

mars 2013

# Cahier d'acteur n°29

[www.debatpublic-pln2015.org](http://www.debatpublic-pln2015.org)

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Port-La Nouvelle 2015



## **LES SILOS DU SUD** **LE TERMINAL AGRO ALIMENTAIRE DE RÉFÉRENCE** **POUR L'EXPORTATION DE CÉRÉALES**



» Port-La Nouvelle est le premier port céréalier en Méditerranée, le 6ème au plan national et le 1er port français pour les exportations de blé dur



### CONTACT >

876, avenue Adolphe Turrel

Zone Portuaire

11 210 PORT LA NOUVELLE

**Tél. : 04 68 48 06 56**

**Fax : 04 68 48 08 09**

**Email : [hervé.cifai@silosud.com](mailto:hervé.cifai@silosud.com)**



Depuis les années 1970, les coopératives et négociants des régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées exportent une majeure partie de leurs collectes de céréales par l'intermédiaire d'installations portuaires dédiées de Port-La Nouvelle, à destination des pays du bassin méditerranéen.

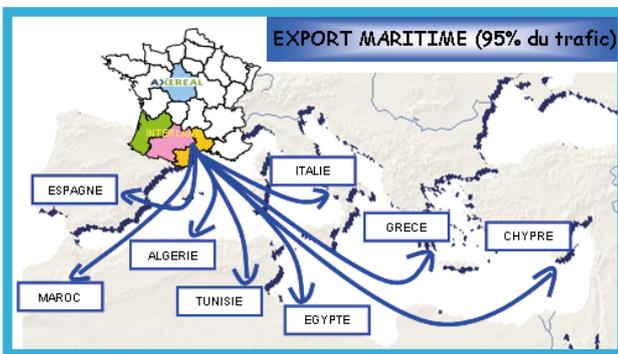
En 2000, dans le cadre du nouveau schéma directeur du port de Port-La Nouvelle, la SAS les Silos du sud a été créée, de la fusion d'installations existantes des deux groupes coopératifs nationaux opérant par le port de Port-La Nouvelle : Axereal et Union invivo. L'union locale de ces groupes coopératifs nationaux a permis des investissements importants ainsi que l'augmentation des volumes traités par le port de Port-La Nouvelle, (en moyenne de 750 000 tonnes/an).

Installés à Sète ainsi qu'à Port-La Nouvelle pour des raisons de complémentarité de marchés (Sète dispose d'un accès fluvial permettant la desserte de la vallée du Rhône), les Silos du sud se positionnent comme un des acteurs incontournables du marché céréalier.

# Un opérateur historique depuis plus de 40 ans



## Atout : un positionnement géographique déterminant



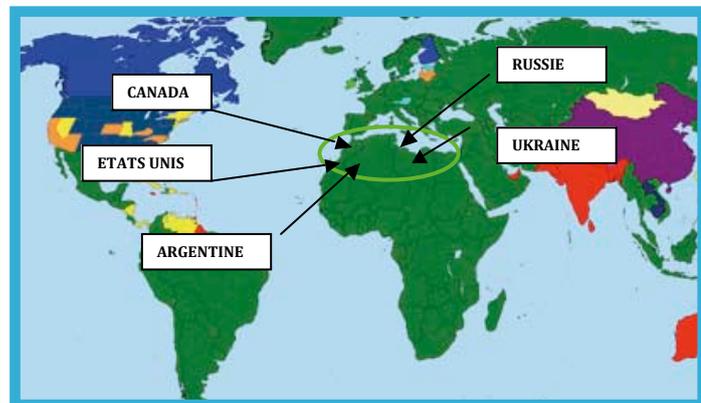
La position géographique du port de Port-La Nouvelle est déterminante sur le bassin méditerranéen par son hinterland de production spécifique de blé dur et sa proximité avec les pays consommateurs de cette céréale : Italie, Pays du Maghreb et plus particulièrement l'Algérie.

## Limites : une capacité portuaire insuffisante

La compétitivité internationale (pour le marché des céréales) repose aujourd'hui sur des critères de qualité, de quantité, mais surtout sur des coûts de logistique d'approche sur les ports et de fret par voie maritime.

Les pays du Maghreb sont très convoités par les pays producteurs car leur consommation, leur crédibilité financière et leur démographie ne cessent de croître, dans un marché où les clients privés, du Sud de l'Europe, connaissent une crise financière sans précédent.

Le marché type de clients « privés », achetant au fur et à mesure, par petits navires d'environ 3 000 tonnes pour leurs moulins et semouleries, procurait un atout indéniable au port de Port-La Nouvelle. En effet, la proximité permettait des rapports privilégiés client/fournisseur. Cet avantage est cependant amoindri au regard des pratiques internationales et notamment sur les pays du Maghreb.



Les échanges internationaux de blé dur représentent annuellement entre 7 et 8 millions de tonnes. La France, avec 20 à 25 % des échanges, est le 2ème exportateur mondial après le Canada (50 %) et devant le Mexique, les USA et le Kazakhstan (les autres pays exportateurs sont plus irréguliers). Les 2/3 à 3/4 des exportations françaises se font à destination de l'Italie et de l'Algérie, 10 % vers le reste du Maghreb et le solde vers différents pays d'Europe du Nord (Allemagne, Bénélux). La Méditerranée est donc actuellement, et pour longtemps, une destination prioritaire. Sur le plan logistique, les 2 marchés les plus facilement accessibles pour Axérial et les coopératives régionales sont l'Italie et l'Algérie, soit un marché d'au moins 3 millions de tonnes chaque année. Or, si le marché italien se traite principalement en bateaux de 3 000 à 5 000 tonnes ainsi que quelques bateaux de 20 000 à 30 000 tonnes, le marché algérien est dominé par un système d'appel d'offres de l'Office algérien interprofessionnel des céréales (OAIC) majoritairement alimenté par des ba-

teaux de 20 000 à 30 000 tonnes, avec donc, un avantage concurrentiel pour le Canada. La possibilité de charger à PLN des bateaux d'au moins 20 000 tonnes renforcera l'attractivité, la compétitivité de l'hinterland du port et des coopératives régionales. (capacité maximale pour Port-La Nouvelle 12 000 tonnes)



# Espoir : le projet Port-La Nouvelle 2015

## Le secteur agro-alimentaire tire la croissance des exportations françaises

En 2011, les produits agro-alimentaires ont apporté **une contribution majeure aux exportations françaises.**

En valeur, les exportations de produits agro-alimentaires représentent :  
> 2 fois le montant des ventes d'automobiles  
> 30 % de plus que les ventes d'avions.

Le secteur agro-alimentaire est **le second excédent commercial** après le secteur aéronautique.

Cet excédent est obtenu pour 45 % sur les pays tiers.  
Afin d'« imaginer » le propos, les exportations annuelles de céréales équivalent à la vente de 80 à 100 AIRBUS.



### >> Production de céréales (totale toutes espèces) en France de 2002 à 2011

(en milliers de tonnes hors riz)			
2011(*)	63281	2006	61613
2010	65555	2005	63675
2009	69862	2004	70504
2008	70142	2003	54914
2007	59379	2002	69161

\*) Pour 2011, estimations au 01/11/2011 Source : SCEES

La France a la chance d'être un pays au climat tempéré, ce qui, en règle générale, lui permet de bénéficier d'une production agro-alimentaire pratiquement stable d'année en année.

La France est le premier pays Européen exportateur de céréales et ambitionne à le rester.

### >> Les exportations céréalières françaises

RAPPEL RANG 2009-2010	PORTS	TONNAGE	%	RANG 2010-2011
1 <sup>er</sup>	ROUEN	8 684 116	42	1 <sup>er</sup> →
2 <sup>ème</sup>	PALLICE	3 562 027	17	2 <sup>ème</sup> →
4 <sup>ème</sup>	DUNKERQUE	2 350 617	11	3 <sup>ème</sup> ↑
3 <sup>ème</sup>	NANTES/MONTOIR	1 876 915	9	4 <sup>ème</sup> ↓
5 <sup>ème</sup>	BORDEAUX	1 078 114	5	5 <sup>ème</sup> →
6 <sup>ème</sup>	PORT-LA NOUVELLE	954 089	5	6 <sup>ème</sup> →
7 <sup>ème</sup>	FOS	584 742	3	7 <sup>ème</sup> →
8 <sup>ème</sup>	CAEN	409 033	2	8 <sup>ème</sup> →
9 <sup>ème</sup>	BAYONNE	273 426	1	9 <sup>ème</sup> →
11 <sup>ème</sup>	SABLES	190 128	1	10 <sup>ème</sup> ↑
12 <sup>ème</sup>	BLAYE	177 801	1	11 <sup>ème</sup> ↑
10 <sup>ème</sup>	TONNAY	161 576	1	12 <sup>ème</sup> ↓
13 <sup>ème</sup>	CARONTE	145 407	1	13 <sup>ème</sup> →
14 <sup>ème</sup>	SETE	123 700	1	14 <sup>ème</sup> →

### >> Les exportations françaises de blé dur

RAPPEL RANG 2009/2010	PORTS	TONNAGE
1 <sup>er</sup>	PORT-LA NOUVELLE	736 968
2 <sup>ème</sup>	PALLICE	350 403
3 <sup>ème</sup>	NANTES/MONTOIR	102 962
4 <sup>ème</sup>	ROUEN	92 625
43 167 t	SABLES, SETE, CARONTE	37 760

Combiné aux apports du Groupe Coopératif Axérial et de ses partenaires, Port-La Nouvelle, l'arrière-pensée naturelle et spécifique de production se positionne en opérateur incontournable du marché Méditerranéen. Le projet PLN 2015 permettra de « doper », avec de nouvelles infrastructures, les volumes exportables des producteurs français et régionaux.



### >> Caractéristiques du projet

Dans le dossier du débat public, le maître d'ouvrage décrit le projet PLN 2015. Au regard des activités de la SAS Silos du sud, deux caractéristiques sont essentielles : **l'accès nautique et les plateformes logistiques.**

### >> Un nouvel accès nautique

Les scénarios actuels envisagés assureront au nouveau port la possibilité d'accueillir un navire « type » aux dimensions suivantes :

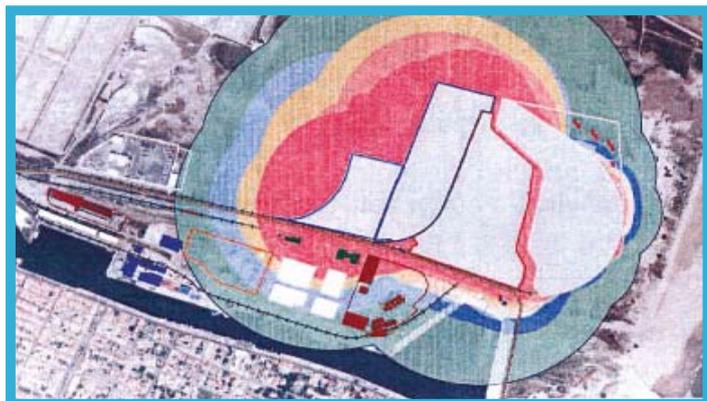
- Longueur 225 m.
- Largeur 36 m.
- Tirant d'eau 12,50 à 14,50 m.

Ces nouvelles conditions nautiques permettront, aux Silos du sud, de pérenniser les tonnages actuels. Ils nous permettent d'envisager des perspectives d'évolution des volumes vers les pays du Maghreb avec la possibilité de pouvoir répondre à leurs cahiers des charges d'appels d'offres, notamment par cargaisons de 20 / 25 000 tonnes.



Elles permettront aussi de pouvoir envisager l'importation de n'importe quels pays producteur de produits agro-alimentaires pour l'alimentation animale, dont la France est structurellement déficitaire, pour approvisionner nos industries du Sud France et Nord Catalogne. De plus, la création de nouveaux postes à quai publics / privés permettra l'installation d'outillages portuaires assurant des gains de compétitivité indispensables pour capter et pérenniser les différents trafics.

## >> Les plateformes logistiques



Plan de prévention des risques technologiques



Les espaces du port actuel sont tous occupés.

**Ils ne permettent plus** l'accroissement des activités existantes et encore moins le développement de nouveaux trafics.

Par ailleurs, le Plan de prévention des risques technologiques, actuellement en instruction pour le port de Port-La Nouvelle, prévoit, dans son schéma actuel, **une réduction importante des surfaces** utilisées aujourd'hui et par la même **une réduction de l'activité portuaire**.

Le projet de création d'environ 40 hectares de surface, bord à quai, auxquels s'ajouteront environ 80 hectares de surface logistique, en deuxième zone, **permettra l'implantation de nouveaux opérateurs et le développement des activités existantes** des opérateurs historiques.

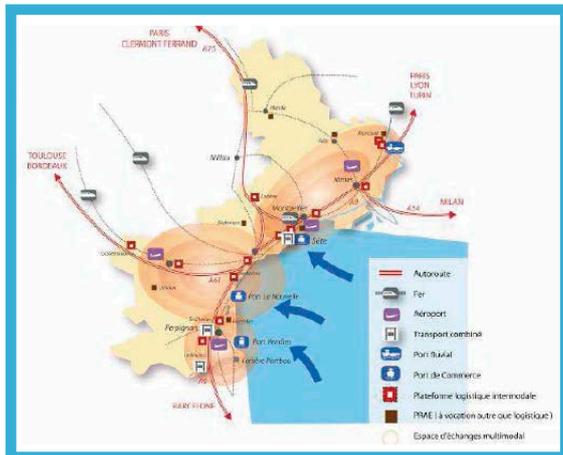
Ces nouvelles surfaces amèneront une meilleure spécialisation des différents terminaux, vracs et conventionnels, tant en termes de sécurité que d'environnement.

De même, la zone logistique en deuxième zone (ex Salins du midi) pourra accueillir des logisticiens « pré embarquement » ou « post déchargement » avec inévitablement **des activités complémentaires créatrices d'emplois et de valeurs ajoutées**.

Pour les Silos du sud, la possibilité d'un **accès en eaux profondes avec des surfaces** appropriées en bord à quai, sera une nouvelle fois l'occasion de **participer au développement** de la filière céréalière française et plus particulièrement régionale.

En effet, les Silos du sud seront amenés à réaliser des capacités de stockage complémentaires à leurs installations existantes, avec des outillages de déchargement et de chargement adaptés aux nouvelles dimensions des navires.

Le redimensionnement de nos installations encouragera la filière blé dur française, à faire de Port-La Nouvelle **une référence mondiale de ce marché spécifique**, dont les principaux consommateurs sont à « notre porte », et notre principal concurrent le Canada.



De même, **la multi modalité** prévue dans l'aménagement des différentes zones permettra de répondre aux nouveaux **besoins et exigences**, tant en pré ou post acheminement.

Elle assurera aussi une évolution indispensable des nouveaux moyens de transport à grande capacité pour rendre **compétitifs** les acheminements éloignés

L'amélioration de la logistique terrestre est un **enjeu économique pour le territoire**, mais aussi pour **les opérateurs** dont les trafics dépendent des **coûts d'approche**. L'aménagement du port de Port-La Nouvelle 2015 prévoit de repenser les dessertes ferroviaires en permettant **l'acheminement direct des trains** en zone portuaire sur des faisceaux de stockage ou par livraison sur les embranchements privés.

Ces nouvelles dispositions s'imposent comme des éléments de différenciation pour retrouver une part plus importante de nos approvisionnements par trains, essentiels et indissociables pour rendre compétitives les céréales du Groupe Axérial venant du centre de la France.

## Conclusion

### Port-La-Nouvelle 2015 : Un projet d'avenir

La pertinence du projet porté par la Région, le délégataire et les collectivités territoriales, montre le potentiel d'un développement économique dépassant largement le cadre portuaire.

Pour les opérateurs portuaires dont nous faisons partie, cela doit se traduire par un bilan favorable en termes d'exploitation, de développement et de compétitivité.

Nous sommes aujourd'hui au quotidien les acteurs portuaires d'un port dont les « limites » sont atteintes, nous espérons demain être les acteurs d'un port aux évolutions commerciales et logistiques possibles.

Une ambition :

Être le premier port céréalier de la Méditerranée et un des ports international, leader et référent pour l'exportation du blé dur français.

