

Concertation préalable sur le projet d'extension et de requalification urbaine du Port-Barcarès

COMPTE-RENDU

Réunion publique d'information et d'échanges

Lundi 24 juin 2019 – Mairie du Barcarès

Lieu : Mairie du Barcarès, boulevard du 14 juillet.

Objet : Réunion publique d'information et d'échanges.

Intervenants :

- Alain FERRAND, Maire du Barcarès, Président de la SEMOP Ila Catala Développement, Vice-Président de Perpignan Méditerranée Métropole.
- Martial GERLINGER, Directeur général de la SEMOP Ila Catala Développement.
- Gilles TERSIS, Président de Port Adhoc.
- Sylvain CAUNEILLE, Directeur du Port-Barcarès.

Durée de la réunion : 2h, 18h30 – 20h30

Nombre de participants : 200 personnes

1. Mot d'accueil

Alain FERRAND, Maire du Barcarès, Président de la SEMOP Ila Catala Développement, Vice-Président de Perpignan Méditerranée Métropole, salue les participants. Il annonce qu'une seconde réunion publique sera organisée à Perpignan dans quelques jours.

Il précise que la présente réunion publique porte sur un grand projet d'aménagement et de requalification, qui engagera le Barcarès dans une véritable mutation, pour en faire une ville-port d'avenir. Ce projet permettra de moderniser la commune, de la sécuriser, d'aménager de nouveaux pontons, mais aussi d'en faire un port de plaisance moderne et captif. La nouvelle structure portuaire aura vocation à améliorer le cadre de vie des Barcarésiens, tout en créant un nouveau centre urbain attractif.

Pour porter ce projet, une structure d'économie mixte, la SEMOP Ila Catala Développement, a été créée. Le Groupe NGE et Vinci Construction France font partie du capital de cette entreprise, tout comme la commune de Barcarès. La SEMOP a reçu un contrat de concession de la part de la commune pour porter le projet, ainsi que la commercialisation et la gestion du port, confiée dans le cadre d'un contrat de sous-concession à la société Port Adhoc.

Avec la présente phase de concertation, le projet touche à sa phase finale. Il doit faire l'objet d'autorisations administratives et urbanistiques qui nécessiteront sans doute 18 mois à 2 ans de procédure. Étant éligible au programme Littoral 21 de la région Occitanie, son équilibre financier doit passer par des contributions publiques.

Barcarès pourrait devenir une station touristique phare de cette région, aux côtés des autres, comme la Grande Motte et le Cap d'Agde. Pour y parvenir, la ville doit être compétitive et s'engager sur des projets porteurs, qui puissent la placer dans une position lui permettant d'envisager l'avenir avec sérénité.

Pour la collectivité et la fiscalité locale, le projet induit des risques très limités. Les élus ont pour rôle de réduire les charges de fonctionnement au maximum, en favorisant l'investissement et en réduisant la pression fiscale.

2. Le Barcarès : constats et perspectives

Martial GERLINGER, Directeur général de la SEMOP Ila Catala Développement, rappelle qu'une plaquette de présentation du projet est disponible sur le site internet de la commune du Barcarès.

Au cours des années précédentes, des discussions ont déjà été engagées sur le projet, avec notamment des concertations. La présente étape d'échanges avec le public, qui se tient du 24 juin au 23 juillet 2019, a semblé fondamentale, avant de déposer le projet en préfecture. Cette discussion se poursuivra d'ailleurs à l'issue de la concertation officielle, alors que les travaux commenceront. Il est très important que le public soit pleinement associé à ce projet et fasse part de ses souhaits. Ce projet doit d'abord être celui de Barcarès et des Barcarésiens et répondre aux attentes des habitants.

Gilles TERSIS, Président de Port Adhoc, explique que cette société existe depuis une quinzaine d'années. Elle gère une dizaine d'établissements répartis sur le littoral français, dont Port Médoc et Port Napoléon.

Au Barcarès, Port Adhoc entend transformer le port de plaisance en destination touristique. Les ports de demain devraient être ce que sont aujourd'hui les stations de sports d'hiver, c'est-à-dire des lieux de destination transgénérationnels. Il doit en effet être possible de vivre le port sans être soi-même plaisancier.

Martial GERLINGER constate que le Barcarès est une belle station balnéaire. Il s'agit de la 3^{ème} ville touristique de la Communauté urbaine Perpignan Méditerranée Métropole et elle compte d'importants atouts touristiques, avec 5 000 habitants en hiver, contre plus de 100 000 en été.

Le Port de Barcarès constitue le cœur du projet, mais il présente aujourd'hui des faiblesses, s'agissant par exemple de la nécessité de travaux de dragage, de réaménagement de la passe d'entrée, des questions de continuités urbaines, etc. Il faudra également y créer de nouveaux services et moderniser et développer les équipements portuaires.

L'attractivité touristique est certes déjà importante, mais elle présente des faiblesses. De nouveaux services doivent être créés. Le plan Littoral 21, initié par la région Occitanie, vise à recréer une dynamique d'attractivité. Il faut faire en sorte que davantage de personnes aient envie de rester toute l'année au Barcarès.

Le projet a également pour objectif d'anticiper le changement climatique, avec la montée attendue du niveau de la mer. Les températures vont elles aussi augmenter et des problèmes d'alimentation en eau pourraient se poser à l'avenir, qu'il convient d'envisager le plus tôt possible.

3. Ila Catala : réinventer le Barcarès

Martial GERLINGER indique que le projet vise à concevoir une nouvelle centralité pour la ville, afin de recréer de nouveaux services pour tous.

La SEMOP, créée en juillet 2018, est composée principalement de la ville du Barcarès, qui en possède 44 %. Des acteurs privés, choisis après un appel d'offres international, y apportent leurs compétences en termes d'aménagements, de compétences touristiques, de sécurisation des travaux, des délais et des prix, etc. Il s'agit donc d'un partenariat public/privé au sens plein du terme.

Martial GERLINGER précise qu'il n'est pas question d'augmenter anormalement les contributions des plaisanciers ni les impôts des Barcarésiens. L'argent qui sera utile pour le projet sera issu de contributions publiques, mais aussi des recettes d'exploitation et des recettes immobilières.

Le projet vise à faire vivre le Barcarès. Entre fin 2016 et janvier 2017, plusieurs contributions ont été recueillies sur le projet, avec des éléments proches de ceux qui sont présentés aujourd'hui. Ila Catala a vocation à répondre aux préoccupations quotidiennes des Barcarésiens, avec notamment des logements pour tous. Il ne s'agit pas d'un programme pharaonique, mais d'un programme d'habitat pour tous, avec des services associés, tels que des équipements, des commerces et des espaces verts.

Le port présente quant à lui un potentiel extraordinaire, avec 1 000 anneaux publics et 1 800 anneaux au total.

Gilles TERSIS indique que le port sera connecté. Il s'agit de dématérialiser la relation avec le port avec un guichet unique qui englobe tous les loisirs de la ville. Des déplacements doux seront mis en place au sein de l'Ila Catala, pour préserver la qualité de vie. Il est important que chacun, en fonction de son âge, de ses moyens et de ses besoins, puisse y trouver un parc d'usages à sa dimension.

Le pont actuel sera remplacé par un aquaduc qui ouvrira la ville vers l'extérieur et permettra aux voiliers d'entrer dans le port en continu.

4. 2020-2030 : un programme d'aménagement complet et cohérent

Martial GERLINGER explique que la ville dispose d'un terrain d'environ 25 hectares, ce qui représente une opportunité extraordinaire pour concevoir un nouveau quartier portuaire et central. Il ne s'agit pas de remplacer les autres centres, mais de construire une nouvelle centralité au niveau de port.

Gilles TERSIS observe que le Barcarès est une véritable cité lacustre, trait d'union entre l'étang et la mer. Ila Catala devrait donc permettre de revitaliser ce trait d'union.

Martial GERLINGER remarque que la zone concernée par le projet représente au total 55 hectares, dont 27 hectares terrestres. La première tranche opérationnelle du projet, soumise à la présente concertation, porte sur 70 000 m² de surfaces construites soit environ 800 logements. Parmi ces logements figureront des logements sociaux et des résidences seniors, ainsi que des appartements de standing supérieur. Le coût total de l'opération représente environ 50 millions d'euros pour cette tranche ferme soumise à la concertation. La seconde partie du projet pourrait se prolonger au-delà de 2030, avec la création de canaux sur le quartier portuaire, pour au total et à terme le développement de 100 000 m² de surfaces construites.

L'avant-port présente un véritable enjeu d'amélioration du fonctionnement des digues. Sa passe d'entrée passera de 25 mètres à 60 mètres de long et ses travaux seront réalisés le plus rapidement possible.

L'aqueduc est également fondamental dans le projet. Il s'agit de conserver une continuité urbaine parfaite avec la ville pour les vélos, les piétons, les voitures, ainsi que les personnes à mobilité réduite. De plus, il constitue un ambitieux projet technique avec une totale continuité fluviale : tous les bateaux pourront accéder à l'ensemble de la zone portuaire, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui avec le pont.

En ce qui concerne la zone cœur de ville et les rives, une nouvelle darse portuaire sera mise en place, avec des habitations au bord de l'eau et des marinas.

Les ports d'antan étaient conçus comme des garages à bateaux, ce qui ne correspond plus aux pratiques d'aujourd'hui. Il s'agit à présent de concevoir des services pour les plaisanciers et les touristes, qui pourront se rendre dans la maison du tourisme bleu, à proximité d'une écogare.

Les attentes des plaisanciers relatives aux dragages ont bien été comprises. Le port est aujourd'hui très envasé et, dès ce printemps, de premiers dragages ont été effectués sur la passe d'entrée. Il est apparu important d'utiliser les matériaux des dragages pour recharger les plages, qui s'érodent avec le temps. À l'automne, une session de dragage portera sur le bassin Tourette, particulièrement envasé. Il est donc prévu de travailler prioritairement sur les zones qui concentrent le plus de bateaux, mais une fois que le projet sera lancé, l'ensemble du port sera dragué, y compris l'étang.

5. Les modalités de réalisation du projet

Martial GERLINGER indique que la phase de concertation durera jusqu'au 23 juillet. Entre le 15 juillet et le 16 août, la concertation sera placée sous l'égide de la Communauté urbaine Perpignan Méditerranée Métropole et portera sur la mise en compatibilité du PLU. Le bilan de cette concertation sera dressé à la rentrée, puis le dossier de demande d'autorisation pourra être déposé auprès de l'État. Ensuite, une enquête publique pourra se tenir au début de l'année 2020. Après quoi les études et les grands travaux pourront être finalisés.

En parallèle de ce calendrier, certains travaux pourront être menés plus rapidement. Par exemple, le réaménagement du quai Gerbault commencera dès le mois de septembre.

Pour la première tranche soumise à la concertation, les travaux se dérouleront de 2020 à 2030. Ils débuteront par les travaux portuaires et seront poursuivis par la viabilisation des terrains à l'arrière. Il faudra veiller à ce que ces travaux respectent le cadre de vie des habitants. Cette période de travaux engendrera certaines perturbations qu'il conviendra de minimiser.

La concertation sera d'ailleurs maintenue pendant cette période. Le public est invité à inscrire ses remarques et contributions sur les registres disponibles sur le site Internet du Barcarès, en mairie et au siège de la Communauté urbaine Perpignan Méditerranée Métropole. Des urnes sont également disponibles en ces lieux et les dossiers de concertation sont consultables en ligne. Une autre réunion publique aura lieu ce jeudi, à 18h30, au siège de Perpignan Méditerranée Métropole.

6. Échanges avec la salle

Un participant demande s'il est prévu de restaurer la navigation du port jusqu'au pont de la Corrège ou de la restituer au moins jusqu'à la marina de la Coudalère, qui n'a pas pu se développer compte tenu de l'ensablement de l'étang.

Un participant s'enquiert d'autres questions concernant cette thématique relative à la plaisance et au domaine portuaire.

Un participant (Bernard LAVAUX) rappelle que Monsieur le Maire a indiqué dans l'Indépendant « les entreprises prennent aussi des risques financiers. La commune est moins exposée ». Il semble qu'il soit prévu que la commune cède le terrain et ne prenne pas de risques dans le cadre de ce projet. Bernard LAVAUX demande confirmation de ce point.

Un participant (Francis SELIER) craint que ce projet engendre un coût important pour les plaisanciers qui disposent d'un bateau amarré au port.

Une participante (Madame MIRALES) signale qu'elle ne parvient pas à s'orienter sur le plan présenté. Elle demande où se trouve l'avenue Annibal, ainsi que l'entrée du pont amovible sur le plan.

Un intervenant indique qu'à partir du rond-point Mérignac, une voie sera dédiée au passage de l'aqueduc, qui rejoindra le boulevard Annibal. L'aqueduc sera déporté par rapport au pont actuel. À partir du rond-point Mérignac, une voie sera dotée d'un aménagement paysager et l'entrée de l'aqueduc sera accessible par le terrain Pagnon.

Une participante (Madame MIRALES) en déduit que l'entrée du port restera identique. Le pont sera supprimé et la passe sera élargie.

Un intervenant confirme que la passe d'entrée sera élargie de 24 mètres à 60 mètres.

Une participante (Sabine WEBER) s'enquiert des conséquences de tout le travail de dragage sur l'écosystème.

Un participant remarque que, contrairement à ce que la présentation laisse à penser, la navigation dans le port se fera uniquement au moteur, même pour les grosses unités.

Alain FERRAND précise que la navigation sera possible pour les bateaux à moteur et les voiliers. Le projet prévoit également de réaménager la passe d'entrée.

Un participant demande si ce projet prévoit une sortie par le Sud ou par le Nord. Il déclare par ailleurs que le projet s'accompagnera d'une augmentation de 4 % à 5 % de l'alimentation en électricité et en eau. Or avec des éoliennes flottantes, les pertes de production peuvent s'élever à 50 % en cas de mouvement important.

Alain FERRAND rappelle que le projet éolien offshore ne correspond pas au projet actuel.

ILA CATALA

PORT-BARCARÈS

Un participant (Bernard CARPENTIER, plaisancier) explique qu'il est propriétaire d'un voilier de 1,85 m de tirant d'eau. Il demande quand il pourra accéder à la zone technique pour réaliser un carénage.

Un participant observe qu'il pourrait y avoir une concurrence avec le port de Leucate.

Alain FERRAND explique que les partenariats public-privé classiques, comme celui mis en œuvre pour le compte du théâtre de l'Archipel de Perpignan, constituent des montages financiers risqués, qui ont souvent été décriés en France. Le présent projet ne repose pas sur un tel dispositif, mais sur une SEMOP (société d'économie mixte à opération unique), dont l'engagement des différents partenaires s'entend par rapport à leur apport au capital. C'est pourquoi les risques sont maîtrisés pour la commune. La commune du Barcarès a acheté un terrain pour une somme de 1,3 million d'euros et ce terrain est aujourd'hui valorisé à hauteur de près de 10 millions d'euros. Celui-ci constitue l'apport de la commune dans la SEMOP et permettra de dégager des droits à construire, puis un produit dans l'opération. Le produit issu de ces droits à construire permettra de financer en partie les infrastructures portuaires. Sans ce produit, il ne serait pas possible de réaliser ce projet. En effet, la gestion du port ne permettrait pas à elle seule d'amortir les 50 millions d'euros de travaux prévus. C'est pourquoi il faut définir un modèle permettant de prélever des produits issus d'une commercialisation de droit à construire, ainsi qu'une contribution publique (les subventions).

Dans l'opération, pour absorber le coût du dragage permettant de rétablir la navigation, le seul revenu issu de la gestion du port (c'est-à-dire les redevances des plaisanciers) ne permettrait pas de supporter un tel investissement. D'ailleurs, tous les ports d'Occitanie rencontrent ce type de problème de dragage. Le projet dont il est question aujourd'hui permet d'envisager sérieusement la possibilité de draguer les différents bassins.

Gilles TERSIS précise que, s'agissant du dragage, la première difficulté consiste à obtenir les autorisations qui le permettent. Il est également complexe de transporter les sédiments dans des endroits appropriés. Auparavant, ces sédiments étaient déversés en pleine mer, ce qui n'est plus possible. Il est également de moins en moins possible de remplir les plages de ces sédiments. Il faut en effet de plus en plus souvent traiter ces éléments dans des usines, ce qui a un coût très élevé. Ces problèmes de dragage se posent sur l'ensemble du littoral français. De plus, à Port-Barcarès, les surfaces qui doivent être draguées sont très importantes et difficiles d'accès.

Des réflexions sont donc en cours sur ce sujet. Il pourrait ainsi être envisagé de se doter d'une drague, pour réaliser ces opérations au fil des ans et entretenir le port le mieux possible. De plus, moins les plaisanciers sortent leur bateau, plus le port s'ensable. En effet, les plaisanciers sortent moins souvent que les pêcheurs, dont les sorties fréquentent permettent de remettre les sédiments en suspension. Au Port-Barcarès, le dragage a commencé aux endroits clés, comme la presqu'île, et la passe d'entrée sera draguée sous peu.

Sylvain CAUNEILLE, Directeur du Port-Barcarès, explique que le Port de Barcarès compte 255 hectares, ainsi qu'un espace lagunaire très important. Les eaux de l'étang sont d'excellente

ILA CATALA

PORT-BARCARÈS

qualité et les herbiers poussent de façon importante, ce qui limite la profondeur. Les anciens naviguaient dans l'étang sur des bateaux à fond plat. Aujourd'hui, ces bateaux ne sont plus en adéquation avec la navigation actuelle. Ils bougent peu et restent à demeure, ce qui bloque le courant.

Il faut en outre distinguer deux dragages. Le premier s'effectue à l'intérieur du port, avec des sédiments amenés en carrières et non entreposés sur la plage. Le second s'effectue à l'extérieur du port. Le sable y est identique à celui de la plage, qui provient de la mer. Un arrêté préfectoral autorise le dragage sous certaines conditions, qui ont été respectées. C'est pourquoi deux types de dragage ont été effectués. Les sédiments dragués ne seront donc pas déversés sur la plage.

Il convient également de se poser la question du moment auquel procéder au dragage. Il peut ainsi sembler inutile de procéder à des dragages en mai et en avril, alors que les coups de vent d'Est sont fréquents. De même, dans l'étang, les dragages devraient être effectués avant le mois de mars, ce qui bloque néanmoins les passes en mai et en juin, comme cela a été le cas l'année précédente. En effet, les vents d'Est sont beaucoup plus fréquents que par le passé. Ces changements météo complexifient encore la situation.

Les ports de plaisance ont aujourd'hui 50 ans. Il y a 50 ans, les bateaux étaient traités par antifouling, procédés interdits en 1982 sur les bateaux de moins de 25 mètres. Il a fallu attendre 2003 pour que tous les antifouling soient interdits dans les ports de plaisance. Cette situation a engendré une forme de pollution historique.

Les seuils de pollution sont plus bas dans l'eau que sur terre. En 2012, les sédiments du dragage avaient été immergés à 14 km des côtes. Ces autorisations d'immersion ne sont délivrées que pendant l'hiver, et les immersions sont réalisées avec des chalands chargés de 300 à 500 m³ de sédiments. La zone d'immersion avait en l'occurrence fait l'objet d'un dossier d'incidence Natura 2000, de levés bathymétriques après et avant l'opération, ainsi que de nombreuses analyses. Sans doute, la communication n'avait pas été suffisante à cette époque sur ces sujets.

Gilles TERSIS remarque que les ports de Leucate et du Barcarès portent deux projets complètement différents. Ila Catala est un agrandissement du port et une requalification du centre-ville, dont la dimension est sans commune mesure avec le projet de Leucate. En effet, il y aura peut-être concurrence entre les deux ports, mais ces deux sujets sont complètement différents. Il reste que chacun de ces ports du littoral languedocien devra trouver sa propre identité pour sa typologie de clients. De ce point de vue, Port-Barcarès est très en avance, à l'exception de la Grande Motte, qui a mieux vieilli que les autres.

Un participant observe que, depuis quelques années, les dragages sont effectués de façon presque continue dans le port.

Alain FERRAND le confirme. De fortes sommes ont été investies dans ces opérations.

ILA CATALA

PORT-BARCARÈS

Un participant constate que l'étang, situé en dehors des limites administratives de Barcarès et de Leucate, doit être entretenu par les services de l'État.

Martial GERLINGER estime que les acteurs qui souhaitent développer le port ont intérêt à prendre eux-mêmes ce sujet à bras-le-corps.

Au début de l'année 2018, une autorisation décennale a été obtenue pour procéder à des dragages dans le port. Pendant deux ans, une étude a porté sur l'ensemble des zones qui devaient être draguées, les conséquences des dragages, etc. Il est hors de question de procéder à de mauvaises opérations de dragage. Le coût pour les plaisanciers n'augmentera pas plus que de raison. Il n'est pas prévu que les plaisanciers financent ces travaux.

Il n'est pas non plus prévu de créer une double passe d'entrée. Celle-ci devra toutefois être suffisamment large pour que les bateaux puissent y entrer facilement. Elle sera ainsi portée à 60 mètres.

Sylvain CAUNEILLE précise qu'il est prévu d'agrandir la digue d'entrée Nord, dangereuse par vent d'Est, pour éviter la houle et la sécuriser.

S'agissant de la question relative aux éoliennes, des travaux sont menés avec EDF sur une alimentation électrique qui soit la plus durable possible, en utilisant le soleil, le vent, etc.

Enfin, le développement de la zone technique fait l'objet d'une réflexion. Des réunions de concertation sont organisées régulièrement avec les plaisanciers. Elles peuvent constituer le lieu de ces discussions. Les budgets ne sont pas illimités et des priorités doivent être établies.

Un participant (Bernard DOMINGUEZ) fait état de projets comparables, dont les budgets ont dérivé et ont été multipliés par 4. Il s'enquiert de garanties pour que le budget de 50 millions d'euros soit respecté.

Un participant (Michel CHEREAU) demande si des aléas suffisants ont été provisionnés. Il s'enquiert du temps de rentabilité et de la valeur actualisée nette du projet à terme.

Une participante (Anne-Marie MARCHI) constate que, sur les premiers visuels du projet, il apparaît que des constructions sont érigées sur un actuel parking. Elle demande si ces implantations sont toujours prévues.

Un participant (M. GALET, habitant Barcarès) demande comment se passera l'implantation et s'enquiert du temps des travaux pour l'aqueduc. L'accès au centre-ville pourrait de plus s'avérer difficile pendant les travaux. Il demande si cet aqueduc a vocation à rester gratuit.

Alain FERRAND explique que tous les réseaux aériens (électrique et téléphonique) seront enfouis. Ensuite, le centre-ville sera réaménagé, avec de nouveaux trottoirs élargis et un travail sera mené sur la voirie, pour que la commune retrouve une identité de village qu'elle avait perdue au cours des décennies précédentes. Ces travaux de réaménagement nécessitent du temps et de la réflexion et seront effectués secteur par secteur. Le Barcarès est en totale mutation. Il doit être rénové, structuré et équipé selon un équilibre financier à respecter.

ILA CATALA

PORT-BARCARÈS

Une participante demande s'il est envisagé de construire une structure médicale, qui n'existe plus sur le Barcarès. En cas de problème médical, les habitants du Barcarès sont obligés de se rendre à Saint-Laurent. Or ils ne disposent pas tous de véhicules et l'utilisation des transports collectifs n'est pas pratique pour ce faire.

Alain FERRAND répond que dans le cadre de l'aménagement d'un nouveau centre urbain, la création d'un pôle médical pourra être proposée pour venir enrichir l'offre médicale locale. Cependant, il précise que le désert médical est surtout dû au manque de médecins. Il faut donc attirer des spécialistes, ce qui est difficile. Cette problématique est partagée avec de nombreuses autres villes.

Une participante considère qu'avec 5 000 à 6 000 Barcarésiens à l'année, la ville dispose d'un certain potentiel pour attirer des médecins.

Alain FERRAND rappelle que, selon l'INSEE, la ville compte 6 000 habitants à l'année, alors que cette population est sans doute plus proche de 10 000 à 12 000 habitants en réalité. L'été, la population est multipliée et la ville a été surclassée par le ministère de l'Intérieur en ville touristique strate 80 000 – 150 000 habitants. Ces éléments devraient ainsi permettre de présenter un projet de pôle médical et d'attirer des laboratoires et des spécialistes.

Une participante observe que les centres médicaux et la fibre sont importants pour attirer les touristes et valider le projet de nouveau port. La lenteur du réseau internet pose problème en ce moment.

Alain FERRAND prend note de cette réflexion pertinente.

Martial GERLINGER explique qu'un bureau d'étude a réalisé une étude d'impact de 1 500 pages sur la pollution de la plage qui pourrait être engendrée par la modification de la passe d'entrée. Cette étude sera soumise à l'enquête publique. Les éléments de courantologie figureront aussi dans cette étude d'impact.

En ce qui concerne le budget de 50 millions d'euros, le portage du risque financier et les aléas, le risque travaux est intégralement porté par les industriels du BTP, NGE et Vinci.

Un participant observe que la voirie pourrait être dégradée par le passage des engins de chantier.

Martial GERLINGER confirme que ce point fait partie du risque chantier. Cependant, des règles de jurisprudence doivent être prises en compte. Il ne faut ainsi pas que cette usure soit anormale.

Au sujet de la valeur actualisée du projet, il est difficile d'apporter une réponse. Il s'agit en effet d'un sujet confidentiel. La négociation avec la ville a duré plus d'un an et des équilibres ont été trouvés.

En outre, dès l'entrée dans la phase d'exécution, des discussions seront menées avec les architectes et les promoteurs et l'endroit exact des constructions pourra être affiné. De nouvelles réunions de concertation pourront être organisées à ce moment.

Enfin, l'équilibre financier du projet ne prévoit pas que l'aqueduc soit payant.

Un participant craint qu'il le devienne à terme.

Martial GERLINGER estime qu'il serait plus onéreux de mettre en place un système de perception que les gains qui seraient perçus. Cet aqueduc sera réalisé à proximité d'un pont, qui restera en place jusqu'à la fin des travaux.

Alain FERRAND confirme qu'il n'est pas question de faire payer les usagers de l'aqueduc. Il s'agit d'un ouvrage qui sera librement accessible aux piétons, aux voitures et aux cyclistes. Les véhicules de secours et les bus pourront aussi y accéder.

Martial GERLINGER précise qu'il n'est pas prévu d'installer de passerelle au-dessus du canal. L'aqueduc sera très large et comportera des ouvertures. Il ne sera fermé que sur 30 mètres et sa configuration sera très urbaine. Cet aménagement sera de qualité, puisqu'il s'agit de l'ouvrage emblématique de l'opération.

Alain FERRAND ajoute qu'il ne s'agira pas d'un tunnel, mais d'un ouvrage ouvert vers l'extérieur des deux côtés, avec un accès pour les personnes à mobilité réduite.

Martial GERLINGER indique qu'il ne s'agit pas de créer le nouveau centre de Barcarès, mais d'aménager une nouvelle centralité autour du port. Le cœur historique de la commune doit continuer à vivre.

Alain FERRAND remarque que le projet a pour objectif de dynamiser un secteur, un territoire et faire en sorte que les habitants soient fiers de leur ville. Ce projet permet de constater que les élus travaillent sur le potentiel du Barcarès et que ce travail profite avant tout aux Barcarésiens, afin que l'on vive bien toute l'année à Barcarès. Aujourd'hui, tous les atouts sont réunis pour qu'un projet de ce type puisse être mené à bien.

Le programme est solide, des experts et des entreprises très sérieuses ont été sollicités. Les autorisations administratives demeurent en attente et le projet a été identifié comme projet de territoire de la Communauté urbaine, soutenu par les 35 maires de cette collectivité. Il s'agit donc d'un projet de territoire. La Région compte quant à elle mobiliser 1 milliard d'euros pour remobiliser les villes touristiques. Il faut donc saisir cette opportunité avec un projet permettant de capter ces fonds. Une volonté politique affirmée a permis de bâtir ce projet. L'avenir du Barcarès passe par celui-ci. La ville doit engager son avenir à travers une dimension portuaire moderne. Elle doit préserver ses plages et a ainsi engagé des millions d'euros dans cette optique. Ce projet permettra d'affirmer le Barcarès dans une dynamique qui profitera à tous.

Un participant considère qu'il faut aussi protéger l'étang.

ILA CATALA

PORT-BARCARÈS

Alain FERRAND le confirme. Il faut effectivement protéger l'étang et la pinède. Ce travail sur plusieurs fronts nécessite courage, audace et confiance en l'avenir. Le projet présenté ce soir est ambitieux, réaliste et nécessaire.