

Bilan

du débat public
Projet d'extension
de l'infrastructure portuaire
Port-La Nouvelle (Aude)

17 décembre 2012 – 16 avril 2013

dressé par le Président
de la Commission nationale
du débat public

PROJET D'EXTENSION DE L'INFRASTRUCTURE PORTUAIRE PORT-LA NOUVELLE (AUDE)

Introduction

Saisie le 8 septembre 2011 par le Président du Conseil régional du Languedoc-Roussillon, d'un projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle, la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé le 9 novembre 2011 d'organiser elle-même un débat public et d'en confier l'animation à une Commission particulière.

Elle a en effet considéré que :

- le projet, en élargissant la zone de chalandise à la Région Midi-Pyrénées et à la Principauté d'Andorre et en favorisant les échanges internationaux, revêt un caractère d'intérêt national,
- les enjeux socio-économiques du projet sont importants, tant en matière d'emplois induits par l'augmentation du trafic que sur le plan du développement des entreprises régionales en favorisant leur compétitivité notamment dans le domaine des exportations,
- les impacts sur l'environnement sont significatifs, s'agissant des échanges sédimentaires entraînés le long de la côte et entre l'étang de Bages-Sigean et le port, des effets sur la conservation de la biodiversité marine et sur les migrations animales, le projet étant partiellement situé dans une zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF), une zone importante pour la conservation des oiseaux (ZICO) et une zone de protection spéciale (ZPS) en mer.

Le 7 décembre 2011, la CNDP a nommé Pierre-Frédéric TÉNIÈRE-BUCHOT président de la Commission particulière du débat public.

Suite à la demande du Président du Conseil régional de Languedoc-Roussillon du 5 avril 2012 et sur proposition de M. Pierre-Frédéric TÉNIÈRE-BUCHOT, la CNDP a, le 3 mai 2012, accordé un délai supplémentaire de 6 mois au maître d'ouvrage pour la constitution du dossier du débat.

Sur proposition de M. Pierre-Frédéric TÉNIÈRE-BUCHOT, elle a, le 6 juin 2012, nommé membres de la Commission particulière du débat public : M. Etienne BALLAN, Mme Patricia BROSSIER, M. François PERDRIZET, Mme Camille SAÏSSET, M. Gabriel ULLMANN, ce dernier ayant présenté sa démission à la CPDP en juillet 2012.

Le 7 novembre 2012, la CNDP a demandé que le dossier du maître d'ouvrage soit développé sur les points suivants pour le considérer comme suffisamment complet pour être soumis au débat public :

- évolution du trafic de 2000 à 2011,
- présentation détaillée des chiffres d'affaires actuels et à venir directs, indirects et induits et des emplois correspondants,
- présentation du parc logistique envisagé dans le cadre du projet.

Le 5 décembre 2012, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Elle a fixé les dates du débat du 17 décembre 2012 au 16 avril 2013 et en a approuvé les modalités d'organisation.

LE PROJET SOUMIS À DÉBAT

Le maître d'ouvrage a proposé au débat trois scénarios d'extension du port, à savoir : le maintien du port actuel optimisé et modernisé ; le réaménagement de l'avant-port et de la passe d'entrée, avec un prolongement conséquent des ouvrages de protection du port actuel ; l'agrandissement du port avec la création d'un port extérieur.

C'est la troisième option qui est privilégiée par la Région, elle en propose dans son dossier plusieurs configurations, dont l'une de « très grand port ».

Ces modélisations ont été réfléchies afin que le nouveau port puisse accueillir un navire type, dit « navire-projet », de 225 m de long, 36 m de large, et d'un tirant d'eau de 12,50 m, pouvant aller selon les postes à 14,50 m.

Port-La Nouvelle est le premier port français pour les céréales (exportation des blés durs du Lauragais), le deuxième pour les produits pétroliers. Le maître d'ouvrage prévoit des augmentations du volume de ces transits dans les prochaines années, ce qui justifie à ses yeux les investissements importants qu'il prévoit pour l'agrandissement du port.

La Région voit dans ce projet d'envergure l'occasion de redynamiser l'économie locale et de créer un bassin d'emploi dans un territoire particulièrement touché par le chômage.

Elle considère que la mise à disposition d'une infrastructure adaptée aux critères actuels des marchés portuaires attirera les industriels qui appellent de leurs vœux une évolution des capacités du port.

Elle table sur une évolution des trafics portuaires dans laquelle Port-La Nouvelle pourrait prendre une place non négligeable, en développant de nouveaux trafics, notamment vers la rive sud de la Méditerranée.

Une nécessité admise par tous : la modernisation du port et la valorisation de ses atouts

Tous s'accordent à dire que si rien n'est fait, le port actuel risque de périlcliter.

Le constat selon lequel le marché portuaire international va vers une augmentation constante de la taille des navires est unanimement reconnu.

Les acteurs favorables à l'extension (Chambre de Commerce et d'Industrie, institutionnels de la Région, opérateurs portuaires, industriels, syndicats) soulignent les atouts majeurs de Port-La Nouvelle : sa position géographique offre au port une situation de confluence des principaux courants d'échanges entre l'Europe du Nord et le bassin méditerranéen, ainsi qu'une place privilégiée entre les régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, entre le couloir rhodanien et le bassin aquitain.

Les habitants de Port-La Nouvelle qui ont assisté aux réunions publiques accueillent le projet favorablement. Dans un contexte économique déprimé, beaucoup d'entre eux considèrent que le territoire développerait avec profit une vocation industrielle et logistique par le biais du port.

DES DÉACCORDS APPARAISSENT SUR LE DIMENSIONNEMENT DE L'EXTENSION

Malgré ce constat quasi-unanime, tous ceux qui se sont exprimés n'adhèrent pas de manière homogène au projet de très grand port. Aux yeux de ceux qui mettent en doute les prévisions du maître d'ouvrage, qu'ils soient membres de partis politiques, d'associations de protection de l'environnement, ou encore porteurs de modèles de société alternatifs, le marché est incertain, et l'évolution des trafics difficile à anticiper.

Selon eux, il serait plus raisonnable d'investir dans une infrastructure plus modeste, sans chercher à concurrencer des grands ports tels que Marseille ou Barcelone, mais en s'attachant plutôt à développer des trafics d'opportunité, propres à une infrastructure moyenne. C'est toute la question du dimensionnement de l'infrastructure qui est en jeu.

Le dimensionnement du port au cœur du débat

Ce questionnement a donc fait l'objet de nombreux échanges, les prévisions d'accroissement de la taille des navires que cherche à attirer Port-La Nouvelle étant contestées par certains participants, même si elles sont reconnues par tous les experts comme une tendance dominante sur le marché international.

Les intervenants qui mettent en doute les éléments apportés dans son dossier par le maître d'ouvrage font remarquer que Port-La Nouvelle n'aura pas les prestations de service comparables à celles des grands ports et que cela pourra dissuader des navires de grande taille de s'y présenter. Des acteurs portuaires soulignent que le problème du port réside dans le manque d'infrastructures de stockage et dans l'insuffisance de la desserte ferroviaire.

Le public a questionné le maître d'ouvrage sur les prévisions de trafic et les perspectives d'avenir de certains trafics d'opportunité cités (agrocarburants à base de céréales par exemple). L'association « Écologie du Carcassonnais, des Corbières et du Littoral Audois » (ECCLA) a aussi évoqué les phénomènes de concurrence et de volatilité des marchés dans un contexte très fluctuant. L'épisode des négociations engagées quelques années auparavant avec des sociétés étrangères importatrices d'huile de palme, qui n'ont pas abouti à la suite de l'intervention du collectif No Palm, a marqué les esprits et fait prendre conscience de la difficulté de fixer des investisseurs sur les seules perspectives de services annoncées.

Tous ces arguments sont venus pointer de manière récurrente la pertinence du choix d'un très grand port. La nécessité d'un phasage qui permettrait de concevoir une progression dans le temps de l'agrandissement du port a paru plus réaliste à certains et a suscité de la part de deux acteurs, Europe Écologie Les Verts et l'association ECCLA, une demande d'expertise à la CNDP.

Un point de vue d'experts sur le phasage du projet

Le 6 février 2013, la CNDP a décidé de créer un « atelier *ad hoc* » chargé d'examiner les possibilités techniques et économiques d'un phasage des travaux envisagés pour l'extension de l'infrastructure portuaire. Les conclusions de ses travaux ont été présentées en séance publique, et la compétence des experts venus s'exprimer a grandement facilité la compréhension du public concernant les enjeux du projet, tant sur le plan technique que sur celui des conséquences économiques du scénario choisi, au-delà même de la question du phasage.

Il apparaît que l'évolution du port dans le temps telle que l'a prévue le maître d'ouvrage ne permet pas un réel phasage : le projet actuel ne comporte pas de phases cohérentes et abouties, générant de nouvelles fonctionnalités et apportant des recettes suffisantes pour financer les phases suivantes.

Pour permettre un tel développement, il faut dès le départ concevoir le projet dans ce sens.

Nombreux pourtant sont les intervenants appelant à la mise en œuvre d'un projet très évolutif.

Par ailleurs, les experts ont confirmé la tendance actuelle à la concentration des trafics et à l'augmentation de la taille des navires. En Méditerranée, le Handymax (40 à 60 000 tonnes de port en lourd) est devenu un standard du marché du vrac.

Une des conclusions les plus remarquées des experts qui sont intervenus lors de l'atelier *ad hoc* a été de souligner que la véritable question qui se posait au maître d'ouvrage était celle du choix entre deux options : celle d'un petit/moyen port, ou celle d'un moyen/grand port, chacune présentant des avantages et des inconvénients, mais aussi des prises de risques différentes.

À cet égard, le débat a permis d'ouvrir plus largement cette question du phasage, et d'éclairer les participants sur les éléments incontournables à prendre en compte dans le choix d'une option, quelle qu'elle soit.

Les attentes des professionnels vont dans le sens d'un très grand port

Les professionnels du transport maritime n'ont pas caché leur souhait de voir évoluer le port vers un format qui permettrait d'accueillir de très grands navires, tels les Supramax (60 000 tonnes en lourd). Si les opérateurs portuaires et les industriels souhaitent que le port aménage un tirant d'eau de 14,50 mètres, le bureau d'études assistant le maître d'ouvrage opte plutôt pour un tirant d'eau de 12,50 mètres, avec possibilité de dragage ultérieur du bassin, en vue d'en augmenter la profondeur. Le maître d'ouvrage, qui espère attirer de nouveaux industriels grâce à la nouvelle infrastructure portuaire, n'a pas souhaité pour autant communiquer sur les contacts qu'il avait pu nouer avec de futurs investisseurs. Cette absence de transparence, plus ou moins justifiée par un projet récent de création d'usine de traitement d'huile de palme qui n'a pas vu le jour, a gêné ceux qui soulignaient la faiblesse du dossier du maître d'ouvrage, jugeant insuffisantes les garanties offertes.

Le maître d'ouvrage s'est abrité derrière le secret professionnel ; néanmoins quelques industriels sont venus témoigner de leur intérêt pour un port rénové et agrandi.

UNE DONNÉE FONDAMENTALE : L'INTERMODALITÉ DE LA CHAÎNE LOGISTIQUE

À plusieurs reprises, des participants, entre autres les opérateurs portuaires, ont fait remarquer que l'extension du port ne pouvait aller sans l'aménagement d'une chaîne logistique terrestre en lien avec les nouvelles capacités d'un port plus grand. La notion d'hinterland a souvent été avancée : l'hinterland étant destiné à s'accroître, il devra être desservi à la fois par des liaisons routières, aéroportuaires et ferroviaires, lesquelles devraient se voir renforcées et améliorées.

Des voix appellent même à la création de nouvelles infrastructures de transports terrestres.

Le bouclage des voies ferrées améliorerait le niveau de sécurité des activités du port, sous réserve d'une autorisation du Conservatoire du Littoral, qui accueillerait une bretelle sur ses emprises.

Une action en faveur du transport fluvio-maritime (par le canal de la Robine notamment) est également souhaitée par des membres de la batellerie artisanale, mais le maître d'ouvrage n'a pas prévu d'y donner suite dans l'immédiat.

Une réserve foncière non négligeable, atout remarqué du projet

Plusieurs participants favorables au grand port ont souligné l'existence d'une réserve foncière de plus de 100 hectares, permettant de développer les capacités logistiques du port.

C'est, d'après le maître d'ouvrage, le seul site régional capable de déployer des surfaces logistiques ou industrielles en bord à quai.

Cette ressource est un point fort du futur port, selon les industriels, en ceci qu'elle permet d'y établir des installations d'arrière-port, et d'envisager la création de nouvelles capacités de stockage. Le développement industriel qui pourrait en résulter aurait de leur point de vue des conséquences favorables pour l'emploi.

DES OPPOSITIONS ET DES INQUIÉTUDES SE FONT JOUR

Une opposition plus marquée de la part d'acteurs du monde agricole

C'est d'une partie du monde agricole qu'est venue l'opposition la plus marquée. Ainsi, la Confédération paysanne considère que le développement des capacités d'import/export agroalimentaire n'est pas souhaitable, en cela qu'elle ne créera pas d'emplois localement et qu'elle contribuera à affaiblir les agriculteurs français, mis en concurrence avec les agricultures du bassin méditerranéen. À leurs yeux, il serait plus judicieux d'investir les sommes dédiées au projet dans la création et le soutien d'exploitations agricoles locales.

Avec 200 M d'euros, il serait possible d'installer au moins 2000 agriculteurs.

Concurrence ou complémentarité : que va-t-il se passer avec les ports voisins ?

La présence de deux ports voisins, Sète et Port-Vendres, dans un périmètre géographique relativement réduit n'a pas manqué de faire émerger la crainte d'une concurrence entre les ports. Le maître d'ouvrage annonce la création d'un label Ports du Sud, qui engloberait les trois ports de la Région Languedoc-Roussillon, auquel pourrait s'ajouter le port fluvial de Laudun-l'Ardoise, avec l'objectif de créer une complémentarité entre les ports, et d'atteindre un trafic de 18 millions de tonnes à l'horizon 2030.

Malgré cela, de nombreux participants s'inquiètent des conséquences que pourrait avoir l'extension du port sur une concurrence accrue, en particulier avec le port de Sète, récemment rénové.

Les ports ont pourtant chacun des trafics différents (fruits pour Port-Vendres, vracs et trafics à rotation lente pour Port-La Nouvelle, passagers et marchandises à rotation rapide pour Sète).

Les ports et le maître d'ouvrage, conscients de l'importance d'une synergie et d'une coordination entre les ports, assurent qu'ils travaillent dans l'esprit d'un schéma global.

Au-delà de la Région, le port aura des interactions avec Marseille-Fos en France et Barcelone en Espagne, éventuellement avec d'autres ports plus lointains, d'où la nécessité de développer le transport maritime avec une vision globale.

Certains participants ont suggéré une étude approfondie des synergies possibles, et ont appelé à une réflexion sur une gouvernance au niveau régional, voire national.

LES PERSPECTIVES SOCIO-ÉCONOMIQUES DÉBATTUES

Quelle évolution les trafics vont-ils suivre à l'avenir ?

De nombreuses discussions ont porté sur les trafics existants et futurs : céréales, hydrocarbures, vrac et conventionnel, trafics d'opportunité qui pourraient être captés, pêche et plaisance, croisières. Le pari fait par le maître d'ouvrage de changer l'« échelle » du port incite plusieurs intervenants, issus des associations ou des partis politiques, à observer de près les évolutions de trafic annoncées.

Ces prévisions sont remises en cause par ceux qui considèrent qu'elles sont trop optimistes ou infondées, et que le niveau de la demande, même dans le cas d'une offre renforcée, ne se maintiendra pas forcément. Les partisans du grand port avancent au contraire que l'accroissement démographique mondial devrait soutenir les échanges internationaux.

La question des trafics d'hydrocarbures est sans doute celle qui a suscité le plus d'échanges. Certains, tel le « Mouvement citoyen des initiatives de transition de l'Aude », estiment que les flux sont appelés à diminuer, d'autres affirment qu'ils se maintiendront ou augmenteront.

Quelle taille de navires privilégier ?

La taille des bateaux susceptibles de venir à Port-La Nouvelle a été également un sujet de débat. Les experts parlent d'un effet cascade, qui entraîne une taille toujours plus importante des navires : les très grands navires étant accueillis dans d'autres ports, d'autres navires relativement modestes (mais plus grands que ceux qui viennent aujourd'hui) se présenteront à Port-La Nouvelle. La possibilité d'accueillir des navires pétroliers à quai, à des coûts moindres qu'avec l'actuel sea-line¹, pourrait offrir au nouveau port un avantage compétitif par rapport à d'autres ports.

Pour ce qui est des céréales, certains avancent que la production des volumes de céréales destinés à l'export n'est pas forcément assurée. Il en va de même pour les vracs liquides et conventionnels : certains expriment des doutes quant au réalisme des perspectives de trafic.

Il ressort de ces discussions qu'il est fort difficile, dans un secteur fluctuant où la visibilité est assez réduite, de se livrer à un exercice de prévision sur le long terme. Or le projet PLN 2015 est un projet qui voit loin, ce que n'ont pas manqué de relever certains participants, qui souhaiteraient plus de garanties. Le maître d'ouvrage, cependant, affirme sa volonté d'attirer de nouveaux opérateurs et, en développant son offre, de capter de nouveaux trafics d'opportunité (activités chimiques, recyclage, production éolienne d'électricité, ...).

¹ Sea-line : canalisation sous-marine qui relie un terminal terrestre à un poste de déchargement en mer, et par laquelle sont transférés des fluides d'un navire à un dépôt terrestre.

Quelles retombées économiques peut-on envisager ?

Les questions portant sur la rentabilité du nouveau port ont émergé durant le débat, d'autant que le port semble se positionner sur des activités à rotation lente et faible valeur ajoutée, ce qui risque, selon certains, d'en limiter l'intérêt économique.

La plupart des participants n'apprécient pas l'idée que le nouveau port puisse prendre le statut de port « low-cost ». Certains, comme les producteurs ou les agriculteurs locaux, demandent à ce que la balance des trafics soit équilibrée : il s'agit de faciliter raisonnablement les importations tout en ne réduisant pas les débouchés pour les productions locales.

L'étude de rentabilité économique fournie par le maître d'ouvrage a été jugée insuffisante par plusieurs intervenants, en particulier des représentants d'EELV, qui ont demandé une liste des avantages pris en compte dans le calcul du taux de rentabilité pour la collectivité. Plus globalement, ils demandent un approfondissement de l'évaluation des impacts socio-économiques, malgré la mise en ligne par le maître d'ouvrage sur le site du débat d'une note méthodologique apportant des éléments plus précis.

SÉCURITÉ ET ENVIRONNEMENT, DES QUESTIONS RÉGULIÈREMENT ÉVOQUÉES

La sécurité des installations futures, en attente du Plan de Prévention des Risques Technologiques

La présence actuelle d'un sea-line est un facteur de risque souvent mentionné par les participants ; son utilisation engendre des coûts d'escale importants pour les navires, et reste dépendante des conditions météorologiques.

Le sea-line serait supprimé dans la nouvelle infrastructure. Les déchargements en bord à quai, prévus dans le nouveau port, seront plus faciles à sécuriser.

Le port de Port-La Nouvelle étant très proche de la ville – certains parlent d'un « port dans la ville » –, les questions de la sécurité ont été posées. Le port est de plus classé « site Seveso seuil haut », ce qui génère une accumulation de contraintes de sécurité.

La suppression du sea-line, si elle est saluée par tous, implique un certain rapprochement des activités de chargement/déchargement des produits pétroliers. Le maintien de son exploitation pendant la phase de chantier a toutefois inquiété certains participants.

D'autres ont évoqué le risque que constituerait un développement des stockages d'hydrocarbures au contact de la darse et des étangs.

Un autre aspect lié à la sécurité portuaire a été évoqué, celui de la taille réduite du cercle d'évitement dont disposent les pilotes pour les manœuvres portuaires. L'agrandissement de la digue et l'élargissement de la passe devraient améliorer la sécurité des manœuvres.

Le PPRT, en cours d'élaboration, pourrait peser sur les caractéristiques finales du projet, et notamment sur l'étendue de la plate-forme logistique, que ce soit de la plateforme portuaire elle-même ou du parc logistique qui sera adossé au port. La sous-préfète de l'Aude a précisé toutefois que le document ne ferait pas obstacle à l'extension du port. La publication du PPRT, prévue initialement pour le début du débat, a été reportée et devrait être rendue d'ici la fin 2013.

Le PPRT prescrira simplement une structuration des activités possibles sur les zones présentant un aléa. Seuls 16% des 100 nouveaux hectares du port sont concernés par le futur PPRT.

La préservation d'un environnement protégé à proximité du port

La richesse environnementale des espaces situés à proximité du port sera-t-elle préservée par les activités du nouveau port ? Les associations de protection de la nature s'en préoccupent, sans toutefois s'opposer systématiquement au projet. Certaines accordent au maître d'ouvrage leur confiance sur ce volet important, tout en demandant d'être associées aux études préalables. D'autres, comme la Ligue de Protection des Oiseaux, dénoncent les faiblesses du projet et soulignent les risques qu'il présente pour les zones sensibles qui seraient impactées par l'agrandissement du port.

La réserve naturelle de Sainte-Lucie, les deux sites Natura 2000 proches, les zones humides des étangs du Narbonnais et de Leucate, les 80 000 hectares du Parc naturel régional de la Narbonnaise, tels sont les espaces naturels concernés par le développement du port, sans oublier les salins de Sainte-Lucie, dont plusieurs intervenants réclament la remise en eau.

Les enjeux écologiques marins ont été évoqués, au sujet de la future digue, mais aussi de l'avancée en mer des nouveaux ouvrages portuaires, de l'impact des tempêtes sur ces ouvrages et de l'influence qu'ils pourraient avoir sur l'érosion des plages.

Le maître d'ouvrage a précisé que les apports en sédiments seraient plus limités qu'actuellement, tout en reconnaissant qu'il reste à réaliser certaines études sur les effets du projet sur le littoral.

L'association « Ensemble pour PLN », favorable au projet, a défendu néanmoins le concept de « croissance bleue » qui cherche à promouvoir de nouvelles activités (éolien marin, développement des algocarburants, aquaculture, biotechnologies marines). S'appuyant sur les données du Plan Bleu sur le trafic en Méditerranée, cet acteur souligne sa préférence pour le scénario 2, plus modeste, mais plus adapté à ses yeux à la nouvelle dynamique des usages du port qu'il propose, et plus respectueux de l'environnement.

Un enjeu affectif : la plage de La Vieille Nouvelle

Patrimoine naturel et sauvage très apprécié des Nouvellois et des amateurs de sports de glisse, la plage nord, dite plage de La Vieille Nouvelle, située sur le territoire de la Réserve de Sainte-Lucie, a suscité de nombreuses discussions. Son accès, actuellement autorisé pour les véhicules, bien qu'illégal, serait supprimé avec le nouveau projet. Cet accès traverse les installations portuaires, ce qui est contraire aux règles de sécurité. Le Conservatoire du Littoral s'élève contre cette pratique, pourtant revendiquée par de nombreux usagers de la plage.

Le préfet a annoncé que le projet devrait prévoir un nouvel accès, comprenant la création d'un parking et incitant à l'utilisation de modes de déplacement doux à proximité de la plage.

Les échanges autour de l'accès à cette plage très prisée ont été vifs et toujours passionnés, les adeptes du windsurf allant jusqu'à envisager de demander une dérogation à la Loi Littoral, considérant que les sports de glisse sur ce spot unique ont un impact non négligeable sur l'économie locale et l'image du territoire.

La ville de Port-La Nouvelle a suggéré un stationnement des véhicules le long de la digue existante, mais les partisans d'un accès direct à la plage proposent d'autoriser une bande de roulage jusqu'à l'étang de l'Ayrolle, afin qu'un accès motorisé soit possible à moins de 150 mètres du rivage. Cette proposition est énergiquement rejetée par ceux qui veulent éloigner les véhicules du bord de mer, mettant en avant une nécessaire revalorisation du capital touristique de cette plage.

Les questions de capacité du stationnement envisagé ont également été évoquées, certains usagers de la plage jugeant insuffisantes celles prévues par le maître d'ouvrage dans son dossier.

DES INQUIÉTUDES SUR L'AMPLEUR DU FINANCEMENT PUBLIC

Concernant le financement du projet, le maître d'ouvrage a confirmé sa capacité d'autofinancement. Le montant de l'investissement public s'élèverait selon les options entre 225 et 310 millions d'euros, le coût des aménagements ferroviaires et du parc logistique n'étant pas compris dans cette estimation.

Plusieurs intervenants ont souligné la nécessité de maîtriser cette enveloppe budgétaire, car il s'agit d'argent public.

D'autres se sont étonnés que le maître d'ouvrage n'ait pas fait appel à des fonds européens.

À ceux qui posaient la question d'une intervention éventuelle du secteur privé, le maître d'ouvrage a rappelé que le principe de l'investissement public avait vocation à susciter des investissements privés, sans toutefois fournir une estimation du montant de ces investissements. Certains investisseurs privés ont rappelé les sommes qu'ils avaient engagées à Port-La Nouvelle dans des outils de manutention et de stockage, durant les années précédentes.

LA CONDUITE DU DÉBAT ET SON DÉROULEMENT

Ce débat public a été marqué par une certaine tension entre la CPDP et le maître d'ouvrage qui s'est étonné qu'une commission indépendante vienne mettre en discussion un projet voté et approuvé à l'unanimité au conseil régional.

La CPDP et certaines personnes dans le public ont fait remarquer que seule la CNDP avait un pouvoir décisionnaire concernant la tenue du débat ; en aucun cas la saisine n'est optionnelle ou laissée à discrétion du maître d'ouvrage.

Il convient de rappeler que l'information du public et sa participation effective à la prise de décisions lors de l'élaboration de projets ayant un impact sur l'environnement résulte d'une triple exigence : internationale (Convention d'Aarhus, 1998), européenne (Directive du Parlement Européen, 2003) et nationale (art. 7 de la Charte de l'Environnement de 2004 ayant valeur constitutionnelle et Code de l'Environnement en ses articles L.121-1 et suivants). Le débat public a ainsi pour ambition d'articuler la démocratie représentative et la démocratie participative.

Aussi peut-on regretter que le grand public n'ait pas fréquenté massivement les réunions publiques.

À cela s'est ajoutée la difficulté des habitants de la région à sortir du périmètre restreint du projet ; peu d'entre eux se sont mobilisés ou déplacés lorsque les réunions se tenaient ailleurs qu'à Port-La Nouvelle. À plusieurs reprises, des personnes sont intervenues pour regretter publiquement le choix qu'avait fait la CPDP de ne tenir qu'une seule réunion sur le site même du futur port.

Si bien que, hormis la réunion d'ouverture à Port-La Nouvelle qui a rassemblé une population diversifiée et représentative du public local, les réunions ont essentiellement attiré des élus locaux, des membres d'associations ou de partis politiques et des acteurs du trafic portuaire. Très vite, les réunions ont vu se reproduire le dialogue des mêmes intervenants se répondant les uns aux autres, avançant les mêmes arguments, et reprenant d'un lieu à l'autre le discours qu'ils avaient déjà tenu les semaines précédentes.

De ce fait, le débat n'a pas touché aussi largement la population qu'il aurait pu le faire.

La CPDP n'a pas, malgré tous ses efforts, réussi à faire basculer la confrontation politique vers un exercice de démocratie participative véritable.

En revanche, de nombreux cahiers d'acteurs ont été rédigés, suscités par les contacts pris par la CPDP en amont du débat. 56 cahiers d'acteurs et une dizaine de contributions ont été produits, mettant en avant arguments et suggestions, ce qui montre bien que le projet suscitait de nombreuses réactions.

L'absence aux réunions publiques des entreprises susceptibles de générer du trafic portuaire, ou leur expression réservée, souvent motivée par le secret industriel, n'a pas permis non plus de livrer au public tous les éléments pour éclairer la décision d'un investissement public de cette importance.

S'il a été question, au cours du débat, du projet lui-même et de ses caractéristiques, une bonne partie des échanges s'est focalisée autour de questions politiques, mêlant prospective économique, options de politique régionale et déclarations d'intention de la Région maître d'ouvrage.

Lorsque le port a pu être au cœur des échanges, les arguments échangés ont été de bonne qualité, mais trop souvent, les joutes verbales des personnalités politiques ont éclipsé le véritable sujet du débat.

CONCLUSION

Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle a suscité l'intérêt dans une région particulièrement touchée par la crise économique. Néanmoins, cela n'a pas empêché les participants d'interroger la Région, maître d'ouvrage du projet, sur la solidité de ses prévisions, en particulier en matière d'évolution du trafic. Le dimensionnement du port, au cœur des échanges, a été le vrai sujet du débat ; les participants attendent du maître d'ouvrage qu'il adapte la taille du futur port en tenant compte à la fois des tendances actuelles en matière de trafic portuaire, mais aussi de la spécificité de Port-La Nouvelle, de ses capacités réelles et de son environnement naturel protégé, que chacun s'accorde à vouloir préserver.

Dans un contexte incertain, les participants au débat souhaitent que les projections économiques, les études d'impact sur les zones sensibles du littoral, ainsi que les évaluations financières soient poursuivies et approfondies par le maître d'ouvrage, avant qu'un scénario d'extension soit définitivement adopté.

LES SUITES À DONNER AU DÉBAT

Si le maître d'ouvrage décide de poursuivre son projet, il conviendra qu'après avoir considéré l'ensemble des contributions et expertises portées au débat, il s'inscrive en priorité dans une réflexion sur le dimensionnement du futur port. Il devra en effet, selon le souhait de bon nombre de participants, choisir entre deux options : petit/moyen ou moyen/grand port.

Une poursuite des échanges et de la concertation avec le public ne pourra qu'aider le maître d'ouvrage dans l'élaboration de son projet.

Ce bilan sera rendu public avant la fin du délai de deux mois suivant la clôture du débat.

Le maître d'ouvrage disposera alors de trois mois pour arrêter, expliciter et rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet. Il devra, conformément à l'art. L.121-13-1, informer la Commission nationale des modalités d'information et de participation du public qu'il compte mettre en œuvre jusqu'à l'enquête publique, s'il décide de poursuivre la réalisation de son projet.



Christian Leyrit
Président de la Commission
nationale du débat public

cndp
Commission nationale
du débat public

244 bd Saint-Germain 75007 PARIS
Tél. 01 44 49 85 60 - Fax : 01 44 49 85 61
www.debatpublic.fr - e-mail : contact@debatpublic.fr