

janvier 2013

cndp
Commission particulière
du débat public
Port-La Nouvelle 2015

Cahier d'acteur n°7

www.debatpublic-pln2015.org



Écologie du Carcassonnais, des Corbières et du Littoral Audois (ECCLA).

» Introduction



Association de protection de l'environnement, créée en 1988, agréée depuis 12/1991 au titre des articles L. 121-8 et L. 160-1 du Code de l'Urbanisme et au titre de l'article L141-1 du Code de l'Environnement, dans un cadre départemental. ECCLA est une association de vigilance environnementale, attentive aux dégradations des milieux naturels liées aux risques naturels ou industriels, chroniques ou accidentels ou à l'urbanisme dans des espaces protégés. Elle œuvre, entre autres, pour une utilisation cohérente des ressources naturelles, une mise en pratique des énergies renouvelables, du recyclage des déchets,... Elle est affiliée à France Nature Environnement.

CONTACT >

Site : www.eccla.free.fr et Courriel : eccla@wanadoo.fr

Présidente : **Maryse Ardit**

Secrétaire : **Christine Roques**

Cahier réalisé par Maryse Ardit, Christine Roques et Jean-Luc Thibault

Un dossier peu convaincant

Des éléments d'information essentiels manquent

Toute l'argumentation du projet repose sur une seule assertion : la taille des navires augmente et les ports doivent s'adapter à cet accroissement pour pouvoir accueillir des navires de plus en plus gros. Or, Port-La Nouvelle est un port de la Méditerranée et il n'y a rien dans ce dossier sur le trafic en Méditerranée. ECCLA y verse donc l'étude du Plan Bleu de mai 2010 : « Les transports maritimes de marchandises en Méditerranée : perspectives 2025 ».

Cette étude met en évidence les risques de surcapacité portuaire et incite à une étude approfondie de la rentabilité des projets. Une question se pose : le projet vise-t-il à capter en priorité des trafics mondiaux (gros bateaux) ou des trafics locaux (plus petits bateaux) ? Et, est-ce bien raisonnable de comparer le port de PLN (2MT) à celui de Barcelone (43MT) ou Tarragone (32MT) ?

Une dernière information importante pour la rentabilité : alors que Sète et Port-Vendres se positionnent sur des activités à rotation rapide et à forte valeur ajoutée, **PLN se positionne sur des activités à rotation lente et à faible valeur ajoutée.**

Enfin, signalons que 490.000 tonnes n'ont pu être traitées en 2011 à PLN à cause du manque de place et de stockage et de la desserte ferroviaire insuffisante, et donc, pas à cause de la taille des bateaux.

Quelques éléments de l'étude du Plan Bleu sur le trafic en Méditerranée

> Le trafic total sur tous les ports de la Méditerranée se situe aujourd'hui à plus de 4.000 millions de tpl dont environ 1/4 est un trafic intra-méditerranée. Pour le reste, la Méditerranée est d'abord une mer de transit.

> Le rapport confirme l'explosion du trafic maritime de 1997 à 2006 (+50%) liée essentiellement à la taille des navires (+30%). Mais, il signale par ailleurs que la taille moyenne des navires qui chargent ou déchargent en Méditerranée est le tiers de celle des navires en transit (15.109 tpl - tonnes de port en lourd - contre 50.174 tpl).

> Cet accroissement du trafic a provoqué partout de très nombreux projets d'extension des ports. « La dynamique de l'offre portuaire dans la zone méditerranéenne est deux fois supérieure à la dynamique de la demande... risquant de faire apparaître une forte surcapacité à l'échelle régionale... avec un risque de dumping ».

Le trafic aujourd'hui et demain

Le tonnage traité à PLN (p.54) se répartit en un peu moins de 50% sur les vrac liquides (hydrocarbures et chimie), un peu moins de 40% sur les céréales et autour de 15% pour le reste (vrac solide hors céréales – 9% - et marchandises diverses – 6%). La capacité à accroître de façon importante l'activité du port va donc se jouer en priorité sur les deux premiers.

A/ Les hydrocarbures importés

Bien que les besoins soient stables, le projet imagine sans aucune justification un doublement des importations (!) en oubliant au passage qu'il faudrait alors accroître les stockages et donc élargir les périmètres de sécurité du PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques). Économie d'énergie, épuisement du pétrole, accroissement des prix entraineraient plutôt vers une diminution des volumes.

B/ Les céréales exportées

Là, l'augmentation n'est que de 40%, mais comme il s'agit d'exportation, il faut d'abord produire. Le Lauragais dispose-t-il de 40% de surfaces supplémentaires pour étendre sa production ? A moins qu'il ne s'agisse d'en importer pour concurrencer les produits locaux ?

C/ Le reste (vrac solides hors céréales et marchandises conventionnelles)

Engrais, tourteaux de tournesol, plaquettes forestières, ciment, sel de déneigement, pneumatiques broyés, nitrates, talc... Cette liste à la Prévert interroge fortement ECCLA. Les plaquettes forestières doivent être utilisées localement. Importer du ciment lointain moins cher risque de faire perdre des emplois à la cimenterie locale. Faire faire 800 kms à des nitrates d'ammonium (explosifs – AZF) alors qu'ils sont à 70 kms d'un port est incohérent et accroît les risques, mais, il est quand même prévu que leur trafic s'accroisse de 50% !. Mais, la palme revient aux liquides alimentaires qui voient leur trafic multiplié par 25 sans trop d'explications (!).

D/ Et les opportunités, les filières d'avenir et les filières vertes

Ce qui n'existe pas aujourd'hui, mais va sûrement exister demain. Le dossier ose évoquer les éoliennes en mer alors que les élus qui soutiennent ce projet s'y sont farouchement opposés... avec succès. Il évoque aussi les agrocarburants... un reste d'huile de palme... oubliant au passage que même l'Europe est en train de freiner les agrocarburants après avoir fait les études complètes intégrant le changement d'affectation des sols.

E/ Et si on ne fait rien

Alors, bien sûr, « le trafic s'effondre (moins 25%) », ce qui va faciliter les calculs de rentabilité ; cet effondrement n'est pas plus justifié que les accroissements précédents.



F/ Alors la rentabilité

Avec toutes ces hypothèses, elle se situe vers 4,5%, mais il semble que ce soit en ne prenant en compte que la première phase de 230M€ (qui risque encore de dérapier), le reste 190,6 M€ viendra plus tard sans compter l'amélioration de l'embranchement ferroviaire non encore évalué.

Et les emplois

La logistique est une activité très capitalistique qui nécessite des investissements lourds, consomme beaucoup d'énergie et crée peu d'emplois. Ce projet n'y fait pas exception. Avec environ 800 emplois créés en incluant les emplois induits (notion très discutable), cela fait 250.000 € d'investissement par emploi créé (attention aux emplois détruits par les importations, type ciment à bas coûts) !

Il existe beaucoup d'autres secteurs de l'économie qui permettent de créer des emplois pérennes et non délocalisables à moindre coût.

Il est clair que les emplois ne peuvent en aucun cas être LA justification au projet.

Les impacts environnementaux

Si le dossier prend soin de décrire l'environnement exceptionnel du port, il ne dit rien sur ce que compte faire la Région pour « éviter, réduire, compenser » les impacts sur la biodiversité (faune et flore) pour un projet vraiment très lourd et très impactant (4 millions de tonnes de matériaux). Il est seulement dit qu'on en tiendra compte (!). C'est en dessous du minimum. Aucune étude précise des impacts, aucune analyse des perturbations, des espèces mises en danger... Ce dossier en l'état n'est pas acceptable sur le plan environnemental. A noter qu'il n'est même pas évoqué le réchauffement climatique avec le risque de montée des eaux pour le port et son projet d'extension.

A/ Les sites Natura 2000 proches

Le site Natura 2000 des côtes infralittorales languedociennes risque d'être le plus impacté avec l'artificialisation accrue du trait de côte, les risques de pollution des sables et milieux marins lors des dragages comme lors de la construction des digues. Les autres sites Natura 2000 des étangs de Bages-Sigean et de La Palme, dont les Documents d'Objectifs – DOCOB – votés et en cours de mise en oeuvre, seront aussi à surveiller de près vu l'ampleur des travaux et les risques de dégradation des milieux naturels tant aux niveaux terrestres qu'aquatiques.

B/ La Réserve régionale de Sainte Lucie

D'une certaine manière, elle a déjà été impactée puisque lors de sa création, 100ha de zones humides sur 825ha ont été mis de côté pour l'extension du port. Aujourd'hui, la Région qui gère la Réserve n'a pas mis les moyens pour maintenir en bon état écologique ce joyau remarquable qu'est cette Réserve Régionale, propriété du Conservatoire du Littoral. Dans le dossier il est même précisé : « la Réserve n'aura pas les moyens de faire les travaux », ce qui veut dire que la Région ne mettra pas non plus les moyens dans le futur. Elle suggère alors d'utiliser les mesures compensatoires pour gérer correctement la Réserve, ce qui n'est pas acceptable.

C/ L'accès à la plage de la Vieille Nouvelle

La fréquentation automobile continue d'être importante sur la plage et le projet de création d'une route permet seulement de contourner le port pour accéder à la plage. C'est donc là, à l'entrée de la plage qu'il faut installer un parking pour gérer les flux sur cette zone. Une bande de roulage en fond de plage, en plein milieu de la réserve, est radicalement illégale et risquerait de créer un précédent pour d'autres aménagements de sites, remettant carrément en cause la Loi Littoral. Sur le territoire français, de nombreux exemples de gestions des espaces littoraux réussies existent (côtes atlantique, bretonne, Nord Pas de Calais, ...) où tous les utilisateurs y trouvent leur compte et où la loi et les espaces naturels sont respectés. Sur une plage, avec des enfants en bas âge, mieux vaut éviter les pots d'échappement ! Avec un peu d'imagination, il doit être possible de trouver des solutions qui conviennent à tous avec un petit effort... Des déplacements doux sont à favoriser ou à inventer (vélos, possibilité de navettes électriques, navette maritime...). Une campagne d'information du public sera nécessaire ainsi que des mesures d'accompagnement (parkings, brigades vertes).



Positions d'ECCLA

Penser d'abord en termes de proximité

Si les ports sont nécessaires pour échanger les marchandises dont nous avons besoin, le commerce international de marchandises a dépassé les limites du raisonnable. Il nous faut d'abord essayer de produire et consommer au plus près. Ainsi, certaines marchandises que nous produisons sur place n'ont pas à être importées sous peine de déstabiliser le tissu économique local (ciment, enrobés routiers). Un port n'est pas un moteur de développement, c'est la puissance économique de son « hinterland » qui peut aider à son développement et non l'inverse.

Dossier absolument pas justifié sur le plan économique

Les évaluations de trafic en 2030 sont très approximatives, voire radicalement irréalistes (tripler les hydrocarbures, multiplier par 25 les liquides alimentaires). L'obsession de la taille des bateaux ne paraît pas justifiée. Dans les chargements ratés de 2011, sont évoqués le manque d'espace et de stockage ou l'embranchement fer, jamais la taille des bateaux. ECCLA regrette que le conseil régional se soit enlisé dans un projet « tout ou rien ».

Attention aux périmètres du Plan de prévention des Risques Technologiques (PPRT)

Le port abrite 4 usines SEVESO seuil haut, pour l'essentiel liées aux hydrocarbures et à l'ancien stockage d'alcool. Ces stockages ne peuvent pas être accrus sous peine de voir les périmètres s'accroître encore. Le triplement du trafic d'hydrocarbures à capacité de stockage inchangée n'est de ce fait pas très crédible.

Dossier notoirement insuffisant sur le plan environnemental

Il se contente de décrire l'environnement, mais ne dit rien sur les mesures pour le préserver des impacts à venir, ni pour « éviter, réduire, compenser » la perte de biodiversité.

Demandes d'ECCLA

- **Une contre étude** qui vise un développement plus progressif du port en améliorant toutes les installations, en optimisant leur fonctionnement et en ciblant quelques investissements qui aient une chance réelle de s'amortir (nouveaux espaces, amélioration de l'embranchement...).
- **La mise en ligne** des deux études signalées dans le dossier de Catram consultants et de Jonction en date de décembre 2012.
- **La saisie du Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel** pour donner un avis en particulier sur le site Natura 2000 des côtes infra littorales qui sera le plus impacté (peut fournir un avis sur l'évaluation des incidences de projets sur des sites Natura 2000) et son intervention lors d'une réunion publique vers la fin du débat.
- **L'audition lors d'une réunion publique de la Caisse de Dépôt et Consignation biodiversité**, titulaire d'un appel d'offres de la Région sur la compensation pour destruction des 100ha de zones humides protégées depuis Juillet 2012 (même si l'étude n'est pas finie).
- **Des études d'impacts approfondies** sur la qualité des eaux des lagunes et sur les risques sur leur biodiversité concernant les 4 sites protégés proches du projet.
- **Une étude d'évaluation de risques de montée des eaux** et de leurs conséquences à court et moyen termes.
- **La mise en place d'un plan général de gestion de fréquentation** sur les espaces littoraux (notamment sur la Vieille Nouvelle) et la création de parkings maîtrisant la fréquentation automobile.