

Lettre ouverte à Madame Carole DELGA,

**Présidente de la région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées
et aux conseillers régionaux de la majorité**

Madame la présidente,

La région Languedoc Roussillon Midi Pyrénées est en charge du devenir du port de Sète et vous avez-vous-même manifesté récemment l'intérêt que vous portez à son équipement et à sa modernisation.

Or, précisément, concernant le développement du port de Sète, nous souhaitons, Madame la présidente, qu'une stratégie régionale emportant l'adhésion des citoyens soit clairement définie et exposée. Cela nous paraît indispensable tant les conséquences des choix régionaux sont et seront importantes en termes socioéconomiques, en termes d'aménagement de l'espace et en termes de protection de l'environnement à Sète et dans l'arrière-pays sétois.

A des titres divers, nous sommes tous concernés. C'est pourquoi nous revendiquons la définition d'une telle politique portuaire. Instruits des errements du passé récent, nous sommes prêts à nous mobiliser pour son élaboration dans le respect des intérêts publics que nous défendons.

Car plusieurs questions majeures sont à l'ordre du jour, à propos desquelles la Région a un rôle phare à jouer.

Ainsi du projet de base logistique au bord de l'autoroute A9 à Poussan.

Quel devenir pour la ZAD créée en 2010 à la demande de l'ex RLR sur 105 ha de terres agricoles ? Cette ZAD vous donne un droit de préemption que vous devrez abandonner ou renouveler à brève échéance (octobre 2016).

Or, le projet de création d'un arrière-port de Sète à Poussan est vide et ses objectifs opaques : aucun document n'en fournit les caractéristiques et n'en justifie la contribution au développement harmonieux du port et à l'intérêt général. C'est donc un projet à abandonner pour revoir la question rapidement et de manière approfondie.

Ainsi des accès au port de Sète.

Localement, à Sète, une politique immobilière affairiste est à l'œuvre. Elle vise une urbanisation dense de l'entrée Est de la ville, aux abords du port. Elle risque de produire de graves effets d'enclavement ou d'encombrement des espaces portuaires actuels avec de lourdes conséquences sur leurs potentialités économiques.

Même si les règles d'urbanisme ne relèvent pas de la Région, celle-ci ne saurait rester inerte devant une telle menace. Elle se doit d'intervenir auprès des décideurs, par tous moyens appropriés, pour faire valoir les intérêts de son port, de ses entreprises et des travailleurs concernés.

Ainsi de l'environnement de l'étang de Thau.

Le territoire de la ZAD évoquée plus haut constitue, entre les collines de la Moure et de la Gardiole, un corridor écologique vital permettant les circulations entre la plaine de Poussan-Fabrègues et l'étang de Thau, notamment celle des eaux naturelles qui alimentent cet étang.

Or, l'équilibre biologique de la lagune de Thau est particulièrement fragile. Il est pourtant essentiel à la conchyliculture et, partant, à l'économie locale et régionale.

Ce territoire constitue également une coupure d'urbanisation essentielle sur le tracé de la RD 613.

Là aussi, la politique régionale de protection de l'environnement, gravement mise en cause, doit être réaffirmée.

Ainsi des potentialités agricoles du pays de Thau

Sur le territoire de la ZAD de Poussan, contribuant à sa protection, il serait souhaitable de promouvoir, sur les terres actuellement non cultivées et sur celles qui viendraient à être abandonnées par la viticulture, l'installation de jeunes « paysans sans terres » désireux d'approvisionner en fruits et légumes des consommateurs, de plus en plus nombreux, en quête de produits de qualité et de proximité.

Un espace de formation professionnelle (compétence régionale) y aurait sa place, sous forme de « couveuse » de fermes paysannes et de centre de vulgarisation des pratiques de l'agro-écologie.

A une réserve foncière sans objet avouable, vous pouvez substituer une réserve foncière assortie d'un véritable et réaliste projet agro-écologique d'intérêt régional.

Bref, sur ces questions portuaires et connexes, nous voulons des perspectives régionales claires.

Nous ne voulons ni d'une absence de stratégie qui ferait place à des intérêts particuliers aléatoires (des leçons doivent être tirées de l'affaire « Agrexco »), ni des errements d'une gouvernance où les déclarations volontaristes remplacent les processus rationnels de décision et où les dépenses sont mises en œuvre sans définition de leur finalité.

Nous pensons qu'il convient de confier à des experts indépendants l'examen minutieux des perspectives des trafics maritimes de marchandises et des orientations et aménagements qu'ils nécessiteraient dans divers scénarios de contexte socio-économique à long terme.

En cohérence avec à vos propres déclarations d'intention en matière de transports et d'inter modalité, l'acheminement terrestre de ces trafics devrait faire l'objet d'une attention particulière en vue de rompre avec la dangereuse politique du « tout routier » via une mise en œuvre effective des dessertes ferroviaires et fluviales d'ores et déjà disponibles à Sète-Frontignan !

Le pilotage de telles études devrait être assuré conjointement par des élus, des techniciens portuaires et des représentants de la société civile (syndicats, associations,...). Leurs résultats devraient être largement diffusés et, le cas échéant, soumis à des débats publics, de sorte que les élus prennent une décision éclairée.

Cette approche, en stricte cohérence avec vos engagements politiques, est la seule qui permette d'aboutir à une vision largement consensuelle du devenir du Bassin de Thau.

D'ici là, il est urgent de mettre en œuvre un moratoire sur toutes les opérations portuaires ou urbaines aux effets irréversibles engagées au nom d'un « développement » jamais défini parce que jamais étudié sérieusement.

Dans l'immédiat, Madame la présidente, nous vous demandons instamment de recevoir une délégation de notre collectif pour évoquer ces questions et les réponses qu'elles appellent.

Ensuite, nous serons prêts à en discuter également auprès de telle ou telle instance spécialisée adéquate (commissions, comités de pilotage, etc.).

Et soyez assurée que nous ne manquerons pas de faire connaître notre point de vue à l'occasion de la réunion publique des états généraux de l'inter modalité et du rail que vous avez programmée à Montpellier (mais pas à Sète, cas pourtant exemplaire !) pour y défendre une véritable politique alternative au « tout routier » actuel (plus de 90 % du trafic du port).

Dans l'espoir que vous aurez à cœur de ne pas décevoir ceux qui ont pris au sérieux l'accord de majorité que vous avez signé le 21 décembre 2015, et dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer, Madame la présidente, nos salutations distinguées et citoyennes.

Pour les signataires ci-dessous, par délégation

Lucie Pichot

Associations :

Initiatives Citoyennes,
Terres de Thau, Nourricières et Solidaires,
Observatoire du Pays de Thau,
Sète à Babord

Syndicats du port et des chemins de fer de Sète:

Union locale CGT Sète,
Syndicat CGT des Dockers,
Syndicat CGT des Grutiers,
Syndicat CGT des Cheminots

Syndicats agricoles

Confédération Paysanne de l'Hérault,
Confédération Paysanne du Languedoc Roussillon

Elus territoriaux :

Sébastien Andral, Conseiller départemental (canton de Sète), conseiller municipal de Sète, conseiller communautaire de Thau Agglo

Véronique Calueba-Rizzolo, Conseillère départementale (canton de Sète), conseillère municipale de Sète, conseillère communautaire de Thau Agglo

Christophe Morgo, Conseiller départemental (canton de Mèze), maire de Villeveyrac

François Liberti, Ancien maire de Sète et ancien député de l'Hérault, Conseiller municipal de Sète, conseiller communautaire de Thau Agglo