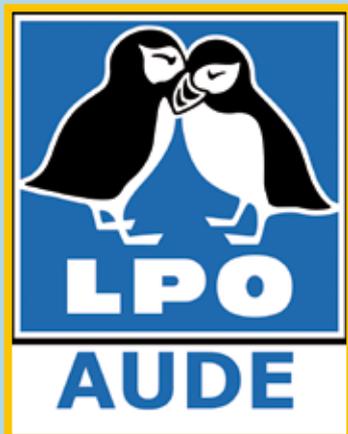




LPO AUDE



» Introduction

Riche de vingt années d'existence sur le département de l'Aude et plus particulièrement sur son littoral, la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO), association locale de l'Aude, a pour but la protection des oiseaux et des écosystèmes dont ils dépendent, et, en particulier, la faune et la flore qui y sont associées.

Pour cela, elle travaille notamment à :

- contribuer par la protection des oiseaux et des écosystèmes dont ils dépendent à la sauvegarde de la nature et de l'environnement. Elle est l'opérateur local des actions de suivi scientifique et de protection des colonies de laro-limicoles;
- obtenir une stricte application des lois et règlements qui protègent les oiseaux et les écosystèmes dont ils dépendent.

La LPO Aude est agréée par la Préfecture de l'Aude pour la protection de l'environnement. A ce titre, elle siège dans de nombreuses commissions consultatives et comités de pilotage.

La LPO Aude, conformément à ses buts, s'est préoccupée de l'impact environnemental de ce projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle. Nous formulons donc plusieurs remarques et demandons que des études indispensables avant toute décision ou travaux soient engagées.

CONTACT >

Ligue pour la protection des oiseaux de l'Aude

Co-Présidents : Christian RIOLS, Emmanuel ROUSSEAU, Thierry RUTKOWSKI

Adresse : Ancienne Gare de Gruissan-Tournebelle, Ecluse de Mandirac 11100 NARBONNE

Téléphone/ Fax : 04 68 49 12 12 - Courriel : aude@lpo.fr

Disparition d'un secteur important pour les laro-limicoles

Une des zones les plus riches en biodiversité de l'ancienne saline de Port-La Nouvelle a été exclue de la Réserve naturelle régionale Sainte Lucie pour être intégrée dans le Parc logistique portuaire de 80 ha (page 41 du dossier). Cette zone humide marécageuse nommée « les bassins de la Moulure », située en face de l'entrée routière du port de commerce, serait appelée à disparaître. Il s'agirait alors d'une perte importante pour les oiseaux nicheurs et/ou migrateurs et hivernants des salines de Port-La Nouvelle.

En effet, ce secteur a vu, notamment en 2011, l'installation d'une colonie d'une douzaine de couples de sternes pierregarins (*Sterna hirundo*), d'une vingtaine de couples d'avocettes élégantes (*Recurvirostra avosetta*) et d'une quinzaine de couples d'échasses blanches (*Himantopus himantopus*). La non alimentation en eau du site a causé la disparition des sternes, mais quelques couples d'avocettes et d'échasses ont réussi leur reproduction. A noter aussi qu'une cinquantaine de couples de goélands railleurs (*Larus genei*) ont tenté de s'installer cette même année sur ce site, un ou deux ayant probablement pondu.

photo Georges Olloso



couple de goélands railleurs paradant en compagnie d'une mouette rieuse.

Lors des migrations et en hiver, ces bassins, avant leur assec, accueillait très fréquemment des flamants roses, ainsi que de nombreux limicoles comme l'huîtrier pie ou le bécasseau variable.

photo Georges Olloso



Jeunes flamants roses de l'année se nourrissant.

Pourtant, en étudiant le dossier du maître d'ouvrage, nous constatons page 90 - concernant les risques technologiques et de sécurité -, que cette zone humide se trouve au cœur même de la surface à aléas très fort (TF et TF+) pour une partie, fort et moyen pour le reste. Seule une petite partie se trouve en zone faible. Pour rappel, en zone rouge, aucune construction ni aucun aménagement ne sont possibles. Peut-être peut-on sauver une partie de cette zone humide ?

Conséquences de l'agrandissement du port sur la Réserve naturelle régionale de Sainte Lucie



Page 83 du dossier, il est indiqué que : *Le plan de gestion que doit mettre en œuvre la Réserve n'est à ce jour pas arrêté. ... La Réserve n'aura vraisemblablement pas les moyens de réaliser les travaux... Le projet d'agrandissement du port est géré par la Région conjointement à la création de la réserve. Il représente en effet une opportunité de participer à la mise en œuvre du plan de gestion dans le cadre de ses mesures compensatoires.*

Page 86, le dossier enfonce le clou : *Si l'opportunité d'un agrandissement du port est décidée, la biodiversité de la faune, de la flore et des sites naturels environnants seront pris en compte.*

Donc le projet établit un lien préalable de l'utilisation des mesures compensatoires pour protéger la Réserve Naturelle Régionale (RNR) de Sainte Lucie. Or, les fonds issus de ces mesures doivent s'additionner à tous les autres. Il serait dramatique que des moyens nouveaux, issus d'une volonté de compensation, se substituent aux politiques publiques existantes en faveur de la biodiversité. Cela sonne comme un chantage. Si l'agrandissement du port ne se fait pas, il n'y aurait donc pas de protection des sites naturels alentours ?!

L'accès à la plage nord de Port-La Nouvelle

La plage nord de Port-La Nouvelle fait partie intégrante de la Réserve naturelle et son accès en est limité aux piétons (Article 3.4 de la réglementation de la réserve). Cette plage est un site de nidification pour l'avifaune rare et protégée du site et présente des habitats naturels côtiers fragiles. Or, cette plage sert actuellement de voie de circulation et de stationnement. Cette situation met en péril une des motivations de la création de la Réserve naturelle : « *la richesse du site en espèces animales et notamment la très forte capacité d'accueil pour la nidification d'espèces d'oiseaux patrimoniales donnant au site un intérêt international, ainsi que le rôle joué par le site en période d'hivernage* ».

Pages 80-82, le Maître d'ouvrage propose la création d'une desserte pour les usagers de la plage entre le projet de zone logistique et la RNR, accompagnée de zones de parking. Cette solution, si elle est accompagnée d'une réelle interdiction d'accès à la plage des véhicules à moteurs - comme partout en France conformément à la loi - sera une réelle avancée dans la préservation de ce site naturel.

Il faudra tout de même que l'emplacement de cette desserte soit relativement éloigné de la Réserve et que les zones de parking ne constituent pas une emprise supplémentaire sur des milieux naturels.

La circulation des camions à proximité de la Réserve naturelle de Sainte Lucie

Pendant les travaux, étant donné que le port actuel continuera de fonctionner, on peut s'interroger sur le parcours qu'emprunteront les 500 poids lourds de 15 tonnes quotidiens qui apporteront les 2,7 millions de tonnes de matériaux nécessaires pour la construction des digues et de l'avant-port. Quelles précautions envers le milieu naturel seront prises ? Quel circuit sera mis en place ?

Les eaux et les courants en mer, dans le chenal et dans l'étang

>> L'étang lagunaire de Bages-Sigean

Le texte et les conclusions de ce chapitre (page 88) étonnent les lecteurs par leurs méconnaissances des phénomènes naturels régissant le fonctionnement de l'étang lagunaire de Bages-Sigean dont la seule communication avec la mer Méditerranée se fait par le grau de Port-La Nouvelle, qui est aussi le chenal du port actuel.

Il est écrit : *Les échanges entre l'étang et la mer constituent un point majeur dans le fonctionnement naturel de l'étang. Les échanges du grau sont principalement gouvernés par la marée.*

N'importe quel usager de l'étang lagunaire de Bages-Sigean dira que cette affirmation est fantaisiste. Qu'ils soient plaisanciers, randonneurs, naturalistes ou pêcheurs, ils vous affirmeront que c'est le vent qui est le maître des eaux : le Cers vide l'étang vers la mer Méditerranée et le Marin le remplit en poussant la mer vers l'étang. En effet, la hauteur moyenne des marées ne doit pas dépasser 0,40 m à Port-La Nouvelle (avec un maximum de 0,60 m et un minimum de 0,10 m). L'amplitude entre marée haute et marée basse est faible (0,20 m deux fois par jour) et n'a que peu d'impact dans la circulation de l'eau, contrairement à ce qui est écrit.

Autre extrait : *L'étang de Bages-Sigean est caractérisé par une tendance au comblement (tendance méditerranéenne menaçant les lagunes). Les apports sédimentaires dans le grau proviennent principalement de l'étang.*



Il manque des indications sur les apports en eau et en sédiments du fleuve Berre, lesquels sont pourtant parfois très importants. Lors de phénomènes météorologiques dits « cévenols », les quantités de pluie peuvent être considérables. Le souvenir de l'inondation de 1999 avec un débit de 1 100 m³/seconde est encore très présent dans la mémoire des riverains.

Le texte continue ainsi : *Leurs effets sont contrebalancés par les dragages d'entretien du chenal portuaire permettant l'évacuation des eaux chargées.* Nous doutons fortement de ce fait. Une étude sérieuse est indispensable sur le fonctionnement hydrologique actuel de l'étang lagunaire de Bages-Sigean avant que les travaux ne viennent perturber son équilibre fragile.

Deux autres études sont indispensables sur les conséquences des travaux - car le chenal restera ouvert pendant le creusement de l'avant-port à tous les bateaux actuels -, ainsi que sur les effets du fonctionnement final sur la durée, à l'horizon de 10 ans par exemple.

Conséquences sur la Réserve marine du Golfe du Lion

Quels risques la construction de digues de plusieurs centaines de mètres fera-t-elle courir à la réserve marine du Golfe du Lion ?

Il ne fait aucun doute que la construction de longues digues va modifier les courants existants et, en conséquence, la répartition des zones de dépôt de sédiments et des zones d'attaque de la côte. Les possibles conséquences sur la Réserve marine du Golfe du Lion ont-elles été étudiées ? En tout cas, il n'en est nulle part question dans le document distribué.

Et les risques de pollution lors des dragages ?

Le creusement de l'avant-port dégagera un volume colossal de sédiments, de l'ordre de 15 000 000 m³, sédiments qui se retrouveront en suspension dans l'avant-port, dans le chenal (puisque la circulation du trafic continuera pendant les travaux) et en mer. Où iront-ils se déposer ?

L'utilisation des vases récupérées est envisagée pour la construction des remblais ou/et des digues. Que savons-nous sur la pollution de ces vases par les métaux lourds et les hydrocarbures ?

Il semble qu'aucune étude n'ait été faite. En tout cas, elle n'apparaît pas dans le dossier. Nous demandons donc qu'elle soit réalisée ou rendue publique si elle existe.

En effet, la mise en suspension de sédiments pollués ferait encourir de graves risques aux organismes marins situés dans les zones concernées, et probablement plus loin sous l'action des courants marins ; quid alors des poissons pêchés par les pêcheurs locaux et de la faune de la Réserve marine du Golfe du Lion ?

Ces suspensions se retrouveraient aussi dans l'étang de Bages-Sigean, avec des conséquences dont on ignore tout.

En cas d'utilisation pour des remblais hors d'eau, on peut craindre des risques pour le public ou les professionnels fréquentant les lieux construits avec ces matériaux.

L'entretien permanent de l'avant-port par dragage ?

Nulle part, nous ne voyons apparaître de budget prévisionnel sur ce travail d'entretien de l'avant-port par dragage, alors qu'il est pourtant très contraignant. Il ne suffit pas de modifier le sous-sol marin. Il faudra aussi le curer pour que la profondeur nécessaire aux navires reste permanente, d'où un coût important qu'il ne faut pas négliger dans l'information au public. Sans oublier de faire connaître celui qui paiera, année après année.

Conclusion

De nombreux organismes ou associations approuvent aveuglément et sans réserve ce projet, mais la majorité d'entre eux ont des intérêts directs ou de forts liens (comme des subventions par exemple) avec le Conseil régional de Languedoc-Roussillon ou les deux autres co-financeurs.

Pourtant, le dossier comporte des faiblesses que d'autres ont dénoncées lors d'interventions, d'articles de presse ou de cahiers d'acteur. Si certaines parties présentent des insuffisances criantes, comment croire à la crédibilité de l'ensemble ? Quand les postulats de départ sont biaisés, la démonstration est faussée et les conclusions sont sujettes à caution.

Certaines assertions sont suffisamment erronées pour s'interroger sur les raisons qui ont fait écrire ceci (méconnaissance, incompétence, manipulation, provocation, rédaction trop rapide, ... ?)

Une plus grande rigueur dans l'information aurait évité toutes les interprétations possibles.

