'éclairage sera assuré par un maximum de 29 mâts de hauteur 20 m équipés au total de 290 projecteurs à LED de 1366 W unitaire. Chaque armoire sera reliée à une armoire de commande générale permettant de moduler l'éclairage de l'ensemble de la zone en fonction des besoins.</p> <p>Le chapitre 7.2.1 mesures d'évitement et de réduction du volume 2.3 « évaluation des incidences de la phase 2 du projet précise qu'en matière d'éclairage les limitations et adaptation de l'éclairage pour les espèces nocturnes que : En phase de fonctionnement les aménagements de la Phase 2 se verront appliquer les mêmes règles d'éclairages que celles proposées dans la Phase 1 à savoir : Minuteur ou système de déclenchement automatique (système plus écologique mais aussi plus économe et dissuasif (sécurité)) ;</p>	<p>Le projet, dans sa phase 2, correspond à l'édification du grand môle, qui sera destiné en grande partie à l'éolien. Comme précisé par l'auteur de l'observation, plusieurs dizaines de mâts d'éclairage vont y être érigés, pour les besoins de l'exploitation, de même très probablement que ceux des éoliennes lors des opérations d'assemblage</p> <p>Le niveau d'éclairage, comme prévu dans les mesures d'évitement et de réduction, sera adapté et limité au strict nécessaire afin d'en limiter les effets négatifs notamment sur l'avifaune.</p> <p>Concernant les mâts eux mêmes, ils peuvent effectivement constituer des obstacles et des risques de collision pour une avifaune relativement importante sur le secteur. A noter cependant qu'il ne s'agit pas de champs d'éoliennes en activité et donc que les risques seront moindres.</p> <p>Toutefois une certaine vigilance semble utile, et pourrait faire l'objet d'une surveillance particulière dans le cadre des comités d'experts et de suivi mis en place pour ce projet.</p>

	les meilleure	<p>- Eclairage au sodium à basse pression ; Orientation des réflecteurs vers le sol, en aucun cas vers le haut ; L'abat-jour doit être total ; le verre protecteur plat et non éblouissant (des exemples de matériels adaptés sont cités dans les documentations de l'Association Nationale pour la Protection du Ciel Nocturne (ANPCN)) ; Moins de 5% de l'émission lumineuse doit se trouver au-dessus de l'horizontale ; Minimiser les éclairages inutiles, notamment en bordure du parc afin de limiter l'impact sur les populations limitrophes à la zone. Le paragraphe « la LPO Aude juge que les documents présentés lors de cette enquête publique sont insuffisants pour que le public et les autorités compétentes puissent jugés du réel impact du projet d'aménagement » est le même que celui déposé en observation lors de l'enquête publique de 2018. La réponse est également la même : Le dossier d'étude d'impact a été déclaré recevable par les services de l'Etat.</p>	
<p>Observation n° 158 du 2 novembre 2022 - 18:34 Défavorable Auteur : Gilbert DARGESEN Organisation : Fédération FASPA FEDERATION DES ASSOCIATIONS DE SAUVEGARDE DES PAYS D'AUDE - FASPA</p>	<p>Notre Fédération regroupe des Associations de l'Aude qui agissent pour la protection de l'environnement et du cadre de vie.</p> <p>1° GRAVES ATTEINTES A L'ENVIRONNEMENT</p> <p>Le dossier soumis à enquête publique démontre que l'opération de l'extension du port de Port-la-Nouvelle – phase 2 va porter de graves atteintes à l'environnement, les paysages et la biodiversité.</p> <p>En particulier,</p> <ul style="list-style-type: none"> - le gigantisme du projet va défigurer le paysage côtier. - le projet de troue à la rencontre de l'eau de mer et de l'eau des lagunes, milieu où se développe une biodiversité menacée, pour certaines espèces en voie d'extinction (Anguille notamment) - Dans les étangs, plusieurs sites Natura 2000 protègent une avifaune très variée, mais aussi très fragile. <p>Les mesures de réduction proposées sont inefficaces.</p>	<p>Les surfaces de la phase 2 représente 30ha d'aménagement décrite dans le volume 2.1 « présentation de la phase 2 » qui ne sont pas sur le littoral mais se situent d'ores et déjà dans le bassin portuaire existant à l'intérieur des limites administratives portuaires. Géographiquement le projet de phase 2 se trouve à l'extrémité est du chenal de reliant la mer à l'étang. Concernant les incidences , le volume 2.3 « évaluation des incidences de la phase 2 du projet » identifie les incidences négatives et positives, directes et indirectes, temporaires et permanentes des travaux sur les composantes identifiées et étudiées dans le cadre de l'état initial présentant une sensibilité de la Phase 2 de la partie maritime du projet d'extension portuaire du port de Port-La Nouvelle. L'incidence est évaluée pour chaque compartiment des milieux physiques, naturel, humain ; la synthèse p 22 du volume 2.3 expose qu'au regard des enjeux et de la nature des travaux les incidences en phase travaux et en phase exploitation vont de négligeables à modérée, temporaire et directe. Le chapitre 7.2.1 mesures d'évitement et de réduction du volume 2.3 « évaluation des incidences de la phase 2 du projet présente les mesures de réduction , leur efficacité ne peut être jugée a priori et sera à apprécier par les modalités de suivi prévues par le</p>	<p>Le projet de la phase 2 est circonscrit à la zone du grand môle, à l'intérieur même de la zone portuaire, et sur un site déjà industrialisé. Il ne devrait donc pas défigurer le paysage existant.</p> <p>Concernant les risques liés à la lagune, cf observations qui y sont consacrées ci dessous.</p> <p>L'avantage de la phase 2 réside dans le développement induit de l'éolien, source d'énergie non polluante et qui présente un bilan carbone favorable.</p> <p>L'étude d'impact tend à démontrer que les travaux et les aménagements de la phase 2 ne devraient pas avoir d'effet néfaste sur l'environnement.</p> <p>Le comité d'experts et de suivi mis en place doit en surveiller les effets .</p>

	Face à cette destruction de l'environnement, quels avantages sont avancés par les promoteurs ?	maître d'ouvrage chap 7.3. Concernant les « avantages attendus par le promoteur(?) » Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet qui est très favorable. Le bilan socio-économique permet d'apprécier l'intérêt du projet au regard de ses effets attendus, tant positifs que négatifs, de l'efficacité, l'efficience et la robustesse de l'option de projet par rapport à une option de référence. L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent.	
Observation n° 162 du 2 novembre 2022 - 19:02 Défavorable Auteur : membre France Nature Environnement MP CALELH	<p>Le projet de phase 2 sur le port de Port la Nouvelle n'apporte aucun argument nouveau sur son utilité, en dehors du fait que ces aménagements permettront l'accostage de plus gros navires – ce qui correspond à un type de développement en décalage complet par rapport aux grands enjeux actuels et des bouleversements planétaires prévus à court ou moyen terme par les rapports successifs du GIEC. Nous sommes défavorables à l'engagement de cette phase 2 sur le port de Port la Nouvelle dans les conditions annoncées par le porteur de projet. Cf pièce jointe n°6 qui soulève deux points principaux :</p> <p>a)Ce sont plus de 4 millions de lumens qui seront émis au voisinage immédiat d'un espace naturel sensible et dans une secteur de migration aviaire.</p> <p>b)il est prévu 250 000 Tonnes de matériaux issus de carrières pour l'enrochement du port (point 1.5.1.5. VOLUMES DE MATERIAUX). En principe, peut-on lire page 10 du vol 2.1 : « La capacité de production cumulée des carrières locales est suffisante pour subvenir au besoin des travaux. Un recours complémentaire à des carrières plus lointaines est prévu si les cadences de livraison ou les spécifications des enrochements le nécessite. Le mode maritime sera privilégié dans cette éventualité. » Cette incertitude sur un possible recours complémentaire à des carrières plus lointaines est particulièrement préoccupant.</p>	<p>La phase 2 du projet de Port-La Nouvelle contribue par son objectif à ancrer entre autre, la filière de l'éolien flottant en Occitanie, afin de capter au profit du territoire et de ses habitants les effets économiques, sociaux et environnementaux de cette filière. Il contribue à la transition énergétique du territoire en facilitant la mise en œuvre des énergies renouvelables en phase avec les préconisations du GIEC. La taille des navires admissibles pour la phase 2 est identique à celle prévue pour la phase 1 autorisée par arrêté préfectoral du 24 octobre 2018. Les navires étant de 225 m de long, ils ne constituent pas les plus grands navires de la flotte mondiale qui se situent entre 300m et 400m. la phase 2 peut bien évidemment accueillir des navires plus petits. Concernant l'éclairage cf réponse à l'observation 138, en apportant une correction technique FNE indique 4 millions de Lumens ne précisant pas que cela est pour 30ha en milieu non urbain.</p> <p>Concernant les enrochements, il est bien précisé que la priorité est donnée l'approvisionnement local, le bilan ges est bien évalué dans le volume 2.3 « évaluations des incidences de la phase 2 chapitre 1.1.3.3 p9 complété par la réponse à la MRAE vol 4 « avis émis chapitre » 2.3.2.2 p 17 qui conclue que « Les concentrations en bord de voie en 2022 lors de la réalisation des travaux de Phase 2 sont très proches de la situation sans travaux et restent inférieurs aux seuils réglementaires en vigueur » cf graphique associé même page.</p>	<p>Comme précisé par le MO, l'avantage du projet repose sur le développement local de l'éolien.</p> <p>Concernant le problème de l'éclairage, cf réponse faite à l'observation n°138 de la LPO ci dessus</p> <p>Concernant l'enrochement, la réponse du MO est explicite.</p>
Observation n° 170 du 2 novembre 2022 - 19:41 Défavorable	Je suis formellement opposé à ce grand projet ultra polluant et destructeur pour la biodiversité des étangs.	Concernant les incidences , le volume 2.3 « évaluation des incidences de la phase 2 du projet » identifie les	Il y a, comme pour de nombreuses contributions, souvent confusion entre l'ensemble du projet et la

<p>Auteur : thomas pavie</p>	<p>C'est une catastrophe que l'on puisse encore favoriser de tels projets alors que nous vivons une crise écologique sans précédent et que l'on sait tous qu'il faudrait changer de modèle de société. Lui attribuer une étiquette verte, c'est une hypocrisie sans nom puisque le projet vise à intensifier les exportations, l'hydrogène serait importé du moyen orient et produit avec ... des énergies fossiles, il détruit toute une zone de biodiversité dense ! Alors oui cela va créer quelques emplois mais au vu de la somme astronomique engagé dans le projet, on ne peut que se demander si cette somme n'aurait pas pu être dédiée aux vrais futurs métiers de demain : aide à l'installation de paysans, redynamiser le secteur des petits pêcheurs, aide à l'installation dans les communes de photovoltaïque en formant notamment plus de professionnels et surtout amélioration de l'offre des transports en commun.</p>	<p>incidences négatives et positives, directes et indirectes, temporaires et permanentes des travaux sur les composantes identifiées et étudiées dans le cadre de l'état initial présentant une sensibilité de la Phase 2 de la partie maritime du projet d'extension portuaire du port de Port-La Nouvelle. L'incidence est évaluée pour chaque compartiment des milieux physiques, naturel, humain ; la synthèse p 22 du volume 2.3 expose qu'au regard des enjeux et de la nature des travaux les incidences en phase travaux et en phase exploitation vont de négligeables à modérée, temporaire et directe. Les trafics cités ne font partie de la phase 2. Les impacts relatifs à l'emploi sont décrits dans le volume 3 « étude socio-économique » au chapitre 4.3.1.1 et 4.3.2. ils révèlent que la filière éolienne est structurante pour la création d'emplois de manière durable sur le territoire ainsi que les qualifications nécessaires qui constituent également de « vrais emplois ». La phase 2 est réalisée par la Semop port-La Nouvelle en maîtrise d'ouvrage privée. La Semop est une société anonyme, telle que définie aux articles L.225-1 et s. du Code de commerce. Elle est régie par les dispositions du Code de commerce et du CGCT. Les montants des investissements ne pouvant pas être « réaffectés » à des politiques publiques autres que l'objet de la semop.</p>	<p>phase 2 objet de la présente enquête qui se limite à l'édification du grand môle et des divers réseaux. Le projet ne concerne pas le traitement de l'hydrogène ni l'importation d'énergies fossiles. Il consiste surtout en l'édification d'un môle éolien dont les structures pourront être utilisées accessoirement dans le cadre d'autres activités (céréales, engrais, bois etc...). Les incidences sur l'environnement, telles qu'elles sont présentées dans l'étude d'impact existant (d'où l'importance des suivis mis en place) mais restent faibles et pourrait être compensées , en terme d'émissions de GES, par l'exploitation des futurs parcs éoliens.</p>
<p>Observation n° 171 du 2 novembre 2022 - 19:45 Défavorable Auteur : Josette Claisse Organisation : Association L'Ortie</p>	<p>Je suis botaniste dans une association d'éducation à l'environnement qui œuvre dans l'Aude sur la flore comestible et la qualité des sols pour une plus grande autonomie. Port la Nouvelle est en bordure de sites exceptionnels, de milieux lagunaires, de roselières, de dunes et de garrigues protégées par le parc naturel de la Narbonnaise et l'Ile de Sainte Lucie . l'industrialisation présentée par la SEMOP va accentuer encore plus les dangers qui pèsent sur ces milieux , déjà classé cinq fois SEVESO à haut risque , il est périlleux de rajouter ou d'amplifier encore des activités comme celle des importations de nitrate d'ammonium , non seulement par le stockage de ces engrais dans un hangar de un hectare mais aussi par la finalité de ces engrais azotés qui polluent l'air et tout le système hydrique. ces engrais sont pourtant remis de plus en plus en question. Ce port est en lien direct avec les étangs par le grau, toute la faune et la flore pourrait souffrir d'un accident avec les pétroliers qui vont entrer dans l'enceinte portuaire . des accidents ont déjà eu lieu à Port la nouvelle et il en arrivera d'autres si les</p>	<p>La phase 2 n'implique pas de créer un site Seveso, il n'y a pas de nitrate d'ammonium dans les trafics visés. les incidences sur la qualité de l'air et des milieux est considérée de négligeable a faible permanente et indirecte en p22 et 23 du volume 2.3 incidences du projet. La phase 2 ne modifie pas les échanges mer-étang, cet aménagement étant situé a l'extrémité est du chenal vers le débouché maritime. (précisé p 23 du volume pré-cité) La phase 2 ne prévoit pas de trafics d'hydrocarbures. Pour information : en cas d'avaries, il est toujours préférable de contenir les éventuelles pollution dans une enceinte en maîtrisant la dispersion par la mise en oeuvre des plans de sécurité prévus a cet effet. Concernant les « vrais emplois » (même vocable que l'observation ci-dessus) Les impacts relatifs à l'emploi sont décrits dans le volume 3 « étude socio-économique » au chapitre 4.3.1.1 et 4.3.2. ils révèlent que la filière éolienne est structurante pour la création d'emplois de manière durable sur le territoire ainsi que</p>	<p>La réponse du MO me paraît tout à fait explicite qui précise bien l'objet de la phase 2 et sa réalité.</p>

	<p>activités prévues dans cette phase 2 se réalisent . l'argent de la collectivité qui va encore servir cette seconde phase du projet malgré la privatisation devrait être entièrement consacré à soutenir une agriculture moins polluante, des activités qui ne mettent plus en danger la nature . les vrais emplois devraient être créés dans ces secteurs . la mondialisation des échanges commerciaux présentés dans ce projet est basée sur le profit au détriment de notre cadre de vie et de celui des pays d'où proviennent la plupart des produits . les éoliennes ne suffisent pas à cacher ces redoutables trafics . l'emprise sur les sols serait de 30 ha et nécessiterait encore des remblais par milliers de tonnes sans bien savoir d'où viennent ces remblais qui arriveront par des centaines de camions comme reconnu dans le rapport . la nature va souffrir de ce port mais en fin de compte les humains aussi .</p>	<p>les qualifications nécessaires qui constituent également de « vrais emplois » La phase 2 est réalisée par la Semop port-La Nouvelle en maîtrise d'ouvrage privée. La Semop est une société anonyme, telle que définie aux articles L.225-1 et s. du Code de commerce. Elle est régie par les dispositions du Code de commerce et du CGCT. Les montants des investissements ne pouvant pas être « réaffectés » à des politiques publiques autres que l'objet de la semop. Les surfaces de la phase 2 représente 30ha d'aménagement décrit dans le volume 2.1 « présentation de la phase 2 » qui ne sont pas sur le littoral mais se situent d'ores et déjà dans le bassin portuaire existant à l'intérieur des limites administratives portuaires. , les remblais sont constitués par les sables de dragage (cf p 11 du volume 2.1) et ne sont pas réalisés par l'apport de matériaux extérieurs.</p>	
--	---	---	--

Ces observations font état des atteintes à la biodiversité (risques pour certaines espèces animales et végétales) et à l'environnement local (bruit, qualité de l'air, paysage) dont serait générateur le projet .

Remarque générale du commissaire enquêteur : s'agissant des atteintes à la biodiversité, les aménagements objets de la phase 2 auront lieu dans l'enceinte même du port actuel, dans un secteur déjà anthropisé, et où aucune espèce animale ou végétale particulière n'est recensée (hors chenal qui est évoqué infra), à l'exception toutefois de l'avifaune dont certaines espèces pourraient être affectées par les obstacles de type mâts.

S'agissant des diverses pollutions notamment sonores, ou liées à la qualité de l'air, l'augmentation des divers trafics liés à la phase 2, générera effectivement une augmentation des bruits et des fumées, mais de manière relative, dans un contexte industriel et portuaire déjà existant, et où les taux resteront sous les seuils réglementaires imposés. Par ailleurs, s'agissant de la qualité des eaux , un dispositif adapté de recueil et de traitement des eaux pluviales est prévu. Toutefois, il me paraît important, dans la continuité de ce qui s'est fait lors de la phase 1, de poursuivre les activités de mesure et de suivi de la qualité de l'air extérieur, mais également de l'avifaune, et de convenir de mesures correctives éventuelles.

313 Gaz à Effet de Serre

N°observation et identité	Libellé des observations	Réponses du MO	Remarques du CE
<p>Observation n° 38 du 31 octobre 2022 - 08:40 Défavorable Auteur : myriam Colombies</p>	<p>projet écocide à l'encontre des préoccupations environnementales actuelles, à l'encontre d'une délocalisation des productions et qui va demander de l'énergie, des matériaux à l'origine d'une augmentation des émissions de gaz à effet de serre. . projet global qui nous participe à nous emmener vers la destruction de la biodiversité, le réchauffement climatique et l'effondrement global.</p>	<p>Concernant, l'impact sur la biodiversité :le volume 2.2 Etat initial dresse l'état des milieux et le volume 2.3 « évaluation des incidences de la phase 2 du projet » identifie les incidences négatives et positives, directes et indirectes, temporaires et permanentes des travaux sur les composantes identifiées et étudiées dans le cadre de l'état initial présentant une sensibilité de la Phase 2 de la partie maritime du projet d'extension portuaire du port de Port-La Nouvelle. L'incidence est</p>	<p>S'agissant de la destruction de la biodiversité, cf réponses apportées aux observations ci dessus. S'agissant de la problématique relative aux émissions de gaz à effet de serre (GES), nous ne pouvons prendre en compte que les données relatives à la phase 2, objet unique de la présente enquête : L'estimation des émissions de gaz à effet de serre</p>

		<p>évaluée pour chaque compartiment des milieux physiques, naturel, humain, ; la synthèse p 22 du volume 2.3 expose qu'au regard des enjeux et de la nature des travaux les incidences en phase travaux et en phase exploitation vont de négligeables à modérée, temporaire et directe. Certaines composantes environnementales étant impactée positivement par le projet comme par exemple pour le milieu biologique et écosystèmes aquatique par la création de nouveaux substrats pour les communautés benthiques de substrat dur. Concernant les émission de ges, le volume 3 « étude socio-économique » permet d'évaluer le bilan socio-économique de la phase 2. Celui-ci est élaboré suivant une démarche progressive visant tout d'abord à poser les termes du problème par une analyse stratégique, puis par une identification des effets (quantitatifs et qualitatifs) du projet pour les différents acteurs intéressés et finalement par une analyse quantitative de l'impact du projet pour la collectivité nationale. La synthèse reprend les points essentiels de l'analyse stratégique, notamment la contribution des différentes options de projet à une option de référence. L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent. Les émissions de ges en phase travaux et exploitation respectivement 343 400 t et 32 500t sont présentés dans la réponse du maitre d'ouvrage à l'avis de la Mrae.</p>	<p>(GES) de la phase travaux a été réalisée sur la base des données « Eva carbone » et « outil carbone »(cf chapitre 1133 du volume 2.3). Elle est évaluée à 343 000 t de GES. Le détail en est fourni dans le mémoire en réponse à la MRAE.</p> <p>L'estimation des émissions de GES de la phase exploitation est évaluée à 32500t par an , le détail en étant également fourni dans le mémoire en réponse à la MRAE, soit 800 000t sur 25 ans.</p> <p>Le total d'émission de GES pour la phase 2, sur 25 ans, serait de l'ordre de 1 143 000t CO2.</p> <p>Le projet de la phase 2 correspond à la mise en place puis à l'exploitation des 2 futurs parcs éoliens : Pour les éoliennes, la méthode Bilan Carbone de l'ADEME prend en compte la phase de fabrication, d'installation, d'usage et de maintenance de l'éolienne. On prend aussi en compte la gestion de fin de vie et notamment la recyclabilité dans l'analyse de l'impact carbone global. L'ADEME estime ces émissions à 15,6g CO2/KWh., alors que la société BL Evolution qui a fait l'évaluation, l'estime à 19,5g (chiffre qui est ici retenu) Le futur parc éolien sera composé de 50 éoliennes de 12MW qui produiront chacune 48GWh/an soit un total de 2400GWh/an et 60 000 Gwh sur 25 ans, ce qui correspond donc à une émission globale de 1 170 000t de CO2 (sur la base de 19,5g /Kwh). Comparé au mix énergétique français, qui fait la moyenne des émissions carbone correspondant à l'énergie produite en France (en le pondérant en fonction des volumes produits par type d'énergie), ce dernier correspond à une intensité carbone de 56g co2/kwh</p> <p>Ainsi, pour une production équivalente à celle du futur parc des 50 éoliennes, le volume des émissions serait de 3 360 000t de CO2. La mise en service du parc éolien pourrait donc représenter un gain de 2190t. Dans ces conditions, l'impact GES de la phase 2 (exploitation+ travaux), estimé à 1 143 000t co2, sera compensé par l'économie engendrée par la production des éoliennes , voire même bénéficiaire de 1Mt co2</p>
<p>Observation n° 52 du 31 octobre 2022 - 14:32 Défavorable</p>	<p>L'association les Amis de la Terre France est défavorable à ce projet pour les raisons suivantes :</p>	<p>Il est proposé au contributeur de lire la réponse apportée à la remarque de la MRAE p27 volume 4</p>	<p>Cf réponse ci dessus , le projet s'avère compatible avec la SNBC</p>

<p>Auteur : France Amis de la Terre Organisation : Amis de la Terre France</p>	<p>- L'impact climatique de ce projet est caché aux citoyens et non-conforme avec les engagements climatiques de la France. La mission régionale d'autorité environnementale souligne elle-même que le chiffrage de l'impact climatique de ce nouveau port n'est pas réalisé (est seulement évoqué l'impact climatique du chantier), et doit l'être afin de vérifier la compatibilité du projet avec le plan climat de la France (Stratégie nationale bas carbone, SNBC).</p> <p>- Il est justement très probable que ce projet ne soit pas compatible avec la SNBC car il propose de multiplier par presque 3 son trafic d'engrais azotés de synthèse, une des industries les plus climaticides du monde, plus que l'aviation commerciale (voir : Stefano Menegat et al, Greenhouse gas emissions from global production and use of nitrogen synthetic fertilisers in agriculture, Scientific Reports (2022)), alors que la France doit au contraire baisser sa consommation</p>	<p>« avis émis » Introduite par la Loi de Transition Énergétique pour la Croissance Verte (LTECV), La Stratégie Nationale BasCarbone (SNBC) est la feuille de route de la France pour lutter contre le changement climatique. Elle donne des orientations pour mettre en œuvre, dans tous les secteurs d'activité, la transition vers une économie bascarbone, circulaire et durable. Elle définit une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre jusqu'à 2050 et fixe des objectifs à court-moyen termes : les budgets carbone. Elle a deux ambitions : atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050 et réduire l'empreinte carbone de la consommation des Français. Les décideurs publics, à l'échelle nationale comme territoriale, doivent la prendre en compte. Les objectifs de la France pour la transition énergétique fixés par la loi sont les suivants : 40 % d'émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2030 ; Neutralité carbone d'ici 2050 ; En 2030 : 33 % de renouvelable dans la consommation finale d'énergie ; Réduire la part du nucléaire à 50 % dans la production d'électricité d'ici 2035; -40 % de consommation d'énergie fossile d'ici 2030 par rapport à 2012 ; Baisse de 50 % de la consommation finale d'énergie entre 2012 et 2050 et -20 % d'ici 2030. Le projet de phase 2 permet de contribuer à la transition énergétique par le développement des fermes éoliennes flottantes 2.75 GW à l'horizon 2040) et terrestres (5.5 GW à l'horizon 2050) tels que présentés en p 42 du volume 3 'étude socio-économique »</p> <p>Le graphique 7 de la page 24 vol 3 « Graphique 7 : Prévisions de trafics associées à la Phase 2 du projet d'aménagement » ne montre pas une multiplication par 3 des engrais et minéraux mais bien une perspective de trafic de 120 KT à l'horizon 2034.</p>	
<p>Observation n° 93 du 1 novembre 2022 - 18:20 Défavorable Auteur :association RAMES BTP</p>	<p>Nous relevons des manquements manifestes aux obligations de la SEMOP en ce qui concerne l'environnement, plus particulièrement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La très insuffisante prise en compte de la problématique émissions de gaz à effet de serre <p>La demande de la MRAE à ce que soit présenté un bilan complet (phases 1 et 2) nous paraît légitime. Dans un tableau, page 10/80 du volume 2.3, la SEMOP fournit des chiffres sur différents postes avec un total de 343 402 t/carbone. Il n'y a aucune note méthodologique</p>	<p>Cf réponse à l'observation 38 ci-dessus. par ailleurs la SEMOP ne peut être taxée de manquer à ses obligations qu'elle n'a pas à ce stade de la procédure.</p>	<p>Cf réponse ci dessus</p>

	De cet ensemble de remarques et au vu des différents éléments examinés en détail dans le dossier joint, notre association rend un avis défavorable au projet Phase 2 de l'extension portuaire de Port-La-Nouvelle		
Observation n° 115 du 2 novembre 2022 - 11:03 Défavorable Auteur : Marianne varvogly Organisation : Marianne Varvogly	A l'heure où tous les scientifiques du monde nous exhortent à ralentir les activités à forte émission de gaz à effet de serre pour la survie de l'humanité, de la planète, avec une Méditerranée déjà très dégradée, des zones lagunaires patrimoniales à préserver, ce projet de méga-port à Port-La-Nouvelle ficelé dans les années 1970 est, en 2022, un scandale écologique, environnemental, économique et financier. Toujours plus grand, toujours plus gros ! La schizophrénie régionale qui plaide d'un côté le développement touristique et qui finance d'un autre côté l'installation de nouveaux sites Sevezo industriels à PLN, en se cachant derrière 3 éoliennes expérimentales et une petite unité hydrogène pour verdir le récit, et qui promet des emplois sans pouvoir les lister ... Miroir aux alouettes à l'heure de l'automatisation des activités portuaires , par contre destruction définitive de La Côte du Midi et de zones lagunaires riches en biodiversité. L' Aude et les communes du Grand Narbonne méritent mieux.	La phase 2 ne constitue pas a proprement parlé d'un « méga port » elle est une composante de 30ha se situant à l'intérieur du bassin portuaire du projet d'extension et non sur le littoral , sa conception n'a pas été décidée dans les années 1970. Les fermes pilotes éoliennes sont au nombre de 6 et non 3. Les impacts relatifs à l'emploi sont décrits dans le volume 3 « étude socio-économique » au chapitre 4.3.1.1 et 4.3.2. ils révèlent que la filière éolienne est structurante pour la création d'emplois de manière durable sur le territoire ainsi que les qualifications nécessaires. La réponse apportée à l'observation n° 38 ci-dessus est valable pour cette observation .	idem
Obs 122 du 2 novembre Défavorable de Tani Le Guen	Y a t'il encore sérieusement matière à débat quant à l'obligation de réduire nos émissions de GES. Alors que la création de ce port permettra d'accentuer encore un peu plus le fret maritime et la mondialisation En tant qu'habitant de l'Aude je trouve scandaleux les prises de position de la région qui en plus d'accélérer la mort de la paysannerie, investit dans les industries les plus polluantes, condamnant l'intégralité de sa population à subir les conséquences d'un réchauffement climatique déjà bien avancé. L'excuse brandie sur l'installation d'éoliennes une farce, puisqu'elles ne permettront jamais de compenser les dégâts produits sur l'environnement. Je ne peux que trop faire le parallèle avec les fameux panneaux photovoltaïques de l'aéroport ND des Landes	La phase 2 du projet de Port-La Nouvelle contribue par son objectif à ancrer entre autre, la filière de l'éolien flottant en Occitanie, afin de capter au profit du territoire et de ses habitants les effets économiques, sociaux et environnementaux de cette filière. Il contribue à la transition énergétique du territoire en facilitant la mise en œuvre des énergies renouvelables en phase avec les préconisations du GIEC. A l'échelle de l'union européenne le transport maritime et fluvial représente 1.5% des émissions de Ges, le transport ferroviaire 0.5%, le transport routier 71%, le transport aérien 14.4% (Source European Maritime Transport Environmental Report 2021 Agence Européenne de l'environnement). Le potentiel de production par d'Energie renouvelable retenu dans le dossier permet de contribuer à la transition énergétique par le développement des fermes éoliennes flottantes (2.75 GW à l'horizon 2040) et terrestres (5.5 GW à l'horizon 2050) tels que présentés en p 42 du volume 3 'étude socio-économique.	idem

<p>Observation n° 177 du 2 novembre 2022 - 22:58 Défavorable Auteur : Arnaud Azam</p>	<p>Je relève des manquements manifestes aux obligations de la SEMOP en ce qui concerne l'environnement, plus particulièrement :- La très insuffisante prise en compte de la problématique émissions de gaz à effet de serre (méthodologie non explicite) - Les effets sur la qualité de vie des habitants ou des personnes fréquentant la commune manifestement minorés - l'augmentation du trafic de camion rend la circulation à vélo dans la région de Sigean-port la nouvelle extrêmement inadaptée et même dangereuse.</p>	<p>La semop ne peut pas être taxée de manquements en ce qui concerne l'environnement pour des obligations qu'elle n'a pas encore. Seul l'arrêté préfectoral fixera des obligations que la Semop respectera. Concernant les émissions de ges (même observation que la n°93) Les émissions de ges en phase travaux et exploitation respectivement 343 400 t et 32 500t sont présentés dans la réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la Mrae. La réponse du Maître d'ouvrage à la Mrae (vol 4) quantifie l'augmentation du trafic : « la première étape des travaux de la Phase 2 vont donc engendrer une augmentation maximum de 2.3% du trafic sur la RD6139 soit une augmentation du nombre de poids lourds de 7.2 % sur une période de 14 mois » quant à la seconde partie des travaux terrestre de la Phase 2 va donc engendrer une augmentation maximum de 0.7% du trafic sur la RD6139 soit une augmentation du nombre de poids lourds de 3.1 % sur une période de 12 mois. » Ces augmentations étant jugée faible . Les itinéraires dédiés aux pl de et vers port-La Nouvelle n'empruntent pas des voiries secondaires.</p>	<p>idem</p>
---	---	--	-------------

Certaines observations portent sur le fait que le projet serait générateur de Gaz à effet de Serre (GES), qu'il est particulièrement polluant et non compatible avec la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)

Remarque générale du commissaire enquêteur : le projet d'extension du port dans sa phase 2 sera effectivement, et de manière inéluctable, émetteur de GES, tant dans sa phase chantier, que dans la phase exploitation. Cependant, ce projet a pour finalité essentielle l'aménagement du môle éolien destiné à l'assemblage et la mise en service des deux futures fermes éoliennes. Ainsi, et d'après les estimations réalisées, l'ensemble des émissions de GES générées par la phase 2 devraient être largement compensées par le rendement des futures fermes éoliennes dont les gains, réalisés par rapport au mix énergétique actuel, rendront même l'opération « bénéficiaire », au total, de près de 1Mt CO2 (sur une période de 25 ans).

314 L'éolien

N°observation et identité	Libellé des observations	Réponses du MO	Remarques du CE
<p>Observation n° 44 du 31 octobre 2022 - 10:50 Défavorable Auteur : Albert CORMARY</p>	<p>Je ne comprends pas bien comment on peut présenter ce port comme étant celui de la transition énergétique. Cela signifierait qu'il est entièrement dédié aux énergies renouvelables. Dans les documents de la région destinés à la création de la SEMOP, on pouvait lire que pour arriver à l'équilibre, les éoliennes (terrestres et marines) ne pouvaient constituer que 31 % de l'activité. Et le reste ? On ne nous présente que des utopies (augmenter les importations de pétrole) ou des trafics peu recommandables comme les produits</p>	<p>Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet, il décline les différents trafics pouvant être opérés grâce à la phase 2, il n'y a pas de bois exotiques affichés et les volumes espérés sont peu importants rendant encore moins probable cette logique d'importation. Les documents cités ne font pas partie de l'enquête publique de la phase 2. Les pages 42 et 43 dudit volume explique très clairement la montée en puissance des GW qui seront produits par éoliennes</p>	<p>Le projet dans sa phase 2 n'est pas dans sa totalité dédié à l'éolien, mais il y est grandement consacré, puisque le grand môle est destiné à recevoir les installations destinées à la production et à l'assemblage des éoliennes</p>

	<p>issus de la déforestation de l'Amazonie. Les travaux engagés par la région Occitanie suffisent pour la construction des éoliennes expérimentales et éventuellement commencer un développement commercial, quand l'expérience aura été concluante. Pourquoi vouloir aller plus loin ?</p>	<p>flottantes. Les appels à projets dits AO6 sont d'ores et déjà lancés par l'Etat et confirment ces prévisions . Cette phase commerciale nécessite de disposer d'espaces supplémentaires et d'infrastructures de quais à ceux réalisés par la Région pour la phase pilote. A la suite de l'enquête publique de 2018, la Phase 1 du projet a été autorisée par arrêté préfectoral du 24 octobre 2018.</p>	
<p>Observation n° 54 du 31 octobre 2022 - 14:56 Défavorable Auteur : anonyme</p>	<p>Bonjour, ce projet est une honte tant au niveau écologique qu'au niveau humain. On dénature un peu plus à l'heure où on devrait se recentrer sur le vivant. A ce jour les moteurs éoliens ne sont toujours pas recyclés, le bruit, les ondes et l'électricité dépenser mettent en avant le royal foutaient de gueule du peuple. Ce projet qui ne crée que de l'emploi précaire devrait être arrêté sur le champ. Du grand n'importe quoi avec en prime l'importation du bois d'Amérique du sud. A ce demander si c'est un stagiaire qui a pondu un truc pareil.</p>	<p>Les considérations sur les éoliennes et leurs cycles de vie n'entrent pas dans le champ de la présente enquête publique. Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet, il décline les différents trafics pouvant être opérés grâce à la phase 2, il n'y a pas de bois exotiques affichés. Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet qui est très favorable. Le bilan socio-économique permet d'apprécier l'intérêt du projet au regard de ses effets attendus, tant positifs que négatifs, de l'efficacité, l'efficience et la robustesse de l'option de projet par rapport à une option de référence. L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent. Les impacts relatifs à l'emploi sont décrits dans le volume 3 « étude socio-économique » au chapitre 4.3.1.1 et 4.3.2. ils révèlent que la filière éolienne est structurante pour la création d'emplois de manière durable sur le territoire ainsi que les qualifications nécessaires qui constituent également de « vrais emplois » Le dossier d'enquête publique a été réalisé par un bureau d'études confirmé.</p>	<p>Les caractéristiques techniques de l'éolien ne rentrent pas dans le cadre de cette enquête</p>

315 Protection du milieu lagunaire (civelles et anguilles)

N°observation et identité	Libellé des observations	Réponses du MO	Remarques du CE
<p>Observation n° 44 du 31 octobre 2022 - 10:50 Défavorable Auteur : Albert CORMARY</p>	<p>ce projet a été jugé écocide par de nombreuses personnes ayant participé à l'enquête publique en 2018. Nous en avons la preuve à l'annexe 2 bis avec l'effondrement du recrutement des civelles (jeunes anguilles) dans l'étang.</p>	<p>Le projet cité n'est pas l'objet de l'enquête publique, il a par ailleurs été autorisé par arrêté préfectoral du 24 octobre 2018. Il est exagéré d'affirmer que le recrutement des civelles est en effondrement, les pages 281 à 283 de l'annexe 2bis étant plus modérée: « <i>variabilité</i></p>	<p>Cf réponse des services chargés du suivi de ces populations en annexe 8. Les populations d'anguilles et de civelles font l'objet d'un suivi particulier de la part du comité d'expert.</p>

		<p><i>temporelle des abondances journalières...lien entre l'intensité du recrutement des civelles et les conditions hydro-climatiques... » Ces observations (représentées en cascades) se basent probablement sur le graphique présenté en annexe 2bis qui ne met pas en évidence une chute du nombre de civelles mais sa variabilité annuelle (forte en décembre, faible en hiver, nulle le reste du temps, variabilité naturelle donc) qui n'évolue pas significativement d'une année à l'autre.</i></p> <p>Les réponses apportées à la MRAE p 24 présentent suivant les différentes phases des travaux les conséquences négligeable sur les civelles étant donné que les opérations de battage de pieux : « <i>Le risque d'incidence des travaux de battage par remise en suspension sur les civelles peut donc être considéré comme négligeable</i> » Il en est de même pour les opérations de dragage « <i>Ainsi, les opérations de dragage ne sont pas de nature à avoir une incidence sur la qualité de l'eau du fait d'une remise en suspension de sédiments, ni à engendrer des nuisances sonores significatives au droit du chenal.</i> » Les opérations de battage et de dragage envisagés ne sont pas de nature, principalement du fait de leur localisation à plus de 650 m du chenal et au Nord du Grand Môle, à avoir une incidence sur la qualité de l'eau par remise en suspension de sédiments ou sur l'ambiance sonore sous-marine du chenal. Il convient également le rappeler ici que les incidences de la Phase 2 sur le milieu maritime sont de moindre ampleur par rapport aux travaux de Phase 1. In fine, il apparaît que les travaux de Phase 2 ne sont pas de nature à avoir une incidence significative sur les anguilles et civelles, même lors des périodes sensibles de migration. Il est in fine proposé de maintenir Les suivis associés aux travaux de la Phase 1 seront maintenus tout au long de la Phase 2 pour s'assurer de l'absence d'incidence sur les populations d'anguilles et de civelles.</p>	<p>Les courbes des années 2018 à 2021 montrent que les populations d'anguilles transitant par le grau restent à peu stables, alors que les civelles enregistrent des variations dans le temps mais qui, selon les experts seraient davantage imputables aux conditions climatiques qu'aux travaux.</p> <p>Les résultats de 2022 ne sont pas encore communiqués, mais il semblerait qu'ils soient en évolution favorable.</p> <p>Concernant la phase 2 des travaux d'extension, le comité d'expert devra poursuivre ce suivi et des mesures correctives devront s'imposer si nécessaire.</p> <p>Toutefois, les travaux de la phase 2 seront de moindre ampleur, et essentiellement situés au nord du grand môle, à plus de 650 m du chenal. De fait, leur impact pourrait être faible, voire nul.</p>
<p>Observation n° 51 du 31 octobre 2022 - 13:37 Défavorable Auteur : JEAN CHANOIS</p>	<p>Pour ceux qui douteraient du caractère écocide du projet, lisez l'annexe 2bis du dossier, pages 24/4015 et suivantes. Vous verrez ce qu'il en est de l'état de nos anguilles dans les années qui viennent, c'est l'effondrement assuré au vu du comptage des civelles. (https://www.democratie-active.fr/enquete-phase2-</p>	<p>Cf réponse à l'observation 44 ci-dessus</p>	<p>Idem réponse ci dessus</p>

	<p>portpln/dossier-enquete-publique-dematerialisee-s1012.html?fbclid=IwAR2_3f7zmA9NsgkwVHjptmcPqu_BIcs1uzdhyoKsAy-FgNBuYv_WM1JdhPk).</p>		
<p>Observation n° 93 du 1 novembre 2022 - 18:20 Défavorable Auteur : association RAMES BTP</p>	<p>Nous relevons des manquements manifestes aux obligations de la SEMOP en ce qui concerne l'environnement, plus particulièrement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'absence d'engagement formel à préserver efficacement les populations d'anguilles : nous constatons un effondrement du recrutement des civelles et du passage des anguilles, par rapport à 2018. Si le passage des adultes semble avoir repris en 2020, ce n'est pas le cas des civelles <p>Compte tenu de l'importance patrimoniale de cette espèce, classée en danger critique d'extinction, la MRAE a demandé une suspension des travaux de dragage et de battage durant les périodes critiques. Cela est d'ailleurs suggéré par l'étude SEANEO-SUEZ, page 239/415 annexe 2bis. La réponse de la SEMOP est laconique et se contente de rappeler que les mesures de suivi vont se poursuivre et il n'y a aucun engagement formel de suspension des travaux. Pourtant, les opérations de dragage d'entretien sont programmées en dehors des périodes critiques.</p> <p>De cet ensemble de remarques et au vu des différents éléments examinés en détail dans le dossier joint, notre association rend un avis défavorable au projet Phase 2 de l'extension portuaire de Port-La-Nouvelle</p>	<p>Cf réponse à l'observation 44 ci-dessus. La semop ne peut pas être taxée de manquements en ce qui concerne l'environnement pour des obligations qu'elle n'a pas encore. Seul l'arrêté préfectoral fixera des obligations que la Semop respectera.</p>	<p>Cf réponse ci dessus</p> <p>Par ailleurs, les travaux de la phase 2 seront de moindre ampleur, et essentiellement situés au nord du grand môle, à plus de 650 m du chenal.</p>
<p>Observation n° 94 du 1 novembre 2022 - 19:29 Défavorable Auteur : Jean Philippe Cazalet</p>	<p>Quelle va être l'incidence, dans un futur proche, des travaux, de la configuration du port au final, l'activité portuaire à venir en extension, sur la migration des civelles, anguilles (le comptage montre un effondrement de leur passage par rapport à 2018 : annexe 2bis page 24 du dossier d'enquête publique), sur la qualité des eaux et sur sa bio-diversité d'un étang classé "Natura 2000" ? La SEMOP se contente d'en observer l'évolution mais ne propose aucune solution pour remédier à une situation catastrophique, par ailleurs évoquée dans le rapport IFREMER . Avis ? éfavorable</p>	<p>Cf réponse à l'observation 44 ci-dessus.</p>	<p>Cf réponse observation 44 ci dessus</p>
<p>Observation n° 98 du 1 novembre 2022 - 21:15 Défavorable</p>	<p>Je ne me prononcerai que sur un point, celui pour lequel je peux apporter des éléments appuyés sur ma</p>	<p>Le projet cité n'est pas l'objet de l'enquête publique, il a par ailleurs été autorisé par arrêté préfectoral du 24</p>	<p>Cf réponse aux observations 44 et 93 ci dessus</p>

<p>Auteur : Mariette Gerber</p>	<p>connaissance en la matière. Déjà dans le dossier de la phase 1, j'avais été alertée par l'évaluation de l'IFREMER qui attirait l'attention sur le risque élevé de modifications des échanges entre lagune et mer. Dans cette phase 2, je n'ai pas trouvé d'éléments rassurants quand à ce risque. Au contraire, on observe une diminution de la population des anguilles sur le schéma montré à l'annexe 2 bis p24. En quoi cela est-il important? d'abord nutritionnellement l'anguille est particulièrement riche en une acide gras (omega3 à longue chaîne). Dommage de se priver de cette richesse du point de vue de la santé publique. D'autant que sa préparation donne lieu à un plat qui est une richesse patrimoniale: la bourride. Ces éléments participent à l'attrait de notre pays , pour ses habitants et pour les touristes. Cet aspect est-il pris en compte dans le bilan économique? D'une façon plus générale, la remarque de l'IFREMER fait craindre une atteinte aux écosystèmes de l'étang avec un appauvrissement des échanges résultant en une baisse de la biodiversité: Ainsi, si l'on s'en réfère au concept "one health" on peut craindre que ce déséquilibre de l'ensemble du milieu, s'ajoutant à la perte halieutique et patrimoniale retentisse à terme sur la population.</p>	<p>octobre 2018. Cf réponse à l'observation 44 ci-dessus.</p>	
<p>Observation n° 116 du 2 novembre 2022 - 11:15 Défavorable Auteur : Claude MULERO</p>	<p>Mon inquiétude est également liée au fait que lors de l'enquête publique de la phase 1 le rapport de l'IFREMER n'a pas été pris en compte, il doit tout autant être repris aujourd'hui enrichi des analyses de suivi indispensables à la suite des importants travaux réalisés. Le milieu lagunaire est particulièrement sensible et les suivis environnementaux et points de prélèvement sur l'étang de Bages-Sigean ne portent que sur la proximité du chenal. Ce suivi devrait prendre en compte la totalité de l'étang et particulièrement l'anse des galères qui est la partie la plus confinée. Pour ces raisons et bien d'autres qui auraient mérité éclaircissements et débat public après ces travaux gigantesques, une consultation plus large me semble nécessaire et justifie de ma part un avis défavorable.</p>	<p>Le projet cité n'est pas l'objet de l'enquête publique, il a par ailleurs été autorisé par arrêté préfectoral du 24 octobre 2018. Cf réponse à l'observation 44 ci-dessus.</p>	<p>Le suivi concerne le chenal et donc le périmètre du port. Le reste de l'étang, bien qu'important sur le plan environnemental, ne concerne pas l'enquête actuelle</p>
<p>Observation n° 127 du 2 novembre 2022 - Défavorable Auteur : Fabienne TORNEY</p>	<p>Dans le principe, je ne suis pas défavorable aux éoliennes en mer car c'est un mieux par rapport aux énergies fossiles. Cependant cette extension du port a déjà perturbé les courants et les flux de poissons entre la mer et l'étang de Sigean qui est sacrifié alors que c'est un parc naturel régional riche en faune et flore. Il</p>	<p>Cf réponse à l'observation 44 ci-dessus. En complément, le volume 2.3 évaluation des incidences prend bien en compte les écosystèmes pour lesquels les impacts sont considérés de négligeable à faible temporaire et direct.</p>	<p>Les perturbations évoquées n'ont pas été relevées par le comité d'experts</p>

	me semble que l'impact de cette extension sur ce milieu n'a pas été pris en considération et c'est tout l'écosystème des environs de Sigean qui en sera perturbé		
Observation n° 138 du 2 novembre 2022 - 15:29 Défavorable Auteur : Christian RIOLS Organisation : LPO Occitanie DT Aude	Sur le fonctionnement du Grau et la Lagune de Bages-Sigean La LPO Occitanie DT Aude tient à souligner l'absence de discussion sur l'effet cumulé de ce projet et du projet de parc logistique en cours de travaux notamment sur les perturbation en phase de travaux (circulation de 500 camions/jour pour apporter 2,7 millions de tonnes de matériaux, risque de pollution des dragages), altération des fonctionnements de circulation d'eau entre la lagune et la mer, risque supplémentaire de pollutions.	<i>Cette observation « Sur le fonctionnement du Grau et la Lagune de Bages-Sigean La LPO Aude tient à souligner l'absence de discussion sur l'effet cumulé de ce projet et du projet de parc logistique en cours de travaux notamment sur les perturbations en phase de travaux (circulation de 500 camions/jour pour apporter 2,7 millions de tonnes de matériaux, risque de pollution des dragages), altération des fonctionnements de circulation d'eau entre la lagune et la mer, risque supplémentaire de pollutions. » Est la même que pour l'enquête publique de la phase 1 de 2018. Cette phase et celle du parc logistique ont été respectivement autorisées par les arrêtés préfectoraux suivants : du 24 octobre 2018 pour l'extension portuaire et les arrêtés Dreal -SN-PEL-11-2015-003 et DDTM-SUEDT-UFB-2015-128 du parc logistique. Elle ne concerne pas la phase 2</i>	La question ne semble pas concerner la phase 2
Observation n° 154 du 2 novembre 2022 - 18:15 Défavorable Auteur : Antoine FABRE Organisation : COLLECTIF GESTION PUBLIQUE DE L'EAU AVIS DU COLLECTIF ALETOIS GESTION PUBLIQUE DE L'EAU Association N° 112000480	Notre Association s'intéresse à la protection de l'eau, des milieux aquatiques et de la biodiversité. C'est à ce titre que nous participons à cette enquête publique. Nous avons concentré l'examen du dossier sur la question de la préservation de l'environnement. Certaines remarques de l'Autorité Environnementale donnent un éclairage instructif sur le débat (pages 4 à 10 du volume 4 - avis émis) : Ainsi, l'Autorité Environnementale précise : " Le projet est localisé à l'interface entre les milieux marins et continentauxla connexion entre les milieux marins et lagunaires (le complexe lagunaire des étangs du Narbonnais constitue un réservoir biologique) assurée par le grau de Port-la-Nouvelle, corridor écologique par lequel transfèrent des espèces d'intérêt patrimonial (Anguille d'Europe, Alose feinte, Lamproie marine). L'Anguille d'Europe est une espèce classée "en danger critique d'extinction" par l'Union Internationale pour la	Cf réponse observation 44	Cf réponse aux observations 44 et 93 ci dessus

	<p>Conservation de la Nature...".</p> <p>Lors de la "Journée de l'Eau" organisée à Toulouse par l'Association « Eau-Secours 31 » le 1er octobre dernier, l'importance des lieux de rencontre entre eau de mer et eau des lagunes a été largement mise en avant.</p> <p>Une biodiversité fragile se développe sur ces lieux, et le projet d'extension de Port-la-Nouvelle n'a manifestement pas pris en compte ces enjeux.</p> <p>Ajoutons la présence de plusieurs Site Natura 2000 dédiés à la protection de l'avifaune sur les étangs, plusieurs ZNIEFF et Espaces Naturels Sensibles.</p> <p>L'Autorité Environnementale a présenté diverses mesures de réduction (page 9).</p> <p>Or, compte tenu des enjeux pour la biodiversité, c'est bien la faisabilité de l'opération qu'il convient de contester.</p> <p>Notre Association émet un AVIS DEFAVORABLE au projet d'extension du port de Port-la Nouvelle – phase 2</p> <p>Le Président Antoine FABRE</p>		
<p>Observation n° 175 du 2 novembre 2022 - 22:26 Défavorable Auteur : Catherine ROI Organisation : 1° adjointe mairie de BAGES 11100</p>	<p>La commune de Bages est située à l'extrémité de l'étang de Bages Sigean dont les rapports avec la mer sont essentiellement obtenus par le chenal de Port La Nouvelle. L'équilibre des échanges eau douce/eau salée caractérise l'originalité et la diversité des milieux de ce système lagunaire. Les élus de la commune de Bages ont porté une motion en juin 2021 afin d'exprimer leurs inquiétudes quant à ces équilibres compte-tenu des travaux autorisés après les différentes enquêtes publiques portant sur l'extension du port de Port La Nouvelle.</p> <p>En réponse à la présente enquête, sont repris ici les éléments de cette motion, car notre commune n'a pas été alertée de la présente enquête et à l'heure actuelle aucun élément ne nous rassure quant à ces risques. Nous restons soucieux de l'avenir et de la qualité de notre environnement, et nous demandons les garanties suivantes :</p> <p>- analyses détaillées des impacts potentiels du projet</p>	<p>Les échanges avec l'étang de Bages/Sigean ont bien été pris en compte dans les incidences du projet sur l'environnement qui sont présentés dans le volume 2.3. La phase 2 est située à l'extrémité Est du chenal, elle n'entrave pas les courants d'échanges entre l'étang et la mer. Concernant, les compartiments : milieu physique, physique marin, qualité du milieu, milieu naturel les résultats (p22 et 23) tant en phase travaux , celles -ci vont de négligeable a modéré temporaire et directe. Le Maître d'ouvrage SEMOP n'a pas connaissance de cette motion, les formalités de publication et publicité de l'enquête publique ont été respectées. Le Parc Naturel Régional PNR ainsi que le Grand Narbonne dont la commune de Bages est membre font partie du comité de suivi environnemental qui retranscrit les différents suivis des mesures fixées par les arrêtés préfectoraux de la phase 1.</p>	<p>La participation de représentants des communes riveraines de l'étang au comité de suivi environnemental pourrait être envisagée, à titre d'information.</p>

	<p>sur la lagune, incluant des scénarios de changements climatiques,</p> <ul style="list-style-type: none"> - prise en compte de mesures environnementales et scientifiques de suivi sur le comblement de la lagune, sur la variation de la qualité des eaux (notamment le rapport entre eau douce et eau salée), sur la pêche (suivi des anguilles notamment) (étude faites et suivies sous la direction d'une instance « neutre ») - engagement d'actions d'intervention au regard de ces études et de leur résultat et au regard d'éventuels impacts qui apparaîtraient au cours du temps post travaux. - être représenté dans les instances de suivi en tant que commune riveraine de l'étang. 		
<p>Observation n° 177 du 2 novembre 2022 - 22:58 Défavorable Auteur : Arnaud Azam</p>	<p>Je relève des manquements manifestes aux obligations de la SEMOP en ce qui concerne l'environnement, plus particulièrement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'absence d'engagement formel à préserver efficacement les populations d'anguilles 	<p>Cf réponse observation 44 et 93 ci-dessus</p>	<p>Cf réponse aux observations 44 et 93 ci dessus</p>

De nombreuses observations attirent l'attention sur la variation des populations d'anguilles et de civelles durant les travaux de la phase 1 , qui traduirait un appauvrissement de l'étang, et s'inquiètent des conséquences liées à la phase 2 qui pourrait aggraver la situation, jusqu'à mettre en péril ces populations

Remarque générale du commissaire enquêteur : Selon les experts, rien ne semble démontrer, à l'heure actuelle, que les travaux de la phase 1 aient eu un impact sur ces populations. S'agissant de la phase 2 les travaux seront de moindre ampleur, et essentiellement situés au nord du grand môle, à plus de 650 m du chenal. On peut donc supposer que l'impact tant des travaux que de la phase exploitation sera encore plus faible

Toutefois, et compte tenu de la sensibilité du milieu lagunaire, il me paraît important de maintenir la surveillance de ces populations durant toute la durée de la phase 2, et de prévoir des mesures correctives éventuellement nécessaires.

32 – Observations défavorables au regard des enjeux économiques

321 Interrogations sur l'opportunité économique du projet

N°observation et identité	Libellé des observations	Réponses du MO	Remarques du CE
<p>Observation n° 35 du 30 octobre 2022 - 21:56 Défavorable Auteur : Brigitte Bales</p>	<p>Où est le lien entre ce que j'écris et le port ? .. un exemple me vient.. Importer de l'hydrogène de Oman (obtenu grâce à la désalinisation d'eau de mer dans un pays où la population manque d'eau) - Faire du dumping avec l'hydrogène une fois importé - stocker l'hydrogène près de multiples sites Seveso - Confier la gestion de l'énergie à des entreprises cotées en bourse - Semi privatiser pour 40 ans sans retour sur investissement total pour permettre encore à des dividendes de se créer ? alors que les 1% des plus riches détiennent déjà plus que les 99 restants (Rapport Oxfam). Beaucoup de ceux qui me liront font partis de ces 99%, il est tant de trouver des meilleures solutions.</p>	<p>Un des objectifs principaux de la phase 2 est de contribuer à la transition énergétique en mettant à disposition des futurs opérateurs de l'éolien flottants des infrastructures portuaires adaptées aux activités de construction, d'assemblage des éoliennes. Le sujet de l'importation d'hydrogène s'inscrit dans le développement global du port de la phase 1, il s'agit d'hydrogène vert produit à partir d'énergie renouvelable (photovoltaïques). La phase 2 du projet n'ambitionne pas de traiter des flux d'hydrogène (cf volume 3). La phase 2 n'est pas un site Seveso. « Le retour sur investissement » est présenté au volume 3 volet socio-économique, celui présente surtout non pas un retour sur investissement générant des dividendes versés à des privés mais bien le bénéfice pour la collectivité par les retombées positives des effets, directs, indirects et induits pour le territoire et la collectivité au sens large du terme.</p>	<p>Les éléments évoqués ne concernent pas la phase 2 objet de cette enquête</p>
<p>Observation n° 42 du 31 octobre 2022 - 10:08 Défavorable Auteur : Richard Le Masson Organisation : confédération Paysanne de l'Aude</p>	<p>Ce projet trop coûteux ne se justifie pas au regard de l'activité du port de Sète qui est loin d'être saturée. Les exportations de céréales sont loin d'être assurées du fait de la diminution de production de blé dur en Occitanie. De plus ces exportations se justifient de moins en moins dans un contexte de Souveraineté Alimentaire vers laquelle se dirige la France avec raison.</p>	<p>La phase 2 est estimée à 117 M€ HT, le port de Sète n'est pas en concurrence avec le projet de la phase 2, Le port de Sète traite des trafics ayant des origines-destinations et des zones de distributions différentes du port de Port-la Nouvelle. La filière de l'éolien flottant reconnaît la pertinence de port la nouvelle comme hub de cette activité. Concernant, les trafics de céréales, le chapitre 2.2.5.1 du volume 3 « étude socio-économiques » exprime que les prévisions de volumes sont établies en considérant que le port de Port-La Nouvelle par sa localisation géographique, son accessibilité et son équipement deviendrait non seulement un port céréalier de référence nationale, dans les années à venir, mais se positionnera aussi comme un hub d'exportation vers les pays maghrébins, qui favorisent les navires de gros tonnages pour leurs importations de ce type de marchandise. La question de la souveraineté alimentaire dépasse l'objet de l'enquête publique de la phase 2, toutefois pour information, il est considéré par les experts en particulier Sébastien Abis Président du club Demeter que le repli sur soi n'est pas la solution face au retour de la faim dans le monde, que les mesures protectionnistes affaiblissent les agriculteurs des pays concernés : ceux-ci continuent</p>	<p>La phase 2 est en grande partie dédiée à l'éolien et se justifie par le projet d'implantation de fermes offshore au large de Port la Nouvelle et Gruissan. Sa proximité immédiate en fait donc un atout, sur le plan économique (réduction des coûts), logistique et opérationnel (notamment pour les futures équipes de maintenance et d'intervention)</p>

		d'acheter leurs intrants aux prix forts sur le marché mondial, alors qu'ils doivent vendre leurs produits à prix faibles sur le marché intérieur, leur potentiel d'investissement pour la campagne suivante sera restreint, que le changement climatique va également profondément modifier et mettre en péril des zones de production (Lire l'éclairant article « Entretien pour Ouest France. 06/22 Comment la planète va-t-elle se nourrir ? pour ces raisons et face aux conséquences du changement climatique, cf la cartographie qui traduit les effets du changement climatique sur les zones de production : Climate change impacts on crop production/ ressource watch_ il n'est pas insensé de positionner port La Nouvelle avec ses nouvelles caractéristiques nautiques et équipements comme hub de produits céréaliers.	
Observation n° 47 du 31 octobre 2022 - 11:21 Défavorable Auteur : ÉMELINE FONTAINE	A l'heure d'aujourd'hui, ne devrions nous pas plutôt réviser notre façon de voir et chercher à réduire nos activités plutôt qu'à les agrandir pour devenir toujours plus performants dans un monde qui court à sa perte? N'est il pas temps de revoir ce genre de projet à la baisse et chercher à relocaliser nos productions plutôt qu'exporter plus et de plus en plus loin?	Un des objectifs principal de la phase 2 est de contribuer à la transition énergétique en mettant à disposition des futurs opérateurs de l'éolien flottants des infrastructures portuaires adaptées aux activités de construction, d'assemblage des éoliennes.	Idem réponse ci dessus
Observation n° 50 du 31 octobre 2022 - 13:12 Défavorable Auteur : Hervé Loquais	Ce commerce est en totale contradiction avec les promesses de la Région pour un nouveau développement, un engagement pour l'agro-écologie et la relocalisation de l'agriculture. C'est vraiment le projet le plus dingue de toute la Région Occitanie.	La phase 2 n'est pas réalisée par la Région, elle l'est par la SEMOP port- La Nouvelle en maîtrise d'ouvrage privée. La Semop est une société anonyme, telle que définie aux articles L.225-1 et s. du Code de commerce. Elle est régie par les dispositions du Code de commerce et du CGCT,	Cf réponse à l'observation n°42 ci dessus
Observation n° 57 du 31 octobre 2022 - 18:43 Défavorable Auteur : Jean-Pierre Pedregosa	Nous n'avons pas besoin de cette infrastructure.... De paysans nombreux aux productions diverses, oui Les projets pharaoniques ne sont plus d'actualité dans un monde qui va bientôt manquer de l'essentiel..	Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet, il décline les différents trafics pouvant être opérés grâce à la phase 2, Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet qui est très favorable. Le bilan socio-économique permet d'apprécier l'intérêt du projet au regard de ses effets attendus, tant positifs que négatifs, de l'efficacité, l'efficience et la robustesse de l'option de projet par rapport à une option de référence. L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent. Les impacts relatifs à l'emploi sont décrits dans le	Cf réponse à l'observation n°42 ci dessus

		<p>volume 3 « étude socio-économique » au chapitre 4.3.1.1 et 4.3.2. ils révèlent que la filière éolienne est structurante pour la création d'emplois de manière durable sur le territoire ainsi que les qualifications nécessaires qui constituent également de « vrais emplois » Le dossier d'enquête publique a été réalisé par un bureau d'études confirmé.</p>	
<p>Observation n° 61 du 31 octobre 2022 - 21:52 Défavorable Auteur : AUDE CONFEDERATION PAYSANNE Organisation : pascal pavie Observations n° 169 du 2 novembre 2022 - 19:30 Défavorables Auteur : Karl-Johannes Jäzoch et observation 178 du 02 novembre de Odile MAURIN</p>	<p>En préliminaire des présentations du projet , nous contestons l'analyse des conclusions du débat public de 2013, il s'agissait bien au contraire de préférer une dimension plus modeste au projet présenté par la Région . Page 6 chapitre 2.1 sur l'analyse de la baisse de trafic : concernant le pétrole , EPPLN opérateur pétrolier à PLN, avait prévu la baisse structurelle des importations environ de – 6,3 % par an et contestait le projet . En ce qui concerne les céréales : Ce n'est absolument pas la taille des navires qui est la cause de la baisse considérable des exportations de blé dur au départ de Port la nouvelle . la Confédération Paysanne avait prévenu cette baisse dès 2013 dans son cahier d'acteur et puis de nouveau lors de l'enquête publique de 2018. Le port ne fait pas le commerce et encore moins la production. Par contre la politique agricole influence grandement le choix des producteurs, la diminution des surfaces en blé dur en Occitanie fut une suite logique des baisses de subventions à l'hectare passant en moyenne de 400 euros à moins de 200 euros aujourd'hui .ce que nous avions prévu . BLE DUR CULTIVE EN OCCITANIE en 2020 : 84785 ha moitié moins que dans les années 2000/2010 BLÉ DUR CULTIVÉ EN FRANCE en 2020 = 239 000 HA moitié moins que dans les années 2000/2010 Le second facteur important tout autant prévisible fut la concurrence internationale sur le marché du blé dur et la perte de marchés captifs dans la plupart des pays du Maghreb au bénéfice de pays comme la Russie , l'Ukraine , le Canada qui proposent des céréales moins chères et d'aussi bonne qualité . Le troisième facteur fut aussi le double discours du Conseil Régional , on ne peut investir dans des infrastructures pour accroître les exportations et en même temps prôner la relocalisation des productions , la relance de la production des protéines végétales , la rotation des cultures et l'agro-écologie.</p>	<p>Les observations se réfèrent à la phase 1 ainsi qu'aux chiffres et montants de travaux de cette phase 1 déjà autorisée par arrêté préfectoral du 24 octobre 2018.n'appellant pas de réponse de la part du maître d'ouvrage. Concernant la « concurrence entre Sète et port La Nouvelle, la présence du même opérateur traitant les céréales sur les 2 ports de Sète et PLN démontre que ces 2 sites sont complémentaires et non concurrents : blé dur à PLN et blé tendre à Sète. Les investissements : silos à Sète, portique de chargement à PLN ont été faits par cet acteur privé et sont un signe fort de l'intérêt de la filière céréalière pour les ports d'Occitanie. Pour la bonne compréhension des contributeurs ; le calcul socio-économique n'a pas été réalisé en intégrant les « 400 millions » mais uniquement le montant estimé à 117 M€ HT de l'investissement de la phase 2 . Le volume 3 p 47 chapitre 3 est limpide sur le sujet. Il n'y a par ailleurs aucun rapport entre le kilo-watt et ce montant.de travaux.il semble que les contributeurs ont mélangé les chiffres et les trafics car il n'est pas prévu d'importer des pulpes de betteraves pour la phase 2. Concernant les céréales cf réponse à l'observation n° 42 La phase 2 est réalisée par la Semop port-La Nouvelle en maîtrise d'ouvrage privée. La Semop est une société anonyme, telle que définie aux articles L.225-1 et s. du Code de commerce. Elle est régie par les dispositions du Code de commerce et du CGCT. Les montants des investissements ne pouvant pas être « réaffectés » à des politiques publiques autres que l'objet de la semop.</p>	<p>La phase 2 est en grande partie dédiée à l'éolien et se justifie par le projet d'implantation de fermes offshore au large de Port la Nouvelle et Gruissan. Sa proximité immédiate en fait donc un atout, sur le plan économique, logistique et opérationnel (notamment pour les futures équipes de maintenance et d'intervention) . S'agissant des autres activités de trafic complémentaire (céréales, bois etc.), il paraît logique et économiquement souhaitable de vouloir utiliser ces installations au maximum de leur capacité afin de les rentabiliser au mieux.</p>

	<p>La Région et maintenant la SEMOP ambitionnent encore de prendre des marchés aux ports atlantiques , en réalité c'est au port de Sète que la concurrence se fera sentir , ce qui est absurde puisque c'est aussi un port sous responsabilité de la Région Occitanie , ce port possède déjà un quai de 400 m de long avec un tirant d'eau de 13,5 m pouvant recevoir des navires de 25 000 tonnes avec toutes les infrastructures de stockage et de chargement et en sous utilisation . Nous dénonçons donc ce plan de développement sur le port qui s'annonce être une gabegie totale que ne saurait cacher le plan éolien off shore avec son quai de montage . Évidemment si on affecte les 400 millions d'euros déjà dépensés et les 117 millions prévus pour la phase 2 uniquement sur l'éolien cela rend le kilo-watt encore plus cher .</p> <p>Page 31 vol 3 : dans le même esprit nous ne comprenons pas l'intérêt d'importer des pulpes de betterave d' Egypte pour nourrir nos animaux alors que ce pays pourrait les utiliser pour ses propres besoins .</p> <p>Page 33 : il nous est expliqué que nous allons importer des céréales du Canada via PLN sans concurrencer la production locale , il faudrait nous expliquer comment ? l'objectif annoncé dans la phase 1 du projet était d'exporter 1, 1 millions de tonnes à partir de PLN au lieu de cela nous n'en avons exporté que 105 000 tonnes en 2020 et encore moins en 2021 , dix fois moins , nous contestons les nouveaux objectifs , 1.6M MT en 2030 et 2.3M MT en 2035 , nous regrettons ces nouveaux objectifs alors même que la France importe 50 % des ses pâtes et semoules d'Italie et qu'il n'y a aucune usine de transformation conséquente de blé dur en Occitanie . Pas un euro d'argent public ne devrait alimenter ce projet aux antipodes des nécessités sociales et environnementales .</p> <p>Si ce port se targue d'être celui de la transition énergétique (nous en doutons) il n'est assurément pas celui de la souveraineté alimentaire .</p> <p>NOUS DEMANDONS L'ABANDON DE CE PROJET ET LA RéORIENTATION DES FONDS PUBLICS PRÉVUS POUR DES EMPLOIS AGRICOLES ET ARTISANAUX QUI RELOCALISENT L'ECONOMIE D'OCCITANIE</p>		
<p>Observation n° 69 du 1 novembre 2022 - 11:57 Défavorable</p>	<p>Ce projet est financé par l'argent public. La technicité des dossiers ne peut masquer l'essentiel: les objectifs</p>	<p>La phase 2 est réalisée par la Semop port-La Nouvelle en maîtrise d'ouvrage privée. La Semop est une</p>	<p>La phase 2 est en grande partie dédiée à l'éolien et se justifie par le projet d'implantation de fermes offshore</p>

<p>Auteur : Nicolas Hany</p>	<p>poursuivis par cette réalisation sont totalement à contre-courant des impératifs de l'époque: relocaliser l'activité économique et créer de la valeur à l'échelon local, réduire notre empreinte écologique et notre exposition aux risques et conséquences inhérents aux activités promues: agriculture destinée à l'exportation, importation de marchandises et matières premières au premier desquelles les hydrocarbures. Les 400 millions d'euros budgétés pourraient être employés pour effectuer de la rénovation de bâtiments, administratifs, lycées et pourquoi pas ceux des particuliers sous forme d'aides. On pourrait penser que de telles sommes fléchées vers des aides à l'agriculture biologique, à l'artisanat et aux services dont ont besoin les habitants de la région (santé, éducation, sécurité, cantines gratuites et bio) auraient de réels impacts et permettraient d'enclencher des dynamiques dans chacun des domaines concernés, au bénéfice de la plus grande partie de la population. Cela ferait travailler des entrepreneurs locaux, permettrait une structuration des filières concernées car elle auraient des commandes</p>	<p>société anonyme, telle que définie aux articles L.225-1 et s. du Code de commerce. Elle est régie par les dispositions du Code de commerce et du CGCT. Les montants des investissements ne pouvant pas être « réaffectés » à des politiques publiques autres que l'objet de la semop. Les chiffres annoncés et les trafics et les observations font référence à la phase 1 déjà autorisée par arrêté préfectoral du 24 octobre 2018. Toutefois afin d'éclairer le contributeur sur l'impact du projet de phase 2, le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet, il décline les différents trafics pouvant être opérés grâce à la phase 2, Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet qui est très favorable. Le bilan socio-économique permet d'apprécier l'intérêt du projet au regard de ses effets attendus, tant positifs que négatifs, de l'efficacité, l'efficience et la robustesse de l'option de projet par rapport à une option de référence. L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent. Les impacts relatifs à l'emploi sont décrits dans le volume 3 « étude socio-économique » au chapitre 4.3.1.1 et 4.3.2. ils révèlent que la filière éolienne est structurante pour la création d'emplois de manière durable sur le territoire ainsi que les qualifications nécessaires qui constituent également de « vrais emplois »</p>	<p>au large de Port la Nouvelle et Gruissan. Sa proximité immédiate en fait donc un atout, sur le plan économique, logistique et opérationnel (notamment pour les futures équipes de maintenance et d'intervention) . Elle s'inscrit donc bien dans une volonté de « réduire notre empreinte écologique »</p>
<p>Observation n° 78 du 1 novembre 2022 - 14:52 Défavorable Auteur : anonyme</p>	<p>Projet pharaonique, très coûteux pour les contribuables et inadapté à l'économie et l'écologie du futur</p>	<p>Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet, il décline les différents trafics pouvant être opérés grâce à la phase 2, Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet qui est très favorable. Le bilan socio-économique permet d'apprécier l'intérêt du projet au regard de ses effets attendus, tant positifs que négatifs, de l'efficacité, l'efficience et la robustesse de l'option de projet par rapport à une option de référence. L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent. Les impacts relatifs à l'emploi sont décrits dans le volume 3 « étude socio-économique » au chapitre</p>	<p>Cf réponse cidessus</p>

		4.3.1.1 et 4.3.2. ils révèlent que la filière éolienne est structurante pour la création d'emplois de manière durable sur le territoire ainsi que les qualifications nécessaires qui constituent également de « vrais emplois »	
<p>Observation n° 93 du 1 novembre 2022 - 18:20 Défavorable Auteur : anonyme</p>	<p>Questionnement sur le dimensionnement du projet cf document joint fourni par l'auteur : pièce annexe n°3</p>	<p>Le trafic maritime est un indicateur de l'activité économique. Il subit parfois des baisses (crises, contexte géopolitique..) mais il est globalement à la hausse depuis la globalisation mondiale des échanges. De manière encore plus antérieure, le commerce s'est appuyé sur les échanges grâce au trafic maritime pour se développer. Cette tendance est confirmée par les nombreuses études des organismes économiques mondiaux et européens. Le contributeur fait référence à des documents extras phase 2 à l'enquête publique ; en particulier le contrat de concession de la Région, la capitalisation de la semop, le rapport de la commission d'appels d'offre de la commission permanente régionale, les trafics hors phase 2 qui ne relèvent pas de la présente enquête publique et encore moins du maître d'ouvrage de la phase 2 ; de nombreux développements traitent de la phase 1 autorisée par arrêté préfectoral du 24 octobre 2018. Le maitre d'ouvrage ne peut pas répondre aux divers commentaires ne concernant pas la phase2. Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet, il décline les différents trafics pouvant être opérés grâce à la phase 2, Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet qui est très favorable. Le bilan socio-économique permet d'apprécier l'intérêt du projet au regard de ses effets attendus, tant positifs que négatifs, de l'efficacité, l'efficience et la robustesse de l'option de projet par rapport à une option de référence. L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent. Concernant les trafics de céréales cf réponses à l'observation n° 61.</p> <p>Concernant les engrais et minéraux la phase 2 ambitionne un trafic de 120 KT à l'horizon 2034 (graphique p35 du volume 3) . Cette perspective de croissance n'apparaît pas démesurée. Concernant la réponse à la MRAE, le contributeur confond modèle économique et analyse socio-économique ; La réponse apportée à la Mrae. Est d'ordre méthodologique avec</p>	<p>Nombre de problématiques évoquées ne concernent pas le dossier de la phase 2 (l'activité liée à l'hydrogène, le marché des hydrocarbures, les augmentations de capital etc...)</p> <p>Il est simplement rappelé que la phase 2 est en grande partie dédiée à l'éolien et se justifie par le projet d'implantation de fermes offshore au large de Port la Nouvelle et Gruissan. Sa proximité immédiate en fait donc un atout, sur le plan économique (réduction des coûts), logistique et opérationnel (notamment pour les futures équipes de maintenance et d'intervention) .</p>

		également un éclairage développé p13/15/15 volume 4 sur le positionnement de port-La Nouvelle et son principal concurrent.	
Observation n° 95 du 1 novembre 2022 - 19:53 Défavorable Auteur : anonyme	Impact emploi ?	Le volume3 étude socio-économique p 52 présente les emplois (directs, indirects, induits) pour la phase 2 estimés à 1200 à l'horizon 2035.	La période de travaux de la phase 2 devrait générer ou préserver 500 emplois régionaux. Durant la période d' exploitation de la phase 2, l'évaluation réalisée à l'horizon 2035 fait état d'une génération de 1200 emplois : 76 emplois directs (gestion et activité portuaire), 830 emplois indirects (dont 600 dans l'éolien offshore – construction, assemblage, maintenance-), 297 emplois induits
Observation n° 97 du 1 novembre 2022 - 20:06 Défavorable Auteur : JONES SARA	LE premier port industriel de PLN est déjà totalement inutile car il existe une même version à Sète et Port vendres	Le volume 2.1 : Présentation de la phase 2 offre une description précise et détaillée de celle-ci. Sète et Port-Vendres ne disposent pas de cette infrastructure qui sera adaptée à la filière éolienne flottante.	Réponse conforme à celle du MO
Observation n° 104 du 1 novembre 2022 - 23:12 Défavorable Auteur : anonyme	L'extension du port ne se justifie pas, ni pour la construction des éoliennes flottantes, ni pour le transport maritime qui ont déjà les infrastructures portuaires suffisantes (Sète, Fos, Port Vendres,) La seule raison non avouable serait l'accueil de méthaniers pour importer du gaz permettant la fabrication d'hydrogène (gris! Pas vert !) Beaucoup d'argent public pour un investissement peu durable mais déguisé en "innovation de transition Energétique ...	Le volume 2.1 : Présentation de la phase 2 offre une description précise et détaillée de celle-ci. Sète et Port-Vendres ne disposent pas de cette infrastructure qui sera adaptée à la filière éolienne flottante. Celle-ci n'a pas vocation à servir à « fabriquer » de l'hydrogène. La phase 2 est réalisée par la SEMOP port- La Nouvelle en maîtrise d'ouvrage privée. La Semop est une société anonyme, telle que définie aux articles L.225-1 et s. du Code de commerce. Elle est régie par les dispositions du Code de commerce et du CGCT,	Les infrastructures liées à la phase 2 seront spécifiques au port de Port-la-Nouvelle puisque adaptées à l'éolien offshore et à proximité immédiate. La filière hydrogène ne concerne pas ce projet
Observation n° 114 du 2 novembre 2022 - 11:02 Défavorable Auteur : Albert CORMARY	Observation sur l'observation 109, sur l'hydrogène d'Oman. Je vous recommande dans le dossier, le volume 3, page 26. C'est la SEMOP qui annonce les importations massives d'hydrogène. Il n'est question que d'Afrique du Nord dans ce dossier mais on sait que DEME (chef de file de la SEMOP) investi énormément à Oman. Vous pensez réellement qu'il n'en viendra pas de si loin et qui complot ?	Le contributeur détourne le dossier , la phase 2 ne prévoit pas d'importer de l'hydrogène. Le maître d'ouvrage ne se prononce pas sur la théorie complottiste avancée par l'auteur de l'observation .	La question ne concerne pas la phase 2 du projet.
Observation n° 112 du 2 novembre 2022 - 10:48 Défavorable Auteur : emma Cowley	Cette enquête est terrifiante, dans le sens où elle va à l'encontre de ce que j'avais cru entendre, mais peut être mal compris finalement, des politiques qui parlaient enfin, ou à un moment donné en tout cas, de relocalisation de notre alimentation, d'autonomie du territoire etc. Là je ne vois qu'un cumul quasi infini d'importation de produits et denrées, dont non seulement nous "travaillons" (en changeons notre regard et pratiques sur nos modes de vie et consommation en respect avec l'environnement et le enjeux climatiques)à trouver des alternatives, voire de	Le projet de phase 2 ne prévoit pas d'importation de « yellow cake », elle participe de la transition énergétique en rendant possible la fabrication et assemblage d'éoliennes flottantes en méditerranée comme le décrit le chapitre 2.3 du volume 3 « étude socio-économique » en apprécie les Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet, il décline les différents trafics pouvant être opérés grâce à la phase 2, Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du	Nombre de problématiques évoquées ne concernent pas le dossier de la phase 2 (l'importation de yellow cake, la politique nucléaire, l etc...) Il est simplement rappelé que la phase 2 est en grande partie dédiée à l'éolien et se justifie par le projet d'implantation de fermes offshore au large de Port la Nouvelle et Gruissan. Sa proximité immédiate en fait donc un atout, sur le plan économique, logistique et opérationnel (notamment pour les futures équipes de maintenance et d'intervention) . Les installations pourront également servir, en

	<p>s'en passer définitivement. Quand je lis importation, et donc stockage d'azote, d'engrais, je ne peux m'empêcher de repenser à la catastrophe d'AZF. Toujours en Occitanie....et notre région cumule d'autres sites dangereux (Malvézy à Narbonne avec Orano, et Trèbes avec Bayer).</p> <p>Je ne comprends pas non plus cette détermination ruinante pour nous tous en fait(parce que tout le monde participe à la note, n'est ce pas?)à imposer sous couvert de course à la modernité, à qui aura le plus beau Port? Y en a déjà un à Sète... Et toujours avec le mot le plus à la mode du moment, incontournable, histoire de pas passer pour un "Has been", et donc nous allons avoir le Port de la Transition Ecologique! le Port du Futur! Je trouve cela anxiogène, vraiment, cette façon de nous prendre pour des idiots en avançant tous ces arguments positifs afin de justifier ce grand projet inutile, encore un, histoire de marquer l'Histoire????</p> <p>Je m'interroge, et j'attends une réponse: Vous présentez un descriptif des importations que vous estimez j'imagine avec un cout si vertigineux," de nécessaire ...comment se fait il que ne soit mentionné à aucun moment l'importation de Yellow Cake dont nous avons VRAIMENT besoin, la France en est dépendante à 100%. Pas un seul kilogramme de ce minerai, premier maillon de la chaîne du nucléaire, ne provient du sous sol français (bien que nous ayons quelques réserves). Pourtant 1/4 du Yellow Cake extrait passe par notre usine audoise à Malvézy, puisqu'il n'y a que 4 usines au monde capables de traiter cette matière brute pour la transformer en UF6 (HexaFluorure d'Uranium) avant qu'elle ne parte dans la vallée du Rhône avec la suite du process que nous connaissons.</p> <p>Cela m'intrigue d'autant plus dans un discours politique où il est clairement prévu d'augmenter le parc nucléaire français de façon exponentielle, et malheureusement donc d'accroître encore le risque d'accident aux effets irréversibles sur tout le Vivant. Je ne comprends décidément pas cette stratégie visiblement contagieuse à la course à la performance alors que nous connaissons les risques et enjeux. Comment peut on encore se cacher derrière des arguments qui ne tiennent pas la route et dont la mise en oeuvre est dangereuse et aussi lourde de conséquences.</p> <p>Par avance je vous remercie de l'attention que vous</p>	<p>projet qui est très favorable. Le bilan socio-économique permet d'apprécier l'intérêt du projet au regard de ses effets attendus, tant positifs que négatifs, de l'efficacité, l'efficience et la robustesse de l'option de projet par rapport à une option de référence. L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent.</p>	<p>complément, à la gestion et au renforcement d'autres trafics commerciaux comme les céréales.</p>
--	--	--	---

	porterez à ce message et ma question. Merci également de nous permettre de nous exprimer.		
Obs 122 du 2 novembre Défavorable de Tani Le Guen	L'agro industrie a divisé par 3 le nombre de paysans dans l'Aude ces 40 dernières années, agro industrie qui sera la première bénéficiaire de ce port. Les sommes dépensées par la région et l'ensemble des institutions auraient du permettre la création d'emplois favorisant la transition écologique, au lieu de détruire le littoral.	Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet, il décline les différents trafics pouvant être opérés grâce à la phase 2, Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet qui est très favorable. Le bilan socio-économique permet d'apprécier l'intérêt du projet au regard de ses effets attendus, tant positifs que négatifs, de l'efficacité, l'efficience et la robustesse de l'option de projet par rapport à une option de référence. L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent. Les impacts relatifs à l'emploi sont décrits dans le volume 3 « étude socio-économique » au chapitre 4.3.1.1 et 4.3.2. ils révèlent que la filière éolienne est structurante pour la création d'emplois de manière durable sur le territoire ainsi que les qualifications nécessaires. La phase 2 est réalisée par la SEMOP port- La Nouvelle en maîtrise d'ouvrage privée. La Semop est une société anonyme, telle que définie aux articles L.225-1 et s. du Code de commerce. Elle est régie par les dispositions du Code de commerce et du CGCT.	Il est simplement rappelé que la phase 2 est en grande partie dédiée à l'éolien et se justifie par le projet d'implantation de fermes offshore au large de Port la Nouvelle et Gruissan. Sa proximité immédiate en fait donc un atout, sur le plan économique, logistique et opérationnel (notamment pour les futures équipes de maintenance et d'intervention) . Sa contribution aux autres trafics de marchandises sera accessoire mais non neutre puisqu'elle participera au développement économique du port, qui sera vecteur d'importations, mais également d'exportations de produits locaux et régionaux, et à des conditions économiques pouvant s'avérer plus favorables dans la mesure où elles permettront l'emport de plus grandes quantités.
Observation n° 158 du 2 novembre 2022 - 18:34 Défavorable Auteur : Gilbert DARGEGEN Organisation : Fédération FASPA FEDERATION DES ASSOCIATIONS DE SAUVEGARDE DES PAYS D'AUDE - FASPA	DES AVANTAGES SOCIO-ECONOMIQUES ILLUSOIRES : L'accent est mis sur le développement économique et la création d'emplois. Le projet s'inscrit dans l'essor de la mondialisation de l'économie qui serait source de progrès et de prospérité. Or, cette vision appartient aux idéologues « libéraux » du XIXème siècle qui n'ont pas voulu prendre en compte le « dumping » social et fiscal qui aboutit par un nivellement par le bas.(salaires, conditions de travail, normes sanitaires...) De fait, ce port se situe dans une perspective d'importation de productions OGM et d'engrais chimiques, et surtout de concurrence frontale avec les agriculteurs locaux.	Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet, il décline les différents trafics pouvant être opérés grâce à la phase 2, Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet qui est très favorable. Le bilan socio-économique permet d'apprécier l'intérêt du projet au regard de ses effets attendus, tant positifs que négatifs, de l'efficacité, l'efficience et la robustesse de l'option de projet par rapport à une option de référence. L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent. Les impacts relatifs à l'emploi sont décrits dans le volume 3 « étude socio-économique » au chapitre 4.3.1.1 et 4.3.2. ils révèlent que la filière éolienne est structurante pour la création d'emplois de manière	Le projet, dans sa phase 2, devrait effectivement être créateur d'emplois (cf réponse à l'observation n°95 ci dessus). La phase 2 est en grande partie dédiée à l'éolien et se justifie par le projet d'implantation de fermes offshore au large de Port la Nouvelle et Gruissan. Sa proximité immédiate en fait donc un atout, sur le plan économique (réduction des coûts), logistique et opérationnel. Le port de Sète ne dispose pas de ce type d'infrastructure et ne présente pas les mêmes avantages en terme de proximité. Le port peut être un atout pour l'économie et les producteurs locaux en leur offrant des capacités de traitement économiquement plus importantes

	<p>De plus, le financement public de l'opération est colossal alors que le port de Sète est loin d'être saturé.</p> <p>A l'heure de la relocalisation, ce projet se place dans une vision dépassée de l'économie.</p> <p>Pour toutes ces raisons, notre Fédération émet un AVIS DEFAVORABLE à cette opération.</p>	<p> durable sur le territoire ainsi que les qualifications nécessaires qui constituent également de « vrais emplois »</p> <p>Le port de Sète ne dispose pas de cette infrastructure. La phase 2 est réalisée par la SEMOP port- La Nouvelle en maîtrise d'ouvrage privée. La Semop est une société anonyme, telle que définie aux articles L.225-1 et s. du Code de commerce. Elle est régie par les dispositions du Code de commerce et du CGCT,</p>	
<p>Observation n° 164 du 2 novembre 2022 - 19:14 Défavorable Auteur : jutta dumas Organisation : citoyenne contribuable d'occitanie</p>	<p>Les aspects environnementaux néfastes d'un tel projet ont été largement documenté, je tiens donc à rappeler l'hérésie économique de ce projet. En effet, deux ports à une centaine de km de distance, à savoir Sète et Port la Nouvelle, financé par l'argent public de la région, et quoi encore ? Nos élu(e)s n'ont-ils rien appris de la folie passée des aéroports régionaux qui devaient irriguer le bassin d'emploi en souffrance etc. Ces aéroports n'ont rien apporté, coûtent "un pognon dingue" aux contribuables, mais flattent l'égo et le portefeuille de quelques notables du coin. Et maintenant les ports maritimes! Faut bien bétonner nos côtes avant qu'il ne soit trop tard (prévision d'augmentation du niveau de la mer).</p> <p>Le développement du port de Sète a été décidé et financé, que l'on s'arrête là sans créer artificiellement une concurrence qui n'est pas viable économiquement. Et si on opte pour un parc d'éoliens en mer, il pourrait se monter sans pour autant y ajouter un projet démesuré d'installations portuaires. Les énergies renouvelables ont bon dos.</p> <p>Je joins un tableau des tonnages des ports maritimes français, on voit clairement qu'il n'y a pas la place pour 2 ports de taille équivalente dans le même secteur.</p> <p>Je demande à Mme Delga de ranger ses rêves de grandeur pour notre région au placard et de rapidement mettre par ex. le projet d'un RER Toulouse métropolitain sur les rails et d'abandonner ce projet de Port la Nouvelle. Cf pièce jointe n°7</p>	<p>La phase 2 est réalisée par la SEMOP port- La Nouvelle en maîtrise d'ouvrage privée. La Semop est une société anonyme, telle que définie aux articles L.225-1 et s. du Code de commerce. Elle est régie par les dispositions du Code de commerce et du CGCT. La complémentarité entre les ports de Sète et de Port La Nouvelle est prise en compte dans l'analyse socio-économique. Le positionnement sur les trafics est clairement défini. Sète et Port Vendres ne disposent pas de place pour s'étendre et notamment ne disposent pas d'espaces suffisants pour permettre le développement de la filière éolienne. Les besoins en espace de cette filière correspondent aux aménagements de la phase 2. Le tableau présenté de 2017 montre surtout que Sète et port La Nouvelle captent des volumes différents prouvant qu'ils ne se font pas concurrence puisque les clients et zone de dessertes ne sont pas identiques.</p>	<p>Cf réponse ci dessus.</p>

Les principales observations portent sur le traitement de l'Hydrogène sur le site, l'inutilité du projet d'extension du port au regard de la proximité et des capacités suffisantes qu'offrirait le port de Sète à absorber le trafic envisagé sur Port la Nouvelle, ainsi que la problématique céréalière qui ne serait pas liée aux seules capacités d'exportation ni à la taille des navires. Quelques doutes sont également émis sur les perspectives d'emplois.

Remarque générale du commissaire enquêteur :

Le traitement de l'hydrogène ne concerne pas les travaux de la phase 2

Celle-ci est en grande partie dédiée à l'éolien et se justifie par le projet d'implantation de fermes offshore au large de Port la Nouvelle et Gruissan (16 km). Le port de Sète ne bénéficie pas de cette proximité immédiate qui constitue un atout, sur le plan économique (réduction des coûts), logistique et opérationnel (notamment pour les futures équipes de maintenance et d'intervention), mais également environnemental.

Accessoirement, et s'agissant des autres activités complémentaires (céréales, bois etc..), il paraît logique et économiquement souhaitable d' utiliser ces futures infrastructures au maximum de leur capacité afin de les rentabiliser au mieux et de renforcer ainsi ces marchés, notamment au regard des perspectives qui pourraient s'ouvrir avec les pays du Maghreb ou encore l'Espagne.

Enfin, le port de Sète n'est pas en concurrence avec le projet de la phase 2, il traite des trafics ayant des origines-destinations et des zones de distributions différentes du port de Port-la Nouvelle et parfois même de manière complémentaire comme en atteste la présence d'un même opérateur sur les deux sites.

Concernant l'emploi, les perspectives présentées par le maître d'ouvrage dans son étude socio-économique paraissent intéressantes, notamment en ce qui concerne l'éolien.

322 LES ENJEUX FINANCIERS

N°observation et identité	Libellé des observations	Réponses du MO	Remarques du commissaire enquêteur
Observation n° 56 du 31 octobre 2022 - 17:49 Défavorable Auteur : Florent COCO	Rien ne va dans ce projet. C'est une aberration sociale, écologique et humaine: -avec plus de 300 millions d'euros, que de projets ambitieux en matière sociale et environnementale auraient pu voir le jour...	Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet qui est très favorable. La phase 2 n'a pas vocation à traiter les trafics cités. La Semop est une société anonyme, telle que définie aux articles L.225-1 et s. du Code de commerce. Elle est régie par les dispositions du Code de commerce et du CGCT, Les chiffres et montants ne concernent pas la phase 2 du projet d'extension , objet de l'enquête publique.	<u>Réponse globale sur cet aspect des enjeux financiers :</u>
Observation n° 69 du 1 novembre 2022 - 11:57 Défavorable Auteur : Nicolas Hany	Ce projet est financé par l'argent public. La technicité des dossiers ne peut masquer l'essentiel: les objectifs poursuivis par cette réalisation sont totalement à contre-courant des impératifs de l'époque: relocaliser l'activité économique et créer de la valeur à l'échelon local, réduire notre empreinte écologique et notre exposition aux risques et conséquences inhérents aux activités promues: agriculture destinée à l'exportation, importation de marchandises et matières premières au premier desquelles les hydrocarbures. Les 400 millions d'euros budgétés pourraient être employés pour effectuer de la rénovation de bâtiments, administratifs, lycées et pourquoi pas ceux des particuliers sous forme d'aides. On pourrait penser que de telles sommes fléchées vers des aides à l'agriculture biologique, à l'artisanat et aux services dont ont besoin les habitants de la région (santé, éducation, sécurité, cantines gratuites et bio) auraient de réels impacts et permettraient d'enclencher des dynamiques dans chacun des domaines concernés, au bénéfice de la plus grande partie de la population. Cela ferait travailler des entrepreneurs locaux,	La Semop est une société anonyme, telle que définie aux articles L.225-1 et s. du Code de commerce. Elle est régie par les dispositions du Code de commerce et du CGCT, Les chiffres et montants ne concernent pas la phase 2 du projet d'extension , objet de l'enquête publique. Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet, il décline les différents trafics pouvant être opérés grâce à la phase 2, Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet qui est très favorable. Le bilan socio-économique permet d'apprécier l'intérêt du projet au regard de ses effets attendus, tant positifs que négatifs, de l'efficacité, l'efficience et la robustesse de l'option de projet par rapport à une option	De nombreux observateurs font référence à l'ensemble du projet et notamment à la phase1 Il est rappelé que la phase 2, objet de la présente enquête concerne uniquement la création du grand môle offrant des postes à quais et des terre-pleins destinés à être affectés aux activités générées par le développement des fermes éoliennes offshore. Les coûts d'investissement sont estimés à 117 M€ HT, et les coûts d'entretien des infrastructures et équipements à 80 M€ HT globalement sur la période 2026-2070.

	<p>permettrait une structuration des filières concernées car elle auraient des commandes, permettrait de répondre partiellement à la priorité des années à venir: réduire notre empreinte sur l'environnement (et pas seulement l'empreinte carbone puisque nous sommes aussi en train de vivre la 6e extinction de masse du vivant).</p> <p>Le projet défendu s'inscrit dans la logique inverse de ce qu'il conviendrait de faire afin de réduire cette empreinte: ses objectifs sont de renforcer les dynamiques d'export et d'import de matières et de marchandises. Ainsi la faune et la flore côtières et marines seront encore impactées alors que la Méditerranée est déjà extrêmement polluée et dans un état critique (cf. concentration de micro-plastiques, espèces menacées d'extinction toujours plus nombreuses).</p> <p>Le port va permettre à de grandes firmes (pétroliers ou agro-industries) d'engranger des bénéfices supplémentaires puisque le dossier évoque l'objectif d'accueillir des navires de tonnages supérieurs à ce qui se fait actuellement. A l'heure de la transition écologique nécessaire de notre économie, ce projet viendra renforcer ainsi les secteurs les plus prédateurs en termes de dommages sociaux et environnementaux: le transport maritime et routier car des flottes de camions vont s'ajouter au parc existant, la construction conventionnelle (que de béton!), l'agro-industrie qui cherchera à renforcer son emprise sur les terres agricoles disponibles (près de la moitié des agriculteurs partent en retraite dans les années à venir) pour essorer un peu plus les sols avec des monocultures de céréales promises à exportation. Les bénéfices financiers iront à quelques-uns, les coûts sociaux et environnementaux seront payés par tous (humains, faune et flore). En ce sens, les habitants sont lésés deux fois: un car les financements de la région sont conséquents, deux car les retombées sur le corps social seront essentiellement négatives (en dehors des firmes dont il est bon de rappeler que nombre d'entre elles ont des stratégies d'évitement de l'impôt et/ ou ne paient pas d'impôts en France: par exemple CMA CGM, leader du commerce maritime).</p> <p>Mon observation est défavorable car ce projet est à contre-sens de l'histoire et va renforcer encore les secteurs financiers et industriels les plus néfastes. Nous sommes entrés dans une époque de "sobriété" pour tous, c'est une faute politique et éthique majeure que d'engager de l'argent public dans un projet prédateur, inutile pour la population régionale et extrêmement dispendieux.</p>	<p>de référence. L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent.</p> <p>Les chiffres annoncés et les observations font référence à la phase 1 déjà autorisée par arrêté préfectoral du 24 octobre 2018. La phase 2 du projet de Port-La Nouvelle contribue par son objectif à ancrer entre autre, la filière de l'éolien flottant en Occitanie, afin de capter au profit du territoire et de ses habitants les effets économiques, sociaux et environnementaux de cette filière. Il contribue à la transition énergétique du territoire en facilitant la mise en œuvre des énergies renouvelables</p>	<p>Il s'agit d'un choix politique et économique destiné au développement de l'éolien en Méditerranée, qui s'inscrit dans le cadre d'une politique énergétique tournée vers les énergies renouvelables et destinée à contribuer à une moindre dépendance vis à vis des énergies fossiles et de leurs importations.</p>
<p>Observation n° 77 du 1 novembre 2022 - 14:07 Défavorable Auteur : Cécile Cholley Organisation : Génération Écologie Aude</p>	<p>La Région Occitanie a décidé de confier à des opérateurs privés la mise en oeuvre des prochaines phases d'aménagement du port ainsi que sa future exploitation commerciale.</p> <p>Nous considérons que la Région n'a pas à subventionner des échanges maritimes écocides et climaticides. Nous proposons de réorienter ce projet industriel et portuaire vers des activités porteuses d'équilibre et d'avenir.</p>	<p>Le début de l'observation ne relève pas de l'objet de l'enquête publique de la phase 2. La phase 2 du projet de Port-La Nouvelle contribue par son objectif à ancrer entre autre, la filière de l'éolien flottant en Occitanie, afin de capter au profit du territoire et de ses habitants les effets économiques, sociaux et environnementaux de cette filière. Il contribue à la transition énergétique du territoire en facilitant la mise en œuvre des énergies renouvelables.</p> <p>La phase 2 du projet de Port-La Nouvelle contribue par son objectif à ancrer entre autre, la filière de l'éolien</p>	
<p>Observation n° 79 du 1 novembre 2022 - 15:36</p>	<p>De plus les limites sont aussi financières et la manne ouverte pour ce projet pourrait bien servir d'autres projets pour la région; projets cette fois tournée</p>		

<p>Défavorable Auteur : marie batot</p>	<p>vers le mieux vivre dans notre environnement en développant le local qui est une vision à long terme</p>	<p>flottant en Occitanie, afin de capter au profit du territoire et de ses habitants les effets économiques, sociaux et environnementaux de cette filière. Il contribue à la transition énergétique du territoire en facilitant la mise en œuvre des énergies renouvelables. Le volume 3 « étude socio-économique » permet d'évaluer le bilan socio-économique de la phase 2. Celui-ci est élaboré suivant une démarche progressive visant tout d'abord à poser les termes du problème par une analyse stratégique, puis par une identification des effets (quantitatifs et qualitatifs) du projet pour les différents acteurs intéressés et finalement par une analyse quantitative de l'impact du projet pour la collectivité nationale. La synthèse reprend les points essentiels de l'analyse stratégique, notamment la contribution des différentes options de projet à une option de référence. L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent.</p>
<p>Observation n° 177 du 2 novembre 2022 - 22:58 Défavorable Auteur : Arnaud Azam</p>	<p>Par ailleurs, le brave citoyen que je suis et qui paye ses impôts trouve parfaitement scandaleux que les bénéfices du port soit privatisé par la Semop alors que nous devons payer les déficits très probables au vue des projections économiques bancales dans un monde où les crises multiples rendent l'avenir plus qu incertain. Quand donc nos décideurs arrêteront de dilapider l argent public sans notre assentiment.</p>	<p>« Le retour sur investissement » est présenté au volume 3 volet socio-économique, celui présente surtout non pas un retour sur investissement générant des dividendes versés à des privés mais bien le bénéfice pour la collectivité par les retombées positives des effets , directs, indirects et induits pour le territoire et la collectivité au sens large du terme Le volume 3 « étude socio-économique » permet d'évaluer le bilan socio-économique de la phase 2. Celui-ci est élaboré suivant une démarche progressive visant tout d'abord à poser les termes du problème par une analyse stratégique, puis par une identification des effets (quantitatifs et qualitatifs) du projet pour les différents acteurs intéressés et finalement par une analyse quantitative de l'impact du projet pour la collectivité nationale. La synthèse reprend les points essentiels de l'analyse stratégique, notamment la contribution des différentes options de projet à une option de référence. L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent.</p>

Remarque générale du commissaire enquêteur : il s'agit d'un choix politique supporté par une société d'économie mixte dont l'analyse d'opportunité ne rentre pas dans ce type d'enquête. Toutefois, ce projet s'inscrit bien dans une politique énergétique volontairement orientée vers les énergies renouvelables.

33 - Observations défavorables au regard des risques

N°observation et identité	Libellé des observations	Réponses du MO	Remarques du CE
<p>Observation n° 35 du 30 octobre 2022 - 21:56 Défavorable Auteur : Brigitte Bales</p>	<p>stocker l'hydrogène près de multiples sites Seveso -Où va ton stocker cet hydrogène ? pourquoi la population n'est informée de rien ? Les études et modélisations fournies se basent sur des modélisation déjà désuètes, il me semble obligatoire avant de commencer la deuxième phase de demander des études et projections précises concernant la montée du niveau de la mer et des vagues au fil du réchauffement climatique. Sans compter que les habitants ne sont pas informés des risques correctement. Qui a bien compris qu'une bonne partie de la population sera impactée par les fumées ? Nous créons de l'emploi et des cancers de l'autre ?</p>	<p>Le sujet de l'importation d'hydrogène et de son stockage s'inscrit dans le développement global du port de la phase 1 et non de la phase 2. Les activités de stockage, d'ICPE, de sites Seveso relèvent d'autres procédures portées par les porteurs de projets respectifs. Ils feront l'objet d'une instruction réglementaire par les services de l'Etat et sont strictement encadrés et contrôlés. La phase 2 du projet n'ambitionne pas de traiter des flux d'hydrogène (cf volume 3) , La phase 2 n'est pas un site classé ICPE, Seveso. Les sites Seveso privés déjà présents dans le port sont réglementés et contrôlés par les services de l'Etat. Les catastrophes d'AZF et Beyrouth ont été causées par des nitrates d'ammonium et une conjonction d'événements ; il n'est pas prévu de traiter ces trafics. L'élévation du niveau de la mer est bien pris en compte dans la conception des ouvrages en intégrant le niveau d'aléa 2100 de+2.4m NGF pour tenir compte des effets du changement climatique, les quais (voir volume 2.2 présentation de la phase 2) in fine les ouvrages seront à une altimétrie située entre 2.57 et 3.03 m NGF. Les incidences du projet sont répertoriées dans le volume 2.3, il n'y a pas de fumées particulières., l'emprise de la phase 2 est située d'ores et déjà dans le bassin portuaire existant à l'intérieur des limites administratives portuaires, sur des espaces anthropisés.</p>	<p>Les aménagements qui seront réalisés dans le cadre de la phase 2 ne sont pas destinés au stockage ni à l'installation de sites de type SEVESO. S'agissant des risques de submersion marine, et en phase avec les recommandations faites par l'autorité environnementale, les ouvrages seront conçus afin de tenir compte des effets du changement climatique, soit une cote moyenne de + 2,573 à + 3,073 m IGN69. A noter que les préconisations de la MRAe (autorité environnementale) sont de + 2,4m .</p>
<p>Observation n° 42 du 31 octobre 2022 - 10:08 Défavorable Auteur : Richard Le Masson Organisation : conf Paysanne de l' Aude</p>	<p>Les risques de stockage de matériaux dangereux tels que les engrais azotés importés sont réels. On ne voudrait pas assister à une catastrophe comme celle du port de Beyrouth.</p>	<p>Cf réponse à l'observation 35 ci-dessus</p>	<p>idem</p>
<p>Observation n° 50 du 31 octobre 2022 - 13:12 Défavorable Auteur : Hervé Loquais</p>	<p>Vouloir attaquer d'une manière agressive le marché des engrais, c'est nier les risques d'explosion inhérents au stockage d'engrais, mis en lumière par la catastrophe récente de Beyrouth.</p>	<p>Cf réponse à l'observation 35 ci-dessus</p>	<p>idem</p>
<p>Observation n° 77 du 1 novembre 2022 - 14:07 Défavorable Auteur : Cécile Cholley Organisation : Génération Écologie Aude</p>	<p>Sept sites classés SEVESO et deux sites classés ICPE vont cohabiter dans le site portuaire de Port la Nouvelle : stockage et manipulation d'hydrocarbures, de gaz, d'engrais azotés, d'hydrogène, de Pet-Coke, silos de céréales...!!... Une simple négligence dans l'une quelconque de ces activités pourra conduire à un catastrophe industrielle comparable à l'explosion récente du Port de Beyrouth ou à l'explosion de l'usine AZF, il y a quelques années.</p>	<p>Cf réponse à l'observation 35 ci-dessus</p>	<p>idem</p>

Observation n° 95 du 1 novembre 2022 - 19:53 Défavorable Auteur : anonyme	Risque ceveso augmenté.	Cf réponse à l'observation 35 ci-dessus	idem
Observation n° 97 du 1 novembre 2022 - 20:06 Défavorable Auteur : JONES SARA	ET PUIS la mer est maintenant beaucoup plus dangereuse qu'avant la création de ce port géant des gens se noient !!!!!!! car la mer a changé il y a des vagues tout le temps même jusqu'à la franqui et leucate plage ATTENTION DANGER NOYADE !!!! Une extension serait une totale erreur et horreur ! ARRETEZ LE MASSACRE ! Pas d'extension phase 2 du port de port la nouvelle	Cf réponse à l'observation 35 ci-dessus	idem
Observation n° 101 du 1 novembre 2022 - 21:51 Défavorable Auteur : anonyme	Un vieux projet, coûteux, qui n'a plus aucun lieu d'être, tout comme l'autoroute Toulouse/Castres. Extrêmement dangereux, car site classé Seveso et ICPE. (pour avoir été sur la rocade de Toulouse lors de l'explosion d'AZF, non merci). Une fois de trop, un espace ne nature commun capturé par l'industrie. Des travaux qui font remonter des métaux lourds et polluent la côte, même si ça ne se voit pas.	Cf réponse à l'observation 35 ci-dessus	idem
Observation n° 134 du 2 novembre 2022 - 14:41 Défavorable Auteur : JASMINE IRAL	A LONG TERME Avec le réchauffement climatique et le risque de la montée des eaux, même si c'est pour de l'énergie verte (si on croit les publicités), le développement du port doit tenir compte du fait que tout sera inondé avec une montée des eaux de seulement 50 cm. Pensez à la pollution provoquée par tous les produits toxiques qui seront dans le port.	Cf réponse à l'observation 35 ci-dessus	idem
Observation n° 177 du 2 novembre 2022 - 22:58 Défavorable Auteur : Arnaud Azam	Avez-vous prévu un plan contre la montée des eaux inéluctables qui a l'horizon 2050 pourrait rendre le port inexploitable ?	Cf réponse à l'observation 35 ci-dessus	idem

Les principaux problèmes évoqués sont ceux du stockage des produits dangereux (Hydrogène, engrais azotés etc...) et les risques de submersion marine liés aux phénomènes de changement climatique

Remarque générale du commissaire enquêteur : le stockage des produits dangereux ne rentre pas dans le cadre de cette enquête, puisque aucun stockage de ces produits n'est prévu sur le grand môle.

Concernant le risque de submersion, comme précisé par le maître d'ouvrage, les installations seront conçues aux cotes recommandées et répondent ainsi aux exigences imposées.

34 – Observations défavorables au regard des conditions d'information du public

N°observation et identité	Libellé des observations	Réponses du MO	Remarques du CE
<p>Observation n° 34 du 29 octobre 2022 - 14:14 Défavorable Auteur : pascal pavie Organisation : Confederation Paysanne</p>	<p>il y a un problème d'entrée pour cette enquête, à sa lecture : " Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle consiste à créer un nouveau bassin portuaire, dans la continuité du port existant, permettant le maintien, la sécurisation et le développement des trafics. L'aménagement d'un mole éolien a permis de capter les activités des fermes pilotes éoliennes prévues au large des côtes de la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée. La SEMOP Port La Nouvelle, concessionnaire du Port de commerce poursuit les aménagements dont la phase 2 fait partie. Celle-ci consiste à créer, dans le prolongement de l'actuel mole éolien, un nouveau terre-plein, un front de quai et le dragage associé. Cet aménagement permettra par son usage par les futurs opérateurs des parcs commerciaux d'éoliens flottants en mer, de conforter le port de Port-la Nouvelle comme hub en méditerranée de l'éolien flottant en mer ." il paraîtrait que la phase 2 d'aménagement ne concerne que les installations se rapportant à l'éolien. à la lecture préliminaire du dossier long et complexe il semble que cette phase 2 concerne l'ensemble du trafic sur le port . qu'en est il exactement ? face à ce flou nous demandons un délai supplémentaire pour étudier le dossier et y répondre .</p>	<p>L'intitulé de l'enquête publique est clair « enquête publique phase 2 sur le port de port-la Nouvelle » Le descriptif de l'objet de l'enquête figurant sur le registre dématérialisé décrit bien la consistance du projet porté à l'enquête. « Celle-ci consiste à créer, dans le prolongement de l'actuel mole éolien, un nouveau terre-plein, un front de quai et le dragage associé. » L'indication donnée pour l'usage de cette nouvelle infrastructure est une orientation majeure compte tenu du contexte et des opportunités de trafics, d'opérateurs liés aux appels à projets lancés par l'Etat pour les fermes commerciales éoliennes. Le dossier identifie également d'autres trafics potentiels (volume 3 :volet socio-économique) pouvant utiliser la phase 2 comme nouvelle infrastructure. Il n'y a donc pas de flou dans l'objet, la portée de l'enquête publique. Par ailleurs, le registre dématérialisé et l'intégralité du dossier a été mis en ligne donc à disposition du public dès le 16 septembre 2022, en même temps que la campagne d'affichage soit 15 jours avant l'ouverture de l'enquête publique.</p>	<p>Le dossier est effectivement volumineux et parfois complexe(notamment dans ses annexes), bien que les notices non techniques soient très abordables et suffisamment complètes et explicites. D'ailleurs, le contributeur de cette observation a dû approfondir la lecture du dossier, puisqu'il nous a posé par la suite toute une série de questions pertinentes.</p>
<p>Observation n° 35 du 30 octobre 2022 - 21:56 Défavorable Auteur : Brigitte Bales</p>	<p>Il est bien difficile dans la période actuelle d'être favorable à ce projet quand on se penche de très près sur tous les documents, représentant une masse non négligeable et ne facilite pas la vulgarisation. Ce qui explique peut être la difficulté d'un habitant Lambda à donner son avis.</p>	<p>La levée de la difficulté à s'appropriier le dossier a été une exigence du maître d'ouvrage, sa vulgarisation a été respectée la présence d'une note non technique et par l'ajout d'un guide de lecture qui permet de faciliter la lecture de celui-ci</p>	<p>Le dossier est effectivement volumineux et parfois complexe(notamment dans sa partie annexes), mais les notices non techniques soient très abordables et suffisamment complètes et explicites, même pour un non initié.</p>
<p>Observation n° 52 du 31 octobre 2022 - 14:32 Défavorable Auteur : France Amis de la Terre Organisation : Amis de la Terre France</p>	<p>Comme souligné par la mission régionale d'autorité environnementale, les documents à disposition du public ne permettent pas une information claire et transparente dudit public et donc la formulation d'un avis éclairé de la part des personnes impactées.</p>	<p>La Mission Régionale de l'autorité environnementale a émis un avis, les réponses apportées par la semop sont présentes dans le volume 4 « avis émis sur le projet » page 27 ; Concernant la remarque de la Mrae sur la qualité de l'étude , là encore la semop a répondu P 5 en répondant favorablement à la remarque de la MRAE. . Le dossier a donc fait l'objet de modifications pour tenir compte de cet avis fournis dans le cadre de l'instruction ce qui a permis au dossier d'être déclaré recevable par les services de l'Etat</p>	<p>La remarque de la MRAe concerne le dossier qui lui avait été initialement proposé. Suite à ses observations, le MO a tenu compte des observations émises et l'a donc repris et modifié en conséquence. De fait, le dossier présenté au public (papier ou dématérialisé) est donc un dossier corrigé qui correspond à la version souhaitée par la MRAe</p>
<p>Observation n° 116 du 2 novembre 2022 - 11:15 Défavorable Auteur : Claude MULERO</p>	<p>En préambule il convient de préciser que le temps imparti pour donner un avis sur un tel dossier est très insuffisant compte tenu des informations à analyser et de la faible communication accordée à la publication. Au demeurant la première interrogation concerne le cumul des fonctions de Didier Codorniou. En effet comment être impartial en étant: Vice Président</p>	<p>Cf réponse observation n°34. La remarque suivante n'appelle pas de réponse du maitre d'ouvrage dans le cadre de l'instruction du dossier d'enquête publique.</p>	<p>Le dossier est volumineux. Toutefois, le temps d'enquête public a été réglementairement respecté et même davantage. En effet l'enquête s'est déroulée du 3 octobre au 02 novembre,</p>

	de région, Président de la SEMOP, Président du Parc Naturel de la Narbonnaise, Président du Parlement de la mer, Vice Président du Parc marin, Président du comité de suivi environnemental des travaux du port et Maire de Gruissan. Peut on légitimement être juge et partie ?		mais le dossier était disponible dès le 16 septembre tant en Mairie que sur le site internet dédié. Ainsi le public a bénéficié d'un délai de un mois et demi pour en prendre connaissance. La seconde question ne relève pas du cadre de cette enquête.
--	--	--	--

Les observations relevées déplurent essentiellement : un dossier trop dense et des délais insuffisants

Remarque générale du commissaire enquêteur : le dossier est effectivement volumineux mais les notes non techniques permettent d'avoir une bonne compréhension du sujet. S'agissant des délais, les travaux d'extension du port ont fait l'objet de multiples débats depuis près d'une dizaine d'années.

Concernant l'enquête publique elle-même, relative à la phase 2, elle a été largement diffusée par voie de presse et sur les sites internet de la ville, de la préfecture, de la région et de la SEMOP, et les documents ont été mis à disposition du public dès la mi septembre jusqu'à début novembre 2022. Le nombre important de visites sur le site (plus de 800) semble attester d'une bonne information

5 Autres observations défavorables : refus non argumentés ou très généraux

N°observation et identité	Libellé des observations	Réponses du MO	Remarques du commissaire enquêteur
Observation n° 39 du 31 octobre 2022 - 09:20 Défavorable Auteur : Bruno Pradès Organisation : Association Transparence	Beaucoup d'argent public pour des projets privés néfastes à l'environnement et aux peuples de pays sous développés (Palestine, Afrique du sud etc) Nous ne pouvons pas cautionner de telles aberrations. Fermement opposés.	La phase 2 est réalisée par la SEMOP port- La Nouvelle en maîtrise d'ouvrage privée. La Semop est une société anonyme, telle que définie aux articles L.225-1 et s. du Code de commerce. Elle est régie par les dispositions du Code de commerce et du CGCT. Le volume 2.2 Etat initial dresse l'état des milieux et le volume 2.3 « évaluation des incidences de la phase 2 du projet » identifie les incidences négatives et positives, directes et indirectes, temporaires et permanentes des travaux sur les composantes identifiées et étudiées dans le cadre de l'état initial présentant une sensibilité de la Phase 2 de la partie maritime du projet d'extension portuaire du port de Port-La Nouvelle. L'incidence est évaluée pour chaque compartiment des milieux physiques, naturel, humain, ; la synthèse p 22 et 23 du volume 2.3 expose qu'au regard des enjeux et de la nature des travaux les incidences en phase travaux et en phase exploitation vont de négligeables à modérée, temporaire et directe. Certaines composantes environnementales étant impactées positivement par le projet comme par exemple pour le milieu biologique et écosystèmes aquatique par la création de nouveaux substrats pour les communautés benthiques de substrat dur. Les émissions de ges en phase travaux et exploitation respectivement 343 400 t et 32 500t sont présentés dans la réponse du maître d'ouvrage à l'avis de la Mrae.	L'ensemble des remarques qui suivent sont de manière générale défavorables au projet : certaines sans arguments précis, d'autres accompagnées de remarques d'ordre général ayant trait à des aspects dont les éléments de réponse figurent dans les thèmes déjà développés ci dessus.

		<p>Les surfaces de la phase 2 représente 30ha d'aménagement décrite dans le volume 2.1 « présentation de la phase 2 » qui ne sont pas sur le littoral mais se situent d'ores et déjà dans le bassin portuaire existant à l'intérieur des limites administratives portuaires. Géographiquement le projet de phase 2 se trouve à l'extrémité est du chenal de reliant la mer à l'étang. Concernant le sradDET cette observation est identique à la n°61, la phase 2 est compatible avec le SRADDET du 19/12/2019 comme démontré au volume 2.3 p39. Le dossier a été déclaré recevable par les services de l'Etat.</p> <p>Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet, il décline les différents trafics pouvant être opérés grâce à la phase 2, Le volume 3 « étude socio-économique » dresse le bilan socio-économique de la phase 2 du projet qui est très favorable. Le bilan socio-économique permet d'apprécier l'intérêt du projet au regard de ses effets attendus, tant positifs que négatifs, de l'efficacité, l'efficience et la robustesse de l'option de projet par rapport à une option de référence. L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent. La phase 2 du projet participe de la transition énergétique en rendant possible la fabrication, l'assemblage des éoliennes flottantes en mer.</p>	
<p>Observation n° 40 du 31 octobre 2022 - 09:26 Défavorable Auteur : ANNIE CHALMETON Organisation : Amis De La Terre</p>	<p>A l'heure où nous devons relocaliser nos productions et nos consommations, ou nous devons changer nos modes de vie , pour que les générations futures puissent survivre, ce projet de port de Port la Nouvelle demeure un projet dangereux, climaticide et écoicide : Stop le toujours plus !</p>	<p>Cf réponse observation 39 ci-dessus</p>	
<p>Observation n° 41 du 31 octobre 2022 - 09:28 Défavorable Auteur : anonyme</p>	<p>Ce projet est un désastre écologique et économique.</p>	<p>Cf réponse observation 39 ci-dessus</p>	
<p>Observation n° 43 du 31 octobre 2022 - 10:31 Défavorable Auteur : philippe vanetti Organisation : AIRE</p>	<p>Ce projet est à l'opposé de l'avenir de la planète, du bon sens écologique et du bien-être des humains.</p>	<p>Cf réponse observation 39 ci-dessus</p>	

Observation n° 46 du 31 octobre 2022 - 11:03 Défavorable Auteur : Cornelia Busch	je m'oppose à ce projet pour des raisons écologiques, économiques et déontologiques, pour des raisons déjà largement énoncées.	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observation n° 47 du 31 octobre 2022 - 11:21 Défavorable Auteur : ÉMELINE FONTAINE	A l'heure où l'on ne parle que de réchauffement climatique, de dégradation de la planète due aux activités humaines, de disparition d'espèces animales, et où l'on en sent déjà les effets à notre petite échelle (sécheresse depuis des mois, climat excessivement chaud et hors norme, ainsi que l'on peut voir de nos yeux les arbres mourir autour de nous, la neige l'hiver devenant rare et certaines espèces animales que l'on ne rencontre plus, la mort des abeilles, les nouvelles maladies qui affluent et de nouvelles invasions d'insectes venant d'autres pays....) je ne comprends pas comment un tel projet peut être mis sur le compte de la transition énergétique quand il répond à toujours plus de destruction de l'environnement, toujours plus grand, toujours plus polluant.	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observation n° 48 du 31 octobre 2022 - 11:32 Défavorable Auteur : anonyme	Je suis défavorable à ce projet qui génère une dépense exorbitante et qui n'est absolument pas vertueux sur le plan écologique.	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observation n° 49 du 31 octobre 2022 - 11:33 Défavorable Auteur : Damien Got	Encore un Grand Projet Inutile à coups de grands Gazpillages sur tous les plans dont le plus important est notre Environnement.	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observation n° 53 du 31 octobre 2022 - 14:50 Défavorable Auteur : georges Bennavil Organisation : AVAL	Aberration environnementale et économique, une de plus. Que faut-il faire pour que nos grands élus "décideurs" comprennent enfin que le "bien public" commence par la protection maximum du vivant qui nous entoure ? Triste présent et catastrophique avenir !	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observation n° 58 du 31 octobre 2022 - 18:46 Défavorable Auteur : anonyme	Tous les arguments qui montrent l'absurdité de ce projet ont déjà été évoqués par bon nombre de citoyens. Arrêter de prendre des décisions irréversibles sans tenir compte du mécontentement des riverains, impuissants, qui subissent au quotidien la détérioration de leur cadre de vie et de la biodiversité. Les arguments mis en avant pour justifier cette "hérésie", ne sont qu'économiques, quitte à écraser toute forme de vie. Arguments qui appartiennent au passé car le monde de demain se construit sur des valeurs beaucoup plus nobles en tenant compte de l'écosystème et de l'humain. Le fait d'ignorer les avis défavorables est révoltant ! Ce n'est pas la première enquête publique et le projet suit tranquillement son cours malgré les manifestations et les oppositions de la population.	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observation n° 59 du 31 octobre 2022 - 18:49 Défavorable	Idem	Cf réponse observation 39 ci-dessus	

Auteur : anonyme			
Observation n° 60 du 31 octobre 2022 - 19:58 Défavorable Auteur : anonyme	Toujours plus, toujours plus gros, toujours plus de marchandises, avec un impact toujours plus important sur notre environnement. Toujours plus contraint par un espace qui nous est de plus en plus interdit. Native de port la nouvelle, ayant travaillé 30 ans dans les Bouches du Rhône, près de Fos sur Mer, je sais ce que grand port signifie en tant que pollution : je ne veux pas cela pour mon beau pays !	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observation n° 64 du 1 novembre 2022 - 08:20 Défavorable Auteur : Patrick Berthet	Bonjour, Le parfait exemple d'un projet dénué de bon sens en période de remise en cause de notre système économique mondial. Les différentes crises de ces dernières années auraient dues nous incité a des politiques économiques plus responsable...	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observation n° 65 du 1 novembre 2022 - 08:25 Défavorable Auteur : Olivier Rouff	Ce projet est une catastrophe écologique, il semble disproportionné (bétonnisation d'une plage!). C'est contradictoire de la part de la Région de faire la promotion des producteurs locaux et dépenser autant d'argent pour faire fonctionner le buisness international écocide. L'aménagement du port lui même participe au réchauffement climatique, l'impact sur les fonds marins et les étangs classés (parc naturel) sera catastrophique car irréversible.	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observation n° 66 du 1 novembre 2022 - 09:43 Défavorable Auteur : Delphine Verniol	Pour faire court c'est un projet qui ne va pas dans le sens qui faudrait quand on sait les effets actuelles et à venir du réchauffement climatique, la perte considérable des espèces végétales et animales, l'acidification des océans, la pollution atmosphérique, etc, etc. C'est un projet d'un autre temps quand on pouvait encore nier l'impact de l'homme sur ces changements.	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observation n° 67 du 1 novembre 2022 - 09:48 Défavorable Auteur : Albert CORMARY	Si je ne me trompe pas, 34 avis déposés favorables au projet, 1 ne se prononce pas et 37 sont défavorables. Tous les avis faovarables émanent de personnes ou d'organisations impliquées dans le projet. Celui qui ne se prononce pas regrette le caractère poétique qu'avait le musoir sud (phare rouge) ce que personne ne peut contester. Et l'homme n'est-il pas autre chose qu'un H Economicus dont rêvent les ultralibéraux ? Quant aux défavorables dont je suis, ils voient arriver un monde nouveau que l'inaction économique, sociétale, climatique, écologique... nous impose. Y faire face implique d'autres projets que celui-ci daté des années 1974-76, au moment où le rapport Meadows venait d'être publié, où le premier choc pétrolier faisait encore ses effets et où il fallait importer toujours plus de pétrole. Bis repetita ? Il court, il court le furet et en accélération vers le mur !	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observation n° 70 du 1 novembre 2022 - 12:27 Défavorable Auteur : Christian Adda	Détruire des fonds marins pour ensuite donner de la puissance à l'import export libre échangiste qui va ruiner l'agriculture vivrière de part et d'autre de la mer semble une idée de génie	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observation n° 72 du 1 novembre 2022 - 13:07 Défavorable Auteur : Philippe Gouze	Cette extension est une catastrophe. A l'heure où la sobriété est de rigueur, ou le vivant est en train de mourir, ou la biodiversité s'éteint et les écosystèmes disparaissent. A l'heure où l'on a pris soin de réaménager la plage de la vieille nouvelle pour limiter l'impact humain sur le littoral. Nous n'avons toujours pas compris qu'il fallait arrêter ce	Cf réponse observation 39 ci-dessus	

	<p>développement, soi-disant durable, effréné vers toujours plus d'industrie, d'aménagement, et surtout de fric. Nous détruisons tout avec un bonheur morbide sans mesurer les impacts. Et lorsque cela sera fait, on découvrira peut-être que l'on se tire une balle dans le pied. Comme si on ne tirait absolument pas les leçons du passé.</p> <p>Ces enquêtes ne sont qu'un prétexte bureaucratique, un simulacre de démocratie, et cela pour grossir à en crever.</p> <p>Combien de temps faudra-t-il avant de l'homme sache réfléchir, que l'intérêt financier ne soit plus le seul moteur de l'activité humaine.</p> <p>Certains seront fiers de cette réalisation, c'est pitoyable. Nous finançons à travers nos contributions fiscales de tels projets, cela me donne mal au cœur.</p> <p>Des promoteurs vont s'enrichir discrètement au-delà de tout raisonnable, c'est immoral.</p> <p>On pourrait pardonner des erreurs de jeunesse, mais ici, tout est fait sciemment et sans discernement. C'est immature... C'est triste...</p>		
<p>Observation n° 74 du 1 novembre 2022 - 13:50 Défavorable Auteur : Sabine Flautre</p>	<p>Il est compliqué d'accepter qu'à ce jour avec le niveau de connaissances d'expériences et de savoir que nous possédons, nous fassions un projet portuaire aussi éloigné des besoins du futur.</p>	<p>Cf réponse observation 39 ci-dessus</p>	
<p>Observation n° 75 du 1 novembre 2022 - 13:55 Défavorable Auteur : Thomas Wicke Organisation : Thomas le jardinier</p>	<p>Voici un projet inutile, anti écologique. Préservez ensemble nos espaces naturels svp.</p>	<p>Cf réponse observation 39 ci-dessus</p>	
<p>Observation n° 76 du 1 novembre 2022 - 14:06 Défavorable Auteur : Béatrice Besse</p>	<p>Projet inutile, anti-écologique, qui ne vise que la survie d'une économie prédatrice et anti-sociale.</p>	<p>Cf réponse observation 39 ci-dessus</p>	
<p>Observation n° 79 du 1 novembre 2022 - 15:36 Défavorable Auteur : marie batot</p>	<p>Il y a 2 types de visions pour notre futur: - A court et moyen terme - A long et très long terme Tout cela dans des limites de temps et d'argent Ce projet est totalement anti-écologique, avec l'idée de profit à court ou moyen terme Bétonner une plage, faire disparaître encore de la bio diversité pour importer des bio carburant- encore des hectares qui ne nourriront plus les humains-et autres productions venant de l'autre bout du monde, au jour d'aujourd'hui, avec tous les problèmes de survie sur notre planète, avec nos scientifiques et chercheurs qui nous alertent; avec les catastrophes et dérèglements climatiques qui se multiplient; n'est il pas temps de raisonner autrement qu'en terme de profit?</p> <p>Le Conseil Régional vol3 p19 veut, je cite : • Orienter le développement régional vers un modèle plus équilibré, plus équitable, plus solidaire. • Soutenir l'accélération de la mutation de l'économie régionale</p>	<p>Cf réponse observation 39 ci-dessus</p>	

	<p>en quoi la bretonnisation d'une plage et l'importation d engrais chimiques, soja, pétrole, éthanols etc...nous amène à un modèle plus équilibré, plus solidaire?? N'est ce pas prendre les gens pour ... Objectifs du SRADDET d'Occitanie adopté le 30 juin 2022 diminuer la consommation d'espaces naturels et agricoles et l'artificialisation des sols ; la préservation du patrimoine naturel, des espaces et espèces protégés, et des continuités écologiques ; la réduction des émissions de gaz à effet de serre, la sobriété énergétique et le développement des énergies renouvelables ; la maîtrise des risques naturels, et notamment d'inondations, potentiellement catastrophiques, et l'adaptation au changement climatique, notamment pour le littoral et la montagne ; la préservation de la santé de la population, exposée à la pollution de l'air, ainsi qu'au bruit....</p> <p>Encore un projet qui va dans la mauvaise direction: à bannir absolument!</p>		
<p>Observation n° 80 du 1 novembre 2022 - 15:46 Défavorable Auteur : Jean-Luc Blanchard</p>	<p>Hormis son volet éolien,à terme ce projet se révélera être un fiasco vu l'aberration écologique et économique qu'il représente. Mais nos élus n'en ont que faire, seule compte pour eux la satisfaction des appétits des bétonneurs et de l'agro-industrie. Projet d'une époque révolue, c'est une gabegie d'argent public.</p>	<p>Cf réponse observation 39 ci-dessus</p>	
<p>Observation n° 86 du 1 novembre 2022 - 16:48 Défavorable Auteur : anonyme</p>	<p>Bonjour, je suis défavorable à un projet qui va à l'encontre des intérêts écologique, de préservation de notre planète, de la sauvegarde de notre patrimoine naturel. Sur plusieurs points, ce projet est obsolète au moment il est vital d'investir dans le local, l'alimentaire de proximité, l'utilisation des savoir-faire humain sur le très long termes...</p> <p>Mon regard apporte un projet non viable, un gouffre financier qui mérite un autre avenir... Un citoyen du monde,père de 2 enfants ancien conseiller municipal</p>	<p>Cf réponse observation 39 ci-dessus</p>	
<p>Observation n° 89 du 1 novembre 2022 - 17:37 Défavorable Auteur : Mael Canal</p>	<p>Rien ne va: tout pour continuer le désastre écologique et social en cours. Dépense d'argent public et récupération par le privé en sus. Le projet doit être abandonné.</p>	<p>Cf réponse observation 39 ci-dessus</p>	
<p>Observation n° 90 du 1 novembre 2022 - 17:39 Défavorable Auteur : michel montheil</p>	<p>L'anthropocène ne fait que commencer . La prise de conscience du réchauffement climatique est maintenant terminée. Fini de parler il faut agir et vite .Stop aux projets néolibéraux qui font rimer dividendes avec « écologie ». Réchauffons encore et toujours notre planète pour que la montée des eaux noie la construction de ports aux conséquences écologiques désastreuses. Créons les catastrophes de demain pour que nos petits enfants soient fiers d'avoir une planète dévastée. Savoir dire non maintenant.</p>	<p>Cf réponse observation 39 ci-dessus</p>	
<p>Observation n° 99 du 1 novembre 2022 - 21:25</p>	<p>Notre monde brûle. Ne pensez vous pas qu'il appelle à notre modestie et sobriété, à la sagesse du retour à l'essentiel pour éteindre ce feu destructeur que</p>	<p>Cf réponse observation 39 ci-dessus</p>	

Défavorable Auteur : anonyme	nous les hommes portons, prêts à tout contrôler. Pourquoi une telle ineptie Ecologique et énergétique ? Ce projet d'extension est aliénant, nous rends dépendants des plus grands et ne favorise pas notre souveraineté alimentaire sur un plan local. Les générations futures nous demandent de réaliser de vrais progrès, je doute fort que celui ci en soit un. Merci en tout cas de nous permettre de nous exprimer. J'espère que ce n'est pas juste un effet de style et que vous chers décideurs représentants saurez le démontrer.		
Observation n° 105 du 2 novembre 2022 - 06:54 Défavorable Auteur : anonyme	La folie des grandeurs. A l'heure de la sobriété, aucune des promesses ne pourra être tenue, mais les investissements seront engloutis	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observations n° 107 et 108 du 2 novembre 2022 - 08:24 Défavorable Auteur : anonyme	Le néolibéralisme fou accélère toujours plus vite, plus fort vers le mur... C'est carrément du suicide et on pourrait s'en réjouir si ça ne faisait pas autant de dégâts pour les populations, pour la nature! Il faut vraiment arrêter cette machine folle qui n'a plus qu'un tableau Excel comme cerveau!	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observation n° 110 du 2 novembre 2022 - 10:14 Défavorable Auteur : anonyme	NON NON NON NON ARRETONS DE BETONNER NOTRE LITORAL A DES FINS NON NECESSAIRE QUI PROFITE TOUJOURS AUX MEMES MAIS LOIN DANS L OBSERVATION DE LA NATURE, FLORE, ET LES POISSONS CA SUFFIT;;;.....STOP A TOUT CELA LA NATURE EST EN TRAIN DE SE REVOLTER ET VOUS CONTINUEZ TOUJOURS DANS LE MEME SENS D AUTO DESTRUCTION PLACEZ VOTRE ARGENT AILLEURS DANS LE PLUS HUMAIN ET L ENTRAIDE	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observation n° 120 du 2 novembre 2022 - 12:17 Défavorable Auteur : Chantal FONTES	Je suis pour que l'on installe des éoliennes en mer, mais contre le fait de le faire n'importe comment !!! C'est toujours la même histoire, sur nos Terres, les faits ont été les mêmes, cela fait juste en sorte de soulever nos Concitoyens contre ces Techniques d'Energies Renouvelables !!! VA-T'ON ENFIN FAIRE LES CHOSES CORRECTEMENT ??? Vous avez déjà dépensé des sommes considérables, avec les impôts des administrés, pour mettre le Port dans un état catastrophique et pour SOI-DISANT créer des emplois. Nous sommes nombreux à souhaiter un Lycée Polytechnique Maritime, créateur d'emplois dans le lycée même et qui proposerai aussi, enfin (!!!), une vraie alternative à nos Jeunes qui, tous les jours vont doivent aller à Narbonne soit internes, soit se lever à 5h du matin, vu l'offre fabuleuse des Transports proposée (!!!), dans les Métiers certes Maritimes, mais aussi d'Avenir et Porteurs pour notre Territoire : La Protection du Littoral des Terres comme en Mer, les Energies renouvelables, la Protection de la Biodiversité...moultos métiers dans lesquels nos jeunes, selon enquête, seraient heureux de travailler !!! Le travail, il faut le créer pour de Vrai et non faciliter, comme d'habitude, les intérêts privés de quelques-uns et de leurs entreprises!!! Avec vos projets, les quelques emplois créés feront encore juste des ouvriers malheureux de participer à des atrocités et sous-	Cf réponse observation 39 ci-dessus	

	payés !!! Partout dans le Monde, on apprend aux Populations à préserver leur Environnement en leurs faisant comprendre que cela est une vrai alternative honorable de Vie, IL SERAIT TEMPS D'EVACUER LES IDEES ARCHAÏQUES qui n'amènent que destructions !!! JE SUIS POUR LA DEFENSE DE L'ENVIRONNEMENT ET LE BIEN ETRE DE CHACUN POUR VIVRE EN SON SEIN !!!!		
Obs n°124 et 125 du 2 novembre Défavorable de Janine Banda organisation : Ifi et Lf	Grand projet inutile et indésirable	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Obs 131 du 2 novembre Défavorable Auteur anonyme	Projet ruineux et destructeur de la nature tourné vers les intérêts privés plutôt que le collectif.	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observation n° 147 du 2 novembre 2022 - 17:30 Défavorable Auteur : Emmanuel Forichon	<p>Mme Delga, Présidente de la Région Occitanie nous invitait, le 10 octobre dernier, à une table ronde sur le changement climatique . Nous nous sommes félicités de cette rencontre de très haut niveau, avec la participation, notamment de scientifiques du GIEC.</p> <p>Ce fut l'occasion d'un échange intelligent. Christophe Cassou, climatologue et l'un des auteurs principaux du 6e rapport du GIEC, a ouvert un débat sur les questions de lucidité, honnêteté et courage, qui devraient caractériser la décision et l'action publiques dans le temps présent, face aux énormes enjeux du changement climatique et de l'effondrement de la biodiversité.</p> <p>En guise de conclusion, Nadia Pellefigue, Vice-présidente du Conseil Régional a évoqué courageusement, la nécessité pour les décideurs, d'être en capacité d'abandonner ou au moins réviser des projets qui ne répondent plus, ou mal aux exigences actuelles.</p> <p>Les avis émis lors de l'enquête publique de la phase 2 de Port La Nouvelle sont révélateurs de ce décalage dramatique : d'un côté les tenants d'un développement « quoi qu'il en coûte », sans doute rémunérateur à court et moyen terme mais périlleux pour l'avenir, de l'autre des scientifiques et des citoyens demandeurs de changements drastiques et urgents.</p> <p>A partir des informations fournies dans le dossier, on mesure bien les enjeux en terme d'activité économique sur quelques années. On peut comprendre qu'il motive de nombreux acteurs locaux. Mais d'un point de vue global, au regard des efforts que nous devons tous consentir pour sauvegarder l'avenir d'un monde habitable, ce projet est très loin du compte. Il devrait être revu à la baisse, avec « lucidité, honnêteté et courage ».</p>		
Observation n° 153 du 2 novembre 2022 - 18:12 Défavorable Auteur : anonyme	Ce projet à Port-la-Nouvelle est un désastre écologique, en plus d'être un gouffre pour l'argent public.	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observation n° 157 du 2 novembre 2022 - 18:29 Défavorable Auteur : BENOIT	Tous les grands projets qui dépensent notre argent, profitent aux multinationales et non aux citoyens. Les modifications de topographie des bords de mer apportent des perturbations sur les flux et l'écosystème en plus de défigurer le paysage. Pourquoi agrandir ce port ? Pour qu'il reçoive de plus gros	Cf réponse observation 39 ci-dessus	

CHAMPION Organisation : PNN - préservons notre nature	bateaux qui vont apporter des produits du Brésil ou autre bout du monde! augmentant ainsi la déforestation de ces pays lointain ? Pas très écologique au vu de la distance ! C'est pourquoi je suis DÉFAVORABLE à ce projet		
Observation n° 165 du 2 novembre 2022 - 19:16 Défavorable Auteur : BEATRICE TEDESCO	Je me range auprès de tous les avis défavorable cités, je les partage grandement ! Ce projet est une aberration écologique. Au vue du contexte actuel, comment c'est possible de continuer de tels projets ! Il est grand temps d'arrêter de marcher sur la tête, de faire l'autruche et de retrouver une intelligence respectueuse de la nature et des Hommes !	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observation n° 163 du 2 novembre 2022 - 19:03 Défavorable Auteur : PROGRES AUDE Nature ET Organisation : ASSO N&P11	l'association Nature et Progrès de l'Aude qui milite pour notre santé et celle de la terre ne peut approuver ce projet. A la lecture du dossier, derrière les éoliennes off shore et leur quai de montage qui aurait pu se faire sur un des quais du port régional de Sète, tout le reste va à l'encontre de ce que nous attendons d'une politique régionale cohérente. Celle ci doit prendre en compte à minima les Accords de Paris sur le réchauffement climatique, la convention sur la conservation de la biodiversité, la priorité à améliorer l'autonomie de la région au niveau de l'alimentation, la conservation des sols, de la qualité de l'air et la sécurisation de la population et des sites lagunaires du littoral. Nous demandons l'arrêt de ce projet et Nous demandons une réflexion collective sur l'utilité des investissements publics sur ce port et à minima stopper immédiatement l'activité sur les engrais chimiques et surtout les importations d'urée et donc de renoncer à la construction du hangar de un hectare prévu à cette activité. Il faut redéfinir ce projet avec les contraintes de notre temps.	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observation n° 166 du 2 novembre 2022 - 19:16 Défavorable Auteur : Francesco Malaspina	Je trouve que le monde a énormément changé dans les dernières années, voir dans les derniers mois. Je ne pense pas qu'il soit nécessaire de démontrer cela car il me semble évident. Du point de vue politique, économique, du commerce international, des prospectives économiques y des commerces maritimes. Du point de vue environnemental et climatique je ne pense pas qu'il soit nécessaire de démontrer que le mois d'octobre plus chaud de l'histoire de France (et pas que de France) vient de s'achever, après un été bien plus chaud que la normale. Je pense qu'une réflexion de plus est de mise avant de poursuivre ce projet. Je comprends que ça serait fou d'abandonner un projet pour le quel autant d'argent public a été dépensé mais ça serait encore pire de continuer bêtement un projet juste parce que on l'a commencé alors qu'une réflexion au vue de changements nous amènerait à comprendre qu'il vaudrait mieux changer d'avis. J'ai souvent entendu dire « il y a que les c..s qui ne changent jamais d'avis »	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observation n° 167 du 2 novembre 2022 - 19:23 Défavorable Auteur : Jean Marc Duchemin	Je suis un paysan et je ne veux pas de cette agriculture, elle rends les gens malades, tue la bio diversité. Une Alimentation qui est faites de destructions n'est pas bonne. La mer n'en peut plus, la terre n'en peut plus, les animaux n'en peuvent plus, les humains n'en peuvent plus, alors ça suffit ! le toujours plus, le toujours plus grand ça suffit.	Cf réponse observation 39 ci-dessus	
Observation n° 168 du 2	Totalement indécent , anti-écologique, du béton , du bois d'amérique du sud,	Cf réponse observation 39 ci-dessus	

<p>novembre 2022 - 19:26 Défavorable Auteur : Louise Boudellal</p>	<p>une faune et une flore en souffrance... Des millions pour la spéculation , non à la mondialisation , oui à la relocalisation</p>		
<p>Observation n° 172 du 2 novembre 2022 - 19:48 Défavorable Auteur : MARC DALL AGLIO</p>	<p>Un projet de plus, qui participera a toujours plus de destruction de l'environnement, qui n'a pas vraiment besoin de ça.</p> <p>Le tout dans un contexte ou la seule chose qui puisse être raisonnable serait de ne rien faire. Mais que ne ferait-on pas pour nos chères entreprises!</p> <p>Que faudra t-il pour que ceux qui nous empoisonnent la vie si consciencieusement s'aperçoivent qu'il font partie eux aussi du même bateau ?</p>	<p>Cf réponse observation 39 ci-dessus</p>	
<p>Observation n° 174 du 2 novembre 2022 - 20:01 Défavorable Auteur : anonyme</p>	<p>Il est tout à fait possible de créé des emplois avec des projets ayant un impact écologique positif pour notre environnement. Il est urgent d'arrêter tous ceux qui détruisent notre environnement, qui sont contre toutes les valeurs écologiques indispensables en ces temps de crise. Celle-ci est due à la maltraitance de notre Nature, à sa bétonisation, à l'envie des humains du toujours plus et de plus en plus loin, toujours... ce projet va à l'encontre de la souveraineté alimentaire, pourtant indispensable pour la survie de notre espèce ! Ce projet est un projet Sévésos donc dangereux, ce projet va permettre de fournir des produits chimiques pour l'agriculture conventionnelle qui détruit nos sols, alors qu'ils sont la base de la vie sur terre. Le pourcentage d'emplois est dérisoire face aux destructions que ce projet engendre.</p>	<p>Cf réponse observation 39 ci-dessus</p>	
<p>Observation n° 176 du 2 novembre 2022 - 22:46 Défavorable Auteur : anonyme</p>	<p>Un projet coûteux et nocif pour l' environnement.</p>	<p>Cf réponse observation 39 ci-dessus</p>	
<p>Observation n° 179 du 2 novembre 2022 - 23:27 Défavorable Auteur : Rebekka Rasch</p>	<p>Je venais volontiers avec mes enfants a la plage de la vieille Nouvelle pour nos vacances. Nous apprécions son côté sauvage mais la vue de ce chantier destructeur qui ravage et grignote toujours plus d espace naturel nous fait nous détourner de cette région. Pourquoi vouloir bétonner et ravager toujours plus d'espace naturel. Vous avez tellement peu d'idée pour créer de l emploi pour les jeunes générations à venir. Votre projet est malheureusement obsolète avant d avoir vu le jour. Les quelques éoliennes n'avaient pas besoin de toutes ces destructions.</p>	<p>Cf réponse observation 39 ci-dessus</p>	

325 Réponses aux questions du commissaire enquêteur

1 ère Question du commissaire enquêteur relative aux émissions de GES:

La MRAe recommande d'évaluer les émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) des phases travaux et exploitation et d'analyser leur compatibilité avec la stratégie nationale bas carbone.

Dans sa réponse la SEMOP précise, pour la phase 2, qu'en phase travaux, les émissions de GES sont estimées à 343000t de carbone, et 32000t annuelles en phase exploitation.

Par ailleurs, et toujours dans sa réponse, la SEMOP précise « la contribution à la réduction des GES générés par les éoliennes est estimée à 1 170 000 tonnes CO2 ».

A - Cela n'apparaissant pas clairement, ce chiffre de 1 170 000t CO2 correspond-il bien aux émissions de GES générées par la construction et l'exploitation des éoliennes (parc de 50 éoliennes de 12MW) et sur quelle durée d'exploitation?

Réponse du MO :

oui, pour une période de 25 ans d'exploitation

B- comment ce chiffre est-il obtenu ?

Réponse du MO :

Données (Sources¹) :

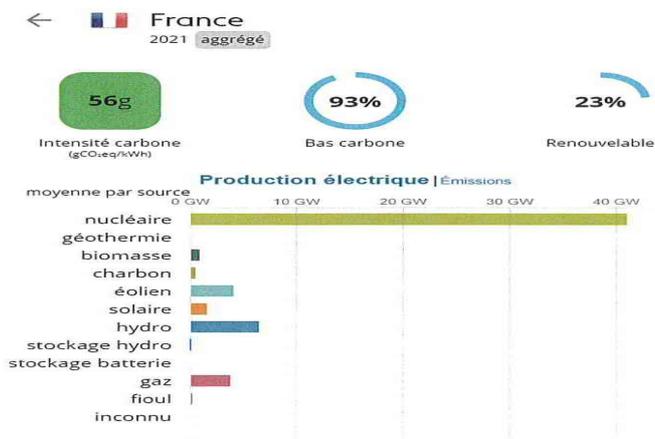
- Parc de 50 éoliennes de 12MW chacune soit 600 MW
- Intensité carbone d'une éolienne offshore : 19,5gCO₂/kWh
- 1 éolienne de 12MW produit 48 GWh/an
- Production de 2400 GWh/an pour 600 MW
- 25 ans de production = 60 000 GWh
- 60 000 GWh * 19.5 gCO₂/kWh = 1 170 000 T de CO₂

¹ Analyse bibliographique des bilans carbonés de l'éolien flottant BL évolution for Débat EOS éoliennes flottantes en Méditerranée www.debatpublic.fr/ www.eos.debatpublic.fr

C-Quel serait le bénéfice obtenu en terme d'émissions de GES par rapport au mix énergétique français ?

Réponse du MO :

Mix énergétique en France 2021²



Intensité carbone du mix énergétique français en 2021 : Données² :

- Sur 61 GW de production en 2021 :
- 67.2% nucléaire à 12 gCO₂/kWh
 - 1.36% biomasse à 230 gCO₂/kWh
 - 0.76% charbon à 820 gCO₂/kWh
 - 6.58 % éolien à 11gCO₂/kWh
 - 2.56% solaire à 45 gCO₂/kWh
 - 10.53 % hydro à 24 gCO₂/kWh
 - 6.06 % gaz à 490 gCO₂/kWh
 - 0.32% fioul à 650 gCO₂/kWh

Intensité carbone (gCO₂/kWh) avec éolien : 56 gCO₂/kWh
 Intensité carbone (gCO₂/kWh) sans éolien : 59 gCO₂/kWh*

² Et 3 Source Electricity Maps

Intensité carbone du mix énergétique français de l'année 2022 en cours : De Janvier 2022 à Octobre 2022 : Intensité carbone en France en moyenne : 71 gCO₂/kWh

Détail calcul intensité carbone (gCO₂/kWh) sans éolien* : Production énergie sans éolien : 56.9289 GW

Source	Production énergie en GW (d'après Electricity Maps)	Production CO2 en g
Nucléaire	41	492 000 000
Biomasse	0.828	190 440 000
Charbon	0.463	379 660 000
Solaire	1.56	70 200 000
Hydro	6.43	154 320 000
Gaz	3.7	1 813 000 000
Fioul	0.193	125 450 000
Eolien	4.02	44 220 000
Stockage hydro	0.051	Négligeable

Production total de CO₂ pour 56.9289GW : 3 269 290 000g
 Intensité carbone de 3 269 290 000/56928900 : 56 gCO₂/kWh

GES émis pour produire 600MW par éoliennes offshore à 12MW : Energie produite sur 25 ans : 60 000 GWh

GES émis (t de CO ₂) pour 600 MW produit par			
l'éolien offshore	mix énergétique 2021 (sans compter éolien)	mix énergétique 2021	mix énergétique 2022
1 170 000	3 180 000	3 360 000	4 260 000
GES évités par une production par éoliennes offshore			
	2 010 000	2 370 000	3 090 000

Les émissions de GES de la phase 2 sont estimés à 1 143 000 T pour 25 ans (exploitation + travaux): 343 000 T pour les travaux + 32 000 T/an pour l'exploitation soit 800 000 T pour 25 ans.

L'impact GES de la phase 2 (exploitation + travaux) est estimé 1 143 000 t, cet impact est compensé (voire même bénéficiaire de 867KT) par l'économie de ges engendrée par la production des éoliennes (2 010 000t)⁴

Seconde question relative à la faune lagunaire :
Comment a évolué le déplacement des anguilles et civelles au cours de la période 2019 – 2020 et 2021 ?

Résultats des suivis des civelles réalisés dans le cadre des travaux de la Phase 1

Comme précisé lors de la deuxième réunion scientifique du projet FLUX en septembre 2021, en l'absence d'état initial robuste et avec seulement 3 années de suivi, il n'est actuellement pas possible de conclure sur un effet éventuel des travaux d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle.

Cependant, les suivis biologiques des civelles et anguilles réalisés dans le cadre des travaux de la Phase 1 mettent en évidence les points suivants :

- Echappement des anguilles argentées
- En moyenne, 53% des anguilles s'échappant vers la mer ont été observées pendant les mois de novembre ;
- L'échappement des anguilles argentées de la lagune de Bages-Sigean a eu lieu presque exclusivement pendant la nuit et en particulier entre 18h00 et minuit avec plus de 79% de l'échappement observé pendant cette période en moyenne ;
- La période principale d'échappement des anguilles argentées vers la mer en fin d'automne - début d'hiver ;
- La période secondaire d'échappement des anguilles argentées vers la mer pendant le printemps est moins fréquemment décrite.
- La phase lunaire, la nébulosité ou la turbidité (Bruijs & Durif, 2009 ; Teichert et al., 2020) n'ont pas eu d'effet significatif sur l'échappement des anguilles argentées. L'effet de ces paramètres sur l'échappement des anguilles argentées est en général lié à la diminution de la luminosité (Bruijs & Durif, 2009). Le grau de la lagune de Bages-Sigean est situé dans une zone très urbanisée dans laquelle l'éclairage public limite probablement très fortement l'effet des variations naturelles d'intensité lumineuse.

Recrutement des civelles :

- La principale période de recrutement des civelles au niveau du grau de la lagune de Bages-Sigean se situe entre les mois de novembre et de février ;
- Certains paramètres environnementaux régulièrement associés au recrutement des civelles n'ont pas eu un effet significatif sur ce dernier dans la présente étude. Il s'agit en particulier de la température de l'eau, de la phase lunaire, de la turbidité et de la marée (Elie & Rochard, 1994 ; Harrison et al., 2014) ;
- L'effet de la phase lunaire et de la turbidité est souvent associé à une diminution de la luminosité qui correspond aux conditions les plus favorables à la migration des civelles (Bardonnnet et al., 2005 ; Podda et al., 2020).

Résultats des suivis présentés en Comité de suivi environnemental du

Résultats 2019

Déplacements d'anguilles jaunes et argentées dans le grau

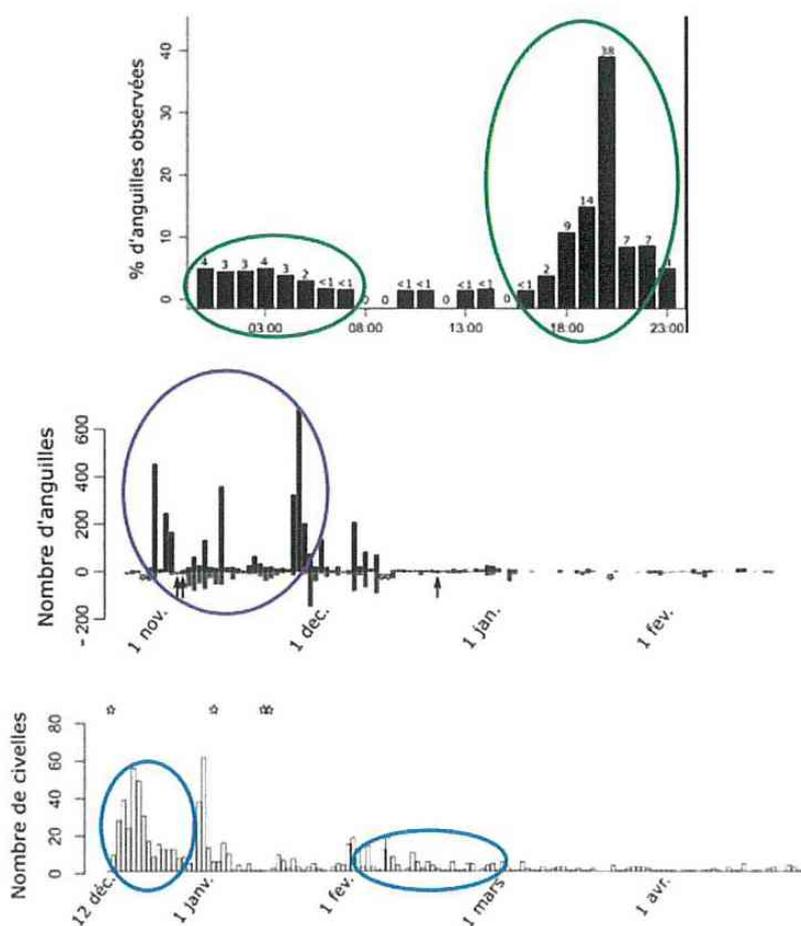
- Variabilité journalière des effectifs d'anguilles jaunes et argentées : entre 17h00 et 7h00
- Variabilité temporelle des abondances journalières : entre octobre et décembre
- Intensité des déplacements d'anguilles et conditions hydro-climatiques : Vent marin et courant rentrant ou pendant de fortes précipitations

Recrutement des civelles

- Variabilité temporelle des abondances journalières : majoritairement en décembre
- Intensité du recrutement des civelles et conditions hydro-climatiques : lors de forte Tramontane et/ou de fortes précipitations

En 2020, suivi en continu et identique à celui de 2019

=> Résultats et interprétation attendus pour début 2021



Résultats des suivis présentés en comité de suivi environnemental du 08/04/2021



08/04/2021

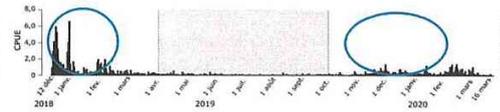
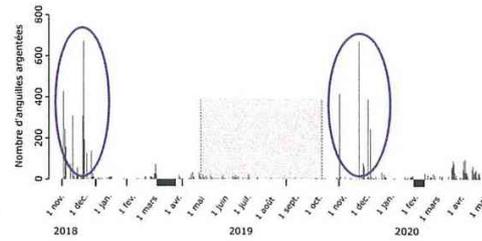
Résultats 2020

Déplacements d'anguilles jaunes et argentées dans le grau

- **Variabilité journalière des effectifs d'anguilles jaunes et argentées** : Entre 17h00 et 7h00, 67% entre 18h00 et minuit
- **Variabilité temporelle des abondances journalières** : Important entre octobre et décembre, moyen en mars - avril
- **Intensité des déplacements d'anguilles et conditions hydro-climatiques** : Débits élevés de la Berre, températures de l'eau inférieures à 17°C, forces du vent au jour J plus fortes que celles au jour J-1 et courants sortant en direction de la mer (sortie) vs températures de l'eau supérieures à 11-12°C, la Berre à l'étiage, force de la Tramontane moyenne et vitesse du courant dans le grau est inférieure à 0,2 m.s-1 (entrée)

Recrutement des civelles

- **Variabilité temporelle des abondances journalières** : Important entre novembre et février, très faible entre mars et juin et en octobre, quasiment nul entre juillet et septembre
- **Intensité du recrutement des civelles et conditions hydro-climatiques** : Principalement entre octobre et décembre et, dans une moindre mesure, en février. Augmentation du débit de la Berre



De 2019 à 2020, une tendance similaire sur la variabilité et l'intensité des déplacements
 En 2021, suivi identique à celui de 2019 et de 2020
 => Résultats et interprétation attendus pour début 2022

15

Résultats des suivis présentés en comité de suivi environnemental du 13/05/2022



13/05/2022

Résultats 2021

Déplacements d'anguilles argentées dans le grau

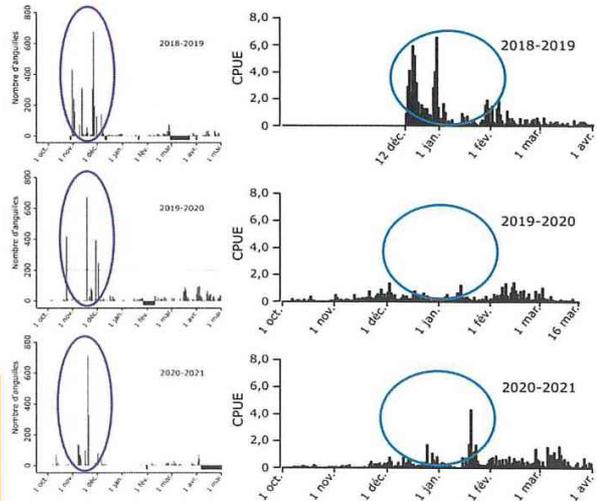
- **Variabilité journalière de l'échappement des anguilles argentées** ;
- **Dynamique de l'échappement journalier des anguilles argentées sur les trois saisons suivies** ;
- **Variabilités temporelles des structures de taille et du sex-ratio** ;
- **Lien entre les déplacements d'anguilles et les conditions hydro-climatiques.**

Recrutement des civelles

- **Variabilité temporelle des abondances journalières et des caractéristiques biologiques des civelles** ;
- **Lien entre l'intensité du recrutement des civelles et les conditions hydro-climatiques.**

En 2022, suivi en continu et identique à celui de 2021

=> Résultats et interprétation attendus pour début 2023



15

Synthèse de la réponse de la SEMOP

Concernant les travaux de la Phase 1

Les suivis actuellement mis en œuvre permettent de dégager les résultats du suivi actuellement en cours sur Port-La Nouvelle :

- les anguilles s'échappent vers la mer majoritairement de nuit ;
- les civelles présentent naturellement un comportement lucifuge favorisant leur migration la nuit ou dans des milieux turbides ;
- les anguilles et civelles fréquentant la zone semblent cependant peu sensibles à la variation de la turbidité dans le milieu du fait de l'éclairage public à proximité du chenal ;

Les travaux de la Phase 1 ne semblent donc pas de nature à avoir une incidence significative sur les populations d'anguilles et de civelles.

Les graphiques ne mettent pas en évidence une chute du nombre de civelles mais sa variabilité annuelle (forte en décembre, faible en hiver, nulle le reste du temps, variabilité naturelle donc) qui n'évolue pas significativement d'une année à l'autre.

Concernant les travaux de la Phase 2

Les opérations de battage et de dragage envisagés ne sont pas de nature, principalement du fait de leur localisation à plus de 650 m du chenal et au Nord du Grand Môle, à avoir une incidence sur la qualité de l'eau par remise en suspension de sédiments ou sur l'ambiance sonore sous-marine du chenal. Il convient également de rappeler ici que les incidences de la Phase 2 sur le milieu maritime sont de moindre ampleur par rapport aux travaux de Phase 1.

In fine, il apparaît que les travaux de Phase 2 ne sont pas de nature à avoir une incidence significative sur les anguilles et civelles, même lors des périodes sensibles de migration.

Les suivis associés aux travaux de la Phase 1 seront maintenus tout au long des travaux de la Phase 2 pour s'assurer de l'absence d'incidence sur les populations d'anguilles et de civelles.

2ème PARTIE

CONCLUSIONS ET AVIS MOTIVE

relatifs à l'enquête publique unique concernant le projet d'extension, dans sa phase 2, du port de Port-La-Nouvelle , préalable :

- à l'autorisation unique requise au titre des articles L et R214-2 du code de l'environnement
- et à la décision d'extension du port de Port-La-Nouvelle, relevant des articles R 5314-1 à 4 du code des transports.

Cette enquête s'est déroulée sur la commune de PORT la NOUVELLE(11) du 03 octobre au 02 novembre 2022 conformément aux dispositions de l'arrêté préfectoral de l'Aude pris en date du 17 août 2022 prescrivant et organisant la consultation du public.

Elle porte sur la seconde phase du projet d'extension du port de Port la Nouvelle, portée par la SEMOP Port la Nouvelle

Conclusions générales

I – PREAMBULE

Le port de Port la Nouvelle a occupé pendant plusieurs années la 14^{ème} place des ports français en terme de tonnage (1er port céréalier, et 2eme port d'importation de produits pétroliers au niveau méditerranéen). Il accueillait, jusqu'au début des années 2010, plus de 300 navires pour 2 000 000 de tonnes de marchandises.

Or, ne pouvant accueillir des navires à fort tonnage, limités à 145 m de long et d'un tirant d'eau de 8 m maximum (alors que le standard actuel est de 225 m de long et 14,50 m de tirant d'eau), il est devenu moins compétitif.

Ainsi, depuis 2010, le trafic du port a progressivement diminué (notamment sur le marché des céréales) pour ne plus atteindre qu'un trafic de 1,49 millions de tonnes en 2020.

La Région s'est alors engagée dans un projet d'agrandissement du port de Port la Nouvelle qui puisse répondre aux standards des grandes structures modernes, tout en s'inscrivant dans un projet de développement durable :

- aménagement d'un parc logistique portuaire destiné à accueillir des activités en lien direct avec l'activité portuaire
- améliorer les installations portuaires pour y accueillir des navires aux dimensions plus importantes
- proposer des aménagements correspondant au développement de projet de fermes éoliennes au large de Port la Nouvelle
- exploiter le réseau ferré portuaire pour en faire un atout de développement du port

L'ambition affichée est de tirer profit de son emplacement géographique au cœur de l'arc méditerranéen, à mi chemin entre Marseille et Barcelone, et donc de capter un marché provenant et/ou débouchant sur la région Occitanie, voire d'autres régions françaises.

L'autre ambition est également de se positionner comme pôle de développement durable, notamment dans la perspective de la mise en place de grandes fermes éoliennes au large de Port la Nouvelle et Leucate.

L'aménagement du nouveau bassin portuaire fait actuellement l'objet d'une première phase de travaux, dite « première phase du projet d'extension du port ». Cette première phase, a été autorisée, suite à débat et enquête publics, par arrêté préfectoral en date du 24 octobre 2018.

Cela recouvre la construction d'une nouvelle digue Nord de 2 430 m de long, le prolongement de l'actuelle digue Sud sur 600 m de long, la création d'une zone « colis lourds » et de terre-pleins, en partie Sud, le long du chenal actuel et dans la partie Nord, ainsi que la création d'un poste vracs liquides destiné à accueillir, le long de la future digue Nord, des navires tankers d'une capacité maxi de 70 000 T, et d'un poste polyvalent (P4-5)

Cette première phase de travaux, qui a débuté en 2019 est toujours en cours.

La seconde phase fait l'objet de la présente enquête, et ne pourra être engagée qu'après autorisation préfectorale.

II - DESCRIPTION DU PROJET OBJET DE LA PRESENTE ENQUETE :

En continuité, des travaux déjà réalisés (ou encore en cours) dans le cadre de la phase 1, cette seconde phase consiste en la création d'un grand môle offrant des postes à quais supplémentaires et des terre-pleins associés, destinés à être principalement affectés aux activités générées par le développement des fermes éoliennes flottantes commerciales :

• Partie maritime :

Création des digues d'enclôture du Grand Môle et protection des terre-pleins du Grand Môle ;

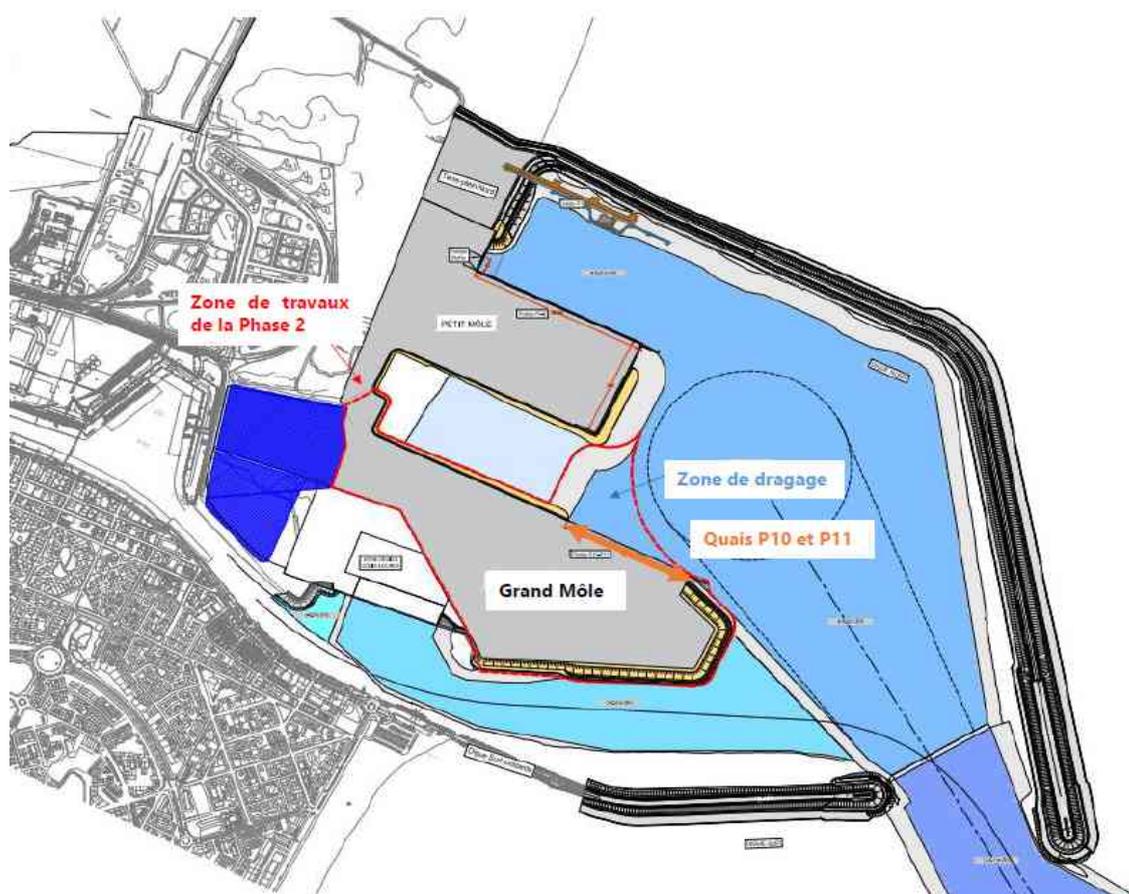
Déconstruction et reprise des ouvrages de la digue Nord du port historique ;

Construction d'un nouveau terre-plein (Grand-Môle) par remblais hydraulique (1 500 000 m³ provenant des travaux de la phase 1 et 270 000 m³ provenant du dragage de la phase 2) dans la continuité de la zone colis lourds créée en Phase 1 ; Construction de nouveaux quais polyvalents P10-P11 situés en partie Nord du Grand Môle et du duc d'albe associé ;

Dragage à la côte -15.9 mZH au-devant des postes pour les rendre exploitables et accessibles.

• Partie terrestre : aménagements VRD (Voiries et Réseaux Divers) des nouvelles plate formes :

∧ 22 ha supplémentaires de terre-plein portuaire formant le Grand Môle et de 9 ha de terre-pleins situés à l'Ouest (en bleu hachuré sur le plan)



Le projet d'extension du port, dans sa phase 2, correspond à la réalisation d'installations destinées à l'accueil des intrants liés à la filière éolienne marine et terrestre, mais également à l'accueil de trafics vrac et général cargo.

- **filières directement dédiées à la phase 2** : il s'agit des filières éoliennes maritimes et terrestres :

L'éolien flottant : deux parcs éoliens flottants d'une capacité d'au moins 250MW chacun (25 éoliennes) devraient être mis en service à l'horizon 2030 au large de Port la nouvelle, et pourraient être complétés ultérieurement de deux extensions de 500MW, d'où les aménagements proposés destinés à l'importation par voie maritime (quais P10 et P11), la production et l'assemblage sur le môle vert, et l'installation des équipes et des ateliers de maintenance sur le site.

L'éolien terrestre : la Région mise également sur le positionnement de Port la Nouvelle au cœur du bassin éolien occitan. A l'heure actuelle, l'éolien terrestre dispose d'une capacité de 1,6GW installé dans un rayon de 200km autour de Port la Nouvelle, l'objectif étant de porter cette capacité à 3,5GW en 2030 et à 5,5GW en 2050. L'ambition affichée est de faire transiter 25% des volumes d'éoliennes terrestres importées par le port (par les postes P10 et P11)

- **Filières déjà existantes mais qui seront renforcées par la phase 2** du fait de la possibilité d'accueil de navires à plus fort tonnage :

Les produits céréaliers : en permettant l'accès à des navires de plus gros tonnage, le port pourrait redevenir concurrentiel à l'export et se positionner comme un hub d'exportation notamment vers le Maghreb. Les aménagements prévus en phase deux pourraient permettre d'augmenter les capacités de trafic céréalier de 18% en 2030 voire de 40% à l'horizon 2040

Les engrais

Les produits cimentiers : tant pour les produits finis que pour les combustibles utilisés

Les produits forestiers

Les produits à recycler

Au total, et selon les scénarii présentés par le maître d'ouvrage, les travaux liés à la phase 2 pourraient permettre d'accroître le trafic du port de 746 000t en 2030 (soit +15%), voire de 1 700 000t à l'horizon 2035-2040

III - CADRE JURIQUE et OBJET DES ENQUETES

La SEMOP, maître d'ouvrage a demandé au préfet de l'Aude l'ouverture d'une enquête publique unique préalable :

- à l'autorisation requise au titre de l'article L.214-1 du code de l'environnement
- et à la décision d'extension du port de Port-la-Nouvelle (au titre du code des transports)

31 L' Autorisation unique requise au titre de l'article L.214-1 et suivants du code de l'environnement :

La phase 2 du projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle est soumis à autorisation préfectorale au titre des installations, travaux et activités pouvant présenter un danger pour les ressources en eau et les milieux aquatiques. Cette autorisation « Loi sur l'eau » s'applique

- Aux travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu (le montant de travaux-117M€ - excédant ici le seuil réglementaire de 1 900 000 €) ;

- Au dragage et/ou rejet y afférent en milieu marin, la construction des quais nécessitant notamment pour leur accès, des opérations de dragage

32 La décision d'extension du port de Port-la-Nouvelle

Le projet d'extension dans sa phase 2 nécessite, au titre du code des transports, une instruction menée par le Maître d'Ouvrage et notamment la production, d'une « évaluation socio-économique ». L'objet de l'enquête au titre de l'extension du port est de porter un avis sur cette évaluation.

IV - PROCEDURE INITIALE, ORGANISATION et DEROULEMENT DE L'ENQUETE

La SEMOP a déposé un premier dossier en date du 16 décembre 2021. Ce dossier a fait l'objet d'une demande de complément en date du 14 février 2022.

Le dossier complété à la date du 15 avril, et notamment l'étude d'impact, a ensuite été soumis à l'avis de l'autorité environnementale (MRAe), qui l'a rendu en date du 9 juin 2022.

Le mémoire en réponse à cet avis, rendu par le maître d'ouvrage, est reçu par la DREAL le 06 juillet 2022. La DREAL juge alors le dossier complet et régulier en date du 11 juillet 2022.

Le 10 août 2022, le président du tribunal administratif procède à la désignation du commissaire enquêteur chargé de l'enquête publique

Le 17 août, le préfet de l'Aude prescrit par arrêté n° 2022/007, la procédure d'ouverture d'enquête publique unique relative à la phase 2 du projet d'extension du port de Port la Nouvelle (11) incluant l'autorisation requise au titre de l'article L.214 du code de l'environnement et la décision d'extension du port de Port-la-Nouvelle.

Conformément à l'arrêté préfectoral, les affichages de l'avis d'enquête publique ont été mis en place à compter du 16 septembre 2022 et jusqu'à la clôture de l'enquête. La mise en place de cet affichage a été constatée par huissier (mandaté par le maître d'ouvrage) ainsi que par moi-même lors de chacun de mes passages sur la commune.

L'information du public a été renforcée par des actions complémentaires (diffusion sur le site internet de la commune et de la SEMOP). Ce même avis a été inséré à deux reprises, et dans les conditions réglementairement prévues, dans deux journaux locaux.

Les modalités relatives à l'information du public, dans le cadre de l'enquête publique, ont été parfaitement respectées.

Le dossier «version papier» du projet était consultable en mairie de PORT la NOUVELLE, dès le 16 septembre, (soit 15 jours avant même le début de l'enquête) et pendant toute la durée de cette enquête aux jours et heures d'ouverture. Le public a également pu consulter ce dossier sur le site internet dédié, dès le 16 septembre également, date de sa mise en ligne.

Pendant toute la durée de l'enquête, les personnes intéressées ont pu formuler leurs observations et propositions soit sur le registre papier, par document remis directement en mairie, par courrier adressé au siège de l'enquête, par courriel, sur le registre dématérialisé, ou encore oralement lors des quatre permanences qui ont été tenues en mairie de Port la Nouvelle. A la clôture

d'enquête, le mercredi 02 novembre, le registre (que j'ai clos et signé), les documents annexés ainsi que le dossier déposé au siège de l'enquête m'ont été remis.

Le projet d'extension du port, dans sa phase 2, a suscité un intérêt certain auprès de la population et des acteurs économiques qui se sont manifestés lors des permanences, mais également et surtout sur le registre dématérialisé.

Le registre dématérialisé a été consulté par 851 visiteurs, et 1421 documents ont été téléchargés. Six personnes se sont déplacées lors des permanences du commissaire enquêteur en mairie.

183 personnes se sont exprimées sur le projet (2 sur le registre papier et 181 sur le registre dématérialisé.

Aucun incident de nature à remettre en cause la procédure n'a été constaté ni rapporté au cours de l'enquête.

Le PV de synthèse que j'ai établi, reprend les observations recueillies (avec leurs pièces annexes) de manière complète et exhaustive, sous forme de tableaux et par thèmes. Je l'ai transmis au maître d'ouvrage le 3 novembre 2022, lequel m'a rendu son mémoire en réponse le 15 novembre.

V - ANALYSE DES OBSERVATIONS

Les nombreuses observations reçues sont reportées de manière exhaustive dans le corps du rapport (chapitre 324) avec les réponses complètes du maître d'ouvrage.

51 - Analyse des observations relatives au respect des règles de procédure

Le public a pu prendre connaissance de l'ensemble du dossier d'enquête dès le 16 septembre 2022, soit 15 jours avant même le début de l'enquête officielle. Pendant toute la durée de l'enquête publique, du 3 octobre au 02 novembre 2022, il a pu faire part de ses observations, auxquelles le maître d'ouvrage a répondu dans son mémoire en réponse adressé au commissaire enquêteur le 15 novembre 2022 . L'enquête publique a ainsi permis à l'ensemble des acteurs, associations et citoyens intéressés de s'exprimer sur le sujet.

Remarques du commissaire enquêteur sur l'information du public:

Le dossier présenté était complet, et permet de bien d'identifier les enjeux liés à l'extension du port dans sa phase 2.

Comme souhaité par la MRAe, le dossier mis à disposition du public a été amélioré pour en faciliter la lisibilité.

Il est toutefois assez volumineux et certains chapitres des sections consacrées aux études d'impact et à certains aspects socio-économiques, s'adressent à un public relativement averti, notamment les annexes qui s'avèrent très techniques.

Toutefois, la notice non technique de présentation, ainsi que le résumé non technique de l'évaluation environnementale restent suffisamment clairs et explicites pour tout public.

Le temps laissé au public pour lui permettre de prendre connaissance du dossier a donc été conforme à la réglementation et même davantage. Il est en effet rappelé que le dossier papier a été déposé en mairie de Port la Nouvelle dès le 16 septembre 2022 (qui correspond à la date d'affichage des avis et arrêté d'enquête, ainsi qu'à celle des premières parutions des avis dans la presse- soit 15 jours avant même le début officiel de l'enquête) . Ce même dossier a également été mis en ligne à la même date sur le site internet du registre dématérialisé. Le public a ainsi pu prendre connaissance du dossier pendant une période de plus d'un mois et demi, ce qui paraît satisfaisant, notamment si l'on considère le nombre total de visites (851 visiteurs sur le site internet + 6 lors des permanences)

52 Analyse des observations relatives aux aspects environnementaux

La phase 2 des travaux objet de la présente enquête s'inscrit dans le cadre général de l'extension du port, et dans la continuité de la première phase déjà engagée.

Elle correspond à l'aménagement du grand môle et de nouveaux quais (P10 et P11) en bordure nord de ce grand môle. Ces espaces sont principalement dédiés à l'éolien offshore et terrestre (import, production et assemblage). Toutefois, les nouveaux quais pourront également servir au trafic des produits céréaliers, cimentiers, forestiers ou de recyclage.

Le public soulève parfois des problématiques qui dépassent le cadre strict de cette phase 2, faisant référence à des problématiques et des enjeux environnementaux plus globaux, qui dépassent la zone d'influence du projet. Il est rappelé ici que le projet concerne essentiellement la création et l'aménagement du grand môle destiné à accueillir la filière éolienne et, de par ses capacités à accueillir des navires de plus fort tonnage, à renforcer voire à développer le trafic lié à certaines filières (céréales, engrais,bois...)

521 Les positions favorables

Elles soulèvent en majorité l'intérêt que représente l'éolien, et notamment l'éolien offshore, dans le cadre d'une nouvelle politique énergétique tournée vers le renouvelable, non polluant et facteur d'indépendance énergétique. Faire de ce môle, et du port en général, un hub de la transition énergétique, et sa proximité avec les zones d'implantation des fermes pilotes et des fermes de production commerciales futures, sont donc autant de facteurs considérés comme déterminants, et contribuant à une politique plus respectueuse de l'environnement.

Ainsi, le bilan carbone qui résulterait de la mise en œuvre puis de l'exploitation de ces fermes éoliennes serait très largement favorable.

Par ailleurs, l'intermodalité avec le ferroviaire qui dessert le site représente un atout supplémentaire dans la mesure où il assure des conditions de transport moins polluantes que par la route. Encore faudra-t-il anticiper, en liaison avec les gestionnaires de ces réseaux, ces augmentations de trafic ferroviaire et prévoir les dessertes correspondantes sur les quais.

Enfin, la proximité d'un port susceptible d'offrir de bonnes conditions logistiques d'exportation pourrait assurer des conditions d'acheminement moins onéreuses sur les plans économique et environnemental pour l'économie locale et régionale.

522 Les positions défavorables :

A - En phase travaux comme en phase exploitation, certaines observations font valoir que l'accroissement des activités et des trafics maritimes et terrestres va générer une augmentation des émissions des Gaz à Effet de Serre (GES) et des risques de pollution, et plus localement une mise en péril de la zone littorale dans sa biodiversité et la qualité de l'air.

Je considère :

S'agissant des atteintes éventuelles à la biodiversité, que les travaux d'extension du port, dans la phase 2, auront lieu dans l'enceinte même du port existant où aucune espèce animale, ni végétale spécifique n'y est répertoriée ni donc menacée. Certains aménagements (terre pleins ou talus) pourraient même, à l'inverse, servir de substrat dur colonisable par certaines communautés benthiques

S'agissant des diverses pollutions, qu'il est avéré que les travaux puis la phase exploitation vont générer une augmentation des nuisances sonores et polluantes.

Cependant :

Concernant la gêne acoustique, les aménagements relatifs à la phase 2 se situent dans la zone industrialo-portuaire, et n'auront, comme démontré dans l'évaluation environnementale, qu'un impact faible et relatif par rapport à l'ambiance sonore déjà existante, d'autant que les premières habitations sont situées à plus de 250m.

Concernant la qualité de l'air, une augmentation du trafic routier (sur le site et les voies d'accès), et donc des émissions de gaz associées, est également prévisible, mais elle restera faible en proportion des conditions actuelles, et les émanations resteront inférieures aux seuils réglementaires imposés.

Le trafic des navires sera également en augmentation. Toutefois, soumis à des exigences de performance environnementale plus grandes, ils seront moins polluants et disposeront par ailleurs de réseaux d'eau et d'électricité sur les quais, qui devraient contribuer à en limiter les effets.

Si on note une augmentation des pollutions de l'air et sonores, celles-ci restent relatives et s'inscrivent sous les seuils sanitaires réglementaires. Par ailleurs, l'étude d'impact souligne le caractère ventilé du secteur, éloigné par ailleurs d'environ 500m des habitations.

S'agissant des émissions de Gaz à effet de Serre (GES) : que l'estimation totale des émissions de GES de la phase 2 (travaux et exploitation sur une période de 25 ans) est évaluée à 1,143Mt CO₂ (343 000t en phase travaux et 32500t par an en phase exploitation).

Toutefois la phase 2 est en grande partie dédiée à l'installation des futures fermes éoliennes (50 éoliennes de 12MW chacune) dont le bilan carbone sera favorable.

En effet, si on prend en compte les phases fabrication, installation, usage et maintenance ainsi que la recyclabilité dans l'analyse de l'impact carbone global des éoliennes, on parvient à un taux global d'émissions, sur 25 ans, de 1,17Mt CO₂.

Pour une production équivalente du mix énergétique français (qui représente la moyenne pondérée des différents modes de production français : nucléaire, fioul, gaz, solaire, etc...) le volume des émissions serait de 3,36Mt CO₂, ce qui représente un gain de 2,19Mt CO₂ pour les futures fermes éoliennes.

Ainsi l'ensemble des émissions de la phase 2 (1,143Mt CO₂) devrait largement être compensées par la production éolienne, qui rendra même l'opération « bénéficiaire », au total, de près de 1Mt CO₂.

B - Au regard de l'avifaune, divers observateurs font remarquer que plusieurs dizaines de mâts d'éclairage vont être implantés sur le secteur du grand môle, de même très probablement que ceux des éoliennes lors des opérations d'assemblage. Le secteur étant répertorié comme une zone de passage importante en terme de migrations, plusieurs intervenants proposent de limiter l'éclairage nocturne pour ne pas perturber ces populations d'oiseaux, ou encore d'assurer le suivi et la protection de ces populations en raison de la multiplication des mâts de toute nature qui vont être érigés sur le môle (mâts d'éclairage, mâts éoliens).

Je considère :

Concernant l'éclairage, et comme prévu dans les mesures d'évitement et de réduction, qu'il sera adapté et limité au strict nécessaire afin d'en limiter les effets négatifs sur l'avifaune.

Que les mâts d'éclairage, de même que ceux des éoliennes en phase de montage sur le môle pourraient effectivement constituer des obstacles et risques de collision, même si les risques paraissent minimes et bien moindres que sur un parc d'éoliennes en activité.

Et qu'en conséquence, il pourrait être utile de proposer un suivi des espèces les plus vulnérables dans le cadre des activités des comités de suivi.

C- Au regard du milieu lagunaire : certains évoquent, depuis le début des travaux , l'effondrement du recrutement des civelles, traduisant un risque d'eutrophisation de l'étang. Le comptage révélerait une baisse du nombre de civelles depuis 2018, et donc un appauvrissement des échanges entre mer et lagune. Les travaux envisagés dans le cadre de la phase 2, puis dans sa phase exploitation, ne pourraient qu'amplifier le phénomène.

CONSTAT : *Les suivis anguilles et civelles sont réalisés dans le cadre d'un projet de recherche plus large mené par le CEFREM (Université de Perpignan), dont la partie des résultats qui intéresse les travaux de la phase 1 sont extraits. D'après les services chargés de ce suivi(cf annexe 8) :*

- *Les variabilités observées sont dues aux conditions environnementales (courant, température,...) ;*
- *Aucun état initial n'a été réalisé ce qui rend difficile l'interprétation quant à l'impact des travaux sur les flux. Un suivi sur un nombre d'années plus important serait nécessaire pour conclure.*
- *Comparaison des résultats :*
 - *Nombre d'anguilles (Au 1^{er} décembre) :*
 - *la valeur est quasi-identique entre 2018 et 2021 : env. 700*
 - *Sur le suivi 2021-2022 une augmentation est observée : 1000*
 - *CPUE des civelles (Au 1^{er} janvier) :*
 - *entre 2018 et 2019 : env. 15 – entre 2019 et 2021 : env. 5*
 - *sur le suivi 2021-2022 une augmentation est observée : env. 20*
- *Les données du suivi 2021-2022 sont en cours d'analyse et seront présentées lors du prochain Comité scientifique (mars/avril 2023).*
 - *La tendance indique néanmoins que*
 - *le nombre de pics est moindre mais plus intense.*
 - *l'échappement des anguilles argentées est plus fort que les années précédentes. |*
 - *Ces résultats confirment qu'il est trop tôt pour conclure de l'éventuel impact des travaux sur les flux.*

En conséquence, je considère que :

rien ne semble démontrer, à l'heure actuelle, et selon l'appréciation des experts, que les populations concernées soient impactées par les travaux en cours : la population des anguilles serait identique voire en augmentation pour 2022. Celle des civelles, en légère baisse entre 2019 et 2021, mais également en augmentation en 2022.

S'agissant de la phase 2 les travaux seront de moindre ampleur, et essentiellement situés au nord du grand môle, à plus de 650 m du chenal, à l'exception de quelques opérations (destruction et reprise des ouvrages de la digue nord du port historique et création des digues d'enclôture sur la partie sud du grand môle).

On peut donc supposer que l'impact tant des travaux que de la phase exploitation sera encore plus faible

Toutefois, et compte tenu de la sensibilité du milieu lagunaire, il me paraît important de maintenir la surveillance de ces populations durant toute la durée de la phase 2, et d'envisager des mesures correctives à toute alerte.

Enfin et dans un souci de transparence et de bonne information des populations, la participation de représentants des communes riveraines de l'étang au comité de suivi environnemental paraîtrait opportune

53 Observations relatives aux aspects économiques

531 Les avis favorables

Ils portent en majorité sur l'intérêt économique que le projet suscite dans le domaine éolien (importation, construction et assemblage sur place vont être propices au développement local de la filière) et soulignent l'intérêt de sa proximité immédiate des futures fermes éoliennes (avantageux en terme de coût d'installation et de conditions de maintenance).

Le projet va également permettre, en massifiant le trafic de marchandises sur le port, de diminuer les coûts notamment en terme de transport, et dynamiser ainsi l'économie locale et régionale

Enfin, le projet est vécu comme porteur en terme d'emplois, notamment dans le domaine de l'éolien, mais également dans le cadre des activités induites.

532 Les avis défavorables

A - Certaines observations font valoir qu'il s'agit d'un projet coûteux qui ne se justifie pas du fait de la proximité du port de Sète (ce dernier, non saturé, et déjà équipé, pourrait absorber les charges prévues sur Port la Nouvelle).

Le projet de hub céréalier est également mis en cause, du fait de la baisse de la production céréalière française et régionale. Par ailleurs, le projet de par ses capacités d'importations importantes serait

susceptible de nuire à l'agriculture locale et aux projets de relocalisation des productions agricoles

Je constate que la phase 2 est en grande partie dédiée à l'éolien et je considère donc

qu'elle se justifie par le projet d'implantation d'importantes fermes offshore au large de Port la Nouvelle et Gruissan situées à moins de 16 km de là, et donc à proximité quasi immédiate.

Le port de Sète ne bénéficie pas de cette proximité, qui fait de ce projet un atout, sur le plan économique, logistique et opérationnel (notamment pour les futures équipes de maintenance et d'intervention), mais également environnemental.

S'agissant des autres activités de trafic complémentaire (céréales, bois etc.), il paraît logique et économiquement souhaitable d'utiliser ces infrastructures au maximum de leur capacité afin de les rentabiliser au mieux.

Enfin, le port de Sète n'est pas en concurrence avec le projet de la phase 2, il traite des trafics ayant des origines-destinations et des zones de distributions différentes du port de Port-la Nouvelle et de manière même complémentaire comme en atteste la présence d'un même opérateur sur les deux sites.

S'agissant du projet de hub céréalier, le projet de la phase 2 n'intervient qu'en renforcement de ce trafic, et n'en constitue pas l'essentiel. Il me paraît toutefois important d'exploiter les infrastructures portuaires au maximum de leurs possibilités, d'autant que la position géographique, et les opportunités économiques liées à de nouvelles et fortes capacités de tonnage ouvrent des perspectives de commerce intéressantes notamment à destination des pays du Maghreb ou de l'Espagne

B - D'autres observations mettent également en doute les retombées du projet en terme d'emplois, de même que l'intérêt de l'éolien qui ne serait qu'un leurre destiné à masquer d'autres importations

Je constate

Selon les diverses estimations, que la période de travaux de la phase 2 devrait générer ou préserver 500 emplois régionaux.

Au cours de la période d'exploitation de la phase 2, l'évaluation réalisée à l'horizon 2035 fait état d'une génération de 1200 emplois : 76 emplois directs (gestion et activité portuaire), 830 emplois indirects (dont 600 dans l'éolien offshore – construction, assemblage, maintenance-), 297 emplois induits.

Je considère donc que l'impact de la phase 2 sur l'emploi sera bénéfique pour le bassin d'emploi local, voire régional.

54 Observations relatives aux risques

Deux catégories de risques sont soulevées au droit du projet présenté :

- les risques liés au stockage des futurs produits d'importation liés à ce projet (hydrogène, engrais azotés, céréales stockées en silos)

Les aménagements qui seront réalisés dans le cadre de la phase 2 ne sont pas destinés au stockage ni à l'installation de sites de type SEVESO.

– le risque de submersion marine lié à la montée des eaux et au réchauffement climatique.

Je constate, que conformément aux recommandations faites par l'autorité environnementale, les ouvrages seront conçus afin de tenir compte des effets du changement climatique, soit une cote moyenne de + 2,573 à + 3,073 m IGN69.

A noter que les préconisations de la MRAe (autorité environnementale) sont de + 2,4m .

Je considère donc que les risques liés à la problématique des changements climatiques sont bien pris en compte et anticipés.

CONCLUSIONS ET AVIS

concernant les enquêtes publiques relatives :

1 A l'autorisation environnementale requise au titre de l'article L214-1 du code de l'environnement

2 A la décision d'extension du port au titre du code des transports.

CONCLUSIONS ET AVIS

Relatifs

À L'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE REQUISE AU TITRE DE L'ARTICLE L.214 et suivants DU CODE DE L'ENVIRONNEMENT :

Le projet relève de l'article R.214-1 du code de l'environnement, et notamment des rubriques 4.1.2.0 et 4.1.3.0 qui stipulent, dans le cas de ce projet, que les travaux d'aménagement portuaires réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu, d'un montant supérieur ou égal à 1,9 M€ (les travaux de la phase 2 sont estimés à 116 M€), ainsi que le dragage et/ou rejet y afférent (la construction des quais nécessite ici ce type d'opérations) en milieu marin, sont soumis à autorisation environnementale.

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

Sur le plan procédural, je constate que :

- Le dossier a été présenté dans les formes réglementaires.
De bonne qualité, bien que volumineux et parfois technique sur certains aspects, il reste relativement accessible pour tout public, et permet de présenter le projet de manière claire,
- le projet a bien fait l'objet d'une étude d'impact complémentaire et spécifique à la phase 2
- l'autorité environnementale y a rendu un avis, lequel a fait l'objet d'un mémoire en réponse de la part du maître d'ouvrage , sur chacune des questions soulevées,
- l'ensemble de la procédure relative à l'enquête publique a été respectée, le public ayant pu largement prendre connaissance de l'ensemble du dossier et s'exprimer comme en atteste le nombre important des observations déposées, notamment sur le registre dématérialisé

Sur le fond,

considérant l'ensemble des observations défavorables émises par le public dans le domaine environnemental :

– S'agissant des atteintes à la biodiversité, je constate que les travaux et aménagements objets de la phase 2 auront lieu dans l'enceinte même du port actuel, où aucune espèce animale ni végétale particulière n'est signalée(hors chenal qui est évoqué infra), et je considère donc qu'il ne porteront pas atteinte à la biodiversité locale.

– S'agissant des diverses pollutions notamment sonores, ou liées à la qualité de l'air, je constate que l'augmentation des divers trafics liés à la phase 2, générera effectivement une augmentation des bruits et des fumées, mais que celle-ci sera toute relative, dans un contexte industriel et portuaire déjà existant et bien établi, et que les taux resteront sous les seuils réglementaires imposés. Par ailleurs, s'agissant de la qualité des eaux, un dispositif adapté de recueil et de traitement des eaux pluviales est prévu.

Toutefois, il me paraît important, et dans la continuité de ce qui s'est fait lors de la phase 1, de poursuivre les activités de mesure de suivi de la qualité de l'air extérieur, et de prévoir toutes mesures correctives nécessaires éventuelles.

– S'agissant des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES), je constate qu'effectivement, le projet d'extension du port dans sa phase 2 sera générateur de GES. Toutefois, ces travaux sont en grande partie dédiés à l'éolien, dont ils constituent la principale finalité. Ils contribueront donc, à ce titre, à la mise en service des futures fermes implantées au large de Gruissan et Port la Nouvelle.

La mise en service de ces parcs éoliens générera un gain en terme d'émission de GES par rapport à notre mix énergétique actuel, et viendra même compenser, et même plus que largement, les émissions de GES liées à la phase 2.

Je considère donc que le projet participe bien aux objectifs fixés dans le cadre des nouvelles politiques énergétiques, ainsi qu'à la diminution des émissions de GES, et pourrait même y contribuer encore davantage dans la perspective de l'implantation de futurs parcs éoliens tant offshore que terrestres dans la région.

– S'agissant de l'avifaune : le secteur de Port la Nouvelle est situé sur un couloir de migration important. Toutefois, je considère que les risques restent possibles mais minimes pour ce type de population, sachant que la phase 2 s'inscrit déjà dans un milieu anthropisé, que le niveau d'éclairage prévu dans les mesures d'évitement et de réduction sera adapté et limité, et qu'enfin le risque de collision avec les divers mâts (éclairage et éoliennes en phase de montage mais non actives) restera faible.

Toutefois, il me paraît utile, d'en suivre l'impact grâce aux mesures et constatations qui pourrait être effectuées dans le cadre de l'activité des comités d'experts et de suivi.

– S'agissant du milieu lagunaire : je constate que les travaux de la phase deux ne concerneront pratiquement pas le secteur du grau, et que les travaux de la phase 1, aux dires des experts, n'ont pas eu d'impact direct marqué sur les populations d'anguilles et de civelles. Je considère donc que l'impact de la phase 2 sur le milieu lagunaire devrait être faible mais que les mesures de suivi devront se poursuivre dans les mêmes conditions qu'actuellement, en y associant les représentants des communes riveraines de l'étang.

– S'agissant des risques, et notamment des risques de submersion marine liés au dérèglement climatique, les ouvrages seront conçus aux cotes recommandées (+2,573 à +3,073m IGN) et je considère donc qu'il sera bien tenu compte des effets du changement climatique.

Considérant également l'ensemble des mesures qui seront prises pendant les travaux pour prévenir tout risque d'accident et de pollution, ainsi que la mise en place d'un écologue chargé du suivi des mesures de protection et du respect des prescriptions

En conclusion, et après avoir examiné l'ensemble des critères relatifs à cette demande d'autorisation

Estimant que :

- de manière globale , les impacts environnementaux de ce projet sont limités au regard des avantages écologiques qui seront tirés de la filière éolienne à laquelle il est principalement dédié et qu'il va permettre de développer, notamment en terme d'émission de gaz à effet de serre
- la faune, la flore, les eaux superficielles ou encore les sols ne subissent aucune dégradation particulière liée à cette activité
- les impacts sur le milieu humain sont considérés négligeables

Mais en recommandant :

- de poursuivre, pendant toute la durée de la phase 2, les activités de suivi, notamment celles concernant la surveillance lagunaire(populations d'anguilles et de civelles, turbidité) ,mais également celle de l'avifaune, ainsi que la qualité de l'air (notamment à proximité des zones urbaines)
- et d'y associer, au sein des comités de suivi, des représentants des communes riveraines de l'étang

Le commissaire enquêteur émet **un avis favorable** à la demande d'autorisation environnementale concernant la phase 2 du projet d'extension du port de Port la Nouvelle

Fait et clos , le 30 novembre 2022

Le commissaire enquêteur.



CONCLUSIONS ET AVIS

Relatifs

À LA DECISION D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA-NOUVELLE

Le projet d'extension est également concerné par le Code des Transports. A ce titre, un dossier d'instruction doit être présenté par le Maître d'Ouvrage. Il comprend ici l'étude d'impact et le volet socio-économique:

L'instruction comporte les formalités suivantes :

- o Consultation du conseil portuaire ;
- o Consultation des collectivités et des services locaux intéressés ;
- o Consultation de la commission nautique locale (les opérations ne comportant pas de modification des ouvrages extérieurs du port ou des chenaux d'accès qui justifierait alors dans ce cas la consultation de la grande commission nautique)

Analyse des consultations prévues par le code des transports

L'avis du conseil portuaire

L'examen de la phase 2 du projet d'extension du port a eu lieu lors de la réunion du 06 mai 2022. Le président du conseil portuaire souligne » l'importance du projet , notamment au regard de la capacité à accueillir le 1er parc commercial éolien ».

Après présentation du projet, celui-ci est approuvé par vote à l'unanimité des participants (22 voix favorables, 0 contre et 0 abstentions)

L'avis des collectivités et services locaux intéressés

Collectivité ou service	Date de réponse	Teneur de l'avis
Département AUDE	sans	Réputé favorable
Commune Port-la-Nouvelle	05/04/22	Favorable
Communauté Agglo Grand Narbonne	sans	Réputé favorable
Parc Naturel Régional Narbonnaise	sans	Réputé favorable
SAS 3 PLN	sans	Réputé favorable
CCI Occitanie	sans	Réputé favorable
Direction Interrégionale Douanes	Mail du 07 avril 2022	Favorable
Groupement Gendarmerie Maritime	sans	Réputé favorable
Conservatoire du littoral Languedoc Roussillon	sans	Réputé favorable

L'avis de la Commission Nautique Locale

La CNL s'est réunie le 09 mai 2022. Il s'agit pour cette commission de mesurer l'impact du projet sur

la sécurité nautique uniquement et de suggérer d'éventuelles recommandations.

Après présentation du projet, quelques questions techniques relatives au balisage ont été soulevées afin d'en améliorer le dispositif.

A l'issue des débats, la commission émet un avis positif sur les incidences nautiques des infrastructures devant être livrées dans le cadre de la phase 2.

L'Évaluation socio-économique.

Le projet d'extension du port, dans sa phase 2, correspond à la réalisation d'installations destinées à l'accueil des intrants liés à la filière éolienne marine et terrestre, mais également à l'accueil de trafics vracs et général cargo. Les aménagements prévus concernent donc en très grande partie la filière éolienne, mais serviront également, afin de rentabiliser au mieux ces installations, au renforcement de certains trafics déjà existants (céréales, bois, engrais, produits recyclés..) et donc de certaines filières.

Les effets positifs qui en sont attendus sont multiples :

- sur le plan énergétique et environnemental, l'aménagement de ce môle vert dédié à l'éolien fait de ce projet d'extension du port (dans sa phase 2), un élément fort de sa contribution à la transition énergétique. Sa proximité avec les futures fermes commerciales offshore en fait un atout supplémentaire sur les plans industriel, économique, mais également opérationnel

- la qualité et l'adaptation des installations (qui vont être aménagées dans le cadre de la phase 2) aux gabarits nautiques modernes, vont précisément permettre le développement de cette activité éolienne offshore (qui nécessite aujourd'hui des gabarits importants) en lui offrant par ailleurs les espaces d'assemblage et de stockage nécessaires.

Elles vont également permettre de renforcer d'autres activités et notamment le marché des céréales. Malgré certaines fluctuations liées aux conjonctures économiques et géopolitiques actuelles, le positionnement géographique de Port la Nouvelle, et ses futures capacités logistiques ont fait un débouché intéressant pour les producteurs d'Occitanie à destination des marchés du Maghreb ou d'Espagne.

- Enfin un dernier avantage souvent évoqué, et parfois contesté, est celui lié aux emplois générés. Selon les diverses estimations, la période de travaux de la phase 2 devrait générer ou préserver 500 emplois régionaux.

Dans la période d'exploitation de la phase 2, l'évaluation réalisée à l'horizon 2035 fait état d'une génération de 1200 emplois : 76 emplois directs (gestion et activité portuaire), 830 emplois indirects (dont 600 dans l'éolien offshore – construction, assemblage, maintenance-), 297 emplois induits.

Si les chiffres annoncés ne constituent qu'une estimation, il paraît toutefois raisonnable de supposer, compte tenu de l'augmentation de l'activité portuaire, et de la mise en œuvre des fermes éoliennes offshore, qu'ils sont assez proches de la réalité.

Conclusions du commissaire enquêteur.

CONSIDÉRANT

- Que le dossier présenté est clair, complet et conforme aux dispositions de l'article R 5314-4 du code des transports notamment quant à l'étude dédiée à l'évaluation socio-économique
- Que les avis rendus par les acteurs consultés dans le cadre de l'article R 5314-4 du code des transports sont favorables
- Que le projet répond aux besoins des filières EMR (énergies marines renouvelables) en leur offrant les infrastructures nécessaires et utiles, de même qu'une proximité immédiate favorable sur le plan opérationnel et qu'il s'inscrit ainsi comme un élément fort de contribution à la transition énergétique
- Que ces installations vont contribuer à accroître la compétitivité portuaire, et qu'elles sont ainsi susceptibles de développer l'activité économique locale, notamment dans le domaine de l'éolien
- Que le projet est porteur d'emplois (directs, indirects et induits) non seulement pendant la phase travaux, mais aussi et surtout pendant la phase exploitation

Le commissaire enquêteur émet **un avis favorable** à la décision d'extension du port de Port la Nouvelle.

Fait et clos , le 30 novembre 2022

Le commissaire enquêteur.





Secrétariat général
Direction du pilotage des politiques
publiques et de l'appui territorial

**Bureau de l'environnement
et de l'aménagement du territoire**

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL N° 2022/0007

relatif à l'ouverture d'une enquête publique unique concernant la Phase 2 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle portée par la SEMOP Port-La Nouvelle.

Le Préfet de l'Aude,
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite,

- VU le Code de l'environnement ;
- VU le Code des transports (articles R.5314-1 à 4) ;
- VU l'arrêté du 09 septembre 2021 relatif à l'affichage des avis d'enquête publique, de participation du public par voie électronique et de concertation préalable ainsi que des déclarations d'intention prévus par le Code de l'environnement ;
- VU le débat public du 17 décembre 2012 au 16 avril 2013 portant sur le projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle ;
- VU la délibération du conseil d'administration de la SEMOP validant la réalisation des démarches administratives associées à la Phase 2 du projet d'extension portuaire du 15 décembre 2021 ;
- VU la délibération de la mairie de Port-La Nouvelle du 21 mars 2022 concernant les travaux de la phase 2 du projet d'extension portuaire de Port-La Nouvelle ;
- VU la demande du 16 décembre 2021 complétée le 15 avril 2022 par la Société d'Économie Mixte à Opération Unique (SEMOP) Port-La Nouvelle concernant la demande d'autorisation environnementale de la phase 2 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle ;
- VU les pièces du dossier présenté conformément aux dispositions des articles R.122-1 et suivants du code de l'environnement , et notamment :
 - l'étude d'impact du 09 juin 2022 et son résumé non technique
 - l'avis de l'autorité environnementale du 09 juin 2022 et la réponse du maître d'ouvrage à l'avis n° 2022A66 de la MRAe Occitanie ;
- VU les avis recueillis au cours de l'instruction ;
- VU le rapport du 11 juillet 2022 du service instructeur de la DDTM demandant la mise à l'enquête ;
- VU la décision n° E22000096/34 du 10 août 2022 par laquelle le président du tribunal administratif de Montpellier a désigné Monsieur Alain CHAROTTE, officier de gendarmerie, en retraite en qualité de commissaire enquêteur chargé de conduire l'enquête publique au titre des dispositions du Code de l'environnement ;
- VU la concertation avec le commissaire enquêteur pour l'organisation de l'enquête publique conformément à l'article R.123-9 du Code de l'environnement ;

CONSIDERANT que le projet relève des rubriques suivantes (mentionnées à l'article R.214-1 du Code de l'environnement) :

Rubrique	Intitulé de la rubrique	Cas de la Phase 2 du projet d'extension portuaire Régime
4.1.2.0	Travaux d'aménagement portuaires et autres ouvrages réalisés en contact avec le milieu marin et ayant une incidence directe sur ce milieu : <ul style="list-style-type: none">d'un montant supérieur ou égal à 1 900 000 € (A)d'un montant supérieur ou égal à 160 000 € mais inférieur à 1 900 000 € (D)	Autorisation
4.1.3.0	Dragage et/ ou rejet y afférent en milieu marin.	La construction des quais nécessite des opérations de dragage.

(A) Autorisation

(D) Déclaration

CONSIDERANT qu'il ressort du dossier présenté que celui-ci a fait l'objet d'une étude d'impact en application du tableau annexé à l'article R.122-2 du Code de l'environnement ;

CONSIDERANT que ce projet relève également des dispositions des articles R.5314-1 à 4 du Code des transports dont l'instruction a été menée par la Région Occitanie, autorité portuaire compétente ;

CONSIDERANT que ce projet peut faire l'objet d'une enquête publique unique conformément aux dispositions des articles L.123-6 et L.181-10 du Code de l'environnement ;

SUR PROPOSITION de la secrétaire générale de la préfecture de l'Aude ;

ARRÊTE

ARTICLE 1 : Objet et durée de l'enquête publique

Il sera procédé à une enquête publique unique du **03 octobre 2022 au 02 novembre 2022 inclus**, soit pour une durée de 31 jours, concernant la phase 2 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle (autorisation environnementale et instruction au titre du Code des Transports).

Caractéristiques du projet :

Le projet consiste en la création d'un môle offrant des postes à quais supplémentaires et des terre-pleins associés pouvant être affectés aux activités générées par le développement des fermes éoliennes flottantes commerciales :

- création du terre-plein portuaire du môle par remblais hydrauliques (*création des digues d'enclôture du Grand Môle avec protection des terre-pleins, et la déconstruction et reprise des ouvrages de la digue nord du port historique*) avec possibilité de réaliser l'extension de la voie ferrée ;
- réalisation des Voiries Réseaux Divers (VRD) ;
- réalisation des quais P10 et P11 et du duc d'albe associé ;
- dragage au-devant des postes P10 et P11 à la cote - 15,9 m ZH afin de satisfaire aux critères de navigation et d'accessibilité aux postes.

ARTICLE 2 : Désignation du commissaire enquêteur

Monsieur Alain CHAROTTE, officier de gendarmerie en retraite, est désigné en qualité de commissaire enquêteur par décision du 10 août 2022 de Monsieur le Président du tribunal administratif de Montpellier. En cas d'empêchement, un commissaire enquêteur remplaçant sera désigné après interruption de l'enquête par le Président du tribunal administratif.

ARTICLE 3 : Déroulement de l'enquête

Seule la commune de Port-La Nouvelle est concernée par le projet et est désignée siège de l'enquête.

Pendant toute la durée de l'enquête, les pièces du dossier en version papier dont l'étude d'impact, ainsi que le registre d'enquête, à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur préalablement à l'ouverture de l'enquête publique seront mis à disposition du public en mairie de Port-La Nouvelle – Place du 21 juillet 1844 - 11210 Port-La Nouvelle.

Les personnes intéressées pourront en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture au public et s'il y a lieu, consigner leurs observations et propositions par écrit sur le registre d'enquête, ouvert à cet effet.

Un registre dématérialisé sera mis à la disposition du public sur le site internet suivant : <https://www.democratie-active.fr/enquete-phase2-portpln/>

Le dossier sera par ailleurs consultable en version dématérialisée :

- sur le site internet comportant le registre dématérialisé, au lien suivant : <https://www.democratie-active.fr/enquete-phase2-portpln/>
- à partir du site internet des services de l'État dans l'Aude au lien suivant : <http://www.aude.gouv.fr/autorisations-environnementales-r2316.html>
- gratuitement sur un poste informatique, aux jours et heures d'ouverture au public, en mairie de Port-La Nouvelle.

ARTICLE 4 : Observations et propositions du public

Avant la clôture de l'enquête, les observations relatives au projet pourront être :

- consignées sur le registre déposé en mairie de Port-La Nouvelle ;
- ou adressées par voie électronique à l'adresse suivante : phase2pln@democratie-active.fr ou depuis le registre dématérialisé au lien suivant : <https://www.democratie-active.fr/enquete-phase2-portpln/>
- ou envoyées par courrier à la mairie de Port-La Nouvelle – Place du 21 juillet 1844 - BP 59 - 11210 Port-La Nouvelle - à l'attention de Monsieur Alain CHAROTTE, commissaire enquêteur.

Les observations et propositions formulées par voie postale sont annexées au registre d'enquête et tenues à la disposition du public au siège de l'enquête.

Les observations et propositions transmises par voie électronique sont consultables sur le registre dématérialisé.

Toutes les observations, courriers et courriels réceptionnés avant la date d'ouverture et après la date de clôture de l'enquête ne pourront pas être pris en considération par le commissaire enquêteur.

Conformément aux dispositions de l'article L.123-11 du Code de l'Environnement, le dossier d'enquête publique est communicable à toute personne sur sa demande et à ses frais, avant l'ouverture de l'enquête publique ou pendant celle-ci auprès de la préfecture de l'Aude (Direction du Pilotage des Politiques Publiques et de l'Appui Territorial – Bureau de l'Environnement et de l'Aménagement du Territoire) aux jours et heures habituels d'ouverture et sur rendez-vous uniquement.

ARTICLE 5 : Lieu des permanences du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public, aux jours et heures suivants, en mairie de Port-La Nouvelle – Place du 21 juillet 1844 - 11210 Port-La Nouvelle. :

- le 03 octobre 2022 de 09h00 à 12h00
- le 15 octobre 2022 de 09h00 à 12h00
- le 25 octobre 2022 de 14h00 à 17h00
- le 02 novembre 2022 de 14h00 à 17h00

ARTICLE 6 : Publicité de l'enquête

Publicité dans la presse :

Un avis au public, portant les indications mentionnées à l'article R.123-9 du Code de l'environnement, sera publié par les soins du préfet de l'Aude et aux frais du demandeur, quinze jours au moins avant le début de l'enquête publique et rappelé dans les huit premiers jours dans deux journaux diffusés dans le département de l'Aude.

Publicité par affichage :

Cet avis sera en outre affiché en mairie de Port-La Nouvelle dans les endroits habituellement réservés à cet effet, et dans la mesure du possible, publié par tout autre procédé en usage dans la commune, quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête publique et pendant toute sa durée.

Dans les mêmes conditions de délai et de durée, et sauf impossibilité matérielle justifiée, il sera procédé par les soins du responsable du projet à l'affichage du même avis sur les lieux prévus à la réalisation du projet. Ces affichages devront être visibles et lisibles de là où, s'il y a lieu, des voies publiques et être conformes aux caractéristiques et dimensions fixées par l'arrêté du 09 septembre 2021 du ministre chargé de l'environnement mentionné à l'article R.123-11 du code de l'environnement.

Publicité sur internet :

Cet avis sera également publié sur le site internet :

- des services de l'État dans l'Aude au lien suivant : <http://www.aude.gouv.fr/autorisations-environnementales-r2316.html>
- et sur le registre dématérialisé, au lien suivant : <https://www.democratie-active.fr/enquete-phase2-portpln/>

ARTICLE 7 : Informations complémentaires

La personne responsable du projet est Monsieur Didier CODORNIU, président de la SEMOP Port-La Nouvelle – 115 avenue Adolphe Turrel - 11210 Port-La Nouvelle

Toutes informations techniques relatives au projet pourront être demandées à :

- M. Yann **WICKERS**, Directeur Général de la SEMOP
Mail : yann.wickers@pln-port.com – Tél. : 04 68 48 01 56
- M. Roman **STEGA**, Directeur Technique
Mail : roman.stega@pln-port.com – Tél. : 04 68 48 01 56

ARTICLE 8 : Avis de la commune

En application de l'article R.181-38 du code de l'environnement, le Conseil municipal de la commune de Port-La Nouvelle est appelé à donner son avis, dès le début de la phase d'enquête publique, sur la demande d'autorisation environnementale, notamment au regard des incidences environnementales notables sur son territoire. Cet avis ne pourra être pris en considération que s'il intervient, au plus tard, dans les quinze jours suivant la clôture de l'enquête publique.

ARTICLE 9 : Clôture de l'enquête et rencontre avec le maître d'ouvrage

À l'expiration du délai d'enquête prévu à l'article R.123-18, le registre d'enquête sera mis à la disposition du commissaire enquêteur et clos par lui.

Après clôture du registre d'enquête, le commissaire enquêteur rencontrera, dans la huitaine le responsable du projet et lui communiquera les observations écrites et orales consignées dans un procès-verbal de synthèse. Le responsable du projet disposera d'un délai de quinze jours pour produire ses observations éventuelles.

ARTICLE 10 : Rapport d'enquête et conclusions

À compter de la date de clôture de l'enquête, le commissaire enquêteur disposera d'un délai de trente jours pour établir et transmettre au préfet de l'Aude un rapport conforme aux dispositions de l'article R.123-19 du code de l'environnement. Son rapport sera accompagné :

- de l'exemplaire du dossier soumis à l'enquête ;
- du registre ;
- des pièces annexées.

Ses conclusions feront l'objet d'une présentation séparée précisant si elles sont favorables, favorables sous réserves ou défavorables au projet.

Le commissaire enquêteur transmettra simultanément une copie du rapport et des conclusions motivées à Monsieur le président du Tribunal Administratif de Montpellier.

Dès réception du rapport et des conclusions par le préfet de l'Aude, celui-ci en adressera copie : au responsable du projet, à la mairie de Port-La Nouvelle où s'est déroulée l'enquête.

ARTICLE 11 : Mise à disposition du rapport et des conclusions

Pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public :

- en mairie de Port-La Nouvelle ;
- à la préfecture de l'Aude (Direction du pilotage des politiques publiques et de l'appui territorial – Bureau de l'environnement et de l'aménagement du territoire) sur rendez-vous uniquement aux jours et heures habituels d'ouverture ;
- sur le site internet des services de l'État dans l'Aude au lien suivant : <http://www.aude.gouv.fr/autorisations-environnementales-r2316.html>

ARTICLE 12 : Décision prise à l'issue de l'enquête

Le Préfet de l'Aude est l'autorité compétente pour prendre la décision requise au titre du code de l'environnement. Il statuera par arrêté portant autorisation environnementale assortie de prescriptions ou par arrêté de refus.

ARTICLE 13 : Exécution

La secrétaire générale de la préfecture de l'Aude, le Directeur de la Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement (DREAL), le maire de la commune de Port-La Nouvelle, le Président de la SEMOP et le commissaire enquêteur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Carcassonne, le 17 AOÛT 2022

Le préfet

Thierry BONNIER

Préfecture de l'Aude

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

relatif à l'ouverture d'une enquête publique unique concernant la Phase 2 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle portée par la SEMOP Port-La Nouvelle.

Par arrêté n° 2022/0007 du Préfet de l'Aude, une enquête publique sur le projet susvisé, d'une durée de 31 jours, est prescrite du **03 octobre 2022** au **02 novembre 2022 inclus**.

Caractéristiques du projet :

Le projet consiste en la création d'un môle offrant des postes à quais supplémentaires et des terre-pleins associés pouvant être affectés aux activités générées par le développement des fermes éoliennes flottantes commerciales :

- création du terre-plein portuaire du môle par remblais hydrauliques (*création des digues d'enclôture du Grand Môle avec protection des terre-pleins, et la déconstruction et reprise des ouvrages de la digue nord du port historique*) avec possibilité de réaliser l'extension de la voie ferrée ;
- réalisation des Voiries Réseaux Divers (VRD) ;
- réalisation des quais P10 et P11 et du duc d'albe associé ;
- dragage au-devant des postes P10 et P11 à la cote - 15,9 m ZH afin de satisfaire aux critères de navigation et d'accessibilité aux postes.

Informations complémentaires :

La personne responsable du projet est Monsieur Didier CODORNIU, président de la SEMOP Port-La Nouvelle – 115 avenue Adolphe Turrel - 11210 Port-La Nouvelle

Toutes informations techniques relatives au projet pourront être demandées à :

- M. Yann WICKERS, Directeur Général de la SEMOP
Mail : yann.wickers@pln-port.com – Tél. : 04 68 48 01 56
- M. Roman STEGA, Directeur Technique
Mail : roman.stega@pln-port.com – Tél. : 04 68 48 01 56

Désignation du commissaire enquêteur :

Monsieur Alain CHAROTTE, officier de gendarmerie en retraite, est désigné en qualité de commissaire enquêteur par décision du 10 août 2022 de Monsieur le Président du tribunal administratif de Montpellier. En cas d'empêchement, un commissaire enquêteur remplaçant sera désigné après interruption de l'enquête par le Président du tribunal administratif.

Déroulement de l'enquête :

Seule la commune de Port-La Nouvelle est concernée par le projet et est désignée siège de l'enquête.

Pendant toute la durée de l'enquête, les pièces du dossier en version papier dont l'étude d'impact, ainsi que le registre d'enquête, à feuillets non mobiles, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur préalablement à l'ouverture de l'enquête publique seront mis à disposition du public en mairie de Port-La Nouvelle – Place du 21 juillet 1844 - 11210 Port-La Nouvelle.

Les personnes intéressées pourront en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture au public et s'il y a lieu, consigner leurs observations et propositions par écrit sur le registre d'enquête, ouvert à cet effet.

Un registre dématérialisé sera mis à la disposition du public sur le site internet suivant : <https://www.democratie-active.fr/enquete-phase2-portpln/>

Le dossier sera par ailleurs consultable en version dématérialisée :

- sur le site internet comportant le registre dématérialisé, au lien suivant : <https://www.democratie-active.fr/enquete-phase2-portpln/>
- à partir du site internet des services de l'État dans l'Aude au lien suivant : <http://www.aude.gouv.fr/autorisations-environnementales-r2316.html>
- gratuitement sur un poste informatique, aux jours et heures d'ouverture au public, en mairie de Port-La Nouvelle.

Observations et propositions du public :

Avant la clôture de l'enquête, les observations relatives au projet pourront être :

- consignées sur le registre déposé en mairie de Port-La Nouvelle ;
- ou adressées par voie électronique à l'adresse suivante : phase2pln@democratie-active.fr ou depuis le registre dématérialisé au lien suivant : <https://www.democratie-active.fr/enquete-phase2-portpln/>
- ou envoyées par courrier à la mairie de Port-La Nouvelle – Place du 21 juillet 1844 - BP 59 - 11210 Port-La Nouvelle - à l'attention de Monsieur Alain CHAROTTE, commissaire enquêteur.

Les observations et propositions formulées par voie postale sont annexées au registre d'enquête et tenues à la disposition du public au siège de l'enquête.

Les observations et propositions transmises par voie électronique sont consultables sur le registre dématérialisé.

Toutes les observations, courriers et courriels réceptionnés avant la date d'ouverture et après la date de clôture de l'enquête ne pourront pas être pris en considération par le commissaire enquêteur.

Lieu et dates de permanences du commissaire enquêteur :

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public, aux jours et heures suivants, en mairie de Port-La Nouvelle – Place du 21 juillet 1844 - 11210 Port-La Nouvelle. :

- le 03 octobre 2022 de 09h00 à 12h00
- le 15 octobre 2022 de 09h00 à 12h00
- le 25 octobre 2022 de 14h00 à 17h00
- le 02 novembre 2022 de 14h00 à 17h00

Mise à disposition du rapport et des conclusions :

Pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public :

- en mairie de Port-La Nouvelle ;
- à la préfecture de l'Aude (Direction du pilotage des politiques publiques et de l'appui territorial – Bureau de l'environnement et de l'aménagement du territoire) sur rendez-vous uniquement aux jours et heures habituels d'ouverture ;
- sur le site internet des services de l'État dans l'Aude au lien suivant : <http://www.aude.gouv.fr/autorisations-environnementales-r2316.html>

Décision prise à l'issue de l'enquête :

Le Préfet de l'Aude est l'autorité compétente pour prendre la décision requise au titre du code de l'environnement. Il statuera par arrêté portant autorisation environnementale assortie de prescriptions ou par arrêté de refus.

Préfecture de l'Aude

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

relatif à l'ouverture d'une enquête publique unique concernant la phase 2 du projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle porté par la SEMOP Port-La-Nouvelle.

Par arrêté n° 2022/0047 du Préfet de l'Aude, une enquête publique sur le projet susvisé, d'une durée de 31 jours, est prescrite du **03 octobre 2022 au 02 novembre 2022** inclus.

Caractéristiques du projet

Le projet consiste en la création d'un môle offrant des postes à quai supplémentaires et des terre-pleins associés pouvant être affectés aux activités générales par le développement des terres éoliennes flottantes commerciales :

- création du terre-plein portuaire du môle par remblais hydrauliques (création des digues d'ensablement du Grand Môle avec protection des terre-pleins, et la déconstruction et reprise des ouvrages de la digue nord du port historique) avec possibilité de réaliser l'extension de la voie terre ;
- réalisation des Voiries Réseaux Divers (VRD) ;
- réalisation des quais P10 et P11 et du dou d'albe associé ;
- dragage au-devant des postes P10 et P11 à la cote - 15,9 m ZN afin de satisfaire aux critères de navigation et d'accessibilité aux postes.

Informations complémentaires

La personne responsable du projet est Monsieur Didier COOBSYDIE, président de la SEMOP Port-La-Nouvelle - 115 avenue Adolphe Turrel - 11210 Port-La-Nouvelle.

Toutes informations techniques relatives au projet pourront être demandées à :

- M. Yann WICKERS, Directeur Général de la SEMOP
Mail : yann.wickers@pnl-port.com - Tél. : 04 68 48 01 56
- M. Roman STÉGA, Directeur Technique
Mail : roman.stega@pnl-port.com - Tél. : 04 68 48 01 56

Désignation du commissaire enquêteur

Monsieur Alain CHABOTTE, officier de genclermec en retraite, est désigné en qualité de commissaire enquêteur par décision du 10 août 2022 de Monsieur le Président du tribunal administratif de Montpellier. En cas d'empêchement, un commissaire enquêteur remplaçant sera désigné après interruption de l'enquête par le Président du tribunal administratif.

Déménagement de l'enquête

Seule la commune de Port-La-Nouvelle est concernée par le projet et est désignée siège de l'enquête.

Pendant toute la durée de l'enquête, les pièces du dossier en version papier dont l'étude d'impact, ainsi que le registre d'enquête, à feuilles non numérotées, cotés et paraphés par le commissaire enquêteur préalablement à l'ouverture de l'enquête publique seront mis à disposition du public en mairie de Port-La-Nouvelle - Place du 21 juillet 1844 - 11210 Port-La-Nouvelle.

Les personnes intéressées pourront en prendre connaissance aux jours et heures habituels d'ouverture au public et s'il y a lieu, consigner leurs observations et propositions par écrit sur le registre d'enquête, ouvert à cet effet.

Un registre dématérialisé sera mis à la disposition du public sur le site internet suivant : <https://www.democratie-active.fr/enquete-phase2-portpnl/>

Le dossier sera par ailleurs consultable en version dématérialisée :

- sur le site internet supportant le registre dématérialisé, au lien suivant : <https://www.democratie-active.fr/enquete-phase2-portpnl/>
- à partir du site internet des services de l'État dans l'Aude au lien suivant : <http://www.aude.gouv.fr/autorisations-environnementales-r2316.html>
- gratuitement sur un poste informatique, aux jours et heures d'ouverture au public, en mairie de Port-La-Nouvelle.

Observations et propositions du public

Avant la clôture de l'enquête, les observations relatives au projet pourront être :

- consignées sur le registre déposé en mairie de Port-La-Nouvelle ;
- ou adressées par voie électronique à l'adresse suivante : phase2@democratie-active.fr ou depuis le registre dématérialisé au lien suivant : <https://www.democratie-active.fr/enquete-phase2-portpnl/>
- ou envoyées par courrier à la mairie de Port-La-Nouvelle - Place du 21 juillet 1844 - BP 39 - 11210 Port-La-Nouvelle - à l'attention de Monsieur Alain CHABOTTE, commissaire enquêteur.

Les observations et propositions formulées par voie postale sont déposées au registre d'enquête et tenues à la disposition du public au siège de l'enquête. Les observations et propositions transmises par voie électronique sont consultables sur le registre dématérialisé.

Toutes les observations, courriers et courriels réceptionnés avant la date d'ouverture et après le date de clôture de l'enquête ne pourront pas être pris en considération par le commissaire enquêteur.

Lieu et dates de permanence du commissaire enquêteur

Le commissaire enquêteur se tiendra à la disposition du public, aux jours et heures suivants, en mairie de Port-La-Nouvelle - Place du 21 juillet 1844 - 11210 Port-La-Nouvelle :

- le 03 octobre 2022 de 09h00 à 12h00
- le 15 octobre 2022 de 09h00 à 12h00
- le 25 octobre 2022 de 14h00 à 17h00
- le 02 novembre 2022 de 14h00 à 17h00

Mise à disposition du rapport et des conclusions

Pendant un an à compter de la date de clôture de l'enquête, le rapport et les conclusions de commissaire enquêteur seront tenus à la disposition du public :

- en mairie de Port-La-Nouvelle ;
- à la préfecture de l'Aude (Direction du pilotage des politiques publiques et de l'appui territorial - Bureau de l'environnement et de l'aménagement du territoire) sur rendez-vous uniquement aux jours et heures habituels d'ouverture ;
- sur le site internet des services de l'État dans l'Aude au lien suivant : <http://www.aude.gouv.fr/autorisations-environnementales-r2316.html>

Décision prise à l'issue de l'enquête

Le Préfet de l'Aude est l'autorité compétente pour prendre la décision requise au titre du code de l'environnement. Il statue par arrêté portant autorisation environnementale assortie de prescriptions ou par arrêté de refus.

- Zones d'affichage des avis d'enquête
- Entrée de la SEMOP (sur la route d'accès à la réserve Sainte Lucie)



- Entrée du port



- Capitainerie (à proximité immédiate du casino)



L'automobile du Languedoc-Roussillon et de l'Aveyron

Vos petites annonces les lundis, mercredis et vendredis

Midi Libre

IMMO-AUTO-DI 04 3000 EMPLOI 04 3000

vendredi 16 septembre 2022 Téléphonez avant 12 h, payez par Carte Bancaire. Votre annonce dans le journal sous 48 h (selon le jour de parution le plus proche)

AUTOMOBILES VENTE

Citroën

Autres

DS 7

CITROËN DS 7 PURETECH

Hyundai

Mini

TT - SUV

Autres

DS 7 CROSSBACK

Autres genres

Utilitaires

VIVARO PLANC II

TRAFIC FS II (F2)

DAILY YCB II

KANGOO EXPRESS II (F51)

KANGOO EXPRESS II (F51) 6998 €

Kangoo ex 60v pack confort

MASTER PLANC III (U92) 23765 €

Master ex 108 de 02/07/16

Auto achat

ACHETÉ CASH

Tous véhicules, voitures

POINT RENCONTRE MAGAZINE

BONNES AFFAIRES

Amoureux

Chats

Adoptez CHATS, CHATS

Contacts Rencontres

Matrimonial Rencontre

FranceDuo

RENCONTRE SÉRIEUSE

STOP SOLITUDE !

FranceDuo

RENCONTRE SÉRIEUSE

STOP SOLITUDE !

FranceDuo

RENCONTRE SÉRIEUSE

STOP SOLITUDE !

FranceDuo

RENCONTRE SÉRIEUSE

STOP SOLITUDE !

FranceDuo

RENCONTRE SÉRIEUSE

STOP SOLITUDE !

FranceDuo

RENCONTRE SÉRIEUSE

FranceDuo

RENCONTRE SÉRIEUSE</

Courriel relatif au suivi des populations anguilles et civelles
Mail de De SPACAGNA Stéphanie

À :alaincharotte

Cc :ROUQUIER Valerie,Candice Puissant,FRISON Lucie

ven. 18 nov. à 09:15

Bonjour Monsieur Charotte,

La Région Occitanie est bénéficiaire de l'arrêté préfectoral autorisant la phase 1 des travaux d'extension portuaire de Port-La Nouvelle, et maître d'ouvrage de la 1^{ère} étape de travaux actuellement en cours. Dans ce cadre, elle réalise un certain nombre de suivis environnementaux afin d'apprécier les impacts éventuels des travaux en cours et de la nouvelle configuration du port, et pilote l'aspect environnemental du projet en s'appuyant sur un prestataire auquel a été confié une mission d'encadrement écologique : un groupement dont Suez Consulting est mandataire. Ce sont ces derniers qui nous ont informés de vos demandes de précisions sur les suivis cités en objet, auxquelles nous répondons ci-dessous en tant que porteur du projet.

En premier lieu, je vous précise que ces suivis anguilles et civelles sont réalisés dans le cadre d'un projet de recherche plus large mené par le CEFREM (Université de Perpignan), dont nous extrayons la partie des résultats qui nous intéresse pour questionner l'impact éventuel des travaux. Les conclusions qui sont synthétisées sur les diapositives dont vous disposez et sur lesquelles vous trouvez ci-après des compléments d'explication, sont des conclusions du Cefrem qui sont extraites par notre encadrement écologique.

Vous vous interrogez sur les différences observées sur les graphiques présentés entre les différents suivis présentés. Conformément à vos échanges avec notre prestataire, je vous confirme les éléments suivants :

- Les variabilités observées sont dues aux conditions environnementales (courant, température,...) ;
- Aucun état initial n'a été réalisé ce qui rend difficile l'interprétation quant à l'impact des travaux sur les flux. Un suivi sur un nombre d'années plus important serait nécessaire pour conclure.
- Comparaison des résultats :
 - Nombre d'anguilles (Au 1^{er} décembre) :
 - la valeur est quasi-identique entre 2018 et 2021 : env. 700
 - Sur le suivi 2021-2022 une augmentation est observée : 1000
 - CPUE des civelles (Au 1^{er} janvier) :
 - entre 2018 et 2019 : env. 15 – entre 2019 et 2021 : env. 5
 - sur le suivi 2021-2022 une augmentation est observée : env. 20
- Les données du suivi 2021-2022 sont en cours d'analyse et seront présentées lors du prochain Comité scientifique (mars/avril 2023).
 - La tendance indique néanmoins que
 - le nombre de pic est moindre mais plus intense.
 - l'échappement des anguilles argentées est plus fort que les années précédentes.
 - Ces résultats confirment qu'il est trop tôt pour conclure de l'éventuel impact des travaux sur les flux.
 - A noter également qu'au vu des conditions environnementales de l'été 2022, il est à prévoir une différence notable, en + ou en – sur les résultats du suivi 2022-2023.

J'espère que ces éléments complémentaires auront répondu à vos interrogations, et reste à votre disposition en cas de besoin d'éclaircissement complémentaire.

Vous en souhaitant bonne réception,

Cordialement