

Madame la Présidente

Le conseil régional d'Occitanie, a repris sous votre conduite et à la suite de feu la région Languedoc-Roussillon un projet d'extension portuaire à Port-la-Nouvelle (Aude). Véritable serpent de mer depuis des décennies, il vise à changer le statut du port de commerce. Nous, signataires de cette lettre ouverte, vous demandons de le revoir en prenant en considération un certain nombre d'éléments. En effet, comment imaginer qu'un projet vieux de près d'un demi-siècle puisse répondre aux défis qui sont ceux du XXI^e siècle ?

Sur le plan économique, soutenir qu'un port crée de l'activité ou *a contrario* que c'est l'activité qui crée le port revient à s'interroger sur le paradoxe de la poule et de l'œuf ! Une chose est certaine, la première utilité d'une infrastructure portuaire est de faciliter les échanges par voie maritime. Nous cherchons vainement, dans notre zone d'influence, les activités économiques exigeant la proximité d'un tel investissement. Déjà, en 2013, la Commission Particulière du Débat Public, dans ses conclusions parlait à ce sujet de « *contexte incertain* ». Quant à supposer l'implantation pérenne d'industries lourdes sur notre port, ce n'est à l'ordre du jour ni ici, ni ailleurs...

D'ailleurs, dans son avis du 1^{er} février 2018, la Mission Régionale de l'Autorité Environnementale vous demandait de préciser à propos du projet : « *les éléments permettant de justifier les besoins quantitatifs conduisant à son dimensionnement.* » Aucune réponse probante de vos services !

Vous dites prévoir, grâce à cette nouvelle infrastructure, une progression des trafics actuels. A savoir que les importations d'hydrocarbures doubleraient pour passer à 1 800 000 t. Où est la cohérence alors que vous ambitionnez de devenir une région à énergie positive ? De plus, les pétroliers eux-mêmes jugent ces chiffres irréalistes. Pareillement, vous imaginez exporter 1,1 million de tonne de blé dur alors que la production ne cesse de baisser par suite de la réduction des surfaces cultivées. En cause, la baisse des subventions et des cours suite à une concurrence durable de la Russie, de l'Ukraine et du Canada. Là aussi, nous nous retrouvons en contradiction avec votre volonté affichée de promouvoir l'agroécologie, la sortie des systèmes de monoculture subventionnée et la relocalisation de la production agroalimentaire...

Depuis quelques mois, un projet de construction et de montage d'éoliennes offshore ainsi que de production éventuelle d'hydrogène a servi d'alibi au projet. Loin de nous l'idée d'en contester l'opportunité, il est cependant largement démontré que le port actuel pourrait être adapté à cette activité sans avoir recours à l'extension projetée. Dans une note jointe au rapport d'enquête publique (p 466), vos services ont tenté de démontrer l'impossibilité de cette adaptation en déformant les demandes allant dans ce sens !

Sur le plan maritime, les promoteurs du projet n'ont de cesse de marteler que la taille des bateaux croît et que par conséquent, « *le port actuel est inadapté et qu'il va mourir faute de navires pouvant y accéder* ». La réalité est bien plus complexe et nous vous rappelons qu'un atelier d'experts réunis en mars 2013 sous la houlette de la Commission Particulière du Débat Public avait conclu, au vu des évolutions de la flotte et des trafics maritimes en

Méditerranée, que le maître d'ouvrage devrait faire le choix raisonné « *entre un grand petit port et un petit grand port* ». Cette recommandation est restée lettre morte, vous avez choisi le « grand port ».

Sur le plan environnemental, le projet est situé dans un environnement fragile, reconnu pour son intérêt écologique et faisant l'objet des plus hautes protections : Natura 2000, corridor écologique... Le port actuel est installé sur le grau reliant la lagune de Bages-Sigean à la mer. Suite aux actions menées par les collectivités locales, la qualité de ses eaux ne cesse de s'améliorer. C'est d'ailleurs un cas unique sur notre littoral languedocien. Dans son avis daté de février 2017, l'IFREMER avait manifesté ses craintes de voir la dynamique actuelle inversée par suite de la présence de nouveaux ouvrages et donc de retrouver les phénomènes de *malaïgue* (eutrophisation, bloom...). Cet avis, non porté à connaissance lors de l'enquête publique est conforté par les révélations faites dans le rapport de la commission d'enquête (page 444) : le taux de renouvellement des eaux n'a volontairement pas été étudié ! Ce problème a donc été éludé par l'étude d'impact, renforçant nos craintes sur ce plan là.

Bien d'autres effets sont à attendre : érosion côtière, destruction de centaines d'hectares de fonds marins, perturbation des migrations de l'ichtyofaune, etc. Des mesures de suivi sont prévues mais dans l'éventualité de constat d'impacts négatifs, aucune mesure corrective n'est envisagée. Sont-elles même envisageables ? Des impacts plus lointains sont à prévoir : l'extraction et le transport de 4 110 000 t de matériaux de carrière : bruit, poussières, gaz d'échappement, etc. seront au rendez-vous. Le chantier en déplaçant environ 10 million de m³ de sédiments entraînera turbidité et pollution des eaux. Il mettra en danger la pêche côtière ainsi que celle des étangs.

Ce projet est dans la droite lignée des accords de libre échange destinés à renforcer le commerce mondial sans aucune considération pour les effets climatiques d'une telle démarche.

Sur le plan financier, les 230 000 000 € HT annoncés correspondent à la première étape (sur 3) pour construire et rendre opérationnel le quai destiné aux éoliennes ainsi que réaliser l'enclosure d'un vaste bassin. Il a été question d'un poste de déchargement d'hydrocarbures. A ce propos, lors de l'enquête publique, les pétroliers se sont positionnés contre le projet, disant que les installations actuelles étaient suffisantes pour leurs activités présentes et à venir. Par contre, les démanteler pour en construire de nouvelles nécessiterait des investissements conséquents pour lesquels ils demandent compensation. La commission d'enquête a constaté (page 212 de son rapport) qu'un accord aurait été trouvé entre les pétroliers et vous-même sans en donner les détails. Les citoyens et contribuables de la région doivent être informés de ces accords puisqu'il s'agit d'argent public !

Les étapes 2 et 3 du projet (quais, terres pleines, dragages à la côte finale...), destinées à rendre fonctionnelle l'extension portuaire vont coûter au moins autant que la première étape. Pour la financer, vous envisagez de créer une société d'économie mixte à objet particulier (SemOp), dans une démarche de garantie des investissements privés¹. Cela porte un nom :

¹ Cf. le courrier référencé CD/LB/SM/PP/MT/BB/DM/VR/AB/FFM / D18-05029. Il est reproduit aux pages 393 et suivantes du rapport d'enquête publique. Carole Delga écrit en particulier « *La 1ere étape (les digues et le quai lourd) a d'ores et déjà fait l'objet d'un engagement financier (210 M € HT) ; il s'agit d'une phase sans productivité économique (pour les digues) mais indispensable pour les étapes suivantes* » Plus loin, vous précisez : « *La mise en place d'une SEMOP, dont la Région sera*

socialisation des pertes et privatisation des profits. Par ailleurs, la SemOp présente quelques handicaps sur le plan institutionnel. En effet, c'est la Région, pouvoir adjudicateur qui crée la SemOp, choisit l'actionnaire privé, passe un contrat avec la SemOp, tout en étant aussi l'actionnaire public. Cette double appartenance, est un véritable conflit d'intérêt. La région ne détiendra que 35 % des parts de cette société² créée pour 50 ans. Par là même, tout contrôle sur l'actionnaire privé devient illusoire. Que penser du vœu voté par votre assemblée interdisant un certain nombre d'activités sur le port de la Nouvelle comme les transports de bois exotiques, huile de palme, les OGM... ? D'autant plus que dans le même temps, ces marchandises sont traitées sur le port de Sète, à 100 % sous votre contrôle !

Cela pose de sérieux problèmes quant au devenir des investissements publics, ce d'autant plus qu'à ce jour aucun financeur privé ne s'est officiellement positionné.

Il serait possible de protéger les deniers publics en instaurant une progression dans la réalisation du projet, le bilan économique de chaque étape justifiant le passage à la suivante. C'est ce qui a été souligné par l'atelier d'experts réuni en mars 2013 par la Commission Particulière du Débat Public (cf. page 5 du bilan du débat public). Les mêmes experts avaient en séance plénière suggéré de reprendre le projet dans ce sens³, avançant même des solutions techniques pour cela. Dans sa délibération du 19 juillet 2013, le conseil régional Languedoc - Roussillon avait jugé cette proposition irréaliste (*sic* !). En reprenant le dossier, rien ne vous oblige à suivre cet avis.

Cet investissement très lourd pour notre région et les collectivités qui y participent (département de l'Aude et agglomération du Grand Narbonne) ne fait l'objet d'aucun concours de l'Etat ou de l'Europe ce qui constitue une grande singularité pour ce type de projet.

Sur le plan humain et de l'identité locale, alors que le phare rouge, véritable emblème de la ville, va être complètement défiguré, la plage nord quant à elle perdra environ 20 % de sa longueur. Les paysages sont la première composante attractive pour le tourisme ; les estivants fréquentant la station sont dans leur majorité des habitués rechignant à voir bouleverser leur cadre. Sur le moyen et long terme, quel impact ?

Alors que la qualité de l'air ne cesse de se dégrader et qu'elle est une des premières causes de mortalité en France, quel va être l'impact du chantier sur la santé des populations avec l'incessante noria de centaines de poids lourds au quotidien pendant 3 ans ?

Le déplacement du poste de déchargement des plus gros pétroliers au plus près des populations pose également un problème de sécurité qui n'a reçu aucune réponse. Pas plus que n'a reçu de réponse du point de vue de la sécurité et de l'attractivité de la plage nord quand ce poste de déchargement sera positionné à moins de 200 m de celle-ci ainsi que du parking que vous avez édifié à grand frais.

Rappelons que le tourisme constitue une des principales ressources de la commune. Cette activité n'existe que par l'image donnée par le territoire. Aux nombreuses interrogations soulevées à ce sujet lors de l'enquête publique, nous n'avons relevé que d'évasives réponses.

actionnaire, permettra d'apporter des garanties aux investisseurs et d'opérer un transfert de risque d'exploitation vers l'opérateur tout en bénéficiant d'un intéressement et d'un contrôle public sur l'activité concédée. »

² Commission permanente du 19 avril 2019

³ Page 72 du rapport d'enquête publique

Sur le plan démocratique, force est de constater que les recommandations légitimes de la Commission Particulière du Débat Public, à l'issue de la procédure de 2013 n'ont reçu aucune suite. Pour mémoire, dans son rapport, il était écrit : « *Une poursuite des échanges et de concertation avec le public ne pourra qu'aider le maître d'ouvrage dans l'élaboration de son projet* ». Et ce n'est pas l'argument avancé lors de l'enquête publique de 2018, à savoir que la fusion des régions avait lourdement impacté le fonctionnement administratif⁴ qui peut expliquer l'absence de concertation. En effet, ce sont les mêmes services administratifs et les mêmes politiques qui portent le projet depuis le début !

Depuis que le projet est lancé dans sa phase opérationnelle, il n'y a même pas de comité de suivi alors que c'est monnaie courante dans ce genre d'opération. Plusieurs témoignages font état d'études complémentaires en cours. Sur quels sujets ? Leur restitution, adressée à qui ?

Le devenir du port de Port-la-Nouvelle ne fait l'objet d'aucune prospective sérieuse face aux défis qui sont les nôtres pour le siècle à venir. Nous sommes persuadés que nous avons des possibilités et des atouts mais encore faudrait-il pouvoir les exprimer autrement qu'en se référant au vieux monde comme le font les promoteurs du projet : toujours plus grand...

Conclusion : Ce projet tel qu'il est n'a aucune utilité en dehors du secteur du BTP, il est ruineux, climaticide et dommageable pour l'environnement. Nous exigeons un moratoire immédiat sur les travaux, la reprise du dialogue avec la population de Port la Nouvelle et de la région Occitanie afin de définir un projet alternatif pour le port, au regard des exigences écologiques, sociales et économiques de notre époque.

Nous demandons la réaffectation des crédits publics dans ce sens.

Premiers signataires

Dominique BLANCHARD, retraité de la pêche - membre du Comité National des Pêches ; Claude MULERO, ancien maire de Bages (11) et ancien président du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise ; Marie-Laure ARRIPE, maître de conférence en économie et conseillère municipale Peyriac de Mer (11) ; Bertrand CLAVERIE, ingénieur civil des mines ; Mariette GERBER, chercheur honoraire INSERM, expert ANSES ; Georges OLIOSO, ornithologue – écrivain naturaliste ; Michèle CONSTANS, paysagiste-architecte ; José BOVE, ancien député européen VERTS-ALE ; Henri ERRE, docteur hydrogéologue ; Françoise ALAMARTINE, conseillère fédérale EELV ; Guilhem SERIEYS, conseiller régional Occitanie – France Insoumise ; Christine COMBARNOUS, géomorphologue-urbaniste et ancienne chargée de mission du Ministère de l'Environnement pour la création d'un espace protégé entre Port La Nouvelle, Narbonne et le Massif de La Clape ; Myriam MARTIN, conseillère régionale Occitanie – France Insoumise ; Leen SCHOEN, biologiste ; Delphine BATHO, ancienne ministre, députée des deux Sèvres, présidente de Génération Ecologie ; Jean Christophe SELLIN, conseiller régional Occitanie – France Insoumise ; René LOUAIL, paysan syndicaliste, ancien conseiller régional Bretagne – EELV ; Messaline LACOMBE ; Catherine ROY, Architecte-Urbaniste ; Pascal PAVIE, vigneron Nature et Progrès ; Claude Marie BENSON, porte parole EELV pour l'Aude ; Robert ABAD, président Centre Nautique Peyriac de Mer (11) ; Frédéric BICHON, agriculteur élu à la chambre d'agriculture de l'Aude ; Marianne VARVOGLY, conseillère municipale Portel des Corbières (11) militante EELV ; Flore PIVETTE, élèveuse élue à la Chambre d'agriculture de l'Aude ; Manuel BOMPARD député européen France Insoumise ; Geneviève AZAM, maître de conférence en économie retraitée ; François DUFOUR, militant syndical (Confédération Paysanne), conseiller régional Normandie (groupe Normandie – écologie – EELV) ; Emmanuel SALADO ingénieur services informatiques ; Mireille OLIOSO, institutrice retraitée, militante Génération.s. ; Patrick

PERLES, agriculteur porte parole de la Confédération Paysanne – Aude ; Manon LEBRETON, membre de Les Constituants de l'Aude ; Chantal RIEUSSEC, professeur des écoles retraité ; François DORIGNY, retraité de l'édition scientifique, écrivain naturaliste, ornithologue ; Pierre SALLÉ, membre du centre nautique Peyriac de Mer ; Virginie BIROCHEAU, médecin généraliste ; Paul BAEZA, masseur kinésithérapeute ; Josette GARRIGUES, agent hospitalier retraitée ; Albert CORMARY, urbaniste, militant EELV ; Laurence CARRETERO, paysanne permacultrice ; Christian RIEUSSEC, professeur des écoles retraité ; Elisabeth ROUCH, marionnettiste/metteuse en scène ; Hervé LOQUAIS, professeur de mathématiques ; Karine MENOUE, guide touristique ; Nancy PASCAL ; Pierre de MESMAY, musicien ; Brigitte BAEZA, infirmière retraitée ; Philippe DESCROIX ; Daniel BARTEMENT, géographe Université Paul Valéry Montpellier 2 ; Cora LONGO, architecte-urbaniste ; Michel DAVID, responsable associatif et syndical, adjoint au maire ; Jean-Marc DESFILHES, assistant parlementaire européen ; Sophia BAEZA, médecin vétérinaire ; Philippe CAZAL, journaliste retraité ; Elisabeth COULOUMA ; Robert CURBIERES, vigneron bio, militant EELV ; Yvette CARBOU et François CARBOU, éditeurs discographiques de musique classique ; Anne Marie QUENISSET enseignante retraitée, féministe, militante EELV ; Robin DEFERT, chargé d'étude environnement ; Tamara SAUTEL, étudiante ; Patrick RAFARANO frigoriste retraité, militant Génération.s ; Fabienne DECAENS, psychomotricienne retraitée ; Eric BOISSEAU, militant pour l'altermobilité