

Surfrider Foundation Europe Siège

33, avenue du Moura
64200 Biarritz
Tél 05 59 23 54 99
Fax 05 59 41 11 04

Biarritz, le 23 Janvier 2013

Madame Marie-Thérèse ARRIETA
Commissaire enquêtrice

Objet : Enquête d'Utilité Publique portant sur le projet du plan directeur des infrastructures du port de PASAJES situé en Espagne à proximité de la frontière française

Madame la Commissaire-Enquêtrice,

Créée en 1990, Surfrider Foundation Europe (SFE) est une association à but non lucratif (loi 1901) dévouée à la protection, la mise en valeur et la gestion durable de l'océan, des vagues et du littoral et de la population qui en jouit. Surfrider défend la « Communauté Océan », représentant plus de 100 000 membres dont de nombreux pratiquants d'activités nautiques : surfeurs, baigneurs, marins, plongeurs, pêcheurs... Avec ses 11 600 adhérents, ses 1 500 bénévoles, ses 40 000 sympathisants et ses 60 000 membres des réseaux thématiques, Surfrider constitue l'un des représentants majeurs de cette communauté. Notre association est agréée de protection de l'environnement par le Ministère en charge de l'environnement et d'éducation populaire par le Ministère de la jeunesse et des sports. De plus, depuis 2007 Surfrider mène ses programmes en Espagne à travers une coordination basée à San Sébastien.

SFE a développé un programme créant un cadre à notre lutte pour la préservation des espaces littoraux. Fondé sur le volontariat, le programme environnemental « **Gardiens de la Côte** » constitue un programme durable d'actions concrètes invitant chacun à s'impliquer dans la protection du littoral près de chez lui. Ce programme contribue à la création d'un réseau de « Gardiens » constitué d'individus, d'organisations communautaires, d'écologistes, de scientifiques et d'usagers mobilisés autour de valeurs communes en faveur de la protection de l'environnement littoral à une échelle locale ou régionale.

De ce fait, l'identification des menaces et dégradations des écosystèmes côtiers, associée à la promotion d'une gestion durable et participative du littoral, renforcée par la surveillance et la protection de l'environnement littoral en Europe, vont permettre d'agir et de trouver de façon conjointe des solutions efficaces. Ces renseignements alimentent notre réseau de surveillance afin d'établir un état des lieux précis de nos côtes européennes et agir spécifiquement en local pour combattre les pollutions et l'artificialisation du littoral. Stimuler la mobilisation et l'organisation communautaire pour une action éco-citoyenne de surveillance, de protection et de reconquête du littoral par leurs habitants et usagers représente la clé de la réussite pour une action efficace et durable.

C'est à travers ce programme Gardiens de la Côte que Surfrider a été sollicité, il y a quelques années, par la plateforme **Jaizkibel Bizirik**, mouvement social qui revendique la conservation du mont Jaizkibel et qui s'oppose à la construction du port extérieur de Pasaia. La plateforme mise pour

une régénération de la baie de Pasaia sans destruction. C'est à ce titre que nous souhaitons vous exposer et vous faire part de quelques points qui nous paraissent essentiels. Ce projet, et l'impact qu'il induirait sur l'environnement (impacts critiques sur la géomorphologie, la végétation et la faune des fonds marins, et sur d'autres écosystèmes naturels comme les zones sableuses et les falaises), concerne chaque programme d'action environnemental suivi par notre association, que ce soit du point de vue de l'artificialisation du littoral et du changement climatique, de la qualité des eaux, des déchets aquatiques, du transport maritime, ou du patrimoine naturel.

Nous soumettons à vos services les allégations suivantes concernant:

1) La correspondance entre le plan directeur des infrastructures du port de Pasaia (PDIPP) et le rapport sur la viabilité environnementale

Nous pouvons légitimement penser que les objectifs et les exigences de la procédure n'ont pas été remplis. Nous observons des incohérences voire des contradictions entre le PDIPP et le rapport sur la viabilité environnementale alors que ces deux documents devraient avoir un contenu similaire. Le rapport de viabilité environnementale examine une alternative d'un port qui n'est pas envisagée dans le PDIPP.

2) La portée territoriale de référence pour l'évaluation environnementale

Il existe dans l'évaluation environnementale une confusion quant à la délimitation du domaine portuaire. Ainsi, il n'est pas possible de définir les incidences environnementales du port et des installations liées à l'activité portuaire (notamment les infrastructures).

3) L'étude et l'évaluation des alternatives

La zone de référence de la façade maritime n'a pas été prise en compte dans l'étude et l'évaluation des alternatives. La nécessité de ce nouveau port n'est donc pas justifiée à l'échelle de la façade maritime.

Les alternatives d'amélioration du port actuel n'ont pas été évaluées, quand bien même elles auraient pu résoudre les actuels problèmes structurels en application d'un ordonnancement rationnel et des Meilleures Techniques Disponibles.

L'alternative de collaboration avec les autres ports s'est contentée manifestement d'examiner la réduction des charges sans approfondir une réelle collaboration.

L'analyse des alternatives de l'emplacement à l'extérieur de Pasaia s'est dirigée vers une solution financièrement plus faisable qui n'est pas reflétée dans le PDIPP.

Les alternatives mixtes et notamment celle de l'amélioration du port actuel associée à la collaboration avec d'autres ports n'ont pas été analysées, alors que le Document de Référence l'avait explicitement demandé.

Il manque, pour toutes les alternatives envisagées, une définition de chacune des activités et installations devant s'implanter dans cette zone. Ainsi les conclusions du PDIPP sur cet emplacement et son évaluation ne sont pas valides.

Les matrices cause-effet présentent d'importantes carences et sont confuses sur de nombreux aspects. De nombreux impacts identifiés dans ces matrices ne sont pas expliqués par la suite ni évalués dans l'ISA (Informe de sostenibilidad ambiental) et notamment les impacts relatifs à la zone d'activité logistique, des impacts liés à l'accès au port extérieur (qualité de l'air) et ceux liés au fonctionnement et la construction du bassin extérieur.

4) L'évaluation des dommages sur le Réseau Natura 2000

Contrairement à ce qui était demandé dans le Document de Référence, l'évaluation des dommages sur l'ensemble du réseau Natura 2000 n'a pas été réalisée.

La portée de l'évaluation réalisée est insuffisante, elle ne couvre pas le niveau d'« évaluation adéquate » et ne prend pas en compte les effets combinés, ne respectant pas les engagements établis dans l'article 6.3 de la directive 92/43/CEE et dans le guide méthodologique associé.

La plateforme portuaire envahit une partie de la superficie du site d'intérêt communautaire, ce qui ne ressort dans aucune des alternatives analysées.

5) L'évaluation des dommages spécifiques sur le milieu marin

L'évaluation concernant les dommages portés à la dynamique littorale a été évitée dès que les études existantes ont confirmé la gravité des possibles impacts sur le milieu marin.

Contrairement à ce qui était demandé dans le Document de Référence, les impacts sur les habitats d'intérêt communautaire marins et sur les espèces marines, en particulier les cétacés, et leur habitat n'ont pas été étudiés.

La courantologie et les potentiels effets négatifs générés par l'augmentation du trafic maritime n'ont pas non plus été pris en compte et analysés.

6) L'évaluation de l'impact lié à l'extraction et au transport de matériel dans les zones terrestres et maritimes

Les volumes, les lieux d'extraction et l'évaluation des impacts générés, dont ceux induits par le transport, tant dans les zones terrestres que dans le milieu marin, n'ont pas été définis et ne respectent pas ce qui est établi dans le Document de Référence.

7) La régénération de la baie

Des distorsions s'observent dans l'évaluation du fait d'une utilisation tronquée du concept de « régénération » dans la comparaison des alternatives.

La solution proposée ressemble davantage à une urbanisation de la baie qu'une régénération. Il existe même une possibilité de régression environnementale sur certains aspects par rapport à la situation actuelle.

8) L'impact économique

L'évaluation n'a pas pris en compte les impacts socio-économiques et les usages dans la zone, contrairement à ce qui était demandé dans le Document de Référence.

9) L'opinion et la participation du public

En dépit de son importance et du fait qu'il ait été requis par le Document de Référence, le refus social n'a pas été pris en compte ni analysé.

Au sein même du Conseil de l'Administration de l'Autorité Portuaire, d'importants secteurs refusent les propositions du PDIPP. Cette question n'a pas été évoquée.

Il n'y a pas eu de réponse à la demande de mise en place d'un processus participatif.

L'Autorité Portuaire a réalisé d'importants investissements financiers dans le cadre de la promotion du projet de port extérieur.

Les enquêtes réalisées manquent de rigueur technique et montrent une progression de l'avis défavorable.

Surfrider Foundation Europe s'oppose au projet de super port extérieur de Pasaia, du fait des nombreux impacts induits sur l'environnement. Ce projet ne saurait être considéré comme étant d'intérêt public, tant il implique de conséquences néfastes. Le super port extérieur de Pasaia est une hérésie environnementale, sociale et économique et ne peut être considéré comme un projet d'avenir.

Nous vous remercions par avance de l'intérêt que vous porterez à cette requête, je vous prie de recevoir, Madame la commissaire enquêtrice, nos cordiales salutations.

Manager du Pôle environnement,
Jean-Marie Izquierdo