



A l'attention de la commission d'enquête :

MM. Georges RIVIECCIO, Bernard CHABBAL, et Bernard KIBKALO

Mairie de Port-La-Nouvelle

11210 Port-La-Nouvelle

Montpellier, le 23 mai 2018

**Objet : observations de FNE Languedoc-Roussillon dans le cadre de l'enquête publique sur le projet d'extension du port de Port-la-Nouvelle**

Messieurs les commissaires enquêteurs,

**FNE LANGUEDOC-ROUSSILLON est une fédération d'associations de protection de la nature et de l'environnement agréée au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement à l'échelle régionale. Elle vise à l'élaboration d'une société qui réconcilie l'humain et la nature, de manière démocratique. Elle représente actuellement plus de 50 associations en ex-Languedoc-Roussillon. Elle porte leur voix dans le dialogue environnemental, et lorsque c'est nécessaire, saisit les tribunaux pour garantir le respect des lois environnementales.**

Le projet d'extension du port de Port-la-Nouvelle étant inclus dans son territoire d'action, et présentant une importance régionale, notre fédération souhaite vous faire part des observations suivantes.

## **SOMMAIRE**

|                                                                                                  |   |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 1. absence de stratégie portuaire régionale.....                                                 | 2 |
| 2. refus du dialogue.....                                                                        | 2 |
| 3. mépris des contraintes géographiques.....                                                     | 3 |
| 4. un sur-dimensionnement reposant sur une justification socio-économique très insuffisante..... | 3 |
| 5. dévoiement des arguments liés à la transition énergétique.....                                | 4 |
| 6. des impacts environnementaux considérables en l'absence de caractère « impératif ».....       | 4 |
| 7. non respect du principe « Eviter-Réduire-Compenser ».....                                     | 5 |

# 1. ABSENCE DE STRATÉGIE PORTUAIRE RÉGIONALE

Ce projet s'inscrit dans un contexte que nous avons déjà dénoncé en mai 2016 par un courrier à Mme DELGA, à savoir une absence de vision stratégique, que ce soit à l'échelle de la côte régionale ou à l'échelle du Golfe du Lion (de Marseille à Barcelone). Il en découle un manque de réflexion sur la complémentarité et la coopération entre les ports. Cette analyse a été corroborée par le Conseil Economique, Social et Environnemental Régional, dans son avis du 31 janvier 2017, qui soulignait que la région Occitanie ne joue pas son rôle d'organisateur du développement économique régional en matière portuaire, compétence exclusive dévolue par la loi NOTRe. Le CESER alertait :

*« il y a urgence à prendre en considération le rapport du CESER, ses préconisations fortes afin d'éviter de reproduire de mauvaises habitudes qui consistent à définir la stratégie chacun dans son port, chacun pour soi » [...] « Pour peser face à la concurrence, il faut s'unir, seule la Région peut et doit rassembler les acteurs pour avoir une véritable stratégie pour les ports, la logistique, et l'intermodalité, créatrice de richesses, de valeurs et d'emplois non délocalisables ».*

Ce rapport proposait notamment de créer une autorité portuaire unique pour l'ensemble des ports régionaux, afin :

*« de définir la stratégie portuaire en fonction de chaque port et leur complémentarité, de Laudun l'Ardoise (port fluvial de la vallée du Rhône), à Port-Vendres. »*

ce qui constitue une réponse opérationnelle à notre préoccupation. On comprendra en creux que dans l'état actuel des choses, l'assemblée consultative régionale elle-même alerte sur le fait que le projet d'extension de Port-la-Nouvelle ne s'inscrit pas dans une telle stratégie. Il est issu d'une réflexion non actualisée, restée figée malgré toutes les interpellations et malgré la signature, entre-temps, des accords de Paris sur la diminution des émissions de gaz à effet de serre.

**Ce projet ne répond donc pas aux enjeux soulevés par les acteurs associatifs ou institutionnels. Il n'est pas responsable ni sur le plan politique, ni sur le plan socio-économique, ni sur le plan environnemental, d'autoriser un projet de développement portuaire d'une telle ampleur avant qu'une véritable stratégie portuaire ne soit réfléchie et mise en place. Il est absolument indispensable que cette question soit réglée avant toute décision sur le projet PLN. Nos associations souhaitent que les différents ports d'Occitanie puissent continuer à se développer de façon raisonnable, ce qui nécessite une vision d'ensemble.**

## 2. REFUS DU DIALOGUE

Il nous paraît important de rappeler que bien en amont de cette enquête et de l'avis du CESER, dans une attitude constructive et d'ouverture au dialogue qui nous caractérise, notre fédération, alertée par ses associations, avait sollicité une rencontre avec les responsables régionaux du développement portuaire de Port-la-Nouvelle et de Sète (Mme Delga et M. Codorniou), afin de pouvoir leur exposer le plus tôt possible les préoccupations de notre mouvement sur la nécessité de rectifier les prétentions et les priorités de développement portuaires affichées en début de mandature. **La Région a choisi de ne pas donner suite à cette demande et de privilégier la mise des associations devant le fait accompli.**

On constatera d'ailleurs que dans ce dossier ne figure aucun avis du Parlement de la Mer, ni du CSRPN, ni de l'IFREMER, ni du Conseil Départemental des Pyrénées-Orientales - gestionnaire de Port-Vendres. On s'étonnera également de l'absence d'avis du Parc Marin, dont M. Codorniou est le vice-président, qui n'a pas répondu à la sollicitation de la Région sur un projet de cette importance, et du fait que l'avis du PNR de la Narbonnaise ne soit pas joint au dossier. Lorsqu'on constate que l'entreprise pétrolière locale découvre lors de l'enquête publique qu'elle devra démonter son sealine et que sa survie en est menacée, on comprend que ce projet politique repose sur une concertation défectueuse.

La Région Occitanie doit aujourd'hui récolter les fruits de son unilatéralisme. Nous déconseillons la poursuite de la stratégie du passage en force et nous vous demandons de ne pas la cautionner par un avis favorable.

### 3. MÉPRIS DES CONTRAINTES GÉOGRAPHIQUES

L'idée-même de développer un « grand port » dans le Golfe du Lion, sur une côte sableuse en pente douce, constitue un risque et un gouffre financier en matière de dragage, sans compter l'impact environnemental à long terme de telles pratiques. C'est un non-sens que la Région Occitanie n'a pas l'air de réaliser.

L'agencement du port à l'échelle locale est également un non-sens puisque le scénario choisi impose le déversement du grau de l'étang de Bages/Sigean dans le grand bassin du port. Ceci constitue un double défaut de conception :

- sur le plan technique puisque le port sera constamment comblé par les sédiments issus de la lagune, en particulier de façon massive et rapide lors de forts épisodes pluvieux ;
- sur le plan environnemental alors qu'il s'agit d'un corridor écologique hautement prioritaire, extrêmement sensible, dont on va accroître l'artificialisation et les perturbations.

**Le développement durable consiste à adapter le développement économique d'une région à ses ressources et à son environnement, et à valoriser ses atouts naturels de manière raisonnable, non à contrer la nature et la géographie pour répondre aux rêveries de quelques élus locaux.**

### 4. UN SUR-DIMENSIONNEMENT REPOSANT SUR UNE JUSTIFICATION SOCIO-ÉCONOMIQUE TRÈS INSUFFISANTE

Le choix de l'alternative « grand port », dans les faits peu différente de l'alternative « très grand port », comparé au scénario dit « intermédiaire », est basé sur une analyse multicritère qui donne d'emblée et de manière totalement arbitraire un poids de 20 % aux arguments environnementaux, 30 % aux arguments politico-économiques et 50 % aux arguments techniques. Nous réfutons cette analyse biaisée.

La captation de navires au long cours et de grand dimensionnement n'est pas un objectif sérieusement étayé à l'heure actuelle. Il s'agit d'une politique de l'offre d'infrastructure et donc d'un pari fait avec l'argent public, présentant un risque de surcapacité portuaire et de non-rentabilité de l'investissement.

Les recettes projetées ne sont pas précisées si ce n'est de manière très vague. Le nombre d'emplois induits nous paraît très surestimé et la méthode qui conduit à de telles estimations est obscure. Ce type d'activité crée peu d'emplois directs qui correspondent à des niveaux d'investissement très élevés, alors qu'il existe de nombreux secteurs de l'économie qui permettent de créer des emplois pérennes et non délocalisables à un coût moindre. La justification de l'emploi est irrecevable et relève de la mystification.

L'interland pris en compte et le chiffrage des coûts de transport terrestre évités sont totalement arbitraires. Afin d'éviter le transport terrestre massif transitant par le Languedoc-Roussillon, nous encourageons la Région à développer le FRET ferroviaire aujourd'hui à l'abandon.

L'objectif avancé en termes de tonnage varie au sein même du dossier ce qui donne une idée du niveau d'imprécision et d'incertitude de l'étude, sans que soient jamais utilisés de vrais modèles fournissant des intervalles de confiance. L'hypothèse la plus basse, de 4 Mt en 2030, paraît totalement surréaliste car elle impliquerait que le port fasse plus que doubler son activité en seulement 10 ans, alors que les trafics mondiaux ont tendance à stagner. Il est en particulier dénué de fondement lorsqu'il s'appuie sur l'hypothèse d'un doublement du trafic d'hydrocarbures liquides alors que l'accord de Paris (COP21) entérine le

désinvestissement mondial des énergies fossiles. Cet objectif est incohérent par ailleurs avec les prétentions régionales du scénario REPOS qui vise le remplacement des importations d'énergies fossiles par la production d'ENR. Il est dénoncé par les pétroliers eux-mêmes !

Il n'est pas acceptable de lire dans ce dossier que le développement portuaire serait « nécessairement positif » alors qu'il appelle un coût aussi élevé pour la collectivité, que ce soit sur le plan financier ou environnemental. Le développement d'un port, selon les activités qui y sont développées, peut nuire à l'économie locale s'il facilite l'importation de produits déjà produits en France, et en particulier dans notre région (p.ex. ciments). Il peut également nuire à l'environnement en suscitant des déplacements de marchandises et des délocalisations pour des motivations économiques. Enfin il peut nuire aux ports voisins sans qu'aucune étude de concurrence sérieuse n'ait été fournie.

**Ce projet est essentiellement politique, et déconnecté des réalités. Il développe une analyse présomptueuse insuffisamment étayée que nous réfutons.**

## **5. DÉVOIEMENT DES ARGUMENTS LIÉS À LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE**

Nous ne remettons pas en cause le besoin de faire évoluer le port pour maintenir son activité. La construction et mise à flot d'éoliennes flottantes pourrait à l'avenir faire partie de ces pistes de reconversion. Dans une optique de réduction du transport et de relocalisation des activités, nous y sommes favorables. Néanmoins, cet argument est utilisé de manière trompeuse par la Région qui présente le scénario « grand port » comme indispensable à cette activité, sans s'embarrasser de l'incohérence qui consiste à projeter une multiplication par deux du trafic d'hydrocarbures à l'horizon 2040. Mais la construction du môle de 2 km n'a pas pour origine l'activité éolienne et ne lui est aucunement indispensable. L'activité éolienne nécessite un quai en lourd et des modifications moins importantes du port actuel permettraient d'y intégrer l'activité éolienne à un coût moindre.

Par ailleurs, les fermes pilotes qui servent actuellement de justification à cet investissement considérable ont précisément vocation à déterminer quel sera le type d'éoliennes techniquement le plus adapté pour une exploitation commerciale. Pour illustration de ces incertitudes, on constatera la demande des opérateurs éoliens de modifier la largeur de la passe et les surcoûts qu'entraînent une telle contrainte. Baser un tel investissement public sur une technologie encore incertaine et susceptible d'évoluer à courte échéance n'est pas responsable.

Le calendrier de développement des fermes pilotes suggère en outre que lesdites fermes seront mises à flot avant que les aménagements du port soient opérationnels. Ces éoliennes peu nombreuses pouvant être mises à flot à Fos, il n'y a donc pas urgence, du point de vue de l'éolien, à l'extension du port. Au contraire, pour garantir l'utilité de cet investissement, il est urgent d'attendre la fin de la phase expérimentale.

**Le développement de l'éolien flottant ne justifie pas le projet de grand port. Le fait que l'éolien soit utilisé de manière aussi grossière comme caution environnementale ne fait que mettre plus encore en évidence les insuffisances et incohérences du projet.**

## **6. DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX CONSIDÉRABLES EN L'ABSENCE DE CARACTÈRE « IMPÉRATIF »**

Le secteur impacté présente des enjeux forts à très forts, que ce soit sur le milieu terrestre ou marin. Les impacts de ce projet sont donc exceptionnels comparé à la moyenne des projets, que ce soit par la surface impactée, que par la valeur des milieux impactés.

En particulier, les activités de dragage et de clapage, cumulées à l'emprise du projet, impliquent plus de 500 ha de fonds marins détruits. Une bonne partie de ces impacts sont de long terme, le dragage se poursuivant *ad vitam aeternam*, mais concernant des volumes bien supérieurs aux volumes du port actuel.

Sans revenir sur le détail des 1000 pages de l'étude environnementale, nous nous inquiétons des conséquences de ces perturbations sur le système lagunaire de l'étang de Bages/Sigean, sur le Parc Marin, sur les zones Natura 2000 du littoral et sur la RNR de Sainte Lucie.

Concernant cette dernière, la modification des courants existants et, en conséquence, de la répartition des zones de dépôt de sédiments et des zones d'attaque de la côte semble en particulier la menacer du fait d'une augmentation de l'érosion côtière au nord du port. Ironiquement, cette réserve a été créée par la Région pour compenser les destructions liées à l'extension du port.

Comme le souligne le dossier, « de nombreuses espèces protégées utilisent les milieux terrestres et marins du projet d'extension du port pour leur reproduction / leur alimentation / leur hivernage et/ou leur migration », or le dossier de demande de dérogation à la loi sur la protection des espèces, abusivement appelé « dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées », ne s'intéresse qu'à la destruction directe d'une espèce : la Grande Nacre. La destruction d'individus fait l'objet d'une mesure de *réduction d'impact* par transplantation, mais la perte d'habitat n'est pas compensée.

De manière générale, la destruction des habitats fonctionnels de l'ichtyofaune d'intérêt communautaire, par destruction des fonds, est totalement mise de côté, bien qu'elle soit mentionnée dans la synthèse des impacts :

- la destruction des habitats lors des constructions (70 ha) est considérée comme représentant une faible surface ! (p. 246)
- la destruction des habitats lors des dragages (131 ha) est considérée comme représentant une faible surface ! (p. 248)

**Comment ces surfaces peuvent-elles être considérées comme faibles ? Par ailleurs, comment ces impacts, alors qu'il s'agit d'une destruction directe, peuvent-ils être qualifiés de "modérés" ? Ceux-ci devraient être requalifiés de forts (destruction directe et définitive d'habitats fonctionnels sur de grandes surfaces).**

Comme ces impacts ne peuvent être ni évités ni réduits, des mesures d'accompagnement et de suivi sont proposées. **Cependant, ces mesures ne sont pas susceptibles d'atténuer les impacts et devraient donner lieu à de véritables mesures de compensation.**

Au lieu de cela, le dossier conclut que « *Les impacts bruts sur le milieu physique de la phase d'exploitation du futur port ont été estimés globalement nuls à faibles* ». Ce qui explique (entre autres, car l'extension de la zone de clapage est, elle, totalement ignorée) **par quel tour de passe-passe un projet d'une telle ampleur ne présente aucune mesure de compensation marine pour la destruction de plus de 500 ha de fonds marins., mais quasiment uniquement des mesures d'accompagnement et de suivi assorties de vagues promesses.**

## **7. NON RESPECT DU PRINCIPE « EVITER-RÉDUIRE-COMPENSER »**

Avoir une démarche d'évitement pour ce type de projet consisterait tout d'abord à suivre le conseil du CESER et donc d'avoir une stratégie de développement portuaire régionale qui maximise les complémentarités entre ports. Nous pensons qu'un plus grand soin apporté à cette étape aurait probablement permis de mettre en évidence l'absence de nécessité impérieuse d'un aménagement de cette ampleur. Elle aurait probablement conduit, non à éviter tout aménagement, mais à limiter l'aménagement au strict nécessaire et non à adopter le pire scénario sur le plan environnemental.

L'évitement des impacts environnementaux à l'échelle du projet est inexistant. La totalité des mesures proposées sont des mesures de *réduction* d'impact, voire des mesures d'accompagnement et de suivis. L'intégralité de ces mesures sont les mesures minimales qu'on peut attendre d'un port et ne sont pas à la hauteur des enjeux et de la surface du site impacté.

La compensation est inexistante pour la partie marine. On notera que la mesure 20 ne finance qu'une étude de faisabilité pour la mise en place d'une zone de protection marine forte (= incertitude), et en cas d'échec, promet de financer des mesures dans le cadre du PAMM (= absence d'additionnalité par rapport aux politiques publiques normales).

Pour la partie terrestre, les mesures compensatoires consistent dans leur majorité en un détournement des fonds destinés à compenser les impacts du port pour économiser les fonds nécessaires à la gestion de la Réserve Naturelle Régionale de Sainte Lucie. Cette manœuvre qu'associations et scientifiques n'ont cessé de dénoncer, déjà affirmée dans le dossier de la plateforme logistique, crée une ambiguïté quant aux motivations profondes des politiques publiques de conservation et pose un sérieux problème éthique : les mesures compensatoires doivent représenter une plus-value par rapport aux politiques publiques. Elles ne doivent donc pas se substituer aux politiques publiques en faveur de la biodiversité. Une politique de création d'espaces protégés, qui *auparavant n'était pas synonyme de destructions occasionnées ailleurs*, ne doit pas le devenir ; auquel cas il s'agit d'une régression des politiques environnementales. La Réserve de Sainte Lucie est devenue un cas d'école de cette dérive. Loin de changer de logique, la Région Occitanie persiste dans la banalisation de ce dévoiement de la compensation écologique. Protection devient synonyme de destruction.

Plus encore, l'étude du bouleversement de la courantologie et de son impact sur les sédiments montre que la principale zone impactée par un accroissement de l'érosion du trait de côté sera précisément la Réserve Naturelle de Sainte Lucie, menacée à terme de submersion marine. Ceci implique deux conséquences : 1) la pérennité des mesures compensatoires n'est pas assurée ; 2) il est incohérent de compenser sur un site qui va être directement impacté par le projet. Par ailleurs, nous constatons que certaines mesures ont déjà été mises en œuvre pour compenser les destructions causées par la plateforme logistique, et se pose donc à nouveau la question de l'additionnalité des mesures.

On peut donc affirmer à ce stade que la philosophie de la séquence (éviter en priorité, réduire le plus possible, et en dernier lieu, compenser) n'est pas respectée. Une telle faiblesse des mesures compensatoires aurait dû conduire à remettre en question plus en profondeur le projet ou à le repousser, car elle constitue une faille juridique importante.

**L'environnement n'est pas une contrainte dont on doit s'accommoder *a posteriori* et la séquence ERC ne peut en aucun cas être plaquée sur un projet ficelé à l'avance. C'est une démarche qui doit alimenter la conception du projet. Il est parfaitement manifeste que dans le cadre de ce projet, il n'en est rien, ce qui relègue le projet d'extension du port de Port-la-Nouvelle au rang des trop nombreux grands projets inutiles et imposés.**

\* \* \*

A l'instar de l'aéroport de Notre-Dame-Des-Landes, ce projet a été construit sans tenir aucun compte de l'évolution du contexte et en particulier de l'évolution des préoccupations environnementales.

**Ces observations nous conduisent à émettre un avis très défavorable au projet d'extension du port de Port-la-Nouvelle dans son état actuel.**

Je vous prie d'agréer, Messieurs les membres de la commission d'enquête, l'expression de mes salutations respectueuses.

Simon POPY,

Président de FNE Languedoc-Roussillon

