



*Ferrals les Corbières, le 12 mai 2021*

**Association DDCM : Développement Durable en Corbières et Minervois**  
*Association loi 1901 déclarée le 1<sup>er</sup> septembre 2018 et enregistrée sous le numéro W113004528*

*Adresse : 3 Rue des Nobles 11200 Ferrals les Corbières*

**Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Montpellier,**

**Par délibération menée par voie électronique entre le 4 et le 9 mai 2021 et conformément aux statuts de l'association, le Conseil d'Administration de DDCM (Développement Durable en Corbières et Minervois), a décidé de participer à l'action collective visant à la suspension de la délégation de Service Public du Conseil Régional auprès de la SEMOP opérée par le consortium Nou Vela et à l'annulation du contrat constituant cette SEMOP.**

**Préambule :**

DDCM a pour missions la défense de l'environnement et du cadre de vie des habitants de la région Corbières Minervois et des communes environnantes. A ce titre, elle est particulièrement vigilante à la défense des intérêts des habitants de cette région en matière de santé, de sécurité, de salubrité publique, de protection de la nature et de l'environnement et d'aménagement harmonieux et équilibré du territoire.

Elle inscrit ses actions dans le cadre d'un développement durable du territoire, et vise à informer et à défendre ses habitants face à tout projet d'aménagement du territoire pouvant entraîner l'aggravement du réchauffement climatique et de l'effondrement écologique en cours.

La présente contribution a pour but de mettre en lumière, les points essentiels qui conduisent DDCM à demander la suspension de cette Délégation de Service Public et l'annulation du contrat constitutif de la SEMOP.

**1 / Le plan stratégique de la SEMOP est basé sur un modèle de développement contradictoire avec l'information donnée aux élus et à la population qui présente ce projet portuaire comme le "Port de la transition écologique".**

L'information donnée par la Région Occitanie à ses élus et à ses citoyens présente le nouveau port de Port la Nouvelle comme le "Port de la transition écologique".

Cette communication de la Région Occitanie s'appuie principalement sur deux autres vocations de cette infrastructure portuaire : le chantier de construction d'éoliennes flottantes

et une activité future de production d'hydrogène dit « renouvelable ». Elle masque la réalité des échanges portuaires projetés dans le contrat avec la SEMOP.

Nous ne contestons pas ces deux autres destinations de la rade portuaire qui peuvent trouver une place légitime dans une stratégie positive de transition énergétique.

(Par contre il est important que ces activités futures relatives à l'éolien flottant et à la production d'hydrogène fassent l'objet d'un bilan carbone et d'un bilan énergétique de bout en bout, garantissant leur pertinence écologique par rapport aux autres sources et vecteurs énergétiques aujourd'hui disponibles. Aujourd'hui de tels bilans ne sont pas prévus dans le cadre de la Délégation de Service Public et devraient constituer une de leurs clauses constitutives).

Dans la communication publique, la réalité des échanges portuaires prévus au contrat avec la SEMOP sont largement passés sous silence. Et la réalité de ces échanges est totalement contradictoire avec les évolutions souhaitables en terme de transition énergétique et écologique qui ont été actées entre autres au plan national pour que notre pays se conforme aux objectifs de l'accord de Paris.

Dans les faits, ce projet portuaire est totalement contradictoire avec le vocable mis en avant de « Port de la transition écologique » et cela nous conduit à rappeler la nature exacte de ce projet à des fins d'information objective des habitants de notre région.

En effet le contrat avec la SEMOP prévoit, entre autres :

- **L'augmentation des importations de produits pétroliers** pourtant promises à un déclin inexorable et souhaitable dans les années à venir par l'ensemble des projections énergétiques de notre pays. Le "Port de la transition écologique" promu par notre région s'instituera donc comme un promoteur actif de l'importation et de la consommation de produits énergétiques carbonés (à destination de l'économie régionale et, au-delà, nationale et sud-européenne).

- **La création d'un « hub » d'importation de céréales** en provenance du Canada et des USA et destinées au marché espagnol. Ceci induit une distorsion de concurrence vis-à-vis des producteurs français soumis à des normes environnementales et sociales de production beaucoup plus contraignantes. Ici également, contradiction avec la "propagande verte" de la Région Occitanie se déclarant "hors CETA" et affichant des objectifs politiques de relocalisation de nos productions agricoles vivrières (voir « Occitanie dans mon assiette », [www.laregion.fr/la-region-met-l-accent-sur-notre-alimentation](http://www.laregion.fr/la-region-met-l-accent-sur-notre-alimentation)).

- **Le développement des importations de bois en provenance d'Amérique du Sud**, perspective climaticide et écocide aberrante en matière de bilan carbone global. Ceci d'autant plus que le contrat ne prévoit pas que ce trafic soit strictement limité à du bois sous certification PEFC ou FSC seules à même de garantir la gestion durable de la ressource.

- **Le développement des importations de bioéthanol dit "vert" en provenance d'Amérique Latine et d'Europe de l'Est**. Ici aussi le contrat passe sous silence le fait que le bioéthanol est un bio-carburant issu de la production de canne à sucre dont les surfaces de culture sont obtenues en détruisant la forêt et en réduisant les zones d'habitat des peuples indigènes. Ce faisant, le "Port de la transition écologique" promu par notre région aura donc un effet direct de soutien et d'encouragement au déboisement de l'Amazonie.

- **Le développement de l'importation de nourriture animale (soja) en provenance d'Amérique du Sud** et à destination des élevages intensifs nationaux et sud européens. Contradiction à nouveau, avec la volonté affichée de la région participante au plan "protéines végétales" et nouvel impact direct sur la déforestation de l'Amazonie. Contradiction

également avec la nécessité de transition écologique visant à limiter la production industrielle de viande.

- **Le développement du trafic et des stockages d'engrais azotés** reconnus comme facteurs de graves pollutions de l'air (ammoniac) et des nappes phréatiques (nitrates). Ceci induisant des perturbations graves pour l'équilibre écologique des rivières et des milieux marins (algues vertes, eutrophisation...) entraînant la mort des poissons et de la faune marine.

Ces nouveaux trafics et stockages entrent en contradiction avec les nouvelles pratiques agro-écologiques seules capables de préserver à long terme la qualité biologique de nos sols, nos ressources en eau et la biodiversité de nos zones aquatiques.

Leur cycle de production et leur transport entre zones productrices et consommatrices émet par ailleurs des quantités considérables de gaz à effet de serre et ces émissions sont complètement incompatibles avec les objectifs que notre pays et notre région se sont fixés en terme d'émissions carbonées dans les années à venir.

- **La création d'un trafic d'importation de l'hydrogène dit "vert" en provenance du Maghreb et du Sultanat d'Oman.** Le contrat passe sous silence les quantités massives d'eau douce qui seront nécessaires à la production de cet hydrogène dit "vert" dans des pays souffrant de déficits chroniques en eau. Dans ces pays, il est probable que cette production s'appuiera sur des dispositifs de dessalement de l'eau de mer, eux-mêmes très consommateurs d'énergie. Seul un bilan carbone et un bilan énergétique complet de ces importations d'hydrogène permettraient d'affirmer qu'il s'agira effectivement d'hydrogène "renouvelable". A aucun moment la réalisation de tels bilans n'est prévue dans les termes du contrat.

#### **4 / Le plan stratégique est fondé sur un risque industriel qui n'est pas évalué.**

Notre rôle d'information et de protection élémentaire vis-à-vis des habitants de notre région nous oblige à dénoncer l'accumulation ahurissante d'activités à très fort niveau de risques sur le périmètre restreint de la future zone portuaire de Port la Nouvelle.

Visiblement cette accumulation de risques a échappé à nos autorités régionales et justifie, selon nous, à elle seule, la suspension immédiate du contrat de la SEMOP, ceci pour permettre la remise en cause de l'accumulation de ces risques sur un périmètre trop réduit et la mise en place d'un plan de sécurisation d'ensemble.

Le plan stratégique de ce projet portuaire ne prévoit aucun chapitre consacré à la sécurité du site, et pourtant, au fil des pages il apparaît que le futur port constituera un agglomérat de risques industriels qui devraient impérativement faire l'objet d'une étude globale et cumulative ayant pour objectif d'éviter une catastrophe industrielle de grande ampleur par "effet domino". Si l'on fait la liste des activités à très fort niveau de risque projetées sur le périmètre géographique du nouveau port, nous identifions le développement de multiples stockages et de manipulations permanentes de produits extrêmement dangereux, hautement inflammables et explosifs :

- Développement des dépôts d'alcool, de gaz et de carburants (activités déjà classées SEVESO sur le site)
- Développement de stockage d'hydrogène (activité classé SEVESO seuil haut)
- Développement du trafic et du stockage d'engrais azotés et de nitrate d'ammonium, activité également classée SEVESO seuil haut et trafic pouvant atteindre de 350 à 700 kT par an à l'horizon 2035 (cf. plan stratégique page 17)
- Développement du stockage et de la manipulation de céréales nécessitant dossier d'autorisation ICPE.

- Développement du stockage et des trafics de PetCoke (nécessitant dossier d'autorisation ICPE), le PetCoke étant aujourd'hui le carburant préféré et très peu écologique des cimenteries en France.

**5 / Le plan de communication élaboré par la Région Occitanie vis-à-vis de ses élus et de ses citoyens, méconnaît le risque global et certain d'élévation du niveau de la mer dans les années à venir et le traite de manière inéquitable vis-à-vis des habitants de Port la Nouvelle.**

En effet, dans le projet portuaire, les nouveaux terre-pleins destinés aux futures activités industrielles ont été significativement "rehaussés" par rapport au niveau des sols actuels de la ville de Port la Nouvelle.

Cela pose bien sûr un problème de transparence de l'information et d'équité vis à vis des populations locales : activités économiques futures protégées et citoyens riverains tenus dans l'ignorance des mesures éventuelles de protection les concernant.

**6 / Le contrat de la SEMOP fait perdre le contrôle public du projet portuaire et expose notre région à des coûts et à des risques financiers importants, indéterminés et non maîtrisables.**

Nous avons vu ci-dessus que notre région soutient activement, dans le cadre de ce projet, des activités industrielles et commerciales ayant des impacts climatiques et écologiques désastreux.

Elle a déjà mobilisé pour ce faire, dans les premières phases du projet, des ressources budgétaires considérables, mais la création de la SEMOP marque une nouvelle étape importante qui va la conduire à une perte de contrôle, à long terme, sur les futures activités portuaires de Port la Nouvelle et va l'exposer à des risques financiers importants, indéterminés et non maîtrisables.

Cette question est très importante pour notre association, parce que les années qui viennent vont voir s'amplifier la crise climatique et écologique qui mettra en grave danger le cadre de vie et les moyens d'existence des citoyens de notre région. Pour nous, la dépense ou la mise en risque de chaque Euro public issu des impôts de nos concitoyens, doit dès aujourd'hui être conditionnée par son impact positif sur la nécessaire transition écologique et sur la protection de nos concitoyens face au contexte de crise qui s'annonce.

Cette capacité de pilotage par l'autorité publique pour une utilisation positive et maîtrisée de ses ressources dans ce contexte de crise est complètement bradée dans le cadre du contrat de la SEMOP, au profit d'intérêts mercantiles d'opérateurs privés, strictement guidés par la maximisation de leur profit à court terme.

De ce fait, l'autorité publique régionale perdra durablement la possibilité de mettre en adéquation les futures activités portuaires avec ses objectifs de garantir la sécurité, la santé et la pérennisation du cadre de vie et des moyens d'existence de nos concitoyens.

En effet ce contrat prévoit une participation minoritaire (34%) de la Région au capital de la SEMOP. Notre région abandonne ainsi, de fait, tout pilotage et contrôle effectif sur la nature présente et future des trafics portuaires à Port la Nouvelle ainsi que sur les limites et exigences que l'autorité publique devrait pouvoir imposer à ces futurs trafics.

Nous listons ci-dessous quelques points qui nous semblent particulièrement préoccupants et illustratifs de ce déséquilibre contractuel, de cette perte de contrôle et des risques financiers non mesurables qu'elle induit pour notre région :

- Le contrat transforme la Région en assureur de dernier ressort face à l'ensemble des risques non assurables.
- Le contrat prévoit que la Région compense auprès du consortium concessionnaire les pertes d'exploitation qui seraient générées par la baisse des tarifs portuaires. Dispositif donnant la possibilité à la SEMOP de pratiquer des prix de « dumping » vis-à-vis des autres ports français.
- La répartition de la charge financière relative aux missions de service public conférées à la SEMOP est totalement déséquilibrée entre la région et ses partenaires privés, et totalement en défaveur des finances régionales.
- les impôts et taxes supportés par la SEMOP ont été plafonnés à un seuil de 200.000 € au-delà duquel ils seront payés par la Région lui faisant ainsi courir un risque financier non maîtrisé.
- Le contrat omet de préciser que la réalisation de la plateforme ferroviaire sera à la charge intégrale de la collectivité alors qu'elle est au profit du port dont la Région ne sera qu'actionnaire largement minoritaire.
- l'avis d'appel d'offres prévoyait une participation de la SEMOP aux frais de dragage de l'ordre de 590.000€. Cette disposition a "mystérieusement" disparu du contrat final et la totalité des frais de dragage et d'entretien incombe à la Région.
- Un engagement immédiat de 15,8 Millions d'Euros a été décidé par la Région au capital de la SEMOP alors qu'il était initialement prévu à l'horizon 2027 dans le pacte d'actionnaire. Cette décision introduit un déséquilibre entre actionnaires qui doit être compensé par le versement immédiat et non différé de 29,7 Millions d'Euros par les actionnaires privés de la SEMOP.

En conclusion il apparaît clairement que le contrat de la SEMOP aura pour conséquence des niveaux de dépenses élevés et incontrôlables pour nos finances régionales présentes et futures. Cet appauvrissement et cette fragilisation des finances publiques régionales au profit d'opérateurs privés auront pour conséquence durable une moindre capacité de notre Région à faire face aux enjeux de protection de nos concitoyens et de leur environnement dans notre contexte actuel de crise climatique et écologique.