

février 2013

Cahier d'acteur n°27

www.debatpublic-pln2015.org

cndp
Commission particulière
du débat public
Port-La Nouvelle 2015



Europe Écologie Les Verts

» Garantir un avenir durable à PLN et à ses habitants

Rédigé avec le concours de Didier Caire, Jean Codognès, Albert Cormary, Alain Richou, sous la responsabilité d'Agnès Langevine, secrétaire régionale et avec le soutien de Catherine Grèze, eurodéputée.



Changement climatique et perte de biodiversité, pénurie de matières premières et explosion de leur coût, catastrophes naturelles ou technologiques comme à Fukushima, faim pour un milliard d'êtres humains, conflits et menaces sur la paix, inégalités, grande pauvreté, chômage et gaspillage... Europe Ecologie Les Verts porte une approche différente des enjeux économiques, financiers, sociaux et environnementaux. EELV milite pour la mutation écologique et sociale de la société : revoir nos façons de produire, de consommer, de vivre ensemble, faire croître l'égalité partout et faire décroître partout notre empreinte écologique.

CONTACT >

Europe Écologie Les Verts, 7 bd Ledru-Rollin 34000 Montpellier

Tél : 06 86 54 74 94

E-mail : languedocroussillon@eelv.fr - Site : languedocroussillon.eelv.fr

« Hélas, nos dirigeants semblent totalement dépassés : ils sont incapables aujourd'hui de proposer un diagnostic juste de la situation et incapables, du coup, d'apporter des solutions concrètes, à la hauteur des enjeux. Tout se passe comme si une petite oligarchie intéressée seulement par son avenir à court terme avait pris les commandes. » (Manifeste Roosevelt, 2012.) »



Une offre nouvelle d'infrastructure génère-t-elle automatiquement la demande correspondante ? Quelques échecs retentissants démontrent qu'il n'en est rien.

Pourquoi ce projet n'est pas réaliste ?

>> Le port actuel n'est pas saturé

Le port traitait 3 Mt en 1993 (source DREAL), 1,938 Mt en 2012. Il a, sans gros travaux à réaliser, une marge d'augmentation de 50 %. Avec ses caractéristiques actuelles, il peut recevoir des navires jusqu'à 20 000 tonnes environ et pourtant, depuis la mise en service du poste D4, aucun bateau de plus de 8 000 tpl (tonnes de port en lourd) n'a été reçu à ce poste.

>> Les prévisions de trafic sont surévaluées

Le tonnage traité dans les ports français est corrélé à la croissance, qui ne retrouvera plus les taux des décennies passées (cf. scénarios de croissance de l'OCDE). Toute hypothèse de croissance de trafic doit être solidement étayée.

Analysons les trafics envisagés :

>> Les produits pétroliers

Extrait p.22 Etude CATRAM : « Pour conclure, entre une baisse des importations de raffinés et de brut liée à une baisse des exportations liée au déclin du raffinage français, **les hydrocarbures restent un trafic qui ne disparaîtra pas mais ne semble pas porteur de grandes opportunités.** »

Cette étude donne peu de chances de croissance au trafic des hydrocarbures. Dans le dossier du maître d'ouvrage la seule possibilité évoquée est d'attirer une partie du trafic d'autres ports (qui voudront faire de même).

Extrait p.56 du dossier du maître d'ouvrage : « Si les besoins de l'arrière-pays devraient rester stables et donc les tonnages rester les mêmes, l'agrandissement du port permettrait d'attirer des trafics d'autres ports et ce tonnage pourrait croître. »

Ainsi, le projet aurait pour seule conséquence l'augmentation des marges des sociétés pétrolières, celles-ci bénéficiant gratuitement d'installations coûteuses sans investir. Bizarrement, Dyneff, filiale d'un groupe Kazakh, ne figure pas dans la liste des organismes contactés par le bureau d'études, bien que principal bénéficiaire de l'investissement public.

L'hypothèse d'un trafic pétrolier doublant à l'horizon 2030 est hautement improbable.

>> Les liquides en vrac

Le maître d'ouvrage évalue à 1 Mt le trafic généré, soit 50 fois les 19 528 t traitées en 2012.

La justification consiste à arguer de l'effet « psychologique » des travaux qui attirerait un acheteur pour les installations Agrimer, aujourd'hui en cours d'acquisition par la société Foselev Logistique SARL. C'est bien peu pour justifier un trafic d'1Mt, d'autant plus qu'il est indiqué que ce trafic utiliserait des bateaux que la darse actuelle peut recevoir. On s'interroge donc sur l'intérêt du projet d'extension pour cette filière.

>> Les céréales

Le projet aurait encore une fois un effet « psychologique » pour générer, selon le maître d'ouvrage, 1,1 Mt de trafic, le double du trafic 2012. Le dossier prévoit des escales de 3 000 à 14 000 tpl, sans nécessité donc d'un grand port. Rouen, 1^{er} port céréalier de France avec 9 Mt, n'a qu'un tirant d'eau de 10,30m. Le projet de 2011 amélioré conviendrait.

>> Les autres trafics

Le maître d'ouvrage les évalue à 1 085 000 tonnes de trafic (soit un triplement des trafics actuels). Seuls les trafics d'engrais et de tourteaux pourraient utiliser des bateaux ayant besoin d'un grand port. Là encore aucune étude ne justifie le tonnage annoncé.

Les 100 kt annuels de trafics ciments annoncés (annexe p 123) seraient en concurrence directe avec les acteurs économiques déjà sur site comme Lafarge. Une étude d'impact socio-économique sur les entreprises locales exposées à la concurrence mérite d'être menée.

>> Les trafics d'opportunité

Le maître d'ouvrage « prend en compte les opportunités liées aux implantations industrielles qui ne sont pas quantifiables à ce jour » et conclut que le « trafic pourrait se situer entre 5,8 et 7,5 Mt à l'horizon 2030 » - Soit une possibilité de 2 Mt pour des « opportunités » non quantifiables, vraisemblablement en concurrence avec Sète, sans éléments pour étayer ce chiffre (lire au contraire l'inquiétude des acteurs économiques : in Midi Libre du 1^{er} février 2013 « La région a-t-elle besoin de deux grands ports ? »).



Le Plan de prévention des risques technologiques est occulté

Prescrit en 2010 il est en cours d'élaboration. Son approbation constituera une contrainte forte qui obère la sécurité juridique du projet.

Si les travaux maritimes ne sont pas concernés, les installations terrestres sont impactées (4 usines Seveso liées aux hydrocarbures et au stockage d'alcool). Le projet ne pourra se faire comme prévu sans accroissement des capacités de stockage et le maître d'ouvrage devra bien en tenir compte.

L'impact écologique du projet n'a pas été pris en compte

Le dossier ne comporte aucune étude d'impact sur l'environnement, la qualité de l'eau lagunaire et la biodiversité. Les mesures compensatoires ne sont pas abordées, pas plus que la gestion de la fréquentation des espaces littoraux, alors que 4 sites protégés jouxtent la zone concernée.

L'impact du projet d'extension sur la dynamique sédimentaire à court et long termes est évoqué (étude Océanide janv 2012 - p.39 7-3) mais renvoyé à de futures études d'avant-projet. Pourquoi remettre à après le débat public des études détaillées sur l'impact sur la stabilité même de la plage ? La montée du niveau marin prévue par le GIEC n'est pas plus prise en compte.

D'ailleurs, l'interrogation demeure, au regard de la directive Plan et Programme transcrite dans le code de l'Environnement, sur le fait que le projet de zones logistiques et industrielles et le dossier portuaire fassent l'objet d'études d'impact séparées ; d'autant que le dossier (p.41) précise que « le programme global d'aménagement de Port-La Nouvelle comprend plusieurs opérations » même si elles sont qualifiées « d'indépendantes les unes des autres ».



Quelle transition entre le paysage portuaire et les paysages des zones humides périphériques ?

Politique portuaire régionale : complémentarité ou concurrence ?

La Région est propriétaire des ports de Sète et Port-La Nouvelle depuis 2007 et des investissements importants y sont programmés : le dossier « Stratégie régionale portuaire » de 2009 prévoit un investissement de 200 M€ à Sète et 60 M€ à Port-La Nouvelle (p.47).

Le budget d'investissement 2013 de la Région (515 M€) prévoit 42 M€ pour les ports de Sète et PLN. Le projet PLN 2015 coûterait 170 M€ HT à la Région pour les seuls travaux maritimes.

Ce projet est largement hors programmation régionale.

Le leurre des ports Sud de France

Quelques petits ports prétendus coordonnés ne peuvent masquer la fragilité du dispositif. La logistique est inefficace quand les moteurs économiques font défaut. Faire venir des navires chargés et ne pas pouvoir les remplir au retour est voué à l'échec, sauf à recourir à des subventions chroniques massives.

Il est facile de constater que ces ports n'ont rien de complémentaire malgré les artifices de présentation :

- Les activités de PLN sont aussi implantées à Sète (produits pétroliers et céréales notamment).
- Le terminal fruitier à Sète double celui de Port-Vendres. Résultat : deux terminaux en surcapacité et déficitaires en exploitation.
- Pas d'effort de rationalisation régionale. La première activité conteneurs est... Port-Vendres, qui devance Sète. Quel intérêt à maintenir cette activité à Port-Vendres avec tous les risques et les nuisances sachant qu'il n'y a pas de croissance possible dans ce site ?
- Le projet PLN exclut l'activité conteneur alors qu'au vu des espaces disponibles (100 ha contre 2 à Port-Vendres), ce serait une orientation logique pour capter les trafics issus du sillon Aquitain et de Toulouse.



La modernisation des ports

Elle est nécessaire mais doit être conduite avec réalisme. Mettre en avant une croissance des trois ports de commerce et leur bonne santé comme le fait le maître d'ouvrage n'est pas sérieux. Les 6 Mt cumulées de 2011 pour les 3 ports sont inférieures aux 7 Mt de 1990 (à comparer avec les croissances de 427 % de Valence, 238 % d'Algésiras ou 83 % d'Anvers).

L'étroitesse du marché des ports Sud de France

Elle est surtout due à la pression concurrentielle spécifique subie par nos ports régionaux, encadrés à faible distance par les deux ports les plus importants de la Méditerranée, Marseille (88 Mt) et Barcelone (45 Mt).

Des exploitations promises aux déficits chroniques.

La Région accumule les échecs coûteux : terminal fruitier de Sète, 3ème quai de Port-Vendres (annulé par décision de justice), activité conteneur de Sète. La multiplication de ports à un niveau sous critique ne fait qu'accentuer leur fragilité. Bien sûr les responsables consulaires prétendent que plusieurs terminaux fruitiers sont « *un bien pour le marché de Saint Charles* » ... surtout quand on ne paye rien, pourrait-on ajouter, et que l'absence de rentabilité de l'investissement cumulé au déficit des exploitations sont compensés par le contribuable.

L'extension de Port-La Nouvelle, en dehors de toute stratégie européenne de développement durable



Chiffré à plus de 200 millions d'euros, le budget prévu pour l'agrandissement du port de Port-La Nouvelle est colossal. Pourtant, contre toute attente, il n'est fait part dans le dossier du maître d'ouvrage d'aucune demande de co-financement européen, alors que des fonds sont disponibles pour des projets répondant à des critères de développement durable. Serait-ce parce que le port prévoit d'ores et déjà d'ignorer ces critères ?

Le trafic de Port-La Nouvelle est essentiellement inter-méditerranéen, espace dans lequel plusieurs ports coopèrent déjà dans le cadre du projet Interreg MED. Le port a déjà manqué l'opportunité de rejoindre des programmes novateurs comme DEVELOPMED (optimisation du transport maritime en privilégiant notamment les modes de transport à faible impact environnemental), CLIMEPORT (lutte contre le réchauffement climatique) ou APICE (atténuation de la pollution atmosphérique, et le développement durable des activités portuaires).

Dans le cadre d'un élargissement, il est impensable de continuer à manquer au rendez-vous des ports du 21ème siècle. Les ports les plus compétitifs de la Méditerranée, à l'instar de Marseille ou de Valence, ne manquent pas, eux, de rechercher l'atténuation des pollutions, l'optimisation du transport ou encore la rationalisation territoriale.

Catherine Grèze, eurodéputée du Sud-ouest EELV

Conclusion

Ce projet, inadapté à la conjoncture environnementale, sociale, économique et financière repose en fait sur un postulat : créons l'offre, la demande suivra : « Quand on met 250 millions d'Euros TTC d'argent public sur la table, ça ne peut qu'être bénéfique... ». Eh bien non, ça ne marche plus comme ça ! Ce projet est un exemple du manque de rigueur avec lequel le maître d'ouvrage dispose de l'argent public, d'autant que rien n'est dit sur les (futurs ?) investissements privés.

L'accès à l'arrière-pays aquitain et toulousain doit poursuivre sa structuration et sa diversification pour faire de Port-La Nouvelle le port d'ouverture sur le bassin méditerranéen. Pour ce, des négociations avec la Région Midi-Pyrénées sont indispensables.

Le dossier PLN 2015 de la Région Languedoc-Roussillon relève plus d'un exercice de justification de décisions politiques prises par ailleurs que d'une étude de faisabilité crédible.

PLN possède des atouts indéniables... mais la règle doit être la modularité et la progression par étapes, pour permettre l'accroissement du trafic sur des bases économiquement fiables. La priorité doit être donnée à l'amélioration de l'existant : meilleure organisation du port, synergie entre les équipements, espaces de stockages supplémentaires, optimisation de l'embranchement fer, mise en place de nouvelles plateformes... sans se focaliser uniquement sur la taille des navires. C'est à ces conditions que Port-La Nouvelle pourra se construire un avenir pérenne.