

PORT-LA NOUVELLE 2015 RÉUNION D'EXPRESSION

22 MARS 2013 - CASTELNAUDARY

Etaient présents :

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la CPDP
Etienne BALLAN, Patricia BROSSIER, François PERDRIZET, Camille SAÏSSET, membres de la CPDP

Henri MARTIN, maire de Port-La Nouvelle
Henri GARINO, conseiller régional et maire adjoint de Carcassonne
Didier CODORNIUO, maire de Gruissan et vice-président de la région Languedoc-Roussillon
Pascal PINET, directeur général adjoint des services
Bernard BALLESTER, président de la CCI de Narbonne
Thil ZOETE, représentant de la Fédération nationale des travaux publics
François SOULET DE BRUGIERE, chargeur de la distribution, président par intérim du port de Dunkerque et président délégué de l'Union des ports de France
Arnaud CARAYON, président de la société Carayon
Hervé CIFAI, directeur des Silos du sud et de centre grains
Francis BINDER, gérant de Freight E Com
André MARATUECH, représentant de la Fédération française du bâtiment de l'Aude
David AUGÉIX, directeur régional sud d'EDF Energies nouvelles
Laurent MOUILLIE, directeur commercial du port de commerce de Port-La Nouvelle
Jérôme STRAUSS, directeur du CLTM (Comptoir languedocien de transit et de manutention)
Jean-Marc SAMUEL, administrateur de la Chambre nationale de la batellerie artisanale (CNBA)
Daniel MOYAT, directeur logistique Saint-Gobain
Pierre RAMOND
Albert CORMARY, Europe Ecologie Les Verts (EELV) Narbonne
Jean CODOGNES, EELV
Alain RICHOU, EELV
Pascal PAVIE, Confédération Paysanne
Robert PASSEMAR, responsable de l'union locale CGT de Port-La Nouvelle
Maryse ARDITI, présidente de l'association Ecologie du Carcassonnais, des Corbières et du littoral audois (ECCLA)
Pascal WIRSOY, cheminot CGT
Daniel CALLA, retraité

La séance est ouverte à 20 heures.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la Commission particulière du débat public

Mesdames, Messieurs, nous allons commencer parce que l'heure est déjà un peu dépassée. Nous commençons ce soir à 8 heures, cela fait une heure de plus par rapport à l'horaire habituel. Je ne voudrais pas vous amener à des horaires trop lointains dans la nuit. Ce soir, nous avons une réunion dite « réunion d'expression ». La salle a d'abord la parole, et le maître d'ouvrage -je le salue, il est à l'autre table- soit répond tout de suite, soit promet de répondre dans un délai relativement bref (il tient cet engagement par écrit) dans la mesure où telle ou telle question est relativement difficile, délicate.

Je vais simplement, en attendant que Monsieur le maire de Castelnaudary nous rejoigne -c'est lui qui doit nous accueillir- vous donner un certain nombre d'informations. D'abord, est-ce que tout le monde a bien noté qu'à l'entrée de la salle -ce n'était pas forcément évident- une feuille donne le déroulé de notre réunion de ce soir ? Si vous ne l'avez pas, quelqu'un va passer pour vous distribuer cette feuille. On m'a fait remarquer que l'on ne savait pas ce qui se passait. Si : c'est marqué sur la feuille, pour autant qu'on l'ait saisie. Je crois qu'un certain nombre ne l'ont pas eue. Merci de la distribuer.

Deuxièmement, vous avez vu peut-être, si vous ne vous êtes pas dépêchés d'arriver dans cette salle, qu'un très grand nombre de cahiers d'acteurs avaient été imprimés. Je vous rappelle qu'avant d'être imprimés (la plupart avec une huitaine de jours d'avance), ils sont mis en ligne sur le site du débat, www.debatpublic-pln2015. Je vous invite à en prendre connaissance parce que c'est intéressant. Je vous rappelle que les cahiers d'acteurs, comme leur nom l'indique, sont les contributions des uns et des autres, qui ne sont pas le maître d'ouvrage. Ce qui ne veut pas dire que d'un côté il y a les thèses du maître d'ouvrage et de l'autre il n'y a que des opposants. Pas du tout. Il y a diverses opinions et cette diversité fait la richesse du débat public.

A l'heure actuelle, la statistique dit qu'il y a en route, ou déjà imprimés, quarante-six cahiers d'acteurs. Nous avons pensé en avoir une trentaine, il y en a beaucoup plus et nous nous en réjouissons. Ce soir, six ou sept vont être présentés, sachant que dans une réunion qui a lieu jeudi de la semaine prochaine, le 28 à Lézignan-Corbières, il y aura sans doute huit ou neuf cahiers d'acteurs supplémentaires. Donc, nous aurons donné la parole à 80, 85 % de l'ensemble des cahiers d'acteurs qui ont été rédigés.

Le 4 avril -c'est maintenant assez rapide puisque c'est dans une dizaine de jours-, nous aurons à Narbonne une réunion conclusive, qui fera la synthèse de tout ce qui a été dit, écrit. Nous évoquerons la façon dont la commission particulière que vous avez devant vous rédigera un compte rendu. Celui-ci permettra à la CNDP, la commission nationale, d'envoyer à ces Messieurs et dames qui représentent le maître d'ouvrage, le bilan du débat public, c'est-à-dire un certain nombre d'orientations sur la poursuite du débat. C'est tout à fait légal : la concertation que vous vivez à l'heure actuelle ne se termine pas avec cette séance du 4 avril. Le maître d'ouvrage expliquera (il l'a d'ailleurs déjà plus ou moins fait dans son dossier et à plusieurs reprises dans ses déclarations) la manière -s'il souhaite continuer ce projet de Port-La Nouvelle- dont il compte associer un certain nombre de représentants des associations, des professionnels, des collectivités, bref, l'ensemble des acteurs qui se sont exprimés et qui ont rédigé des cahiers d'acteurs.

Je tenais à rappeler tout cela pour dire qu'il y a évidemment des choses à améliorer mais grosso modo ce débat se termine convenablement, compte tenu de la participation des uns et des autres. Le système questions-réponses continue à être nourri -et nous les remercions particulièrement- par les services du maître d'ouvrage. Cela permet, il faut aller sur le site, de savoir à peu près

comment les uns et les autres se situent, se positionnent par rapport à ce projet. Voilà ce que je tenais d'emblée à vous rappeler.

Je vois maintenant parmi nous Monsieur le maire de Castelnaudary. Je le remercie de nous accueillir dans cette magnifique salle et je souhaiterais, s'il l'accepte, qu'il prenne la parole pour nous accueillir, et par la même occasion nous dire ce qu'il pense du projet d'extension de cette infrastructure portuaire.

Patrick MAUGARD, maire de Castelnaudary

Rassurez-vous, je n'ai pas salué les membres de la Commission puisque je les ai vus un peu avant. Pas de froid entre nous, Monsieur le président !

Monsieur le président, Mesdames et Messieurs les membres de la Commission, Monsieur le Premier vice-président de la Région, mon cher ami, Madame la conseillère régionale, ma chère Hélène, Messieurs les administratifs de la région (c'est l'échelle de l'administration), Mesdames et Messieurs, mes chers amis, je suis très heureux de vous accueillir à Castelnaudary dans le cadre du débat public sur l'extension du port de Port-La Nouvelle 2015 pour une séance d'expression libre qui, j'en suis sûr, sera d'une grande richesse.

Castelnaudary, vous le savez tous ici présents, est au cœur d'une vaste zone agricole très fertile, le Lauragais, qui produit essentiellement des céréales, plus particulièrement du blé dur : nous sommes la première zone de production de blé dur en France. Les céréaliers rassemblés en coopérative, qui s'appelle Arterris -l'art de la terre-, sont des acteurs portuaires incontournables à l'export, faisant d'ailleurs de Port-La Nouvelle le premier port français pour l'exportation de blé dur, avec plus de 700 000 tonnes transportées par an. Port-La Nouvelle pour nous tous, habitants du Lauragais, est un exutoire naturel et stratégique au débouché de la vallée de l'Aude, sur l'axe ferroviaire, routier, autoroutier et même fluvial. Demain, l'aire de stockage des céréales sera sous-dimensionnée et la capacité portuaire ne permettra pas de charger les céréales sur les bateaux à fort tonnage pour la desserte de l'Afrique du Nord notamment. A nous donc, habitants du Lauragais, ce projet de Port-La Nouvelle 2015 paraît indispensable. Il permettra d'adapter les infrastructures portuaires à la réalité des échanges, il répondra à une demande internationale qui devrait se développer. Personne, d'ailleurs, ne remet en cause fondamentalement, dans les cahiers d'acteurs que j'ai parcourus, ce modèle économique, ni l'importance de développer le secteur céréalier.

Pour le Lauragais, il y a un autre enjeu : celui de l'agroalimentaire, malgré la tourmente actuelle, et de la logistique internationale. L'aménagement et le développement durable de notre territoire est intimement lié à l'aire urbaine toulousaine et nous travaillons depuis plusieurs années avec des élus de Toulouse sur ce thème, à cette échelle-là. Lundi prochain d'ailleurs, je participerai à Toulouse à une réunion du groupement d'intérêt public qui nous réunit au sein d'un inter-SCOT (schéma de cohérence territoriale) de tout l'ensemble toulousain. Port-La Nouvelle est pour le secteur toulousain et les 3 millions d'habitants de la région Midi-Pyrénées, comme pour nous, l'exutoire maritime naturel et stratégique, et les opportunités économiques et commerciales de l'aire urbaine toulousaine sont particulièrement importantes. Il nous faut les saisir, ces opportunités, par une offre portuaire adaptée aux besoins, en maximisant notre positionnement géographique exceptionnel sur l'Arc latin, que préside le président du Conseil général André Viola, à quelques miles marins des autres ports du Languedoc-Roussillon ou de celui, incontournable, de Barcelone. Sans aller plus loin, Castelnaudary capital du Lauragais, situé dans l'aire urbaine toulousaine, est très favorable au projet de Port-La Nouvelle 2015. Pour favoriser l'exportation de céréales et la richesse induite, notamment en termes d'emploi sur notre territoire aux côtés des agriculteurs, pour lier l'avenir du port audois aux débouchés économiques et commerciaux de

l'aire urbaine toulousaine, aux côtés des logisticiens et des industriels très attirés par une infrastructure de cette dimension.

Pour conclure, je rappellerai qu'en temps de crise, en particulier de l'initiative privée, une politique de grands travaux peut permettre de pallier provisoirement mais surtout de bâtir des infrastructures nécessaires à l'économie d'échange, et qui inéluctablement va continuer à se développer. Je vous remercie de votre attention.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Je rappelle cette feuille qui donne le déroulé de la réunion. Il y a plusieurs cahiers d'acteurs. La plupart sont maintenant en ligne. Quelques-uns seront imprimés je pense mardi, assez rapidement. Chaque fois dix minutes environ, pour la présentation, parce qu'il y a beaucoup de cahiers donc il faut aller à l'essentiel. Sachant qu'ensuite il y a dix minutes avec la salle pour poser des questions et bien entendu, le maître d'ouvrage est appelé à réagir, à répondre à ces questions et observations. Le premier cahier d'acteurs concerne, un peu dans la continuité de la déclaration de Monsieur le maire, la Communauté de communes de Castelnaudary Lauragais Audois. C'est, je crois, Monsieur Greffier –je vais lui demander de nous rejoindre– qui doit nous présenter ce cahier numéro 34, qui est en ligne. J'ai le brouillon de ce qui devrait sortir assez vite, si ce n'est pas sorti ce soir. Monsieur Greffier, vous avez la parole.

Monsieur GREFFIER, Communauté de communes de Castelnaudary Lauragais Audois

Monsieur le président, Monsieur le vice-président, membres du conseil régional, Mesdames et Messieurs, j'ai bien entendu vos consignes. Comme nous arrivons au terme des débats publics, je vais essayer d'être bref, de ne pas redire ce qui a déjà été dit dans d'autres réunions et d'aller à l'essentiel. Je m'exprime au nom de la Communauté de communes de Castelnaudary bassin Lauragais. Donc il ne vous étonnera pas que je sois en parfaite cohérence avec les mots d'accueil que vient de vous dire le maire de Castelnaudary, Patrick Maugard.

Castelnaudary bassin Lauragais est une nouvelle communauté de communes créée au 1^{er} janvier, qui regroupe 26 000 habitants et 43 communes. Notre communauté de communes, qui a la compétence développement économique, estime bien entendu que ce projet porté par la Région Languedoc-Roussillon et soutenu par le Conseil général de l'Aude, revêt une importance particulière pour l'économie de l'Ouest audois –mais bien au-delà de l'Ouest audois– d'abord dans le secteur de l'agriculture céréalière, cela vient d'être dit dans les propos introductifs mais aussi dans le secteur agroalimentaire et de la logistique internationale.

L'enjeu pour l'agriculture de l'Ouest audois tient à la nature de cette agriculture à forte dominante céréalière puisqu'elle produit du blé dur, du tournesol, du soja. Les agriculteurs de l'Ouest audois et, plus largement, bien au-delà du territoire audois, se sont regroupés au sein de leur coopérative, Arterris -l'art de la terre, comme vient de le dire le Maire de Castelnaudary- dont le siège social se situe à Castelnaudary. Elle compte aujourd'hui près de 20 000 coopérateurs. Arterris intervient dans le domaine de la distribution, de la production agricole, de la transformation et de l'innovation. En matière de production agricole, le volume de céréales et d'oléoprotéagineux collecté et stocké chaque année représente 1 million de tonnes, soit à peu près trois trains par jour. Arterris, avec 220 000 hectares à cultiver, est le premier producteur de blé dur, de tournesol et de sorgho en France. Arterris est par ailleurs partenaire d'Axérial, autre groupe coopératif du centre de la France. Ils ont créé ensemble Durum, spécialisé dans le commerce international du blé dur. Vous voyez que l'opportunité de Port-La Nouvelle a des conséquences économiques bien au-delà du Lauragais puisque cela concerne aussi l'agriculture jusqu'au centre de la France.

Globalement, le marché du blé dur représente au niveau mondial entre 7 et 8 millions de tonnes. La France maîtrise et produit entre 20 et 25 % des échanges et à ce titre est le second exportateur

mondial derrière le Canada qui maîtrise à peu près la moitié des échanges mondiaux. 60 à 80 % des exportations françaises sont dirigées vers le bassin méditerranéen en direction de l'Italie de façon assez marginale, mais essentiellement et principalement de l'Algérie et bien entendu du reste du Maghreb. L'Italie et l'Algérie représentent à peu près un marché de 3 millions de tonnes par an. Si le marché italien *trade* essentiellement par des petits bateaux (entre 3 000 et 5 000 tonnes), le marché algérien est principalement alimenté par des bateaux de 20 000 à 30 000 tonnes. Le tonnage de bateau est un enjeu particulièrement important puisque la taille des ports susceptibles de les accueillir donne, en l'état actuel des infrastructures, un avantage certain au Canada dans les échanges mondiaux. Sur ce point, le tonnage des bateaux ne cesse d'augmenter. Il en va de la rentabilité économique.

L'agrandissement du port de Port-La Nouvelle relève de ce point-là d'un double intérêt : à la fois la survie et le maintien de Port-La Nouvelle en termes d'exutoire sur la Méditerranée pour les céréales du sud et du centre de la France mais aussi la conquête de nouveaux marchés, et la captation d'une part du trafic qui passe aujourd'hui par d'autres ports, parce que Port-La Nouvelle aujourd'hui ne permet pas d'accueillir des bateaux suffisamment importants.

Je passerai rapidement sur l'autre part de l'activité d'Arterris qui concerne la meunerie. Le pôle meunier, ce sont deux sites principaux : un à Sallèles-d'Aude et l'autre à Saverdun, en Ariège, qui produisent à peu près 620 tonnes par an. Les conditions d'acheminement de cette farine ne sont pas satisfaisantes puisque le conditionnement se fait –je vous passe les termes techniques– dans des sacs polypropylène chargés par des élingues. C'est un modèle économique qui touche à ses limites. En fait, nous aurions besoin, pour pouvoir développer ce trafic-là, d'avoir des coûts réduits et pour cela il faut passer à un transport par containers, raison supplémentaire pour laquelle le développement de Port-La Nouvelle et l'équipement en containers est important pour l'avenir notamment de notre Lauragais.

Je terminerai par le secteur de l'agroalimentaire et notamment de la logistique internationale. D'autres, je le sais, s'exprimeront sur ce sujet ce soir. A Castelnaudary, avec le partenariat fort de la Région, nous avons développé un parc d'activités d'intérêt régional, le parc Nicolas-Appert, de 130 hectares, orienté en grande partie sur la logistique et qui est branché fer. Demain, le développement de Port-La Nouvelle va nous permettre d'être encore plus attractifs pour les entreprises internationales qui s'implanteront sur notre zone et qui auront besoin, pour importer ou exporter, d'avoir par ce branchement fer qui va se faire à Castelnaudary, accès au port de Port-La Nouvelle, donc directement à d'autres continents.

Voilà ainsi résumé, de façon très condensée pour faire réponse à vos exigences de tout à l'heure, les raisons pour lesquelles la Communauté de communes de Castelnaudary Lauragais Audois soutient très fortement le projet d'extension de Port-La Nouvelle porté par la Région et soutenu par le Conseil général de l'Aude : des raisons spécifiques au territoire, de développement économique, de soutien à l'agriculture du Lauragais. Mais l'enjeu de création de ce port concerne l'agriculture, bien au-delà des limites de notre territoire Lauragais Audois. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur Greffier pour cette courte mais dense présentation. Je vais demander, et peut-être aurez-vous l'occasion de compléter après les demandes, ou à l'occasion des demandes. Je vous rappelle que chaque fois, pour l'enregistrement, c'est sympathique de donner son nom et de vous présenter de façon que, dans le verbatim et la prise de vidéo, on se souvienne de votre intervention.

Philippe BONHOURE, retraité

Merci, Monsieur le président. Philippe Bonhoure, Port-La Nouvelle, retraité. J'ai passé la plus grande partie de ma vie active sur le port de Port-La Nouvelle, dans ces échanges céréaliers. Je pense qu'aujourd'hui, dans le cadre de ce débat public, Castelnaudary est le lieu où on peut parler de l'arrivée de ces céréales et surtout essayer de comprendre à travers un petit recul en arrière, pourquoi et comment le groupe céréalier est arrivé aujourd'hui à ce qu'il est. Mon histoire a commencé par un paradoxe. Un paradoxe parce que ce sont des Hollandais, les premiers, qui ont compris l'intérêt stratégique de Port-La Nouvelle dans les années 60. Ils ont pu installer un tout petit silo avec trois cellules même pas ventilées, avec un portique qui lorsque tout allait bien crachait une centaine de tonnes, avec un quai qui servait à la fois aux wagons et aux camions. Cette société a énormément travaillé.

Puis est arrivée la réflexion du monde agricole, et notamment de Castelnaudary avec Bernard Poisson qui était le président à l'époque de la CAL, pour essayer de chercher des outils pour valoriser ces céréales. A l'époque, si vous vous rappelez, il n'y avait pas de quotas, pas de jachères, donc le Lauragais produisait énormément de céréales. Il fallait bien les commercialiser, et essayer de les commercialiser au mieux.

L'idée du silo portuaire est donc née à cette époque-là, en fin des années 60, et il y a eu un choix à faire. Où le mettre ? A Port-La Nouvelle ou à Sète ? Sète avait un avantage : son tirant d'eau. Port-La Nouvelle avait deux atouts : d'abord, il était embranché par le canal de la Robine et ensuite, c'était le port du département, le même département que la CAL de Castelnaudary. Donc c'est Port-La Nouvelle qui a été choisi. Le silo a démarré en 1970. Nous avons travaillé énormément, puisque le concessionnaire de l'époque nous a demandé de nous mettre derrière ce petit silo. La profondeur de la darse de commerce sur le quai où l'on chargeait était en parfaite adéquation avec les bateaux de l'époque. C'étaient en général des bateaux qui portaient 1 000 tonnes et il était courant que nous fassions trois bateaux dans la journée. Le temps a passé, nous avons travaillé.

En 1982, un autre silo portuaire est venu s'implanter. Il a heureusement bénéficié d'une situation géographique plus adaptée, puisqu'il avait un tirant d'eau supérieur, mais cela ne nous a pas empêchés de continuer à travailler. Nous arrivons dans les années 90. Nous sommes au pic des exportations et des importations du trafic du port de Port-La Nouvelle. Le président de l'époque, Léon Pujaut, demande donc aux céréaliers d'essayer de réfléchir à une solution pour n'occuper qu'un quai car à ce moment-là le problème était crucial du manque de place à quai disponible pour travailler les bateaux. Les silos se sont parlé et ont adopté la meilleure des solutions, c'est-à-dire le regroupement. Solution qui a eu l'intelligence, d'abord au point de vue social, de ne laisser personne sur la route, et ensuite qui a eu l'intelligence économique, à travers une augmentation de capital, de permettre de réaliser le complexe tel qu'il est aujourd'hui, performant et qui a je pense quelques bonnes années à vivre encore.

Je voudrais qu'à travers cette petite expérience, nous comprenions bien la nécessité qu'ont les entreprises d'évoluer car je suis persuadé que si cette solution n'avait pas été retenue, la SICA du silo portuaire créée par un président de la CAL à Castelnaudary ne serait plus là aujourd'hui. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup pour ce rappel très illustratif de l'évolution. Est-ce que d'autres personnes souhaitent prendre la parole sur la présentation de Monsieur Greffier ou sur tout sujet s'y rapportant ? Est-ce que, Monsieur le président, Madame, les maîtres d'ouvrage souhaitent commenter ?

Robert NAVARRO, 1^{er} vice-président de la Région Languedoc-Roussillon

Pas commenter, président, mais faire des remerciements d'usage. Remercier Monsieur Patrick Maugard, le maire de Castelnaudary, pour la qualité de son accueil et le prêt de la salle. Remercier Monsieur Jean Caizergues qui représente la CCI de l'Aude, Monsieur Ballester qui est par là aussi, qui représente la CCI de Narbonne. Deux conseillers généraux sont là ce soir, Messieurs Michel Brousse et Alain Giniès. Ma collègue Hélène Giral est à mes côtés, et je crois n'a manqué aucune réunion. Aussi remercier Madame la première vice-présidente de la Chambre d'agriculture qui vient d'être récemment élue, et lui souhaiter bon vent dans la prise de responsabilité. Vous remercier tous, vous, Monsieur le président, et les personnes qui participez à ce débat public, de faire vivre ce débat public comme nous le faisons depuis déjà sept réunions. Merci beaucoup. J'espère que cela se passera aussi bien ce soir que les autres jours.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Nous allons voir. Il y a maintenant la Confédération paysanne, je crois que c'est Monsieur Pavie à qui je vais demander de nous rejoindre sur l'estrade. C'est le cahier d'acteurs numéro 13. Comme son numéro l'indique, cela fait un certain temps qu'il est disponible. Vous avez dans un instant la parole. Et ceux qui n'ont pas eu le cahier numéro 13, je l'ai vu tout à l'heure sur le présentoir à l'entrée de la salle. Monsieur Pavie, nous vous écoutons.

Pascal PAVIE, militant à la Confédération paysanne

Bonjour, je m'appelle Pascal Pavie, je suis agriculteur dans l'Aude, je suis militant à la Confédération paysanne et j'interviens dans ce débat en tant que délégué à la commission internationale.

Tout d'abord, je dois dire un grand merci à Monsieur Navarro. Grâce à lui, j'ai découvert une partie de mon département, vraiment magnifique. Les plages de Port-La Nouvelle, les étangs de Sigean, de Bages, les pêcheurs de l'étang et de la Méditerranée rencontrés le matin sur les quais du port, leurs délicieux poissons. Merci aussi aux organisateurs de ce débat. Pourquoi ai-je découvert Port-La Nouvelle récemment ? Parce qu'il y a plus d'un an, le projet initial pour Port-La Nouvelle était celui de l'arrivée d'une multinationale, Sime Darby, qui devait débarquer pas moins de 2 millions de tonnes par an d'huile de palme en provenance du Liberia. A l'antipode de nos préoccupations sur la souveraineté alimentaire, la relocalisation, la production agricole et la biodiversité. Nous nous sommes opposés à ce projet avec d'autres au sein d'un collectif, qui s'appelait No Palm (Nouvelles orientations pour des alternatives locales et méditerranéennes). De ce projet, il n'est plus trop question. Comme quoi, les prévisions et les ambitions sont parfois éphémères. Mais le Conseil régional poursuit son objectif : il faut agrandir le port, augmenter les exportations, et donc aussi les importations. Car le commerce, comme l'affirment nos élus du Conseil régional, c'est la richesse et l'emploi.

Au risque de vous choquer, nous ne sommes pas tout à fait d'accord avec ce dogme. Permettez-nous un petit retour sur l'histoire qui prouve que cela n'est pas toujours exact. Un livre écrit par un grand agroéconomiste audois, François de Ravignan -qui est hélas mort il y a presque deux ans-, qui s'appelait *L'Avenir d'un désert*, nous a appris que notre région a connu deux grandes crises, au XIX^e siècle, dont nous ne nous sommes jamais relevés et qui auront des conséquences dramatiques pour la paysannerie régionale, pour la production agricole régionale et pour les terres elles-mêmes. Ces deux crises ont en commun la libéralisation des marchés et l'augmentation des offres de transport. En 1857, la France laisse entrer le blé russe qui parvient dans le Sud grâce au canal du Midi. En un an, le prix du blé baissera de 40 %, entraînant l'abandon de cette culture par de nombreux paysans ruinés. En 1860, c'est le traité de libre-échange avec l'Angleterre qui entraînera, avec l'aide des nouveaux moyens de transport, bateaux et trains, l'arrivée des laines de moutons d'Australie et Afrique du Sud dans notre région. En cinquante ans, l'élevage ovin du Languedoc

verra ses effectifs divisés par quatre. Plus de moutons, plus de fumier : c'est la fin d'un système durable de polyculture, l'arrivée de la monoculture avec sa cohorte d'engrais et de pesticides. Le progrès, direz-vous. Mais l'appauvrissement des campagnes est tel à la fin du XIX^e siècle qu'en 1893, le gouvernement d'alors reviendra à des politiques moins libérales et protégera les prix agricoles.

Plus proche de nous, il y a un an, le Parlement européen votait l'extension des accords de libre-échange avec le Maroc, accentuant la concurrence pour les producteurs de fruits et légumes de notre région qui ne peuvent rivaliser avec une main-d'œuvre dix fois moins, peut-être douze fois moins, payée qu'en France. Cela est renforcé par les infrastructures d'accueil que nous offrons à ces produits, à Sète, à Port-Vendres. Le marché Saint-Charles de Perpignan est devenu ainsi le premier ou second lieu d'importation de fruits et légumes d'Europe. 40 % arrivent par bateau. Dans le même temps, le prix de la tomate a baissé de 40 % en cinq ans. Actuellement, je crois qu'il est à 0,45 centime le kilo, quand les coûts de production sont à 0,80, je crois. Ce sont 30 % de la surface des vergers et de légumes qui ont disparu, 34 % d'emplois dans ce secteur en moins et cela en à peine dix ans. Tout cela pour dire que le commerce ne fait pas toujours le bonheur des peuples, et en tout cas pas celui des paysans.

La Région ferait bien d'y regarder à deux fois. Avec une perte d'un tiers de ses fermes en dix ans, elle détient le triste record de France dans ce domaine. Nous étions 20 000 paysans dans ce département il y a trente ans, nous ne sommes plus que 5 000. 14 500 emplois dans la région perdus dans l'agriculture. Que nous prévoit l'extension du port en matière agricole ? Pour la vigne, l'élevage et autres produits, pas grand-chose. Enfin, dans le cahier d'acteurs du maître d'ouvrage, je n'ai pas trouvé grand-chose. La seule activité concernée citée dans le projet concerne les importations de tourteaux et les exportations de céréales. Il s'agirait d'augmenter celles-ci de 30 %, essentiellement du blé dur. Sur ce point, nous avons plusieurs commentaires à vous soumettre. Tout d'abord, le support est la terre et celle-ci ne peut tout supporter au risque de voir sa fertilité disparaître. Les rendements de blé dur stagnent depuis vingt ans. Ils sont à leur maximum, sauf à augmenter l'irrigation, les engrais et les fongicides, mais cela est-il souhaitable ? Notre région est déficitaire en beaucoup de produits agricoles. En ce qui concerne les protéines végétales (soja, lupin, pois, féveroles), notre dépendance est de 75 %. Sortir de cette dépendance permettrait de réduire nos importations de soja OGM et de rétablir les rotations de cultures, bénéfiques pour les sols. Ces exportations de céréales ne seront rendues possibles que grâce à un ensemble de subventions qui ne dureront pas, en tout cas pas à ce niveau. Les aides directes ont représenté 113 millions d'euros en 2010, 206 millions en 2011, ce qui donne un taux de dumping variant entre 40 et 32 % sur nos céréales. Vous comprendrez bien que la nouvelle PAC ne pourra maintenir ce niveau.

Pour les pays destinataires, cela pose des problèmes aux agriculteurs qui ne peuvent rivaliser avec une telle concurrence. Malgré cela, un pays comme l'Algérie a mis dans ses priorités la réduction de cette dépendance. Les rendements sont de 16 quintaux par hectare, ce n'est pas beaucoup par rapport à nous (je crois que c'est dans les 40 ou 50 quintaux). La production de blé dur est passée de 31 millions de tonnes entre 2001 et 2008, à 51 millions de tonnes entre 2009 et 2012. L'objectif est l'autosuffisance, en multipliant par cinq les surfaces irriguées. Je crois même que cette année, il y a eu très peu d'importations de l'Algérie. Pour le Maroc, l'objectif plus modeste est d'augmenter la production de 20 % en sachant qu'actuellement, seules la moitié des terres marocaines pour les céréales sont fertilisées, ce qui veut dire qu'il y a un potentiel de développement assez grand.

Mais revenons en Occitanie. A plusieurs reprises, il a été dit qu'un port doit être au service de son territoire. Objectif numéro un : l'emploi, 38 % des activités du port pour les céréales. Un naturel

progrès. A la Confédération paysanne, nous n'avons rien contre les céréales, au contraire. Mais il faut reconnaître que c'est le secteur de l'agriculture qui procure le moins d'emplois. Les exploitations du Lauragais font souvent plus de 100 hectares et dès qu'une exploitation agricole est à vendre, elle va le plus souvent à l'agrandissement plutôt qu'à l'installation. Grâce à la mécanisation, la productivité continue à augmenter. 200 millions d'euros investis ainsi n'apporteront aucun emploi à l'agriculture, ou très peu. Donc nous demandons l'annulation de ce projet ou tout au moins de réduire ses ambitions et de réorienter tout ou partie de ces 200 millions d'euros pour un grand projet utile : celui de la relocalisation et de la redynamisation du secteur rural. 200 millions pour installer 2 000 agriculteurs en Languedoc-Roussillon : voilà un projet qui tient la route. Les besoins ne manquent pas pour notre autonomie. Il nous manque 50 000 hectares en oléagineux. Il nous faudrait six fois plus de surface pour les protéagineux, il faudrait dix fois plus de lait, vingt fois plus de porc, six fois plus d'œufs, huit fois plus de pommes de terre. Le Languedoc-Roussillon ne produit même pas assez de châtaignes, d'amandes et de noisettes pour sa consommation. Et pourtant, notre région est apte à toutes ces productions. Encore faudrait-il un plan de conservation des terres pour notre région. Celle-ci a perdu 74 000 hectares de surface agricole en dix ans, 9 %. C'est trois fois plus que la moyenne nationale qui est déjà élevée avec 3 %. Et vous prévoyez, évidemment, ce qui va derrière ce port : la ligne LGV (perte de 4 600 hectares de terres agricoles d'après la SAFER), le doublement de l'autoroute, etc.

Non, ce développement n'est pas le nôtre, mais le plus grave c'est qu'il ne sera pas le vôtre non plus car il est impossible. J'ai terminé.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Très bien. Une fois encore, vous pourrez compléter à la faveur des interventions que j'espère nombreuses dans la salle, tel ou tel point que vous n'auriez pu aborder dans cette expression très rapide dont je vous remercie particulièrement.

Madeleine DESMOULIN, militante citoyenne du monde

Bonsoir, Madeleine Desmoulin, citoyenne du monde. En tant que telle, je ne parlerai pas des problèmes locaux –alors qu'ils intéressent tous les citoyens de ce monde mais il y a assez de personnes pour en parler. Sur ce que Pascal vient de dire, je suis complètement d'accord. Je vais me placer du point de vue de Sirius. Le monde actuel, le monde de progrès, le monde de croissance court à sa perte. A Bugarach, les doux dingues, à la limite, n'avaient pas tort. Pour des raisons diamétralement opposées, je pense que nous allons vers une fin du vivant. Nous tuons le vivant, nous tuons l'eau, l'air, la terre.

Alors s'il vous plaît, ne vous pensez pas force de progrès en voulant toujours aller de l'avant dans ce progrès matériel qui est en fait un recul. J'ai visité Port-La Nouvelle. Bizarrement, vous dites qu'il n'y a pas de place mais il y a une place énorme, il y a des tas d'endroits complètement à l'abandon, on dirait des friches. Alors, que Port-La Nouvelle soit aménagé, remis en marche, et cela suffira. Pourquoi cette concurrence entre tous les ports ? Il y a assez de ports entre Barcelone, pour s'arrêter à Marseille ou à Gênes. Il y a assez de ports, n'entrez pas en concurrence. Vous êtes en plein dans ce monde de la concurrence libre et non faussée qui mène à notre perte. Alors, que chaque port se spécialise, éventuellement. Nous n'avons pas besoin à Port-La Nouvelle de gros gabarits. Que Port-La Nouvelle devienne un port visage humain (à visage de poisson) et par exemple qu'il soit utile pour le cabotage.

Pascal Pavie vient de parler de nos routes et des nouveaux aménagements, de nouvelles autoroutes. Mais bon sang, que l'on fasse du cabotage ! Et même pourquoi pas (je suis doux rêveur peut-être) la voile ! Tout le monde est en admiration devant le Vendée globe mais nous pourrions très bien concevoir une marine de moyen gabarit qui serait mixte, et pourquoi pas voile/

solaire. Il faudrait tout de même que vous mettiez, Mesdames et Messieurs, l'imagination au pouvoir, sinon vous êtes foutus. Je pense à mes enfants, mes petits-enfants et à ceux de mes voisins.

Cessez ce monde de concurrence et, comme disait Jean Rostand, « *N'ajoutons pas aux injustices des dieux les injustices des hommes.* » parce qu'en plus, nous sommes dans un monde d'injustice : quand nous voyons grandiose dans notre pays ici, nous contribuons à affamer ceux d'ailleurs. Et ceux d'ici aussi parce que les plus pauvres n'en auront aucun profit. Pascal a parlé de quantité d'emplois qu'il serait possible de créer avec beaucoup moins de finances. Beaucoup moins de finances seraient nécessaires, puisque vous êtes des financiers, les conseils généraux et régionaux, pour l'installation –pourquoi pas– de petits paysans, d'artisans qui sont des forces de vie et non des forces de mort comme ce transport. Pourtant, à Castelnaudary, vous êtes bien situés. Quand on voit qu'il y a de la bidoche qui fait 8 000 kilomètres avant d'arriver dans l'assiette des pauvres, c'est quand même terrible ! Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Y a-t-il d'autres interventions, témoignages sur cette présentation du cahier d'acteurs de la Confédération paysanne notamment ?

Robert CURBIERES, retraité agricole, membre de la Confédération paysanne

Robert Curbières, retraité agricole -avec des retraites en dessous des minima sociaux- et membre de la Confédération paysanne. Je crois que ce qu'a dit Pascal est quand même fondamental. Certains le balayent de la main, ne veulent pas en tenir compte, mais qui nous prouve que ces 200 millions d'euros d'investissement seront uniquement 200 millions sûrs ? On sait que sur les projets qui ont été faits sur des infrastructures aussi énormes par les pouvoirs publics ou par les conseils régionaux, il y a toujours des compléments à assumer et toujours de la part des citoyens. Tout à l'heure vous vous êtes présentés les uns les autres. Très bien mais nous, ici, nous sommes ceux qui allons payer pour quelque chose auquel nous ne croyons pas, et je crois que nous avons la parole. Vous nous la donnez, c'est très bien mais il faudrait aussi l'écouter, la prendre en compte, pas uniquement faire une réunion pour pouvoir dire « *Nous l'avons fait, nous les avons écoutés mais nous passons dessus.* »

200 millions d'euros, je n'en suis pas sûr et vous ne le maîtrisez pas. Tout à l'heure, le premier intervenant a dit qu'il fallait augmenter les tonnages des bateaux pour augmenter les capacités au départ de Port-La Nouvelle. Y a-t-il cette capacité de réception dans les autres pays ? C'est une question que je vous pose et j'attends la réponse pour savoir si effectivement il ne faudrait pas en Algérie recréer des bassins pour recevoir ces bateaux.

Par rapport à ce qui a été dit et à mes convictions, par rapport aux difficultés du monde paysan, de l'ensemble de la ruralité, je remets totalement en cause ce projet. Je le remets en cause parce qu'il y a d'autres choix de financement possibles. Cet argent pourrait servir à la relocalisation des productions. Pourquoi le Conseil régional n'a-t-il pas refinancé l'abattoir de Castelnaudary ? Il y avait, aujourd'hui nous le voyons, une utilité fondamentale, avec en plus le fait d'aider les paysans à produire de la viande dans le secteur et créer une économie qui serait, elle, propice à de l'emploi durable, et non pas à de l'emploi passager éventuel, par la construction de cet abattoir. Je remets en cause cette façon de faire qui est toujours, de la part de tous les politiques, de vouloir faire des infrastructures énormes pour qu'elles se voient, pour qu'ils puissent dire « *Voilà, je l'ai fait.* » Pour vous dire mon sentiment, j'ai rencontré l'autre jour Monsieur Arino, vice-président du Conseil régional, qui a un titre à sa hauteur et à ses compétences. Je lui parlais de mes réflexions là-dessus, il m'a répondu « *Il faut bien faire quelque chose !* » Et cela veut tout dire, cela veut dire

Castelnaudary, le 22 mars 2013

que vous ne savez pas ce qu'il faut faire, vous ne voulez pas écouter ce que certains vous disent et pour « faire quelque chose », vous faites une grave erreur.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup pour toutes vos questions et réactions. Est-ce qu'une autre personne souhaite poser des questions ou intervenir ?

Jean-Jacques MATHIEU, membre du Conseil national de l'alimentation, élu à la chambre d'agriculture

Bonsoir, Jean-Jacques Mathieu. Je vais intervenir sur le côté santé. Je représente la Confédération paysanne et je suis élu depuis peu à la chambre régionale d'agriculture. Je ne sais pas si cela va servir à grand-chose mais nous avons été élus. Nous avons un souci. Vous avez dû voir dans la presse il n'y a pas longtemps : que sont les monocultures, dans l'Aude ? Ce sont surtout des pollutions. Tous nos cours d'eau dans l'Aude sont pollués par les pesticides, par les nitrates et aussi bien sûr aussi les nappes phréatiques. Je m'inquiète pour les gens du pays, les paysans sont des gens du pays, les citoyens. A force de continuer à grandir, faire des céréales, du rendement, avec tout ce que l'on nous promet d'OGM, de nouvelles technologies, cela nous fait peur. Nous avons des problèmes sanitaires, des problèmes de santé qui sont soulevés de plus en plus. Il y a des crises sanitaires en cours. Ce projet de port est à l'envers. Vous avez fait allusion, plusieurs, à l'affaire Spanghero, qui est très locale. Quand Spanghero préfère acheter de la viande en Roumanie, c'est-à-dire moins cher, nous sommes ici sur le libre commerce. Et ce que nous voulons faire avec la production de céréales, c'est exactement la même chose. Pourquoi continuer à vouloir exporter, et d'un autre côté importer, toujours moins cher et plus cher, toujours jouer à ce jeu ? La France et l'Aude, nous avons perdu notre souveraineté alimentaire dans les années 80, justement, quand le libre-échange a été mis en place. Revenons un peu. Nous parlons de blé dur mais où sont les pâtes ? Nous sommes deux petits paysans à faire des pâtes, dans l'Aude. Il est temps de développer cela, au lieu de faire venir des pâtes de très loin, etc. Idem pour le pain. Nous parlions de meunerie mais ce n'est rien, 600 tonnes c'est ridicule pour un département comme l'Aude. Allez voir les boulangers, demandez-leur d'où vient la farine. Vous serez surpris.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci. Nous allons demander. Pas d'autres questions ? De toute façon, il y aura d'autres occasions de prendre la parole. Peut-être le maître d'ouvrage souhaite-t-il intervenir à ce niveau ?

Robert NAVARRO

Merci président. Quelques commentaires. Nous venons d'entendre l'expression d'une différence fondamentale sur l'approche économique de notre territoire. L'argumentaire de la Confédération paysanne, je le respecte énormément, je l'entends mais la démocratie, à un moment aussi, ce sont des majorités qui s'expriment. Dire que l'exécutif régional ou la majorité régionale est irresponsable parce qu'elle fait quelque chose qui ne vous convient pas, je trouve que ce n'est pas trop sympa. La majorité régionale a réfléchi et elle est convaincue, elle pense que le port de Port-La Nouvelle tel qu'il est configuré sera porteur d'avenir et d'espérance pour le territoire.

Dans mes permanences de parlementaire, je ne mets pas mon nom sur Port-La Nouvelle, cela ne m'intéresse absolument pas, je reçois toutes les semaines des hommes et des femmes en pleurs, et je pèse mes mots, parce qu'ils veulent du travail et un toit. C'est bien, une fois énoncé, on ne pourra pas embaucher dans les collectivités à tour de bras tous ceux qui ont besoin d'un travail pour retrouver leur dignité. Mais nous, les politiques, si souvent décriés, nous sommes quelques-uns à essayer de se décarcasser pour trouver des solutions à ces problèmes-là. Le problème majoritaire de nos concitoyens actuellement est l'emploi et le logement. Je suis désolé : à 90 %,

voilà ce que je reçois dans mes permanences. Si nous pouvons, avec Port-La Nouvelle et d'autres outils que l'on met en place, demain rendre ce territoire beaucoup plus performant dans ces domaines-là, en production de richesses et en création d'emplois, modestement nous aurons fait collectivement un travail utile.

Port-La Nouvelle, quand nous l'aurons fini, aux alentours de 2017, quand il sera à plein rendement, cela fera 6 millions de tonnes. Marseille actuellement fait près de 100 millions de tonnes par an. C'est conséquent, l'investissement que nous faisons, mais au niveau de l'Europe et de la mondialisation c'est *peanuts*. C'est adapté à l'intérêt de notre territoire et pas autre chose. Arrêtons de dire que ce que nous faisons à Port-La Nouvelle, c'est grandiose. Non, c'est adapté au commerce international qui va progresser en volume et en tonnage dans les dix ans qui arrivent. Les produits, quels qu'ils soient, ou ils passeront par nos ports et nous en récupérerons quelques richesses et quelques emplois, ou ils partiront –comme beaucoup font actuellement– vers Rotterdam qui est en train d'investir 2 milliards d'euros dans les trois ans qui arrivent.

Nous pouvons souhaiter une société autre, pourquoi pas ? Je ne suis pas forcément hostile au niveau de la finalité mais il faut y aller par paliers. Il faut déjà, au niveau des parlementaires, convaincre des majorités. Pour le moment, ce n'est pas le cas. Si une majorité de gens n'adhère pas à ces thèses-là, c'est qu'elle souhaite autre chose. Quand on est un démocrate et que les thèses que nous défendons, après avoir été entendues, ne sont pas majoritaires, on les accompagne tant bien que mal, comme nous le faisons au travers de ce débat. J'ai tout le temps dit que nous étions ouverts à toutes les propositions qui pouvaient rendre le plus performant possible le port que nous voulons créer, dans l'intérêt de la grande majorité des Languedociens et des Roussillonnais. Voilà l'objectif de l'exécutif de la Région. Il n'y en a pas d'autre. Ce n'est pas Pierre, Paul ou Jacques qui veut laisser son nom. Ce n'est pas cette dimension-là. Les hommes et les femmes providentiels, où que ce soit, cela n'existe pas. Il n'y a que des dynamiques de groupe positives que nous pouvons éventuellement et temporairement animer. C'est l'objectif que, avec Hélène Giral qui m'accompagne et l'ensemble de l'exécutif régional, nous essayons de faire. Dans quelques années, si d'autres sont élus à notre place, ils prendront leurs responsabilités et ils assumeront avec leur conception et celle des majorités qui les mettront en place, le développement (ou pas) du territoire.

Mais vous avez un débat, nous vous écoutons, nous vous entendons. Il y a certaines choses que vous dites qui nous touchent. Ne croyez pas que nous sommes hermétiques. Après, un environnement international, des données économiques et sociales sont là, et nous sommes obligés aussi d'en tenir compte. Pour ce qui est de l'aide à la mise en place d'agriculteurs telle que vous l'avez formulée l'autre jour, je l'ai entendue, je l'ai répercutée au Président. Nous faisons des efforts, nous en ferons encore plus dans les années qui arrivent parce que nous n'avons pas été ni hostiles ni sourds à vos propositions. Voilà ce que je voulais vous dire.

J'ai entendu aussi que nous n'écoutes pas. Mais si, Mesdames et Messieurs ! Il y en a, c'est sûr, qui n'écoutent pas mais moi je ne suis pas là pour énoncer du verbe et ne pas pratiquer. J'ai horreur de cela. Nous écoutons mais après, je vous l'explique, j'essaie de rassembler sur les projets le plus grand nombre. Je suis très déterminé à mettre en place les projets. Ce qui me secoue le plus, c'est de tenir des permanences actuellement. Je me fais obligation d'avoir des permanences toutes les semaines mais j'en sors tout le temps chamboulé, pour ne pas dire autre chose. Parce que je n'ai pas la solution aux problèmes que je rencontre et cela me détruit psychologiquement et physiquement. Je vous le dis en sincérité. Donc oui, si demain nous pouvons rendre la dignité à des milliers de personnes progressivement de par les projets que nous aurons structurés, ce sera beaucoup plus conséquent que des investissements de confort que beaucoup font en tant que politiques, que très peu de gens critiquent. Là aussi il faudrait qu'à un moment donné nous

rationalisons les choses. On s'insurge sur le fait que l'argent public aille sur des investissements producteurs de richesses. Oui, il faut mettre le maximum, dans les dix ans qui arrivent, de notre argent sur la production de richesses pour le territoire. Au niveau des formulations, il faut voir comment : l'installation d'agriculteurs, le commerce international, je ne suis bloqué sur rien. Mais voilà la priorité des priorités. Les investissements de confort, montez au feu ! Croyez-moi : dans cette région comme dans ce pays, des investissements de confort, il y en a pléthore et il n'y a pas grand monde qui monte au feu pour dire « *Nous n'avons plus les moyens de mettre de l'argent sur des investissements de confort.* » La priorité des priorités est de donner la dignité à nos concitoyens dans l'expression d'un travail ou d'une activité où ils vont s'épanouir. Voilà la priorité des priorités. C'est la mienne en tout cas.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Monsieur le président. Je propose, quitte à revenir sur certains sujets déjà abordés tout à l'heure, d'écouter maintenant le cahier d'acteur numéro 35 qui s'appelle Groupement sud. Il s'agit de transport, un groupement de sociétés de transport. C'est Madame Ruiz, qui est le patron d'une des sociétés, je crois, qui constituent ce Groupement sud.

Patricia RUIZ, chargée des relations extérieures pour le Groupement sud

Chargée des relations extérieures.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Le cahier je crois a été mis en ligne aujourd'hui et devrait être disponible sous forme imprimée dans les jours qui viennent.

Patricia RUIZ

Bonsoir à toutes et à tous. Je suis Patricia Ruiz et je suis chargée des relations extérieures à Groupement sud. Groupement sud est implanté à Castelnaudary. Il a été créé en 2005. Ce sont onze entreprises de transport et de logistique associées entre elles qui ont décidé d'unir leurs compétences et leur savoir-faire afin d'organiser leurs offres pour répondre aux besoins de leurs clients. Groupement sud, ce sont 36 millions d'euros de chiffre d'affaires, 300 salariés et dans ces 300 salariés il y a 250 conducteurs. Les entreprises qui font partie de ce groupement sont les transports Bezombes, Cassagnol, Grocelle, Guerrero, Meditrans (groupe Fabre), Monge, Perraud, Pourcet, Ruiz, Salva et Vieu. Elles sont situées en Languedoc-Roussillon et en Midi-Pyrénées dans quatre départements : l'Aude, les Pyrénées-Orientales, la Haute-Garonne et le Gers. La direction est assurée par un collège de trois cogérants : Alain Fabre, Thierry Ruiz, Antoine Vieu. Le lien avec les interlocuteurs extérieurs est assuré par moi-même et par Roland Bacou qui est un ex-cogérant. L'organisation des transports est faite par Céline Dupuy qui est aussi associée de Groupement sud, et l'administratif est fait par Françoise Pinel.

La charte d'objectifs CO₂. Groupement sud et ses membres sont engagés dans une démarche de développement durable. Ses membres ont signé la charte nationale des émissions de CO₂. C'est un comité de charte composé du préfet de région, du président de la région, de la direction régionale de l'ADEME (l'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) et de chaque entreprise signataire. Objectif CO₂, ce sont 10 % de CO₂ émis en moins en trois ans. Ce sont 60 entreprises engagées en Languedoc-Roussillon. Il y a environ 2 000 conducteurs, 1 900 véhicules et 80 % de TPE et de PME sont adhérentes à cette charte. Cela représente 4 millions de tonnes de CO₂ économisées en trois ans. L'objectif pour 2015 est de faire adhérer en tout 150 entreprises.

Groupement sud a engagé un partenariat avec l'AFT-IFTIM, organisme de formation professionnelle, qui nous permet de travailler en étroite collaboration. Par exemple, nous avons

construit ensemble le cahier des charges pour la formation d'écoconduite de nos conducteurs dans le cadre de la charte d'objectifs CO₂. Les prestations que nous faisons sont des transports conditionnés, du transport vrac, du transport spécifique, du stockage, de la manutention et de la relivraison. Groupement sud s'implique aussi dans la filière transport logistique du Languedoc-Roussillon. Il siège notamment au conseil d'administration de Transloc, c'est l'association qui porte le contrat de filière.

Groupement sud et le port de Port-La Nouvelle. Groupement sud et ses membres travaillent avec le port de commerce de Port-La Nouvelle. Certaines opérations de transport et de logistique sont régulières, comme le chargement de bateaux de copeaux de bois en relation avec les énergies renouvelables, la biomasse, en fort développement. Certaines opérations sont plus exceptionnelles, par exemple l'organisation de la venue d'un bateau qui transporte des bobines d'acier en provenance de Chine pour un client que nous avons en Midi-Pyrénées. Nous avons réalisé en 2010 l'étude du préprojet de transport multimodal de déchets industriels à recycler et de produits vrac solides. Nos chargeurs sont des industriels et des logisticiens. Dans le dialogue que nous entretenons avec eux, nous constatons leur grand intérêt pour le projet d'agrandissement de Port-La Nouvelle. Nous avons la certitude que nous pourrions déjà développer de nouveaux trafics si l'outil portuaire était déjà opérationnel.

Port-La Nouvelle bénéficie de plusieurs atouts : son emplacement géographique dans l'arc méditerranéen : il étend son hinterland jusqu'à Toulouse ; le relais de parcs d'activité qui existent dans un rayon d'une heure de route, dont le parc Nicolas-Appert à Castelnaudary ; sa position géographique qui permet une ouverture sur la région Midi-Pyrénées (ce parc d'activités est embranché fer, et dédié à la logistique). L'embranchement fer du port par lui-même permet de s'appuyer sur les plates-formes multimodales de Perpignan et du Boulou, à proximité des lignes régulières qui desservent le nord de la France le nord de l'Europe. Sa capacité de stockage industriel et logistique sur place sera renforcée. C'est la zone foncière à l'arrière du port.

Son classement Seveso démontre un savoir-faire dans la gestion de risques industriels. Il ne limite pas la nature des implantations potentielles, ce qui est très recherché par certains industriels. Depuis les années soixante-dix, notre pays s'est considérablement désindustrialisé. En 2012, le déficit du commerce extérieur de la France est de 67 milliards d'euros, ce qui démontre que cette désindustrialisation est durable.

Seuls les secteurs de l'aéronautique, de l'agroalimentaire et du luxe ont une balance positive. Deux secteurs sur ces trois sont produits en Midi-Pyrénées et en Languedoc-Roussillon. Les flux cumulés de marchandises importation exportation dépassent les 1 000 milliards d'euros. En outre, la France est une porte d'entrée et de sortie pour les marchandises en Europe. Il est nécessaire que nos infrastructures logistiques soient à la hauteur. Les ports de commerce ne sont pas un investissement d'appoint mais sont des vecteurs de consolidation et de développement de l'activité industrielle et donc de l'emploi.

Le projet de développement du port de Port-La Nouvelle est nécessaire et pertinent. Nos raffineries produisent moins et nous importons toujours plus. Le trafic et le stockage sur les ports se développeront. Nous fabriquons moins de produits manufacturés. Les ports français devront accueillir à l'avenir plus d'activités d'assemblage industriel avant redistribution. De nouvelles industries vertes porteuses de nouveaux trafics sont en fort développement. Le projet de Port-La Nouvelle 2015 accompagnera la mutation des métiers du transport en France. En effet, le pavillon routier français perd depuis des années des parts de marché importantes sur les transports internationaux et même maintenant nationaux. Nous sommes concurrencés directement par des transporteurs de l'Europe de l'Est entre autres, qui interviennent sur le fret national.

Nos TPE et PME, confrontées à une concurrence européenne exacerbée, doivent intégrer de nouveaux services à valeur ajoutée à nos prestations. Une offre qualitative mer rail route permettra aux professionnels régionaux d'être des organisateurs globaux des flux confiés à nos clients. Nous proposerons en Languedoc-Roussillon une massification et une rationalisation de l'offre de transport, une réponse qualitative mer rail-route en adéquation avec les recommandations de l'Etat et de l'Europe et une démarche de développement durable.

En conclusion je dirais que Groupement sud pense que ce projet est indispensable au développement de la région et plus particulièrement de notre département. Cette infrastructure, en complémentarité avec les autres ports de la région, proposera une offre permettant de rivaliser avec les grands ports méditerranéens, tout en gardant une grande souplesse opérationnelle. Le grand port représente le niveau d'ambition vers lequel il faut absolument se positionner. Groupement sud, comme les acteurs travaillant avec le port de Port-La Nouvelle, se mobilisera auprès de ses clients pour développer des flux portuaires au bénéfice de nouveaux emplois créés pour notre bassin de vie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci Madame. Merci pour ce panorama tout à fait complet. Y a-t-il des réactions, des questions sur ce qui vient d'être de nous être présenté par Madame Ruiz ?

Pascal PAVIE

Simplement, sur l'histoire de Seveso j'aimerais bien avoir des éclaircissements sur ce qui va être fait. Souvent on cite cela comme un avantage mais j'ai entendu dans une émission sur France Culture concernant l'agrandissement du port, quand il y a eu le débat sur l'huile de palme, il y avait un pêcheur qui représentait le syndicat des pêcheurs à Port-La Nouvelle ou à Sigean, je ne sais plus. Il a dit « *Il y a eu 46 pollutions industrielles dans le port depuis dix ans, il y a eu 46 procès que nous avons menés, et 46 procès que nous avons gagnés jusqu'à la cassation.* » Le système Seveso actuellement, cela ne marche pas très bien, non ?

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

C'est une bonne question. Y a-t-il d'autres interventions ?

Albert CORMARY, militant Europe Ecologie Les Verts

Merci. Albert Cormary, Europe Ecologie Les Verts. D'abord, je voudrais faire une petite rectification. J'ai entendu Monsieur Greffier tout à l'heure parler de la containérisation de la farine sur le port de Port-La Nouvelle. Or, au fil des réunions le maître d'ouvrage nous dit qu'il n'y aura pas de containers sur Port-La Nouvelle.

Robert NAVARRO

Je n'ai pas dit cela. J'ai dit que ce n'était pas la priorité. Nous ne ferons pas des investissements comme on l'a fait à Sète où l'on a investi massivement pour qu'il y ait un frein de containers. S'il y a jusqu'à 1 000 containers à Port-La Nouvelle, nous ne serons pas contre. Ne nous faites pas dire ce que nous n'avons pas dit. Nous ne ferons pas de gros investissements pour les containers à Port-La Nouvelle parce que nous les avons faits à Sète.

Albert CORMARY

D'accord, merci. Ce soir je m'exprime un peu au nom de tous ces gens-là qui sont des donneurs de leçons, des menteurs, anti-tout, démolisseurs, etc. C'est souvent comme cela que l'on nous a gratifiés. Pourtant, nous participons au débat, nous essayons d'amener des réflexions au débat, souvent nous posons des questions. Je viens d'en poser une sur la containérisation à laquelle vous

avez répondu. Ces questions viennent surtout des défauts que nous avons trouvés dans le dossier, qui ne répondait pas à toutes les attentes que nous pouvions espérer pour justifier ce projet. Nous n'avons pas été les seuls à pointer ces manques dans le dossier ou ces erreurs, ces omissions, etc. Je ne vais pas revenir là-dessus mais c'était un peu pour cadrer les choses. Je voudrais quand même revenir sur un point qui est celui des navires qui pourront arriver au port. L'autre jour à Narbonne, le directeur logistique d'un industriel nous a dit « *Si les bateaux de 14,50 mètres peuvent accéder à Port-La Nouvelle, nous allons venir* » et tout le monde a applaudi parce que c'était l'engagement que tout le monde attendait pour faire quand même un peu plus sérieux. Cela a été repris je crois deux jours après par la presse locale qui trouvait cela très bien. Nous pourrions le croire. Sauf que 14,50 mètres pour les bateaux, ce n'est pas du tout dans le projet. Le projet c'est 12,50 mètres et pas 14,50 mètres. C'est dans le dossier. Je ne l'ai pas inventé.

On nous dit même –je crois que c'est à la page 35– que nous pourrions passer de 12,50 à 14,50 mètres par simple dragage (sic). Parce que nos amis ne connaissent pas tous la problématique portuaire mais à Port-La Nouvelle, si nous voulons passer de 12,50 à 14,50, cela veut dire que nous créons un chenal extérieur qui va être dragué au moins à 16 mètres, et un chenal très long parce que les fonds descendent très doucement. Nous sommes sur un projet qui n'est plus du tout le même. Non seulement un coût de projet, mais un coût d'entretien après parce que c'est le Département qui paye -avec la Région, à parité- le dragage. Nous ne sommes plus du tout dans les mêmes frais de dragage. Il faudra que l'on nous éclaire un peu sur la réalité des choses. J'ai posé des questions à l'oral l'autre jour. Par écrit, je crois que c'est paru aujourd'hui sur le site. Sur le financement, je crois qu'il y a des choses à clarifier.

Je disais donc qu'EELV n'est pas un club de démolisseurs, etc. Nous nous félicitons que le débat existe, pour deux choses : la première est que cela nous permet de débattre de la démarche de la Région dans ses investissements, sur ce domaine, et cela nous permet aussi d'essayer de voir quelles sont les pistes d'avenir pour notre port. Je dis « notre » parce que je suis un local. J'habitais Sigean. Cela a été déjà largement dit. Je le dis : pour notre port, cela permet de chercher des pistes. Par deux fois, le collectif No Palm vous a invités à venir pour parler des pistes d'avenir pour le port. Nous n'avons jamais eu de réponse et c'est dommage parce que beaucoup d'idées étaient en magasin et nous aurions pu en discuter. Nous avons beaucoup de réticences parce que nous ne voyons pas très bien où nous allons, avec ce projet, au point de vue environnemental. Beaucoup de gens ont dit « *Les études d'impact, il manque ceci, il manque cela.* » Vous avez répondu « *Nous le verrons plus tard.* » Il n'empêche que nous avons beaucoup de questions à nous poser sur le plan environnemental.

Nous avons beaucoup de questions à nous poser sur le point économique. Nous avons beaucoup de choses sur le point financier. Les investissements que vous demandez au Département et à l'Agglomération de Narbonne, ce n'est pas rien dans leurs finances. C'est même très lourd par rapport à votre budget régional de 1,2 milliard, c'est de cet ordre-là. 200 millions sur cinq ans, nous pouvons le comprendre. Pour le Département et pour l'Agglomération je crois que ce n'est pas du tout la même chose, même si la majorité du Département dit « *Nous allons foncer.* », ce n'est pas rien.

Nous avons aussi des réticences quant au rendement. Vous avez parlé tout à l'heure de la pénibilité de vos permanences quand vous recevez les gens. Vous savez, les problèmes d'emploi, nous ne les vivons pas aux permanences mais en permanence. Nous trouvons que justement sur ce point-là, il y a un très mauvais rendement investissement/emploi. Les chiffres que vous annoncez, nous pensons qu'ils sont contestables. Mais mettons qu'ils soient exacts, nous arrivons à un ratio, cela devrait faire 102 000 ou 103 000 € par emploi. L'autre jour, Maryse Ardit a cité des chiffres qu'elle avait calculés quand elle était en responsabilité à la Région, nous n'étions pas du

tout dans ces ratios-là, dans ces chiffres-là. Ce qui veut dire que si l'objectif est une réduction des problèmes d'emploi dans la région, cela n'est pas forcément la bonne piste.

Nous ne sommes pas contre le port. Dès la première réunion, je l'ai dit. Nous ne sommes pas opposés à des modifications du port. Nous savons très bien que dans l'état où il est, il ne peut pas continuer à fonctionner de manière correcte éternellement. Donc il doit évoluer. Mais évoluer sur ce grand port, nous ne sommes pas du tout certains. Nous sommes tellement peu certains que c'est pour cela que nous avons suscité cet atelier d'experts qui va se dérouler à Montpellier lundi pour essayer de voir un peu plus clair sur l'avenir et comment cela peut se passer dans le temps, sans avoir recours à de la futurologie plus ou moins funeste, plus ou moins fumeuse.

Je vais finir rapidement. Dans les choses qui sont porteuses d'avenir sur le port, il y a les éoliennes *offshore*, nous en avons parlé. Vous savez que ce n'est pas depuis 2010 que nous soutenons l'histoire, c'est au moins dix ans auparavant. Nous le voyons repris dans le dossier, c'est très bien, nous nous en félicitons. Nous nous en féliciterions encore plus (les absents ont toujours tort) s'il n'y avait pas des gens du Conseil régional qui se sont positionnés contre à un moment donné.

Robert NAVARRO

Ils ont changé d'avis, entre-temps.

Albert CORMARY

Ils ont changé d'avis ? Plusieurs fois il était à la tribune mais il n'a jamais pris la parole pour dire qu'il avait changé d'avis.

Robert NAVARRO

J'ai entendu dire que beaucoup de ceux qui étaient contre sont actuellement pour, parce que certains élus ont fait de la pédagogie. Comme quoi le débat est une richesse, entre nous.

Albert CORMARY

J'ai vu qu'il y avait un cahier d'acteurs de la CABM. Un député très influent de la CABM (il travaille à Narbonne, nous le connaissons) s'était vanté dans le *Midi-Libre* d'être allé voir Borloo pour lui dire d'arrêter ses conneries. A un moment il faudrait que tout le monde parle de la même voix. S'il y avait un projet d'éoliennes en mer sur Port-La Nouvelle, il est évident que nous soutiendrions absolument un projet d'adaptation du port à cette chose-là. Or actuellement le projet d'éoliennes n'existe pas. D'autres projets, malgré ce que nous avons entendu ici ou ailleurs, nous n'en avons pas beaucoup. Donc nous disons que l'urgence peut attendre. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien.

Olivier LOZAT, membre de la Confédération paysanne

Bonsoir. Olivier Lozat, je suis paysan, moi aussi membre de la Confédération paysanne. Mon intervention sera très courte. Une première question : je voudrais savoir comment le Conseil régional va financer cet investissement. C'est-à-dire : est-ce que le Conseil régional compte faire un prêt, et à quel taux d'endettement cela va porter, quel va être l'endettement du Conseil régional ? C'est ma première question. Nous savons quand même que pas mal de collectivités ont des problèmes d'endettement. Avec tout ce qui s'est passé dans les banques et les prêts pourris qui ont été faits, nous voyons où cela nous mène.

Ma deuxième remarque, qui est plus formelle, est sur la réponse de Monsieur Navarro tout à l'heure. On dirait que tous les gens qui émettent des doutes sur ce projet ou qui demandent des

clarifications sont contre l'emploi. Votre intervention de tout à l'heure était de dire « *Nous nous occupons de l'emploi et ce port, c'est pour créer de l'emploi* » mais l'intervention de Pascal Pavie tout à l'heure n'était pas contre l'emploi. Il dit que les 200 millions, nous pourrions simplement les utiliser autrement et nous créerions simplement beaucoup d'emplois en installant des agriculteurs, des emplois qui seraient durables et moins soumis aux fluctuations internationales.

Ensuite, vous dites « *De toute façon, c'est décidé, le port nous le ferons, ce que nous voulons, c'est discuter pour savoir comment rendre le port le plus performant possible, c'est le seul objectif des débats* ». Nous prenons acte. Par contre, il y a une chose qui m'a fait plaisir : vous avez dit que vous n'étiez pas hermétique à nos arguments. Je voudrais faire juste une remarque : à la Confédération paysanne, nous savons très bien que le Conseil régional n'est pas hermétique à nos arguments. Suite aux arguments que nous avons faits contre Agrexco, le projet d'huile de palme, contre Aqua Domitia, la maigre subvention que le Conseil régional accordait à la Confédération paysanne a été supprimée en raison de ces positions. Vous qui parlez d'emploi et qui tenez tellement à l'emploi, la Confédération paysanne n'a pas pu renouveler le contrat de son animatrice régionale. Il y a eu un emploi de moins dans la région. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci Monsieur. Je vais demander si le maître d'ouvrage souhaite prendre la parole.

Robert NAVARRO

S'il vous plaît. Nous allons répondre en trois tons, Monsieur Levassort d'abord, puis Hélène, puis je dirai quelques mots aussi.

Fabrice LEVASSORT, directeur des transports et des communications à la Région

En premier je vais apporter quelques éléments de réponse techniques, notamment sur la taille des bateaux. Un intervenant de la Chambre d'agriculture a posé la question, ensuite Monsieur Cormary est revenu sur ce sujet. Rappelons d'abord que la réunion d'aujourd'hui se tient à l'issue de plusieurs réunions techniques thématiques, ce n'est pas la première réunion. Nous avons eu l'occasion de développer différentes thématiques, à commencer par une réunion à Port-La Nouvelle qui d'ailleurs était la première, la réunion de lancement sur justement l'aspect technique du projet. Ces questions de taille de navires ont été évoquées, considérant qu'au niveau international, une tendance qui se dégage, qui est évidente : la taille des navires augmente. Ce n'est ni vous, ni moi, ni tous ensemble, qui le décidons, c'est une réalité. Quand un armateur commande un navire aujourd'hui, il est plus grand que celui qu'il commandait il y a dix ans. Donc c'est une tendance lourde au niveau national et que nous voyons au travers des carnets de commandes des armateurs. Ce qu'ils commandent comme bateaux et leur taille, c'est quelque chose de factuel, cela augmente.

S'assurer que les ports partenaires ou les ports réceptifs ou émetteurs sont dans les mêmes types de navires. Un intervenant nous a dit l'autre jour à Narbonne, opérateur sur Port-La Nouvelle, qu'il travaillait d'ores et déjà avec certains ports et que ces ports étaient dans la même démarche face à ces navires dont la taille augmente, de revoir leurs caractéristiques techniques. Et il nous disait, je n'ai plus le nom du port en mémoire, « *Je travaille avec ce port et figurez-vous que ce port est en train de se développer. Le navire-projet, c'est-à-dire le navire qui demain sera accueilli dans ce port, est le même que celui qui est dans le dossier du maître d'ouvrage.* » Ce constat est une réalité. Dans le dossier du maître d'ouvrage, à la page 6 très précisément, nous avons proposé une carte. Nous nous sommes limités au bassin méditerranéen avec les tirants d'eau des principaux ports. Je peux vous donner des exemples : Tanger Med, c'est un tirant d'eau de 18 mètres, nous sommes sur quelque chose de largement dimensionné par rapport à ce que nous voulons faire.

Nador, ce sont 13 mètres. Alger, ce sont 11,60 mètres. Palerme, ce sont 14 mètres. Gabès, 11,80 mètres. Si nous allons du côté de la Grèce, Patras, 11,40 mètres. Nous sommes sur des tailles de navires à la seule échelle du bassin méditerranéen, qui sont similaires à notre navire-projet.

Monsieur Cormary tout à l'heure évoquait 12,50 mètres, 14,50 mètres. Effectivement aujourd'hui notre navire-projet c'est 12,50 mètres et comme il le disait très justement avec une évolutivité possible à 14,50 mètres. Puisque certains nous ont opposé de faire un projet trop grand, nous sommes sur un projet que nous faisons par étapes. 12,50 mètres, c'est la taille du navire que nous visons dès la mise en service du chantier à la fin des travaux. Effectivement, quand nous allons construire des digues, nous allons les fonder à 14,50 mètres, 15 mètres, ce qui permettra dans un deuxième temps de creuser, de draguer et d'approfondir la taille du bassin, la taille du chenal d'accès n'étant pas en réalité un problème puisque nous sommes à un endroit où les fonds naturels permettent d'accueillir, sans creuser davantage, des navires de grande taille. Nous sommes vraiment sur cette cohérence, cette concordance à l'échelle du bassin méditerranéen vis-à-vis de l'état de la flotte et de son évolution à l'échelle mondiale, sur un projet cohérent avec ce que font d'autres ports, avec nos partenaires d'aujourd'hui et nos partenaires de demain et avec la faculté de faire évoluer le projet.

Nous avons eu un exposé sur le financement du projet à Narbonne il y a une dizaine de jours. Nous avons expliqué quels étaient les ratios de la collectivité en termes d'endettement. Je ne vais pas redévelopper mais sur le site Internet vous trouverez tout le compte rendu où nous avons mis en évidence le fait que la collectivité régionale présentait des indicateurs financiers, budgétaires meilleurs que la moyenne des autres collectivités. Il ne faut pas s'en gargariser, il faut rester vigilant et s'efforcer de les préserver mais en tout cas avec une prospective à cinq ans qui permet la réalisation de ce projet en l'étalant dans le temps comme nous avons pu l'expliquer jusqu'à présent.

J'entends bien qu'Europe écologie n'est pas un club de démolisseurs. J'espère qu'à l'issue du débat vous serez dans le club des supporters -ce soir, il y a un match de foot-, peut-être serez-vous dans le club des supporters. Je note vraiment de manière très positive et avec une certaine satisfaction que sur un dossier que vous déclariez -nous vous écoutons- à Port-Vendres complètement vide, vous dites aujourd'hui qu'il y a quelques manques, quelques compléments à apporter. Ce qui fait la démonstration qu'au fil des réunions et des explications qui ont été données, vous avez évolué. Le dossier n'est plus vide, il y a quelques manques, des questions. Nous répondons à toutes les questions pour le compléter et vos propos ont évolué depuis Port-Vendres. Je le souligne et je vous en remercie.

Hélène GIRAL, conseillère régionale

Un enchaînement tout trouvé pour vous remercier à mon tour pour la richesse de ce débat. Ce débat, c'est vrai, c'est la loi mais c'est aussi un espace d'échange particulièrement important et, je crois, enrichissant pour tout le monde. Enrichissant bien évidemment pour ceux qui ne connaissent pas le projet et qui ont envie d'en savoir plus, enrichissant pour ceux qui sur un point particulier souhaitent avoir des éléments complémentaires, mais également enrichissant pour nous, pour connaître l'ensemble des problématiques qui pourraient se poser, et les prendre en compte. Ce soir, particulièrement, nous avons vu, compris, qu'il y avait un enjeu économique fort. Cela a été dit en préambule, cela a été dit par différents cahiers d'acteurs, cela a été dit également par des professionnels. Je crois que c'est aujourd'hui, compte tenu du contexte difficile, un enjeu majeur. Je ne reviens pas sur la problématique de l'emploi, etc. Nous sommes sur un territoire avec des enjeux et des atouts, surtout, considérables. Ces atouts-là, il faut tout simplement les

mettre en avant. Atouts dans le Lauragais, cela a été dit, atouts par rapport à l'Arc latin, atouts par rapport aux liaisons, aux flux, aux organisations de flux nord-sud, est-ouest, etc. Ces atouts-là, il faut les développer.

J'émettrais juste un petit bémol. Je ne sais pas ce qui a pu être dit dans les précédents débats concernant les remarques qui ont été faites. Je voudrais faire une remarque, j'ai trouvé qu'il y avait des optimistes et des plutôt pessimistes. C'est vrai, aujourd'hui il y a des difficultés et justement, parce qu'il y a ces difficultés-là, économiques, il faut relever le défi avec optimisme. Je crois que nous, les élus, sommes là pour cela. Quand nous sommes élus, c'est pour être optimistes, pour avoir des projets et surtout se placer dans une perspective d'avenir. Ce projet-là est fait pour être optimiste et surtout pour apporter de l'optimisme pour l'avenir, pour l'ensemble des acteurs économiques, aujourd'hui, mais surtout à venir. Dans l'action de la Région, plutôt que de peut-être enlever, retrancher, bien sûr nous faisons des choix, surtout il faut additionner. Tout à l'heure vous parliez d'agriculture, nous sommes ici sur un bassin céréalière, je n'y reviendrai pas. En revanche nous aidons tout type d'agriculture et nous avons un certain nombre de dispositifs d'aide, à la fois sur l'innovation, sur l'installation, sur les créations, sur les filières. Il faut voir l'économie dans son ensemble, les acteurs économiques sur un bassin de vie dans son ensemble, et surtout, avec optimisme, monter des projets pour simplement aller de l'avant dans l'intérêt de nos territoires.

Robert NAVARRO

C'est pour avoir un dialogue constructif avec Monsieur Cormary. Premièrement, lui dire que les emplois directs, ce n'est pas seulement la seule richesse que va nous rapporter le port, bien que ce soit quand même conséquent. Un exemple : Sète. En emplois directs, 2007 : 450 emplois sur le port ; actuellement : plus de 2 000. Dans l'affaire de quatre ans de gestion de la Région, il y a un doublement du volume de tonnage que nous avons transporté au travers du port. Nous avons créé près de 1 600 emplois directs.

L'objectif de Port-La Nouvelle est cela mais c'est surtout amener de la richesse sur le territoire. Ce qui est important, ce n'est pas que le bord à quai du port, c'est tout l'hinterland, avec l'Aude, le Lauragais, Toulouse et au-delà. La richesse des ports avec les trois entrées que sont Port-Vendres, Sète et Port-La Nouvelle, est d'irriguer en richesses diverses et en activités le territoire. Ce territoire avait des outils qui n'étaient pas adaptés au commerce mondial. Nous allons essayer de les adapter. Voilà la volonté de la Région.

Quant à faire des outils, la concertation a enrichi le projet. Elle peut nous éviter de faire des choses ou des erreurs que nous n'aurions pas vues. Votre éclairage est toujours pertinent et vous le savez, parce que je travaille avec vos amis à longueur d'année. Je n'ai jamais insulté aucun responsable écologique et encore moins dans le débat public. Je n'ai jamais pour habitude de mépriser les gens. Je représente ici l'exécutif régional, jamais cela n'a été dans ma façon de procéder, de mépriser ou d'insulter qui que ce soit. Si je vous ai blessé, j'en suis désolé mais cela n'a jamais été une volonté dans ma bouche et vous le savez, Monsieur Cormary.

Pour ce qui est de la finalité du port en termes de richesses, bien sûr que sur des investissements que nous faisons comme cela, il y a des perspectives. Hier matin, le Président a présenté une idée fabuleuse qui est le Parlement de la mer. Qu'est-ce que c'est ? Ce n'est pas qu'une idée. Premièrement, nous nous sommes rendu compte que tous les gens qui travaillaient sur la Méditerranée n'avaient pas de passerelle entre eux et ne se parlaient pas. Les pêcheurs restaient avec les pêcheurs, les conchyliculteurs avec les conchyliculteurs, les plaisanciers avec les plaisanciers, les gens qui font les sports extrêmes entre eux. Pour le Parlement de la mer, la première des étapes est de fédérer, de faire en sorte qu'il y ait une structure où tout le monde

puisse s'exprimer et qu'en commun nous essayions de valoriser au maximum dans notre intérêt la Méditerranée.

Cela ne se voit pas parce que nous ne faisons pas de conférences de presse là-dessus, mais tôt ou tard cela va venir : nous avons en tête un grand projet d'éoliennes *offshore* en Méditerranée. Bon nombre de maires de communes proches du littoral qui étaient contre il y a quelque temps, avec des arguments étayés devant eux, ont compris que les inconvénients qu'ils voyaient n'étaient pas forcément aussi aigus que ce qu'ils pensaient et que des avantages qu'ils n'avaient pas vus étaient souvent beaucoup plus conséquents que ce qu'ils pouvaient penser. Donc, si nous faisons un parc éolien *offshore* en Méditerranée, je ferai tout pour que cela se fasse, au niveau de la logistique, à Port-La Nouvelle. C'est un engagement personnel que partage le Président. Pourrons-nous le faire dans deux ans, dans trois ans ? Je n'en sais rien. Mais quand nous aurons l'outil portuaire et que l'argumentaire aura été diffusé et l'adhésion des gens aura été quasi totale, nous poursuivrons dans cette logique-là. Je ne désespère pas que nous voyions ensemble, Monsieur Cormary, une unité de montage de réception et autre –peut-être de fabrication– d'éoliennes *offshore* à Port-La Nouvelle, pourquoi pas ?

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Je vous propose à ce point de débat et d'échange, de revenir à l'agriculture et d'écouter un futur cahier d'acteurs. La maquette est terminée mais il n'est pas encore en ligne et pas encore bien sûr imprimé, c'est le cahier d'acteurs commun à la Chambre d'agriculture de l'Aude et à la Chambre régionale d'agriculture du Languedoc-Roussillon. Madame Guilhem, que je salue, va rejoindre le pupitre et va nous présenter ce projet de cahier d'acteurs, quasiment finalisé.

Madame GUILHEM

Bonsoir Monsieur le président, Monsieur le vice-président, bonsoir Hélène, bonsoir à toutes et à tous. D'abord recadrer le contexte. L'agriculture représente dans l'Aude le deuxième secteur économique avec le tourisme, auquel elle contribue aussi. Elle a maintenant une qualité, des paysages et une vie dans les territoires audois. Si le secteur viticole rassemble près des deux tiers des exploitations et génère plus de 60 % du chiffre d'affaires agricole départemental, les filières céréalière et élevage sont également déterminantes pour près de 2 000 exploitations et plus de la moitié du territoire agricole rural. Elles l'ont été d'autant plus ces dix et quinze dernières années du fait de la crise structurelle viticole qui a entraîné la disparition de près d'un quart des surfaces de vignes du département, mais aussi de la région Languedoc-Roussillon.

Le débouché portuaire que représente Port-La Nouvelle pour la filière céréalière ainsi que sa capacité d'importation d'intrants à un coût modéré, du fait de sa proximité avec les zones de production, en font un atout majeur pour l'agriculture du département, notamment dans l'Ouest audois et plus largement dans les autres zones céréalières de la région que sont les plaines narbonnaises, héraultaises, les coteaux du Gard et de la Camargue. Le développement prévu par la Région des infrastructures portuaires sur ce site de Port-La Nouvelle permet d'envisager plus sereinement l'avenir de la filière céréalière audoise mais aussi régionale avec un contexte PAC 2014 encore incertain. Pour la Chambre d'agriculture, Port-La Nouvelle est un atout pour l'agriculture départementale. Dans son programme pour l'agriculture audoise 2010-2020, la Chambre d'agriculture de l'Aude a défini trois enjeux : gagner de la valeur ajoutée, changer les pratiques agricoles et s'unir sur les moyens de production. Ces enjeux se retrouvent dans le projet du nouveau Port-La Nouvelle : gagner de la valeur ajoutée sur les exportations en limitant les coûts de transport du fait des bateaux de grande capacité, mais aussi en élargissant les possibilités commerciales à l'exportation -notamment le blé dur sur l'Algérie-, en changeant nos pratiques agricoles en proposant des pistes de diversification à des porteurs de projets agricoles,

d'exploitations en place ou des candidats à l'exploitation. En effet, les cultures céréalières présentent des spéculations possibles sur des friches viticoles de l'est du département. Plus de 15 000 hectares ont été arrachés entre 2010 et 2020, libérant des terres où les cultures de céréales méditerranéennes -blé tendre, blé dur, orge- assolées avec des légumineuses -pois, pois chiches, lentilles et luzerne- et des oléagineux comme le colza et le tournesol, ont toute leur place, que ce soit en agriculture biologique ou en conventionnel. La présence d'un moulin -nous en avons parlé tout à l'heure, de plus de 100 000 tonnes à Sallèles-d'Aude, le plus important du sud de la France- et de filières émergentes en farine et pain d'agriculture biologique sont des atouts importants qui permettent d'envisager des exportations via Port-La Nouvelle. En complément du développement des circuits courts qui ne pourront vraisemblablement pas absorber toute l'augmentation de production sans altérer leur propre rentabilité.

Troisième point : s'unir sur les moyens de production, la mise en commun progressive des différentes coopératives céréalières du département a permis l'émergence d'un grand groupe coopératif à l'échelon interrégional qui est Arterris. Allié désormais avec Sud céréales, ce groupe permet à la fois de maintenir une logistique de proximité mais aussi d'investir des marchés à l'exportation, notamment en blé dur -nous sommes le premier collecteur français-, mais aussi en blé tendre et oléagineux -premier producteur français également en tournesol-.

L'agrandissement de Port-La Nouvelle se situe dans la continuité de cette mise en commun des moyens de production, de transformation et de mise en marché qu'est la coopération agricole, déjà présente sur ce site. Enfin, la création d'un tel ouvrage entraînera certainement le développement d'activités import-export, notamment dans le secteur agroalimentaire, ce qui devrait permettre également aux acteurs agricoles de s'insérer collectivement via leurs coopératives ou leurs groupements, dans des dynamiques industrielles gagnantes. Pour la Chambre d'agriculture, Port-La Nouvelle est vraiment un outil indispensable pour la filière céréalière et audoise.

En conclusion, je dirais qu'à l'heure de la mondialisation, des marchés, que découvrent aujourd'hui tous les secteurs d'activité mais que connaît depuis plusieurs décennies le monde agricole, le développement d'une infrastructure portuaire de dimension internationale permettrait d'accueillir potentiellement plus de 60 % de la flotte mondiale. C'est un atout considérable pour le département de l'Aude et la région Languedoc-Roussillon. Consciente des enjeux que représente un tel ouvrage, la Chambre d'agriculture de l'Aude y apporte son soutien, d'autant qu'il permettra le développement non seulement de la filière céréalière mais aussi par ricochet celui de l'ensemble des exploitations agricoles et régionales qui y sont liées ou qui pourront se tourner demain vers cette piste de diversification -cultures légumières, semencières, de petit élevage, d'entreprises agricoles ou paysagères-, en particulier dans la zone viticole du pourtour méditerranéen, via de nouvelles activités agricoles et agroalimentaires.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup Madame Guilhem. Ce qui vient de nous être présenté sera le cahier numéro 42, c'est sur la fin de la liste, c'est pour cela que ce n'est pas encore tout à fait prêt sur un plan technique, d'impression. Y a-t-il sur ces déclarations des demandes de parole ?

Jean-Jacques MATHIEU

L'agrandissement du port ira de pair avec l'agrandissement de Monsanto : si nous avons bien compris, ce sont deux projets parallèles. La Chambre d'agriculture vient de le dire, c'est vrai, le département de l'Aude fait beaucoup de semences industrielles, 6 000 hectares, beaucoup d'hybrides que les paysans ne peuvent pas ressemer. Vous savez qu'il y a des lois en cours : les paysans ne pourront plus ressemer leurs récoltes et y a tout ces projets. Nous avons des grands

groupes semenciers dans l'Aude. Via Port-La Nouvelle, nous pourrons aussi bientôt exporter des OGM puisqu'au niveau européen des OGM arrivent à nouveau. Il y a de nouveau un combat à mener. Castelnaudary bientôt, si la Confédération paysanne ne fait pas son boulot comme elle l'a fait jusqu'à maintenant, sera envahi d'OGM et nous bosserons pour les actionnaires de grandes multinationales. C'est un peu cela l'avenir et c'est là qu'il faut se méfier. Je suis enchanté de l'idée qu'il y ait un Parlement de la mer, c'est quelque chose de très positif. Je suis d'accord aussi sur le fait que les ports amènent une richesse. Heureusement qu'il y a eu des ports dans l'histoire, des échanges, etc. Par contre, il faut se méfier, si nous revenons à ce que disait Madame Ruiz tout à l'heure sur les transports, il y avait une contradiction, c'est que les transporteurs français sont contents d'aller à Port-La Nouvelle chercher des bobines d'acier qui viennent de Chine. Mais combien de milliers et de milliers d'emplois en France dans la sidérurgie cela coûte ? Voyez-vous ce que je veux dire ? De l'autre côté, dans le même discours, nos transporteurs sont concurrencés par l'Europe de l'Est. C'est une logique un peu folle et c'est là-dessus qu'il faut se méfier. Il faut bien faire attention et il va falloir poser des règles claires sinon nous partons sur du n'importe quoi.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci pour votre intervention qui était claire. Y a-t-il d'autres demandes de parole ?

Robert CURBIERES

J'aimerais, par rapport à ce qui a été dit, que l'on m'explique comment nous pouvons envisager à la Chambre d'agriculture de changer les pratiques agricoles et de maintenir l'intérêt d'importer des intrants par le port de Sète, notamment des engrais. Je ne comprends pas. Si, je comprends : c'est uniquement pour l'intérêt de marger pour certaines coopératives lorsqu'ils vendent ces intrants aux agriculteurs, je pense que tout est là. Je comprends que la Chambre d'agriculture et Arterris soient entièrement d'accord sur ce principe.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci. Y a-t-il d'autres questions ? Je vais prendre la question tout de suite mais je rappelle pour Madame Guilhem que ce n'est pas défendu de répondre en complément de la présentation si vous le souhaitez. De toute façon, les questions sont enregistrées et il faut trouver des réponses. C'est notre travail d'exiger des réponses.

Jean-Baptiste TARDIEU, agriculteur retraité

Jean-Baptiste Tardieu, agriculteur à la retraite, région céréalière sur une exploitation mi-céréales mi-élevage. Je regrette mais je ne suis pas tout à fait d'accord avec Madame Giral quand elle dit que nous sommes un club, puisque je suis à la Confédération paysanne, de pessimistes. Parce que je m'excuse mais dans ma vie j'ai réussi une chose : j'ai aidé quatre fils à s'installer. Je ne suis pas malheureux, je ne roule pas en 4x4 comme certains mais j'ai au moins réussi cela.

Je voudrais revenir sur une autre problématique. On nous a dit tout à fait au début quand on nous a présenté les tonnages de céréales, que cela allait augmenter. Il faut quand même savoir que nous n'installons plus d'agriculteurs dans l'Ouest audois, cela me gêne un peu. On prévoit des chiffres énormes mais qui va les faire ? Nous étions à plus de trente agriculteurs installés par an. Cette année, nous en avons installé deux : encore un peu, nous n'en installons plus aucun. Je pense qu'il faudra aussi que nous réfléchissions, Messieurs les élus, à des solutions. Elles ne sont pas toutes dans les subventions, elles sont sans doute peut-être dans une répartition des aides que nous avons vu partir encore en fumée. Ce qui devait être une homologation des aides est passé à la trappe. Je crois que le chiffre est tellement haut que cela ne servira pratiquement à rien. Voilà ce que je voulais dire.

Castelnaudary, le 22 mars 2013

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup.

Serge VIALETTE, agriculteur et céréalier

Bonjour. Serge Vialette, je suis moi aussi agriculteur et céréalier à Castelnaudary et j'ai quelques responsabilités dans le développement agricole puisque je suis membre du bureau de la Chambre d'agriculture et de la Chambre régionale d'agriculture. J'ai entendu beaucoup de choses qui se sont dites autour de Port-La Nouvelle. J'ai entendu quelques bêtises et je voudrais y répondre d'une façon très apaisée.

Je préside une association qui s'appelle l'Association blé dur Méditerranée, à laquelle adhèrent à la totalité des OS, de droit privé, de droit coopératif, sur la totalité de la zone traditionnelle de blé dur, Languedoc-Roussillon, Provence-Alpes-Côte d'Azur, deux départements de Rhône-Alpes -Drôme et Ardèche- et quelques départements de Midi-Pyrénées. Les chiffres sont très simples, en tonnage : cette région produit 1 million de tonnes. La stratégie du circuit court par rapport à cette production est autour de 500 000 tonnes. C'est-à-dire que des blés partent du Sud à Marseille, par train, par camion. Peu par bateau puisqu'à l'époque ils partaient du canal du Midi, et vous savez qu'aujourd'hui nous avons quelques problèmes de tonnage –d'où l'idée de Port-La Nouvelle, je pense-. L'autre moitié, 500 000 tonnes, est exportée sur le pourtour méditerranéen.

Pourquoi de grands bateaux ? Après tout nous pourrions nous poser la question, pourquoi pas du cabotage ? Imaginer la rame, la voile pourrait être une solution d'avenir sur le développement économique de l'agroalimentaire de cette grande zone méditerranéenne. Pourquoi de grands tonnages ? Après la mondialisation, l'évolution du prix du blé dur juste après 2009 qui a connu des flambées extraordinaires, les pays du Maghreb se sont organisés et ont créé des centres d'allotement pouvoir faire des appels d'offres sur des bateaux plus gros. Le choix est simple. Sur ces 500 000 tonnes, soit nous trouvons d'autres productions pour mettre derrière, soit le Canada, le Mexique, les Etats-Unis fourniront les pourtours de la Méditerranée à notre place. Il me semble important de pouvoir faire évoluer le tonnage de ces bateaux et du portuaire de Port-La Nouvelle. La dernière solution est de rester dans la politique du circuit court. Mais consommer en Languedoc-Roussillon 500 000 tonnes de blé dur, en sachant qu'avec un kilo de blé dur nous faisons 700 grammes de pâtes, faites le calcul : nous allons manger des pâtes pendant un moment ! Je vous remercie.

Olivier LOZAT

J'ai bien compris la Chambre d'agriculture : exporter des céréales et, en échange, importer des intrants. J'ai bien entendu aussi Monsieur Vialette parler de tonnages énormes de céréales. J'aimerais parler d'autres tonnages : le tonnage des intrants. Des directives européennes et un Grenelle de l'environnement devaient obliger la France à baisser les intrants et à améliorer la qualité de l'eau du robinet. Au mois de décembre, j'ai payé ma facture d'eau et avec cette facture il y avait les analyses. J'ai appris qu'une fois de plus, à cinq ou six reprises dans le semestre, j'avais bu de l'eau dont les normes étaient dépassées au niveau des pesticides et des intrants chimiques. Je veux bien que nous parlions toujours de produire plus mais il ne suffit pas à la Chambre d'agriculture de prononcer le mot « *biologique* » par deux fois, ce n'est pas comme cela que nous allons augmenter la qualité de l'eau. Je pense que Monsieur Vialette, membre du bureau de la Chambre d'agriculture, la Chambre d'agriculture de l'Aude et la Région mènent une politique complètement catastrophique. Cette année, les intrants, au lieu de diminuer, ont augmenté de 0,2 % et on nous a dit que c'était en raison des conditions climatiques détestables. Le problème est que vous ne savez pas travailler autrement. Tant que vous ne saurez pas travailler autrement, vous

nous polluerez l'eau et les citoyens auront une vision de plus en plus détestable du rôle de l'agriculteur. Merci Monsieur Vialette.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci Monsieur. Madame Ruiz a demandé la parole.

Patricia RUIZ

C'est pour répondre au Monsieur de tout à l'heure. C'est vrai que les bobines viennent de Chine, sauf que cela a alimenté des emplois sur notre territoire. Cela s'appelle la mondialisation, tout simplement. L'entreprise qui vend les bobines en France est compétitive parce qu'elle s'alimente en Chine.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci pour cette précision.

De la salle

Je me permets de répondre démocratiquement à Monsieur Vialette, c'est fait. Monsieur Vialette a raison : avec un kilo de blé dur, nous pouvons faire 700 grammes de pâtes. C'est très bien mais ce n'est pas nécessaire que nous les consommions dans la région, ou chez lui. Nous pouvons très bien ici créer de l'emploi en créant ces usines de fabrication et exporter dans la France. Là il y a de la valeur ajoutée, de l'emploi. C'est là ce qu'il n'a pas compris et ce qu'il ne veut pas comprendre.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci Monsieur. Y a-t-il encore une demande ?

Pascal PAVIE

Je prends la parole parce que j'en ai l'occasion. La question qui reste posée est : comment faites-vous pour augmenter de 30 % les tonnages de blé dur dans la région ? Pour moi, cette question n'est pas résolue et je veux savoir si c'est dans le cahier du maître d'ouvrage. Je veux savoir comment vous faites parce que c'est une perspective très nette qui est posée. Vous allez passer de 900 000 tonnes à 1,2 million de tonnes. Je veux savoir : prenez-vous des surfaces ? Augmentez-vous les intrants ? C'est une question qui doit être résolue parce que nous ne pouvons pas faire des perspectives. Nous parlons de terre, de sol, de biologie des sols, c'est un problème. Continuons-nous dans la monoculture ? Je veux que nous répondions à cette question-là, c'est très clair.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

C'est tout à fait légitime de reposer la question, Monsieur. Je vais demander au maître d'ouvrage s'il veut bien répondre à certaines de ces questions. Je rappelle qu'il n'est pas obligatoire d'automatiquement répondre dans l'instant mais que, dans ce cas-là, sur le site nous trouverons une réponse par écrit dans les jours qui viennent.

Robert NAVARRO

Vous savez, le débat a des contraintes, il a aussi des petits plaisirs que nous pouvons nous payer. Je prends plaisir à discuter avec les salles. Laissez-moi au moins donner des arguments.

La réponse à Monsieur (la dernière question) sera amenée par un industriel tout à l'heure quand il interviendra, sur comment nous allons faire. Je voudrais donner des informations pour deux types d'agricultures qui ont l'air de s'affronter ce soir. Premièrement, personnellement -c'est le hasard de ma vie-, je suis très copain depuis longtemps avec Guy Kastler, que vous connaissez, mais je suis

aussi ami d'enfance avec Denis Carretier, avec qui j'ai fait ma jeunesse, qui est le nouveau président de la Chambre régionale d'agriculture. Le jour où nous arrêtons de nous combattre, c'est que nous comprendrons que nous pouvons travailler ensemble. Il y a de la place pour tout le monde en se respectant, je suis convaincu qu'il y a de la place pour les deux agricultures. Vous n'arriverez pas à vous convaincre les uns les autres qu'il n'y a qu'un seul type d'agriculture possible : je crois que le mieux est d'essayer de se respecter, de se compléter, de s'accompagner. Sur ce territoire notamment, il y a de la place pour les deux conceptions d'agriculture que vous défendez.

C'est ma conviction et je vous le dis à titre personnel et d'anecdote : j'ai de très bonnes relations avec Denis Carretier, pareil avec Kastler. Nous parlons très souvent de ces problèmes-là. Jamais aucun des deux ne m'a totalement convaincu qu'il avait la vérité, eu égard au contexte tel qu'il est, parce que la vie n'est pas comme nous souhaiterions qu'elle soit, elle a des paramètres et des données dont nous sommes obligés de tenir compte. Que nous essayions progressivement, par l'argumentaire par l'exemple, de les améliorer, de démontrer qu'il faut essayer de changer de voie, pourquoi pas ? Mais pour l'instant il y a des données dont il faut tenir compte et les agriculteurs français, quelle que soit leur conception de l'agriculture, auraient tout à gagner à s'entraider, à s'accompagner. Vous avez une complémentarité, j'en suis convaincu, que vous pouvez mettre en avant. Voilà ce que je voulais dire, Monsieur le président.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Nous allons poursuivre avec un cahier d'acteurs qui cette fois-ci est beaucoup plus global, si je puis dire, puisque c'est celui du Conseil économique social environnemental régional, le CESER. Monsieur Caizergues va le présenter. C'est le « petit dernier ». Je vous en prie Monsieur, c'est le numéro 46, c'est vraiment très récent. Il sera mis, je pense, dans le cours de la semaine prochaine à la fois sur le site et bien sûr par écrit. Monsieur, vous avez la parole.

Jean CAIZERGUES, vice-président du CESER Languedoc-Roussillon

Président, Madame Giral, Monsieur le Vice-président, chers amis. Jean Caizergues, président de la Chambre de commerce de Carcassonne, Castelnaudary et Limoux, et non de l'Aude puisque je partage cet avantage-là avec mon ami Bernard Ballester sur Narbonne, Lézignan et Port-La Nouvelle. Je suis membre du conseil économique, social et environnemental régional qui a travaillé sur ce projet-là.

Tout d'abord, une présentation de ce qu'est le CESER. C'est la deuxième assemblée régionale. Le conseil économique, social et environnemental représente la société civile organisée et régionale. Il est constitué de représentants d'entreprises, d'organisations syndicales et d'organismes et d'associations concourant à la vie de la région. Il apporte aux élus régionaux la vision du monde socioprofessionnel et environnemental en toute indépendance sur les grands enjeux du Languedoc-Roussillon. Il est composé de 94 membres désignés pour six ans par leurs organisations. Il est saisi obligatoirement pour les avis sur le budget et les schémas régionaux. Il peut s'autosaisir sur des sujets importants pour la région. Six commissions thématiques élaborent des projets d'avis sur les rapports d'études, sur les questions relatives aux grands enjeux régionaux. Ces projets d'avis discutés en assemblées plénières font l'objet d'un vote.

Je vais vous présenter, rassurez-vous, une synthèse de notre cahier d'acteurs pour rester dans les temps. Ce dossier a été adopté à l'unanimité. L'ensemble des questions y ont été abordées. Tout d'abord, l'avant-propos est très clair : le conseil économique, social et environnemental régional est favorable au projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle, au travers d'un rapport d'étude qui a été adopté le 30 janvier. Les conseillers du CESER affirment leur volonté d'un

renforcement des infrastructures portuaires régionales, notamment celles de Port-La Nouvelle. Le rapport est sur cinq points.

Le premier est le projet de grand port qui est une opportunité à saisir. Il a été bien dit aujourd'hui que ce port était à la limite, en termes de développement. Il ne peut accueillir aujourd'hui que 40 % de la flotte méditerranéenne. 60 % des bateaux ne peuvent aucunement être accueillis sur Port-La Nouvelle. La recherche de la compétitivité amène l'ensemble des ports mondiaux à accroître leurs capacités nautiques afin d'accepter des bateaux plus grands. Cela a été bien dit, ce ne sont pas les bateaux qui s'adaptent aux ports, ce sont les ports qui s'adaptent aux bateaux. Aujourd'hui, les bateaux continuent à grandir ; il va falloir pouvoir les accueillir. Cela est fait de façon modeste parce que le grand port de Port-La Nouvelle, est relativement cohérent par rapport à ce qui se passe dans le monde. En accostant à Port-La Nouvelle, les navires plus grands qui sont à destination de l'Europe du Nord pourront gagner des jours de navigation. Vous allez le voir tout à l'heure : il y a une volonté du conseil économique et social d'avoir une activité multimodale sur Port-La Nouvelle, des bateaux qui atterrissent, et ensuite un acheminement par train.

Le deuxième point est un projet intégré dans une stratégie régionale. Le projet de Port-La Nouvelle est envisagé dans une stratégie de complémentarité entre les plates-formes régionales. Sète restera spécialisée dans le multivrac et les containers à marchandises à rotation rapide. Port-La Nouvelle aura une autre activité. Un maillon essentiel de la stratégie régionale de transport ambitieuse : les conseillers insistent sur le levier ferroviaire pour renforcer l'attractivité du site de Port-La Nouvelle. C'est un point sur lequel il est vraiment demandé un gros effort. Ils souhaitent que les raccordements ferroviaires présentés par le maître d'ouvrage soient réalisés. Ils sont favorables à la création d'un opérateur ferroviaire de proximité en lien direct avec le port de Sète. Ils souhaitent que des discussions soient engagées avec un opérateur national pour étudier les possibilités de fret ferroviaire vers et à partir du port.

Les retombées socio-économiques importantes. L'ensemble des conseillers insistent sur l'importance de ce projet pour le maintien et la création d'emplois non délocalisables sur un territoire fortement touché par le chômage. L'accueil de navires plus grands permettra notamment de renforcer l'attractivité du port et de conforter la filière céréalière régionale, notamment pour l'export de blé dur produit dans le Lauragais et dans la région Midi-Pyrénées. Quand nous parlions tout à l'heure de l'augmentation des volumes, il faut savoir qu'une partie des volumes de blé dur de Midi-Pyrénées part par l'autre port français exportateur de blé dur : le port de La Pallice.

Les clients, cela a été bien dit, sont principalement les pays méditerranéens avec l'Algérie et l'Italie. L'Algérie, cela a été dit aussi, a une spécificité : elle achète avec des appels d'offres, avec de très gros bateaux qui aujourd'hui nous empêchent d'être pertinents sur ces appels d'offres-là. Ce sont donc des Canadiens qui répondent avec facilité, avec de plus gros bateaux. Le projet permettra également d'accueillir de nouvelles marchandises, de vrac liquide et de marchandises diverses. Je rappelle qu'en 2011, faute de capacité, 400 000 tonnes de fret n'ont pu passer par Port-La Nouvelle.

Enfin, un point essentiel pour le CESER est que ce projet est intégré dans son environnement parfaitement naturel. Les conseillers sont unanimes pour reconnaître la qualité naturelle et environnementale exceptionnelle du site. Les conseillers se félicitent que le Conservatoire du littoral ait, lors de son acquisition de la réserve de Sainte-Lucie en 2007 et de sa demande de classement en réserve naturelle régionale en novembre 2008, pris en compte le projet du port. Les conseillers rappellent que le Conseil régional a contribué financièrement à cette acquisition. Cela démontre bien qu'il est possible et nécessaire de trouver un équilibre entre la préservation du patrimoine naturel le développement économique.

Dans un contexte de concurrence entre les plates-formes portuaires méditerranéennes, ce projet d'intérêt général ne peut se permettre d'être retardé, au risque de continuer à voir passer les bateaux. Dans cette optique, les conseillers soutiennent l'engagement du Conseil régional dans sa démarche d'anticipation des mesures compensatoires liées au projet en particulier des zones humides et des steppes salées – qui, je le rappelle, sont d'anciens terrains industriels des salines de Port-La Nouvelle. Ce projet représente une opportunité pour faire émerger des solutions collectives équitables permettant le développement d'un site industriel à proximité d'une réserve naturelle, principe même du développement durable. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup, Monsieur. Je vais demander comme c'est l'usage s'il y a des réactions, des questions, ou les deux, sur cette présentation relativement globale sur tous les sujets qui ont déjà été traités dans les réunions précédentes mais sur lesquels il est bon de revenir.

Michel DAVID, responsable de la Confédération paysanne

Michel David. Je suis, comme beaucoup de participants de ce soir, responsable de la Confédération paysanne, je suis paysan. Donc, je vais rebondir pas sur les paysans mais à partir de ce qu'a dit Monsieur Caizergues, au nom du comité, sur le fait que les bateaux grandissent, il faut bien les accueillir. Avant de revenir sur pourquoi deux agricultures s'affrontent, je voudrais dire que deux types de pêche s'affrontent aussi. Un copain a été vice-président du Comité économique et social de l'Aude, longtemps, et m'a appris beaucoup de choses. Je suis allé le voir pêcher à 5 heures du matin. Il m'a appris que les petits pêcheurs disparaissaient sur la Méditerranée, à la même vitesse que les paysans, et cela entre autres avec cette logique qui veut que puisque les bateaux grandissent, il faut faire grandir les ports. Mais tout cela, c'est l'élimination d'hommes et de travailleurs, l'élimination de postes d'emploi. Nous sommes sur la même proportion, autant pour les paysans de la mer, les pêcheurs, que pour les paysans.

Alors, Monsieur Navarro vous êtes gentil en disant « *deux agricultures s'affrontent alors qu'elles devraient s'unir* ». Oui mais, c'est vrai dans la pêche comme dans l'agriculture, si l'une élimine l'autre, c'est très difficile de s'unir. Effectivement, des propositions du rapport de la Chambre d'agriculture sont intéressantes. En général, c'est ce sur quoi on nous a méprisés il y a un temps en disant que nous étions des agricultures de *pelut*, etc., qui deviennent maintenant des modèles bio, des références.

En attendant, ces agricultures ont éliminé des paysans, ont éliminé des pêcheurs. Les 350 000 tonnes de soja qui arrivent par an à Sète à ma connaissance -nous pouvons vérifier les chiffres mais de toute façon, c'est toujours trop-, qui sont devenus OGM petit à petit, les 4,5 millions de tonnes en France, n'ont créé aucun emploi. Pendant que cela a crû, ont disparu de nombreux emplois dont ceux des pêcheurs, dont ceux des paysans. Nous sommes d'accord pour nous unir, pour créer de l'emploi, mais nous sommes d'accord pour nous unir pour créer de l'emploi utile qui nourrisse correctement les gens et qui ne détruise pas l'environnement, la santé.

Alors quand même, nous sommes à Castelnaudary, nous voulons toujours des plus gros bateaux, des plus grands ports, etc., et là, nous sommes sur l'affaire Spanghero, même si c'est la succession de Spanghero. Il y a 25 ans, Monsieur Spanghero, président des Industries de l'alimentation de France, signait un éditorial contre l'abattoir de Quillan, que les élus ont soutenu à l'époque –merci, et ils continuent encore à le soutenir. Dans cet éditorial, il disait « *Ce type d'abattoirs ce sont des abattoirs électoraux, et ce sont des abattoirs qui ne sont pas compétitifs et qui sont subventionnés.* » C'était la mise aux normes d'un abattoir local, collectif, pris en charge par les collectivités locales, les paysans, avec trois collègues. Heureusement qu'il a résisté, heureusement qu'il était là quand il y avait la vache folle qui a créé de nouveaux emplois et a aidé à ce que certains

ne disparaissent pas. Même si depuis ce temps-là nous sommes quand même passés de 23 000 exploitations à 4 500 ou 5 000 cette année et nous en perdons une chaque jour.

Même si les ports peuvent vivre et doivent vivre, sur la logique de l'import-export, l'exemple de Castelnaudary comme l'exemple du soja montrent que l'on ne pourra pas continuer impunément à balader du bœuf qui est du cheval sur toute la planète pour aller encore plus vite, pour bouffer du pétrole, pour éliminer des paysans roumains, des paysans français, des pêcheurs, etc. Tout cela ne fait que des dégâts. Quand la Chambre d'agriculture a des propositions qui vont dans le sens de ce que nous défendons, parce que c'est une logique que nous défendons, nous la soutenons. Mais c'est aussi le fruit de dix à vingt ans de combat. Quand c'est destructeur parce que les paysans trop petits n'ont pas de droits sociaux, parce qu'ils n'ont pas de priorité pour accéder à la terre, parce que les petits pêcheurs disparaissent, tout cela, nous le combattons. Nous demandons aux personnes que nous avons élues de changer le cours des choses, de changer la vapeur. Nous ne voulons plus d'une agriculture ni d'une pêche -nous parlons de ports et nous parlons de développement agroalimentaire- qui élimine l'emploi, qui tue la santé des consommateurs et des paysans et qui détruit la nature. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci Monsieur pour cette intervention.

Bernard BALLESTER, président de la Chambre de commerce de Narbonne

Bernard Ballester, président de la chambre de commerce de Narbonne, gestionnaire du port de Port-La Nouvelle, du port de commerce et du port de pêche. Je voudrais juste rectifier les propos de Monsieur concernant la pêche. Certes, les bateaux disparaissent mais ce sont de gros bateaux qui disparaissent par le nombre et qui réduisent de taille, au profit des petits métiers que nous avons d'ailleurs accompagnés avec la Région pour organiser des ramasses de pêche, pour justement développer cette profession. Je voulais juste amener cette modification de ses propos.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup.

Madeleine DESMOULIN

C'est très bien ce que dit ce Monsieur, autrement dit nous commençons à gagner. Vous commencez à comprendre. Je voulais me féliciter d'appartenir à ce monde encore minoritaire mais ce monde jeune, dynamique, qui rame à contre-courant. Le vieux monde est derrière nous. Je pense que dans cette salle, beaucoup vont comprendre qu'il faut arrêter d'aller dans le mur. Il faut grimper, continuer de grimper, même à contre-courant, parce que nous allons gagner, parce que nous nous battons pour le vivant, pour la biodiversité, pour que la terre reste cette terre mère qui nous nourrit et qui ne devrait pas nous empoisonner. J'ai été très sensible à ce qui a été dit sur l'eau. D'ailleurs, avec vos bouteilles d'eau en plastique, vous ne contribuez pas beaucoup à protéger ce monde de l'eau. Nous gagnons, nous sommes en train de gagner. Merci.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Je n'y peux rien, pour les bouteilles d'eau en plastique. Y a-t-il d'autres questions ? Non ? Pas de commentaire à la table du maître d'ouvrage ? Nous allons passer à la dernière présentation prévue dans le programme de ce soir, qui est une double présentation. C'est Monsieur Cifaï, qui a en charge deux cahiers d'acteurs, en fait. Un cahier d'acteur qui porte le n°29, et qui est intitulé « Les silos du Sud » et un autre, qui porte le n°26, « Sud services SNC, Sud manutention, transit portuaire ».

Je ne sais pas dans quel ordre vous souhaitez mais, simplement, indiquez-le nous. Et également, vous avez peut-être vu sur le programme, que puisque vous en présentez deux, on vous a crédité de 15 minutes au lieu de 10. Mais bon, comme d'habitude, ce qui est important, c'est d'écouter les orateurs dans ce qu'ils ont à dire. Donc vous avez la parole, Monsieur Cifaï.

Hervé CIFAÏ, directeur des Silos du Sud et de Centre Grains

Bonsoir. Je vais être plus bref, je vais synthétiser les deux cahiers. D'abord qui je suis. Hervé Cifaï, je suis le responsable des sites portuaires du Groupe Axéreal, et en charge les sociétés qui sont à Port-La Nouvelle, entre autres, et de Sète. Puisque les deux ports, je le rappelle, sont quand même complémentaires, et pour nous très importants.

Les Silos du Sud sur Port-La Nouvelle. Monsieur Bonhoure nous a tout à l'heure donné l'historique des silos, je ne le rappellerai pas. Pour arriver à une fusion de plusieurs silos sur le site, pour donner les Silos du Sud. Les Silos du Sud, l'actionnariat, ce sont des agriculteurs, ce sont des coopérateurs. C'est le Groupe Axéreal, Groupe du centre de la France, dont *l'hinterland* en gros, va du Nord de Clermont-Ferrand, jusqu'au Sud de Paris. Ce sont 13 000 agriculteurs. C'est 4 à 5 millions de tonnes de récolte, premier collecteur national. C'est 9 millions de tonnes commercialisées en France, donc c'est quand même important. Trois sorties, puisque comme on le sait, ils sont au centre de la France : le Nord, Rouen ; l'Ouest, La Pallice ; et le Sud, Port-La Nouvelle, Sète. Cela montre l'intérêt pour des grands groupes, d'une sortie nécessaire. Avec Axéreal, les coopérateurs régionaux. Coopérateurs et négociants, dont le plus gros, Arterris, qui représente la majorité des apports sur Port-La Nouvelle, et notamment en blé dur.

Les Silos du Sud, c'est 75 000 tonnes de stockage sur Port-La Nouvelle, des embranchements privés train. Trois embranchements privés, permettant de décharger six trains jour. Des fosses de déchargement camion, et des portiques de chargement, puisque l'ensemble des céréales partent à l'exportation.

Les deux autres sociétés –puisque je globalise– Sud services et SMTP. Sud services est une société de consignation et de manutention. Manutention portuaire tous trafics : céréales, engrais, alimentation animale, mets divers, éoliennes par exemple, bois ferraille, terre spéciale, etc. Tous matériaux, parce que Port-La Nouvelle, ce n'est pas que des céréales et que du pétrole.

SMTP qui est la petite dernière, qui a été créée en 2006, les intrants. Spécialisée en importation d'engrais, et notamment pour les coopératives régionales, qui en gros prennent 60 % de ces intrants. Les 40 % restants vont sur le centre de la France, vers le groupe Axéreal. Voilà les trois sociétés que nous avons sur le site de Port-La Nouvelle.

Evidemment, sa proximité avec les pays du Maghreb, qui sont soit des importateurs, soit des exportateurs, privilégient Port-La Nouvelle, courte distance. Très important pour les céréales évidemment, le blé dur. Comme nous l'avons dit tout à l'heure, la France, c'est le deuxième opérateur mondial au niveau du blé dur, 20 à 25 % des exportations. Derrière le Canada qui est son concurrent direct, qui représente 50 % des exportations mondiales de blé dur, qui en fait le premier opérateur. Et en troisième, nous avons le Mexique, les USA et le Kazakhstan.

Les pays importateurs de céréales : On part du Maroc, Algérie, Tunisie, Libye, Egypte, qui sont les principaux pays importateurs. Tout à l'heure, j'entendais dire qu'ils seront autosuffisants. La consommation de ces pays, c'est 40 millions de tonnes par an. Ils en importent 20 millions de tonnes. Avant d'être autosuffisants, il va se passer du temps, surtout avec une démographie importante comme ils ont. En dix ans, plus 10 millions d'habitants, et un climat de sécheresse qui leur est complètement défavorable, même s'ils font des essais en irrigation. Les pays de la CEE aussi importateurs : Italie, Espagne, Grèce, Chypre –surtout l'Italie, qui est le majoritaire– sont toujours présents sur ce marché du blé dur.

Le marché du blé dur, c'est un marché potentiel pour les ports du Sud, de 3 à 4 millions de tonnes. Nous en exportons aujourd'hui pas que le blé dur mais, toutes céréales confondues, c'est 3 à 4 millions de tonnes pour les ports du Sud. Actuellement les ports du Sud exportent 2 millions de tonnes, il y a encore une marge. Cela représente beaucoup moins que les 30 % que nous avons dits en plus au niveau des céréales.

L'alimentation animale : Les exportateurs, ce sont les pays tiers : Roumanie, Ukraine, Russie, Egypte. L'engrais : Les exportateurs, ce sont le Maroc, l'Algérie, l'Egypte, Pays de l'Est.

Les mêmes pays en gros, avec lesquels nous commercialisons en céréales. Nous avons donc des possibilités d'aller-retour en navire déjà, ce qui est très important. Actuellement, l'ensemble de ces trafics pour les ports du Sud représente entre 800 000 et un million de tonnes. Là aussi, il y a un fort développement.

La capacité portuaire de Port-La Nouvelle, qui aujourd'hui est très insuffisante. Pourquoi ? Pour les céréales, c'est surtout par la capacité nautique. Comme l'on disait tout à l'heure, aujourd'hui les acheteurs des pays tiers, ce sont les Etats, les offices d'Etats, qui font des appels d'offres importants : de 100 à 400 000 tonnes à chaque appel d'offres. Ils demandent d'être livrés en navires de minimum 20 000 tonnes. Et là, le Canada est très concurrentiel par rapport à nos ports. Puisque nous, le maximum à Port-La Nouvelle, c'est 12 000, 13 000 tonnes maximum. Nous avons fait dernièrement un contrat de 50 000 tonnes sur l'Algérie. C'est parti en bateaux de 12 000, 13 000 tonnes. Il faut savoir qu'à chaque fois nous payons une pénalité évidemment, puisque nous ne répondons pas au cahier des charges de nos acheteurs. Sachant aussi qu'un 20, 25 000 tonnes départ Canada, est au même prix au niveau fret, qu'un 13 000 tonnes Port-La Nouvelle/Algérie.

Concernant le tirant d'eau des ports sur lesquels nous envoyons, ne vous inquiétez pas. Ce sont loin d'être « des ports d'Afrique ». Ce sont des ports aujourd'hui –je vous invite à aller les visiter– qui sont aussi performants, voire beaucoup plus performants que les nôtres. C'est à aller voir. L'investissement privé sur ces ports, aussi, a grandi depuis plusieurs années. L'alimentation animale, l'engrais, le divers, là ce sont plusieurs critères. Capacités nautiques aussi qui sont insuffisantes. Parce que dans ce type de marchandises, on peut avoir des navires en quote-part. C'est-à-dire un navire parti d'Egypte avec 40 000 tonnes, décharger 20 000 tonnes à Port-La Nouvelle, et aller décharger 20 000 tonnes à La Rochelle. Cela, ça existe. On me l'a demandé, et évidemment, nous n'avons pas pu le faire. Mais c'est ce que nous faisons par exemple à Sète, avec l'implantation de l'oléagineux pour ces pôles qui affrètent des 60 000 tonnes. Nous en déchargeons 30 000 tonnes à Sète, 30 000 tonnes sur Bordeaux ou sur Rouen.

Les capacités de stockage, surtout pour ce type de produit, que l'on appelle « divers ». Très insuffisantes, plus de possibilité d'extension. Vous savez que sur Port-La Nouvelle, il y a aussi la contrainte du PPRT. Disponibilité de quai, insuffisante aussi. Aujourd'hui, nous avons un linéaire de quai très insuffisant sur Port-La Nouvelle. Et malgré un programme d'investissement de ces dix dernières années, qui a permis de pérenniser l'existant –l'exemple des constructions des hangars CCI– on reste sur du stockage insuffisant au niveau des matières.

Il y a eu dernièrement, vous l'avez dit, Monsieur Moyat de Saint-Gobain, qui a pris la parole concernant le carbonate. Je suis bien placé pour le savoir, puisque c'est nous qui avons fait les essais il y a dix ans avec lui, en 2002. En 2002, le port n'était pas encore refait. Pas de hangars, des vieilles grues, etc. Nous avons fait un essai, et il avait son approvisionnement par les pays de l'Est. On l'avait contraint pour les bateaux d'essai, de faire des bateaux de 2 500 tonnes. 2 500 tonnes, parce que l'on ne pouvait malheureusement pas faire mieux. Evidemment, il n'a pas continué. Les hangars CCI se sont faits mais il a perdu son approvisionnement pays de l'Est, pour aller sur des approvisionnements Etats-Unis. Il m'a rappelé, il m'a dit « J'ai un 20 000 tonnes, vous le prenez ? » Malheureusement, et il vous l'a dit la dernière fois, c'était impossible de prendre du 20 000 tonnes sur Port-La Nouvelle. Voilà. Et Saint-Gobain est un des industriels intéressés par Port-La Nouvelle, à condition que l'on ait de quoi pouvoir les recevoir.

Et là, par rapport à ce qui s'est dit à plusieurs réunions, l'offre crée la demande dans le portuaire, et pas l'inverse. Il faut l'avoir fait, pour que les gens viennent, et pas l'inverse. Pour exemple, je reprends les hangars CCI de la Chambre ou, avant qu'ils ne soient faits il y a dix ans, on nous disait « Venez avec vos investisseurs, vous leur montrez le terrain, et vous leur dites qu'on leur fera les hangars ». Ils venaient, ils ne voyaient rien, et ils repartaient. Depuis que la Chambre a fait les quatre hangars sur le port, ces hangars ne désemplissent pas. C'est bien ce que l'on dit : l'offre crée la demande.

L'espoir de PLN 2015 et les enjeux : Un petit rappel quand même. Nous en avons parlé tout au long de la soirée : le poids économique des exportations de céréales françaises. 5e poste de la balance commerciale, environ 10 milliards d'euros, ce qui équivaut à 100 Airbus A320 par an. Il faut le rappeler quand même, parce que cela donne une idée. 70 % des exportations françaises se font vers la Méditerranée. 70 % ! Il faut savoir quand même que la France produit environ 60 à 65 millions de céréales, toutes confondues, et c'est la moitié qui sont exportées.

PLN suivant les campagnes, c'est le 5^e ou 6^e port français en tonnage. 1^{er} port pour le blé dur. La France produit environ 2,4 millions de tonnes, tout à l'heure il y avait la question. Les régions Sud-est et Sud-ouest, c'est environ 1,2 million de tonnes par an. La région Centre, 600 000 tonnes. La région Ouest, 550 000 tonnes. Par Port-La Nouvelle, quand il y a des mauvaises campagnes, c'est 400 000 tonnes. Mais dans les bonnes campagnes, on exportait jusqu'à 800 000 tonnes. La provenance des autres blés durs, c'est le Centre. 600 000 tonnes de blé dur dans le Centre, qui peuvent aller soit sur La Pallice, soit vers le Sud aujourd'hui.

Il faut savoir que le Groupe Axérial a des navettes de trains toutes les semaines vers Port-La Nouvelle. Ce sont deux à trois trains toutes les semaines : blé tendre ; blé dur ; orge, sur Port-La Nouvelle. Et aujourd'hui, il y a un projet de constitution d'une société qui s'appelle Durum, entre Axérial –nous en avons parlé tout à l'heure aussi– et Arterris. Elle est soumise actuellement à l'autorité de la concurrence. C'est une société qui sera spécialisée dans la commercialisation du blé dur, pour en faire devenir justement un leader mondial de la vente de blé dur, derrière le Canada.

Les nouveaux accès nautiques : Pour permettre de répondre favorablement sans pénalités aux appels d'offres : être compétitifs sur les exportations et importations, par rapport aux autres ports français. Ce qui demandera aux opérateurs des investissements sur les nouveaux quais. Les surfaces disponibles permettant la construction de bâtiments de stockage : un port navire à port partagé, comme je vous le disais tout à l'heure. Travailler pour le compte d'industriels nouvellement implantés. Dites-vous ce que l'on fait déjà sur Sète. Sur Sète, nos derniers investissements sont adossés à l'usine Saipol, de Diester et d'huile. Là, nous avons investi 30 millions d'euros sur ce port, et nous travaillons avec l'usine, et sur l'exportation céréales.

Une logistique terrestre performante, train-route, permettant l'étendre l'hinterland de PLN. Car un port, plus sa logistique est compétitive, et plus son hinterland est loin. Là, il y a de très gros efforts à faire sur le train. Malheureusement ces derniers temps – ces derniers temps, cela fait dix ans – si je vous donne un exemple : il y a dix ans sur les silos, nous faisons 80 % de train, 20 % camion. Aujourd'hui, nous sommes repassés 30 % train, et 70 % camion. La SNCF ne joue pas le rôle qu'elle devrait jouer.

Investissement de PLN 2015 : C'est un investissement infra et superstructure structurelle d'aménagement d'un territoire. Au même titre qu'une autoroute, qu'une ligne TGV ou des canaux. Nous avons beaucoup parlé des retours économiques, de rentabilité. Si cela devait se calculer sur un port, ce serait au minimum sur une période de 50 ans. Ce serait vraiment le minimum. Je me suis amusé à une petite comparaison économique, tout à l'heure on l'entendait aussi : qui va payer ? Qui paie ? Qu'est-ce que cela coûte, etc. ?

J'ai fait une petite comparaison des trois sociétés que l'on a sur ce port de Port-La Nouvelle. Pour un tonnage moyen annuel de 850 000 tonnes tout confondu : céréales, engrais, alimentation animale. On éjecte en argent, en argent frais, en argent direct dans l'économie régionale par ces trois sociétés, 4 à 5 millions d'euros par an. Je dis « direct », c'est-à-dire les salaires, les impôts, les taxes, les droits portuaires, etc. Si vous faites un calcul sur 50 ans, c'est 200 à 250 millions d'euros. Le même coût que le financement de 2015. Ceux qui paient, nous sommes bien placés pour savoir qui paie.

Sur les dix dernières années aussi, il faut savoir que c'est plus de 15 millions d'investissements sur Port-La Nouvelle, c'est plus de 30 millions d'investissements sur Sète.

Pour conclure, Port-La Nouvelle 2015 sera pour nous un véritable projet structurant pour le territoire, et un atout économique et social indispensable pour une offre complémentaire des ports régionaux. Une opportunité pour accueillir de nouveaux investisseurs, et l'assurance de pouvoir développer les flux existants. Le partenaire des flux logistiques du pourtour méditerranéen, qui ne cesse de croître par l'évolution du niveau de vie, de la démographie, de la démocratie, et de l'industrialisation des pays du Maghreb. Le port céréalier de référence internationale, *leader* et référent pour l'exportation du blé dur français. L'outil indispensable aux acteurs économiques de la filière agricole régionale et française, c'est-à-dire les producteurs, les exportateurs et les transformateurs. Nous sommes aujourd'hui au quotidien des acteurs portuaires d'un port, dont les limites sont atteintes. Nous espérons et ambitionnons d'être demain les acteurs d'un port aux évolutions commerciales, logistiques et économiques possibles. PLN sera une composante inévitable des flux méditerranéens. Je vous remercie.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup pour cette présentation très complète, très dense. Est-ce qu'il y a des questions, des réactions à ce que vient de dire Monsieur Cifaï ? Monsieur, s'il vous plaît.

Pascal PAVIE

Pour poser encore des questions au Monsieur qui vient d'intervenir : je suis quand même étonné – je crois qu'il n'a pas dû trop m'écouter. D'après Jacques Berthelot, qui est un expert auprès de l'Union européenne sur l'agriculture, ce que l'on appelle, nous, le *dumping*, c'est 30 à 40 % suivant les années, sur les prix exportés. Moi je pense que c'est très important, parce que d'ailleurs le président Bourquin a dit dans la première séance de débat public, qu'il fallait être généreux. Moi, je ne sais pas ce que c'est que la générosité. Mais la générosité, c'est aussi laisser les peuples choisir leur propre alimentation, et la souveraineté alimentaire. Pour moi, cela fait partie de la générosité. Il y a quelques années nous avons fait une expérience, c'est de distribuer gratuitement sur un petit marché à Limoux, pas très loin d'ici, des carottes gratuitement. Nous avons fait cela pendant une demi-heure. Pendant une demi-heure, nous avons tous les vendeurs, tous les producteurs de carottes qui sont arrivés vers nous en disant « C'est scandaleux, vous êtes en train de nous détruire notre marché. » C'est à peu près ce que l'on fait actuellement en Algérie, au Maroc, en Egypte, en Tunisie. Nous sommes en train de détruire leur agriculture, parce qu'ils ne peuvent pas concurrencer les céréales. L'Algérie qui a une rente pétrolière, va pouvoir le faire. Vous n'avez pas voulu l'entendre mais quand même elle a augmenté de 40 % sa production céréalière, parce qu'ils ont le pétrole, et qu'ils ont de l'argent pour le faire. Et qu'ils ont peut-être aussi quelques moyens de protéger leur production nationale.

Mais il faut quand même l'entendre, ils ont quand même augmenté leur production suffisamment, et bien au-delà de l'augmentation de la population. Moi je ne sais pas, il faut se poser la question de l'avenir sur les exportations de céréales. Est-ce que cela va tenir le coup ? Est-ce que la PAC va continuer à financer ? Actuellement, dans les meilleures hypothèses, le budget va être reconduit identique, avec quelques pays en plus, sur l'Europe. Beaucoup de pays râlent actuellement parce que l'on donne trop à l'agriculture, et qu'en plus, cet argent est très mal réparti. Cela, nous n'y reviendrons pas dessus, je crois que nous l'avons marqué dans le cahier d'acteurs.

Je demande à ce Monsieur qui vient d'intervenir, de nous répondre là-dessus. Sur les prix de *dumping*. Est-ce que cela va durer ? Est-ce qu'ils vont tenir la concurrence internationale à ce prix-là ? En plus, nous ne sommes pas les seuls exportateurs. Cela, il l'a dit, il y a le Canada. Plus proche de l'Egypte, il y a le Kazakhstan et l'Ukraine, qui ont 8 mètres d'épaisseur d'humus sur leurs sols, qui ne sont pas encore détruits comme les nôtres. Je ne sais pas si nous faisons un bon choix dans cette histoire d'augmentation de production de céréales.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Je vois plusieurs mains se lever. Des habitués, si je puis dire. Monsieur Cormary, ensuite il y a une personne.

Olivier LOZAT

Je serai très bref, excusez-moi. Si nous sommes habitués, c'est parce que nous nous sentons un peu concernés. J'ai une autre question aussi pour Monsieur. Il connaît très bien les chiffres, il nous a abreuvés de millions d'euros, de millions de tonnes, etc. Seulement, il est passé un peu vite sur l'importation d'intrants, et il n'a donné qu'un pourcentage, c'était une importation d'intrants de 60 %. J'aimerais savoir en tonnage, je douterais quand même qu'il ne puisse pas nous donner ce chiffre ce soir, c'est combien de tonnes d'intrants vous importez par an ? Et quelles sont vos projections puisque vous faites de projections d'avenir très optimistes sur les importations d'intrants ?

Et juste une petite remarque pour finir, je ne vais pas monopoliser la parole. Cela me fait quand même sourire quand d'une manière ironique vous disiez : Qui paie ? Nous déversons 4 à 5 millions

d'argent direct, et en gros, il faut 50 ans pour que vous remboursiez l'argent public. Vous avez de la chance que l'on vous donne 50 ans pour le rembourser.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Bien. Alors, Monsieur Cormary. Monsieur Cifaï, vous répondrez globalement, après ?

Albert CORMARY

J'écoutais les propos de Monsieur Cifaï. Il nous a expliqué que oui effectivement en 50 ans ce qu'ils injectaient dans l'économie remboursait le port. Et j'ai vu la construction du poste D4 il y a 3 ans je crois maintenant, qui a été financé par la Région si je me souviens bien, par le Département, par la CCI, et par Silos du Sud. Et Silos du Sud en a payé combien ? 5 %. Alors, je crois que comme participation, quand on demande au public de financer, c'est nous qui finançons. Pour les profits de qui ? Là, je crois que ce n'est pas pour notre profit à nous, contribuables. Je vous remercie. Monsieur Cifaï nous répondra certainement.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Je n'en doute pas. Peut-être que vous voulez intervenir maintenant, Monsieur Cifaï ?

Hervé CIFAÏ

Je vais répondre, oui. D'abord, pour les intrants, c'est aujourd'hui 80-100 000 tonnes d'imports. Voilà, 60 % qui restent sur la région, 40 % qui partent dans le Centre. Cela, c'est pour les intrants.

Sur le financement du D4, il faut dire la vérité. Il faut dire la vérité : ce portique, il a été fait pourquoi ? Vous oubliez qu'il y a eu deux portiques que nous avons dû ferrailer dans la darse de commerce, pour que la nouvelle criée se fasse. C'était deux portiques privés, que nous avons financés à 100 %. A juste titre dans la nouvelle spécialisation du port, il est un peu normal que l'on nous remette les engins que nous avons dû ferrailer, c'est la moindre des choses. Donc, il faut dire la vérité aux gens.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Bien. Monsieur, vous allez avoir un micro.

Monsieur MATHIEU

Vite fait, aussi pour Monsieur. Comment peut-on encore en France se comparer à des pays producteurs comme les Etats-Unis, qui sont 17 fois plus grands que la France, ou le Canada ? Comment peut-on encore rester une des premières puissances agricoles, alors que nous avons un tout petit pays ? Si, grâce aux intrants.

Et justement en Europe, nous sommes le pays européen agricole le plus important. C'est en France que l'on utilise le plus de pesticides. Et comme par hasard, nous avons 20 % de plus de cancers en France, que dans les autres pays d'Europe. Quand est-ce que nous allons mettre un frein et un stop à tout cela ?

Pour reparler d'emplois, l'agriculture biologique, nous avons des chiffres tout récents. L'agriculture biologique, c'est 58 % de création d'emplois en plus que l'agriculture chimique. Cela aussi, c'est à retenir.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien. Monsieur qui est au premier rang, s'il vous plaît. N'oubliez pas de vous présenter.

Michel BROUSSE, vice-président du Conseil général

Je m'exprimerai au nom du Département ce soir, et quasiment au moment de la conclusion de ce débat. Vous avez rappelé ce qu'il était, un échange de points de vue, et non pas une confrontation, ni une opposition, surtout. Merci Monsieur le Président, merci au maître d'ouvrage d'avoir organisé cette réunion à Castelnaudary, sur la question du port de Port-La Nouvelle. Le Président du Conseil général lui-même est venu assister à la séance d'ouverture, et vous a donné les grandes lignes de la politique départementale. Il viendra sans doute les rappeler, apporter quelques éléments complémentaires, à la réunion conclusive de Narbonne, je crois.

J'essaierai de ne pas répéter mais de rappeler quand même, pour les personnes qui n'étaient pas aux autres réunions, quelle est la politique du département de l'Aude, et notamment quelles sont ses perspectives. Cela répondra aussi à quelques questions qui ont été posées au cours de la soirée. Vous savez, les réflexions qui sont celles du Conseil général pour élaborer un schéma départemental de développement durable de son territoire, qui doit faire l'objet d'une délibération en séance publique le 6 mai prochain, donc très prochainement. Ce projet de développement prendra en compte tous les enjeux de nos territoires, et évidemment les grandes infrastructures porteuses d'avenir pour l'Aude. Tels que la ligne grande vitesse bien entendu, l'aéroport de Carcassonne. Je n'oublierai pas Aqua Domitia, qui nous a permis de débattre également, il y a quelques mois. Et bien entendu aujourd'hui, le port de Port-La Nouvelle.

Nous avons, bien entendu, ce faisant, une lecture du territoire, de la complémentarité de nos territoires, de leur spécification, de leur attractivité également. Il y a des territoires, vous l'avez vu, cela a été le débat de la soirée, qui sont des territoires de production, d'autres qui sont des territoires d'échanges. C'est pour cela que nous avons besoin d'infrastructures complémentaires. Nous avons de l'attractivité, nous savons quelle est la dynamique démographique du littoral, et du littoral audois en particulier, qui voit le nombre d'habitants croître. Cela se poursuivra, bien entendu. Mais nous voulons que ce territoire aussi échappe à une mono-économie, qui reposerait exclusivement ou majoritairement sur l'économie résidentielle, qui par ailleurs elle-même suppose un engagement de fonds publics, ce qui est largement préjudiciable pour tout le monde. Nous sommes très heureux d'accueillir de nouvelles populations, nous voulons les accueillir dans les meilleures conditions, bien entendu, mais nous voulons aussi maintenir et développer les autres activités. Parce que nous avons aussi la lecture du chômage tel que nous le connaissons dans l'Aude, avec un taux plus important. Avec, comme dans tous les départements du Sud, plus important que la moyenne française et une répartition sur le territoire, qui est inégale, d'ailleurs. Je n'ai pas besoin d'en faire la démonstration, vous le connaissez très bien.

C'est tout cela qui nous anime, et j'amènerai quelques éléments complémentaires tout à l'heure. Nous avons dit également, que c'était peut-être en Lauragais qui en parlait le plus, du débat sur le port de Port-La Nouvelle. Très bien, je pense que l'on n'en parle pas plus qu'ailleurs mais on en parle beaucoup en tout cas. Je vous annonce, Monsieur le Président, que peut-être qu'il y aura encore un nouveau cahier d'acteurs dont vous n'avez peut-être pas encore eu connaissance, mais qui sera celui du Syndicat mixte du SCOT du Pays Lauragais, qui est sur un territoire interdépartemental, et interrégional. Si vous ne le saviez pas encore, cela fera peut-être le numéro 47 ou 48, et d'autres viendront, bien entendu.

Tout cela pour dire quel est l'intérêt que nous avons à ce projet, et quelles sont la dynamique et la capacité d'animer les territoires que nous connaissons sur les Lauragais, avec toutes les difficultés qui sont propres. Parce que le territoire est complexe. Nous avons eu aujourd'hui le débat sur deux modèles agricoles. Tant mieux que l'on ait pu avoir ce débat-là. Cela veut dire quand même que les deux modèles agricoles existent, sont présents. Et que chacun –la démonstration en a été faite– a pu se développer. Ce territoire complexe a besoin de tous les modèles d'agriculture. Ceci étant,

bien entendu, il faut que nous puissions échanger, exporter, transformer. Je rappellerais quand même –cela a peut-être été peu dit, ou pas assez dit– que l'agroalimentaire, la transformation est très présente sur le secteur : Castelnaudary, Revel en Midi-Pyrénées, autour de Toulouse. Je rappellerais également qu'en termes d'emplois, l'agriculture, pour comparer deux activités économiques bien identifiées sur Midi-Pyrénées, région très voisine : l'agriculture compte plus d'emplois que l'aéronautique, encore. C'est une réalité. Il faut le savoir, on ne le dit pas assez. On ne le dit pas assez !

Bien entendu, on peut regretter la perte d'un certain nombre d'exploitants. Bien entendu, je le regrette aussi, bien sûr. Les échanges sont une nécessité. Sinon, refuser l'échange, c'est exprimer une crainte, c'est se résigner, c'est se résigner à l'inaction. Mais cela, ce n'est pas nos gènes d'Occitans, ce n'est pas dans notre culture, bien entendu, toute notre histoire repose bien sûr sur l'échange et l'ouverture. Et si l'on regarde –comme j'aime bien le faire– un pays, un territoire à partir de sa géographie, en nous élevant un petit peu plus : on voit qu'en termes d'ouverture, Port-La Nouvelle est l'ouverture non seulement de la zone littorale mais également de tout le département de l'Aude. Au-delà, nous avons parlé beaucoup de Midi-Pyrénées. Nous sommes coincés entre le Massif central et les Pyrénées, et bien au-delà. Nous pouvons aller même jusqu'à l'arc atlantique. L'ensemble de ces territoires, de ces zones, est concerné par ce qui va se passer sur le bassin méditerranéen –cela a été dit– à l'échelle de temps qui nous intéresse quand même. Nous n'avons pas le droit d'être absents de ce débat et de ces échanges-là.

Il a été question également de financement. Si je peux apporter une réponse à ce propos, pour ce qui concerne le Département de l'Aude. Je vous informe ou répète que le Département de l'Aude en tant que collectivité, a depuis plusieurs années, une politique de désendettement. Qui a d'ailleurs été souligné et bien noté par la Chambre régionale des comptes, qui vient de rendre son débat qui a été présenté en séance publique cette semaine même. Et qu'aujourd'hui la capacité de désendettement de la collectivité, pour ceux qui connaissent la gestion de budgets publics, est de deux ans et demi. Ce qui nous place bien dans la moyenne des collectivités au niveau national.

Cette date dont je parlais, prévoira bien entendu un certain nombre d'investissements sur les infrastructures citées. Je n'oublierai pas les routes, qui sont encore un élément essentiel, qui est chiffré à 500 millions, voilà, je vais donner un chiffre. Ce n'est pas pour vous faire peur mais c'est pour vous dire qu'il sera accompagné d'un plan pluriannuel d'investissements, qui prendra en compte sur la durée dans un calendrier, les capacités d'accompagnement, qui seront apportées par le budget du Conseil général. Je vous donne rendez-vous pour avoir toutes ces informations plus précises sur le sujet, au débat du 6 mai, qui nous permettra d'approuver ce plan de financement.

Enfin, nous avons parfois –mais la question a été évoquée– opposé la politique de l'offre et la politique de la demande, chacun a apporté ses éléments de réponse. Je ferai un constat supplémentaire moi-même, c'est que l'offre aujourd'hui, c'est un projet. Et le temps du débat, depuis quelques semaines, a permis aussi d'enregistrer de la demande. Ce n'est donc pas l'opposition d'une offre et de la demande, c'est la rencontre d'une offre et de la demande. C'est ce que nous souhaitons. C'est pour toutes ces raisons, bien entendu, que le Département de l'Aude, est très enthousiaste sur la possibilité de réaliser ce projet. Merci beaucoup à tous.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci bien Monsieur, pour cette belle synthèse. Y a-t-il d'autres personnes qui veulent s'exprimer ? Peut-être la table du maître d'ouvrage ? Ou Monsieur Cifaï ? Non, cela va ? Eh bien, Monsieur Navarro.

Robert NAVARRO

C'est la conclusion du débat ? Il n'y a pas d'autre cahier d'acteur ?

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Non, il n'y en a pas d'autres ce soir.

Robert NAVARRO

Moi, je voudrais répéter au nom de l'exécutif régional la volonté qui est la nôtre. Et donner quelques compléments d'information. Nous avons la chance d'avoir des investisseurs comme Monsieur Cifaï et ses groupes. Je vous signale que ce n'est pas une multinationale qu'il représente, ce sont en majorité des coopératives. Nous avons la chance qu'avec ces groupes, des industriels comme cela, depuis 3 ans ont investi avec nous 30 millions d'euros si j'ai bonne mémoire sur Sète, et 10 millions sur Port-La Nouvelle. Cela a été accompagné par la Région, parce que l'on ne fait qu'accompagner sur le projet du port de Port-La Nouvelle, mais bien évidemment qu'il n'y a pas que Monsieur Cifaï, quand il dit qu'il amène à peu près aux alentours de 5 ou 6 millions d'euros si j'ai bien compris, entre impôts et taxes diverses par an, à retomber sur la commune de Port-La Nouvelle pour l'amortissement des millions que nous mettons. Mais ce n'est pas le seul industriel, si nous arrivons à tous les fédérer, vous verrez que l'amortissement des 200 millions de la clé de répartition. Là aussi, pour le territoire audois, c'est une nouveauté importante. Sur tous les gros investissements, merci la Région. Vous mettez 15 %, nous en mettons 70 %. L'agglomération de Narbonne amène 15 %, mais la Région sur tous les projets structurants amène 70 % des investissements. Oui, c'est notre argent à tous mais c'est une volonté forte de jouer à fond les investissements structurants et qui –nous l'espérons– vont rapporter de la richesse. Cela rapporte de la richesse, comme je l'ai dit, au travers des taxes et impôts que paient les sociétés sur le territoire, mais pas que. Les volumes qui circulent, l'activité que cela génère, c'est tout cela, de la richesse en plus.

Je n'ai pas encore, j'attends, vous savez moi –cela, c'est George Frèche qui me l'a appris– je n'ai de conviction que ce qui est vérifié par des analyses et des études diverses. Parce que souvent on pense avoir raison dans certains domaines, sur des données que l'on entend ici où là, ou sur des analyses que l'on fait au travers de lectures, mais jamais de façon professionnelle. Que ce soit sur les aéroports, qui sont aussi mangeurs de beaucoup de budgets, sur les ports, sur le ferroviaire, moi je demande des documents qui me font une analyse en disant pour un euro investi, combien de rapports ? La dernière étude que l'on vient de faire et que l'on m'a donnée, et que je vais diffuser dans quelque temps, c'est sur les aéroports. Parce que nous sommes propriétaires à la Région de celui de Carcassonne et de celui de Perpignan pour le moment. Et notre volonté, c'est d'acquérir les 5 aéroports de la région. Pas pour être propriétaire, ou pour dire que c'est la Région qui détient les aéroports. C'est parce que les résultats de l'étude nous ont fait comprendre que de jouer les 5 aéroports en réseau, cela avait des répercussions en retombées économiques sur le territoire beaucoup plus performantes. Que d'en avoir un seul grand, comme on le pensait à l'époque, sur Montpellier. Dont acte, et nous y travaillons mais les retombées sur le territoire c'est de 1 à 21. Quand on met 1 euro dans les aéroports en Languedoc-Roussillon, en retombées économiques sur le territoire, cela en rapporte 21 euros. Vous voyez que les 50 millions d'euros que l'on va mettre sur Carcassonne et Perpignan, avec l'aide du Département et de l'Agglomération de Narbonne dans les mêmes proportions : 70 % de la Région, 15 % et 15 %. Pour le territoire, durablement, cela fait des retombées économiques conséquentes.

On peut discuter à l'infini du pourquoi des chantiers que nous mettons en place. Mais je vous l'ai dit, la trame de fond de la Région Languedoc-Roussillon, c'est avec les entrepreneurs. En les incitant à venir chez nous, en les accompagnant dans leurs investissements, c'est structurer sur le

territoire de la richesse et des emplois non délocalisables si possible pour un maximum. Et de la richesse durable. Parce que la priorité des priorités sur ce territoire, c'est d'y faire venir de la richesse, si l'on ne veut pas que nos concitoyens demain vivent dans un environnement splendide, mais y vivent sans moyens. Voilà ce que je voulais dire.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. Comme c'est la tradition maintenant, mon voisin Etienne Ballan, qui a pris des notes, a remarqué qu'il y avait un certain nombre de réponses qui étaient apportées. Ces réponses, nous le trouvons dans le verbatim. Je vous rappelle qu'il y a un « mot à mot », un verbatim qui est disponible, après quelques jours de corrections, etc., et de vérifications, sur le site du débat.

Et puis, il y a un certain nombre de questions qui ont été partiellement répondues ou qui demandent des précisions. Et dans ce cas, c'est ajouté sur une partie du site, qui s'appelle le SQR, le site questions-réponses. Il est en charge –et je crois qu'il remplit cette charge très bien– de rappeler au maître d'ouvrage, ou à tel ou tel orateur qui a présenté un cahier d'acteur, qu'il faudrait peut-être apporter une précision à des questions qui ont été posées dans la salle. Sinon on tourne en rond, et on n'avance pas. Tu as la parole.

Etienne BALLAN, membre de la CPDP

Merci beaucoup, bonsoir à tous. Alors en fait, il y a eu un débat quand même très nourri sur les questions agricoles, et beaucoup de choses ont été traitées. Je ferai cela en fin, parce que je pense que cela a été le cœur de notre discussion. D'abord, je vais commencer par les questions plus liées au projet, notamment au projet technique, aux questions plus maritimes que terrestres. Très à la mode de faire des plats terre-mer maintenant. Nous avons fait un débat terre-mer ce soir, ou mer-terre, je ne sais pas.

La première chose, quand même c'est sur les questions de flotte. C'est une question qui évoque, elle peut paraître peut-être un peu spécifique, un peu pointue mais sur la question des flottes, et de quelles flottes on pourrait imaginer à long terme sur le port, et notamment par le cabotage.

La question du solaire et la question de la voile en fait ont déjà été exprimées dans le débat, notamment à Port-La Nouvelle, sur les possibilités effectivement de développer ce type de flotte. Il serait intéressant de faire un point peut-être pour répondre à cette question. Y a-t-il ou non possibilité de développer du cabotage par une marine, ou en tout cas un transport maritime, qui prendrait d'autres formes d'énergies ?

Ensuite, il y a une question qui me semble extrêmement importante, qui n'est pas du tout liée au thème de la soirée, qui était plus agricole, c'est vraiment la question du risque industriel sur le port. C'est un débat que nous avons déjà eu à plusieurs endroits, nous l'avons notamment traité à Gruissan. Mais nous avons eu des éléments très clairs, et une question très précise : Seveso, c'est quoi, le bilan de Seveso ? C'est-à-dire que justement, avoir une approche précise. La question qui a été posée est la suivante « Seveso est présenté comme quelque chose de positif. Or il y a un certain nombre de cas de pollution avérés et reconnus par les tribunaux. Finalement, est-ce que Seveso est vraiment quelque chose qui marche ou qui ne marche pas, sur ce port ? »

Ensuite, toujours sur la question du port et des infrastructures, nous allons parler du tirant d'eau une seconde. Evidemment, cela fait lien à d'autres questions qui ont déjà pu être posées mais nous allons, je pense, un peu plus loin, ce qui est plutôt un bon signe pour le débat. La question de 12,50 mètres ou 14,50 mètres. Vous avez partiellement répondu à cette question, à mon sens. C'est-à-dire qu'effectivement vous avez clairement dit que l'on fonde les digues à une profondeur plus importante. Mais la question qui a été posée, c'était Monsieur Cormary, était à la fois de

« Comment on fait ? » et deuxième partie de la question « Combien cela coûte ? » C'est-à-dire, quelle est la conséquence du passage de 12,50 mètres à 14,50 mètres, d'un point de vue budgétaire, en termes d'importance du dragage. Il y a bien des coûts de dragage dans le coût de l'infrastructure mais ce passage, cette deuxième étape d'amélioration du tirant d'eau, a-t-il un coût ? Et quel coût, notamment un coût principalement de dragage ? Puisque vous avez expliqué que ce n'est pas un coût de refondation des digues à plus profond, puisqu'elles ont déjà été fondées à grande profondeur. J'en ai terminé avec –il me semble– les questions maritimes.

Venons sur terre donc. Il y a vraiment plusieurs choses, sans porter de jugement, je trouve que l'on a quand même été assez loin dans le débat. Je ne sais pas s'il y a deux agricultures ou deux modèles, je n'en sais rien mais en tout cas, plusieurs l'ont dit, deux expressions c'est certain, peut-être même plus. Une petite question qui paraît anodine, néanmoins elle a été posée. Le Conseil régional n'est pas obligé d'y répondre puisque ce n'est pas strictement dans le débat mais il y a bien eu la question autour de ce que fait le Conseil régional en matière d'aide à l'agriculture. La question de pourquoi il n'a pas financé l'abattoir de Castelnaudary ? C'est une question à laquelle vous n'êtes pas obligé de répondre, c'est relativement un peu loin du sujet mais, voilà, elle a été posée, c'est toujours important de le rappeler.

Deuxième point : je pense que l'on est toujours dans une certaine ambiguïté autour d'une question qui a été posée très clairement –déjà à Narbonne, il y a 11 jours– qui est la question agronomique, finalement. C'est-à-dire, derrière l'augmentation du trafic de céréales, d'où viennent ces céréales ? Nous avons vraiment encore ce soir un peu une ambiguïté. Est-ce qu'elles viennent de ce territoire ? De la même zone de production qu'actuelle ? C'est-à-dire, à ce moment-là, elle suppose que ce territoire augmente de 30 % sa production ? Ou est-ce qu'elle vient d'un autre territoire ? Monsieur Cifaï a donné des éléments, en disant qu'il y a d'autres territoires qui vont exporter par Port-La Nouvelle. Mais la question pour moi n'est absolument pas réglée, de savoir si oui ou non, l'augmentation de trafic qui est prévue dans le dossier du maître d'ouvrage. Si c'est clair, c'est tant mieux. En 2030. Si cette augmentation repose pour partie, un peu ou pas du tout, sur une augmentation des rendements de la zone, en particulier du Lauragais, bien entendu.

Voilà. Et puis, excusez-moi, j'essaie de ne pas faire trop long. Toujours sur la question agricole, Monsieur Cifaï, j'ai l'impression, a les réponses à cette question. Peut-être que c'est simplement dans l'expression, que cela n'a pas été totalement clarifié. Vous voudrez bien, si c'est possible, dans le système questions-réponses, fournir les éléments précis à la Région, pour qu'elle puisse y répondre.

Le dernier point, cela vous concerne aussi, très certainement. Il y a encore deux points, excusez-moi, j'en ai oublié un. Une question qui a été posée à la Chambre d'agriculture. Alors là aussi, le maître d'ouvrage n'est pas forcément tenu d'y répondre mais elle est importante : « Quelle est la compatibilité entre la volonté de la Chambre d'agriculture de réduire les intrants, en changeant la pratique agricole, et sa volonté de développer les intrants, *via* le port de Port-La Nouvelle ? »

Je le présente de la façon dont cela a été présenté. Ce n'est pas à moi de dire que c'est juste ou que c'est faux. Mais simplement, cela a été présenté comme cela, comme une contradiction majeure, entre augmenter d'un côté, ou diminuer de l'autre. Là aussi, la Chambre d'agriculture n'est pas tenue de répondre, elle n'est pas maître d'ouvrage dans le débat public. Mais si elle souhaite apporter des éclaircissements, ce sera vraiment bienvenu.

Et donc j'arrive au dernier point, excusez-moi, les prix. Nous avons vraiment progressé, nous sommes allés de plus en plus dans le détail. De comment on échange, et pourquoi on échange les céréales, notamment avec les pays importateurs du Maghreb et du Proche-Orient ? Et la question des prix a été posée. Les prix que nous pratiquons aujourd'hui en tant qu'exportateurs de céréales

sont-ils des prix que l'on va pouvoir maintenir, dans la mesure où ils sont relativement subventionnés. C'est-à-dire qu'ils sont aidés, en tout cas la production est aidée.

Evidemment que c'est difficile de répondre à cette question. C'est une question de prévisions, c'est une question de projection. Nous avons eu ce débat d'ailleurs, à Narbonne, Monsieur Cifaï, comme vous le dites. Nous avons eu ce débat : est-ce que l'on peut simplement prévoir sur un certain nombre de choses ? Et si on ne peut pas le prévoir, il n'y a pas de problème, il faut juste le dire : « Cette question, on ne peut pas y répondre, parce qu'elle n'est pas prévisible. » Pourra-t-on continuer à exporter au même prix, ou à des prix en tout cas suffisamment compétitifs par rapport à des conditions de production qui vont évoluer dans les pays importateurs ? Est-ce que l'on pourra ? Est-ce que l'on ne pourra pas ? Est-ce que l'on peut simplement répondre à cette question ? Je vous remercie de préciser cela. Parce qu'effectivement, les réponses que l'on demande au maître d'ouvrage, c'est parfois aussi peut-être de répondre précisément quand il le peut mais c'est aussi de pouvoir dire quand il ne le peut pas, qu'effectivement cette question n'est pas prévisible. Ou que, compte tenu des éléments dont on dispose, on ne peut pas y répondre. Il n'y a évidemment aucune honte à admettre que l'on n'est pas tout puissant et omniscient. Merci à vous.

Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

Merci beaucoup. C'était très clair, je crois, et cela permet de fixer un peu les choses. Juste un mot de conclusion. D'abord, merci à tous ceux qui sont intervenus comme orateur pour les cahiers d'acteur, ou comme poseur de question et d'information dans la salle. Merci bien sûr aux réponses apportées par le maître d'ouvrage.

Nous avons une réunion supplémentaire de présentation de cahier d'acteur, un peu comme ce soir, à Lézignan-Corbières le 28 mars, c'est-à-dire jeudi de la semaine prochaine.

Entre-temps, il y a lundi prochain, le 25 mars, une réunion que l'on appelle « réunion d'atelier technique », qui fait venir des experts de l'extérieur, si je puis dire, de notre débat. Un expert qui vient de Nantes, un autre de la région parisienne, un troisième de Marseille. Et qui vont répondre à des questions qui portent – nous en avons parlé ce soir – sur le phasage du projet. C'est-à-dire, les diverses étapes qui permettent de comprendre les risques et les arguments qui sont d'une part courus, et d'autre part qui répondent à ces risques sous la forme d'arguments, pour expliquer comment le projet progresse dans les années qui viennent.

Et puis, le 4 avril à Narbonne, il y a une réunion de synthèse générale, qui porte essentiellement sur le débat. Et dont j'aurais certainement l'occasion de dire un mot le 28 mars, à Lézignan-Corbières. A Lézignan-Corbières, il y aura le rendu de ce qui se sera passé lundi, c'est-à-dire sur les réactions de personnes extérieures au débat, qui auront avec le maître d'ouvrage, avec un certain nombre de personnes qui ont demandé, notamment ECCLA, Madame Ardit, et EELV, les Verts, Europe Ecologie, qui ont demandé cette expertise extérieure. Les conclusions seront apportées, avec une petite discussion, bien entendu, au début de la réunion du 28 mars. Je dis cela, parce que ce qui est recherché, ce n'est pas bien entendu une motion d'unanimité. Mais simplement, se mettre d'accord sur la diversité des points de vue, à l'occasion de ce regard un peu extérieur. Voilà comment la fin du débat est organisée.

Juste un mot pour ceux, très courageux, qui veulent faire des cahiers d'acteurs supplémentaires, n°47 et plus. S'il vous plaît, pour que cela ait un certain retentissement – ce qui est quand même le but – est-ce que vous pouvez nous donner une maquette avant la fin du mois ? C'est-à-dire avant le 31 mars. Sachant que pour que ce soit imprimé et lu, il faut que cela arrive avant le 4 avril. Tout

cela est court. Légalement il y a la possibilité, si ce n'est pas possible, parce qu'à l'impossible nul n'est tenu, d'aller jusqu'au 16 avril minuit. Puisque le 16 avril minuit, là on ne peut plus accepter de cahiers d'acteurs, c'est la fin du débat. Mais de toute façon, même si cela arrive le 15 avril, nous le mettrons en ligne, et ce sera consultable sur le site Internet.

Voilà. Merci beaucoup, et merci d'avoir eu la patience de rester jusqu'au bout, et de participer. Je vous souhaite une bonne nuit, parce qu'elle est déjà avancée. Bonsoir.

La séance est levée à 23 heures 05.

INDEX

Nous vous signalons que nous n'avons pas pu vérifier l'orthographe des termes suivants :

pelut.....28