

# PORT de PORT-La NOUVELLE

## MISSION D'ASSISTANCE AU MAÎTRE D'OUVRAGE

### POUR L'AGRANDISSEMENT DU PORT



## Etude Economique et Financière

2 Décembre 2012

**CATRAM**  
CONSULTANTS



COM UNE EXCEPTION  
Agence Conseil en Communication



INTERVIA Etudes  
Groupe MERLIN



Avec la participation de : EURYCE, SCP BOILLOT, SOFID et EGSA  
JONCTION



<b>N° d'identification qualité du document</b>	Affaire	Emetteur	Domaine	Nature	Chrono	Indice
	<b>PLN</b>	<b>LGT</b>	<b>TFM1P2</b>	<b>RP</b>	<b>005</b>	<b>C</b>
<b>Objet de la révision par rapport à l'indice précédent</b>	Troisième version après ajouts des compléments au dossier de débat public suite aux demandes de la CNDP - -					
<b>Visas Avant Diffusion</b>						
<b>Etabli par</b>				<b>Date d'émission</b>		
L. GAROT D. BERTHET S. SIRJEAN						
<b>Contrôle interne par</b>		<b>Contrôle externe par</b>		<b>Approbation du chef de projet</b>		
L. GAROT				C. TORCHON		
Date : 2 décembre 2012		Date :		Date : 2 décembre 2012		

# TABLE DES MATIERES

1	Préambule	12
2	Méthodologie	13
2.1	Benchmark des études portuaires récentes	13
2.2	Méthodologie du calcul des retombées économiques	15
2.2.1	Le périmètre de l'évaluation	15
2.2.2	Typologie générique des retombées économiques d'une activité	17
2.2.3	Les indicateurs des impacts	17
2.3	Méthodologie des projections de trafics	23
2.3.1	Marchandises	23
2.3.2	Navires	23
3	Caractérisation de la situation présente (ou situation actuelle)	31
3.1	L'organisation générale	31
3.1.1	Plan de situation	31
3.1.2	Le propriétaire du port	33
3.1.3	Le délégataire de l'exploitation	33
3.1.4	La Capitainerie	34
3.1.5	Les douanes	34
3.1.6	La gendarmerie maritime	34
3.1.7	Les affaires maritimes	34
3.2	Le fonctionnement du port de commerce	35
3.2.1	La desserte	35
3.2.2	Les terminaux et postes à quai	36
3.2.2.1	Terminal gazier	36
3.2.2.2	Terminal pétrolier	37
3.2.2.3	Terminal vrac liquides alimentaires	40
3.2.2.4	Terminal céréalier	42
3.2.2.5	Terminal conventionnel et vrac divers	43
3.2.2.6	Usine Imerys	45
3.2.2.7	Terminal Ciment	46
3.2.2.8	Usine Lafarge	46
3.2.3	Les services portuaires	47
3.2.3.1	Pilotage	48
3.2.3.2	Lamanage	48
3.2.3.3	Remorquage	49
3.2.4	Manutention et temps d'attente	49
3.2.5	Les trafics 2011	50
3.3	Le fonctionnement du port de pêche	53
3.3.1	Organisation générale	53
3.3.2	Chalutiers	54
3.3.3	Petits métiers	54
3.3.4	Pêche de loisir	55
3.3.5	Criée	55
3.4	Le fonctionnement du port de plaisance	55
3.5	Les recettes	56
3.5.1	Recettes port de commerce	56
3.5.1.1	Droits de port pour les navires	57
3.5.1.2	Coûts de manutention	57
3.5.1.3	Redevances domaniales	57

3.5.1.4	Autres recettes portuaires	58
3.5.2	Recettes port de pêche	58
3.5.3	Recettes port de plaisance	59
4	Caractérisation de la situation inchangée en 2030 (ou de référence)	60
4.1	Port de commerce	61
4.1.1	Hydrocarbures	61
4.1.2	Gaz de Pétrole Liquéfié	61
4.1.3	Liquides alimentaires et industriels	61
4.1.4	Céréales	62
4.1.5	Vracs solides	62
4.1.6	Marchandise conventionnelle	63
4.1.7	Synthèse de la situation de inchangée (ou de référence)	64
4.2	Port de pêche	65
4.3	Port de plaisance	65
5	Caractérisation de la situation avec le projet proposé (situation de projet)	66
5.1	Port de Commerce - Trafics identifiés	66
5.1.1	Hydrocarbures	67
5.1.2	Gaz	68
5.1.3	Liquides alimentaires et industriels	69
5.1.4	Produits chimiques liquides	70
5.1.5	Céréales	70
5.1.6	Engrais	71
5.1.7	Tourteaux	71
5.1.8	Ciment	71
5.1.9	Plaquettes forestières	71
5.1.10	Clinker, laitier et coke de pétrole	72
5.1.11	Vrac solides divers	72
5.1.12	Farine	72
5.1.13	Nitrate d'ammonium	72
5.1.14	Conventionnel divers	73
5.1.15	Synthèse de la situation avec le projet proposé (ou de projet) pour les trafics identifiés	73
5.2	Port de Commerce - Les opportunités	75
5.2.1	Un nouveau stockeur d'hydrocarbures	75
5.2.2	Un complexe industriel « vert » autour du bioéthanol et des céréales	75
5.2.3	Un stockage flottant de GPL	76
5.2.4	Un complexe de recyclage des matériaux de construction	76
5.2.5	Un champ d'éoliennes offshore	76
5.3	Port de pêche	77
5.4	Port de plaisance	77
6	Récapitulatif des prévisions de trafics	78
7	Retombées économiques	80
7.1	Retombées économiques des trafics identifiés	80
7.1.1	Impact direct	80
7.1.2	Impact indirect	85
7.1.3	Impact induit	87
7.1.4	Impact en termes de fiscalité	89
7.1.5	Résultats des calculs des retombées directes, indirectes et induites (hors chantier)	90
7.2	Retombées économiques de la construction avec le projet proposé (situation de projet)	92
7.2.1	Retombées économiques du chantier du port	92
7.2.2	Impact des travaux sur l'activité du port de commerce	93
7.2.3	Impact des travaux sur l'activité du port de pêche	94

7.2.4	Impact des travaux sur l'activité du port de plaisance	94
7.3	Retombées économiques des opportunités avec le projet proposé (en situation de projet)	94
7.3.1	Retombées économiques pour un nouveau stockeur d'hydrocarbures	95
7.3.2	Retombées économiques d'une usine de production d'éthanol	95
7.3.3	Retombées économiques d'un stockage flottant de GPLc	97
7.3.4	Retombées économiques d'une usine de recyclage de matériaux de construction/ de l'industrie	97
7.3.5	Retombées économiques d'un chantier d'éoliennes offshore	98
7.3.6	Synthèse des retombées économiques des opportunités de trafics	99
7.4	Retombées en termes d'emplois	100
7.4.1	Récapitulatif des retombées en termes d'emplois	100
7.4.2	Approche qualitative des retombées sur l'emploi avec le projet proposé (situation de projet)	103
7.4.2.1	Les profils de compétences sur les métiers du transport	104
7.4.2.2	Les caractéristiques principales des emplois du transport	105
7.4.2.3	Les caractéristiques de l'existant	107
<b>8</b>	<b>Analyse coûts-avantages</b>	<b>109</b>
8.1	Présentation de la démarche	109
8.1.1	Méthode	109
8.1.2	Durée et calendrier du projet	110
8.1.3	Coûts et répartition de l'investissement	110
8.1.4	Le modèle	111
8.1.5	Les ratios	112
8.1.5.1	Le taux de rentabilité interne (TRI)	112
8.1.5.2	La valeur actuelle nette (VAN)	112
8.2	Avantages	113
8.2.1	Avantages liés à l'utilisation du sealine	114
8.2.2	Avantages sur les coûts de transport	115
8.2.3	Avantages sur les temps d'attente	115
8.3	Résultats	116
<b>9</b>	<b>Récapitulatif</b>	<b>118</b>
<b>10</b>	<b>Annexes</b>	<b>122</b>
10.1	Tableau détaillé d'analyse benchmarking	122
10.2	Droits de port à Port-La Nouvelle en 2011	132
10.3	Tarifs d'usage du port de commerce de PLN en 2011	145
10.4	Tarifs du pilotage à PLN en 2011	153
10.5	Tarifs du lamanage à PLN en 2011	158
10.6	Tarifs du remorquage à PLN en 2011	161
10.7	Tarifs de la société JIFMAR	164
10.8	Tarifs du poussage / assistance	168
10.9	Personnes contactées	171
10.10	Bibliographie	172
10.10.1	Le benchmark des études portuaires	172
10.10.2	Calcul des retombées emploi	172
10.10.3	Calcul des retombées économiques	172

# TABLE DES FIGURES

Figure 1 : Périmètres d'activités du port actuel .....	32
Figure 2 : Localisation des zones d'activité du port de commerce .....	32
Figure 3 : Organigramme de la Sous-direction des ports à la région Languedoc-Roussillon .....	33
Figure 4 : Organigramme du délégataire de l'exploitation du port .....	33
Figure 5 : Représentation schématique de la desserte routière du port .....	35
Figure 6 : Représentation schématique de la desserte ferroviaire du port .....	36
Figure 7 : Localisation des terminaux gaziers.....	36
Figure 8 : Localisation des terminaux pétroliers .....	37
Figure 9 : Localisation du terminal EPPLN .....	38
Figure 10 : Localisation du terminal Dyneff 2.....	38
Figure 11 : Localisation du mouillage du sealine.....	39
Figure 12 : Localisation du terminal vrac liquide.....	40
Figure 13 : Vue aérienne du terminal vrac liquide .....	41
Figure 14 : Localisation des installations céréalieres .....	42
Figure 15 : Localisation des silos céréaliers récents.....	43
Figure 16 : Localisation des entrepôts de manutention.....	43
Figure 17 : Localisation du déchargement du nitrate d'ammonium.....	45
Figure 18 : Localisation de l'usine Imerys.....	45
Figure 19 : Localisation des silos Carayon .....	46
Figure 20 : Localisation de l'usine Lafarge.....	47
Figure 21 : Tonnage global de PLN en 2011 .....	51
Figure 22 : Plan du port de pêche .....	54
Figure 23 : Plan du port de plaisance .....	56
Figure 24 : Une des alternatives envisagée de l'agrandissement dans le cas d'un développement complet des infrastructures .....	67

Figure 25 : Evolution des trafics portuaires à Port-La Nouvelle selon les situations .....	79
Figure 26 : Schématisation des clés d'évolution pour les acteurs directs.....	84
Figure 27 : Schématisation des clés d'évolution des impacts indirects .....	86
Figure 28 : Schématisation des clés de calcul des impacts induits issus des impacts directs.....	88
Figure 29 : Schématisation des clés de calcul des impacts induits issus des impacts indirects.....	89
Figure 30 : Polvo : FPSO, 340m de long, 54m de large, 257 272 tonnes, 7,8 nœuds, Panama, 1981...	97
Figure 31 Installation d'éoliennes en pleine mer dans le parc éolien offshore de Nysted.....	99
Figure 32 : Répartition des emplois générés en phase chantier .....	101
Figure 33 : Evolution des emplois liés au port de Port-La Nouvelle selon les situations .....	103
Figure 34 : Caractérisation du profil type « conducteur routier régional » .....	105
Figure 35 : Répartition des effectifs du TRM par métier.....	106
Figure 36 Répartition des effectifs du TRM par CSP .....	106
Figure 37 : Appareil de formation initiale, éducation nationale .....	107
Figure 38 Appareil de formation initiale en apprentissage.....	108

## TABLE DES TABLEAUX

Tableau 1 Données de cadrage .....	22
Tableau 2 : Répartition des modes de transport pour la sortie du dépôt FranceAgriMer .....	41
Tableau 3 : Navires admissibles au port de commerce en 2011.....	47
Tableau 4 : Utilisation du service de remorquage en 2011.....	49
Tableau 5 : Nombre de navires et temps au mouillage en 2011 .....	50
Tableau 6 : Evolution des tonnages de PLN .....	51
Tableau 7 : Tonnages et navires à PLN en 2011 .....	52
Tableau 8 : Evolution des ventes de la criée .....	55
Tableau 9 : Extrait du budget du port de commerce .....	56
Tableau 10 : Extrait du budget du port de pêche.....	58

Tableau 11 : Extrait du budget du port de plaisance .....	59
Tableau 12 : Tonnages et navires d'hydrocarbures en situation inchangée (ou de référence).....	61
Tableau 13 : Tonnages et navires pour les céréales en situation inchangée (ou de référence).....	62
Tableau 14 : Tonnages et navires à PLN en situation inchangée (ou de référence) .....	64
Tableau 15 : Tonnages et navires d'hydrocarbures avec le projet proposé (situation de projet) .....	68
Tableau 16 : Répartition des moyens de transport pour l'approvisionnement du dépôt Antargaz.....	68
Tableau 17 : Répartition des moyens de transport pour l'approvisionnement du dépôt Frangaz.....	69
Tableau 18 : Tonnages et navires des céréales avec le projet proposé (situation de projet).....	70
Tableau 19 : Tonnages et navires à PLN avec le projet proposé (situation de projet) .....	74
Tableau 20 : Récapitulatif des prévisions de trafics à Port-La Nouvelle .....	78
Tableau 21 : Acteurs directement liés à l'activité portuaire .....	81
Tableau 22 : Clés d'évolution pour les acteurs directement liés à l'activité portuaire.....	83
Tableau 23 : Exemples de ratios pris en compte (source BDF) .....	85
Tableau 24 : Retombées directes, indirectes et induites dans les trois situations (en euros et emplois équivalent temps plein) pour les trafics identifiés.....	90
Tableau 25 : Ratios pris en compte pour le calcul des retombées de chantier .....	92
Tableau 26 : Retombées économiques pendant la phase de travaux d'agrandissement du port (base annuelle).....	93
Tableau 27 : Retombées du chantier d'une usine de production d'éthanol.....	96
Tableau 28 : Synthèse des retombées économiques des trafics d'opportunités avec le projet proposé .....	99
Tableau 29 : Emplois liés aux trafics identifiés.....	100
Tableau 30 : Emplois liés à la construction du nouveau bassin .....	100
Tableau 31 : Emplois liés aux opportunités économiques .....	101
Tableau 32 : Emplois liés aux chantiers de construction des opportunités .....	101
Tableau 33 : Récapitulatif des emplois liés au port de Port-La Nouvelle (hors chantier) .....	102
Tableau 34 : Comparaison des coûts d'escale (en euros) d'un pétrolier au sealine et à quai.....	114

Tableau 35 : Retombées directes, indirectes et induites dans les trois situations (en euros et emplois équivalent temps plein) pour les trafics identifiés..... 119

Tableau 36 : Retombées économiques pendant la phase de travaux d'agrandissement du port (base annuelle)..... 121



# 1 Préambule

La présente étude d'opportunité économique porte sur le projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle tel qu'il sera présenté au débat public, c'est-à-dire avec la construction de deux nouvelles digues pour créer un nouvel avant-port frôlant les limites administratives du port dans un souci d'évolutivité des aménagements terrestres par la suite, à l'intérieur du nouveau bassin créé. Ne sont pas pris en compte dans cette étude, des projets d'aménagement contigus au domaine portuaire mais devant prouver leur viabilité économique indépendamment du projet portuaire : les projets dénommés plateforme Nord et parc logistique.

Cette étude constitue une première approche de l'économie du projet et donne des ordres de grandeur. Les chiffres avancés ici seront détaillés et précisés dans le cadre des études de projet, après qu'une solution d'aménagement ait été fixée et approfondie par la région Languedoc Roussillon à l'issue du débat public.

L'étude quantifie les retombées économiques des trafics identifiés comme étant les futurs trafics du port agrandi d'une part et du port sans agrandissement d'autre part. Les trafics identifiés ne représenteront cependant qu'une part de l'activité du port dans le futur car l'agrandissement suscite des opportunités économiques dont les retombées économiques viendront se sommer aux précédentes. Ce sont ces retombées économiques qui justifient l'investissement nécessaire pour réaliser le projet : la Région a la volonté de mettre en œuvre un outil structurant au service d'une stratégie portuaire régionale visant le développement économique de tout un territoire. Le port ne sera pas agrandi pour sa propre rentabilité interne mais pour compléter un dispositif portuaire avec Sète, Port-Vendres et l'Ardoise qui servira au développement économique de leur arrière-pays.

Ainsi, les activités à Sète ne sont pas prises en compte dans le périmètre de l'étude car des investissements à Port-La Nouvelle ne permettront pas réellement une économie d'investissement à Sète. Il est considéré que les bassins d'emplois entre les deux villes, les deux ports, ne sont pas assez proches pour que les deux pôles fonctionnent comme des vases communicant et Port-La Nouvelle est étudié indépendamment de Sète afin qu'il remplisse son rôle d'élément du système portuaire régional.

## 2 Méthodologie

La méthodologie développée dans cette étude se base notamment sur une étude préalable de benchmark d'études économiques de projets portuaires récents. La première étape de l'étude a donc consisté à analyser ces différentes études, pour en dégager les protocoles semblant les plus adaptés à la présente étude de cas afin que la méthodologie qui en résulterait soit validée par les études précédentes.

Le présent chapitre détaille donc d'abord les résultats de ce benchmark (dont un tableau très détaillée en annexe), puis la méthodologie qui a été choisie pour être appliquée ici.

### 2.1 Benchmark des études portuaires récentes

De nombreuses études ont été réalisées pour déterminer les retombées socio-économiques de projet de création ou de développement d'infrastructures, notamment portuaires, aéroportuaires. Auteur d'une étude comparative en 2011 portant sur 7 ports, la fédération nationale des agences d'urbanisme<sup>1</sup> souligne les biais d'interprétation du lien des entreprises avec l'économie portuaire. La réalité du terrain montre en effet l'imbrication étroite entre les différents systèmes logistiques et transport présents sur un territoire (portuaire, urbain, endogène, exogène, industrielle, distribution ...) et met en évidence la difficulté à repérer de façon précise les retombées économiques des projets. La spécificité des ports et des territoires, la non-existence d'indicateurs de mesure « standardisés » rend la comparaison des ratios entre ports difficile.

<sup>1</sup> Observatoires portuaires, fédération nationale des agences d'urbanisme, septembre 2009

Le benchmark proposé vise donc à préciser les fondements sur lesquels reposent l'appréciation des retombées économiques de l'économie portuaire, leur intérêt, ainsi que leurs limites et dans certains cas leurs difficultés de mise en œuvre.

Le benchmark recouvre 14 études d'impacts réalisées entre 2006 et 2011. Le GPMM<sup>2</sup> est en train de réactualiser l'étude menée en 2007, les résultats ne sont pas disponibles au moment de la rédaction de ce document.

- 12 de ces 14 études sont nationales (intégrant le port de la Guadeloupe).
- 1 étude porte sur le Port de Bruxelles.
- 1 étude porte sur les ports de la Région de Ligurie et concerne plusieurs ports de cette même Région.

Les critères de benchmark des études analysées sont les suivants :

- **Segmentation** : il s'agit ici de préciser quels sont les champs couverts par l'étude. La notion de segment est bien évidemment variable selon les activités que l'on trouve sur ces ports et du poids des filières respectives au sein de l'économie de ce dernier (port de commerce, port de plaisance, port de pêche et filière halieutique, activités de croisière).
- **Typologie d'impacts abordés** : impacts directs, indirects, induits, ou autres (on trouve notamment des distinctions entre emplois industrialo-portuaires et « cœur de métier »). Il est à noter que la notion même de direct, indirect ou induit recouvre des réalités différentes selon les études.
- **Champ** : périmètre géographique de l'étude (interne au Port, ville, nature de l'hinterland).
- **Sources statistiques utilisées** : recours aux bases de données publiques ou privées de statistiques nationales, régionales, ou locales et précisions quant aux organismes mobilisés.
- **Autres sources** : il s'agit ici soit de sources bibliographiques mobilisées, soit d'outils méthodologiques, soit de ratios ou d'indicateurs fournis par certains organismes et que l'on croisera avec les sources statistiques officielles ou les enquêtes réalisées pour préciser ou localiser les impacts.
- **Recueil d'informations complémentaires** : dans ce cas précis, la constitution de bases locales par le biais d'enquêtes auprès des opérateurs portuaires.
- **Réactualisation de l'étude** : cette information a pour but de voir comment la pérennisation des résultats obtenus est prise en compte, notamment si l'on veut suivre l'évolution des informations obtenues dans le temps, dans une approche longitudinale.
- **Éléments d'appréciation privilégiés** : parmi les différents critères d'évaluation des impacts utilisés dans les études, il s'agit ici de hiérarchiser ce qui paraît important pour le commanditaire de l'étude.
- **Limites** : quels sont les critères non pris en compte, les champs non abordés, la taille de l'échantillon en cas d'enquête est-elle suffisante.

---

<sup>2</sup> Grand Port Maritime de Marseille

- **Spécificités** : si l'on compare les études entre elles, quels sont les points spécifiques (comparaison avec d'autres ports, part du qualitatif, analyse de la structure des emplois, sectorisation des retombées, localisation des retombées ...).

La comparaison des différentes études met en évidence la disparité des méthodes et des sources.

Dans un premier temps, la typologie des impacts même est variable d'un port à l'autre. Si toutes les études prennent en compte les impacts ou retombées directes, la notion de retombées indirectes est diversement interprétée. De même les retombées induites (parfois confondues avec les retombées indirectes) ne sont pas systématiquement abordées. Les emplois de chantier sont liés aux projets particuliers, et très souvent gérés à part, lorsque le projet ou l'investissement se présente.

La définition de la notion de direct, indirect et induit est elle-aussi variable selon les ports, au-delà des différences logiques induites par la segmentation qui peut varier d'un port à l'autre.

Au-delà des différentes sources publiques (majoritairement) mobilisées pour établir les éléments de caractérisation des activités (fichiers INSEE notamment), les enquêtes auprès des différents acteurs du système portuaire sont nombreuses, couvrant en général le champ des retombées directes.

Contrairement à la Belgique, où il existe un système d'indicateurs nationaux permettant de comparer les ports entre eux, les méthodes, définitions et même sources d'information utilisées sont très hétérogènes. Les indicateurs produits permettent donc d'évaluer les retombées économiques des ports mais sont très difficilement comparables entre eux. Ce point sensible commence à être pris en compte au niveau des observatoires portuaires, ou de laboratoires de recherches tels l'ISEMAR et des démarches voient le jour pour élaborer un système d'indicateurs plus homogène.

En annexe 1, le tableau d'analyse illustre de façon détaillée les éléments de benchmark des différentes études.

---

## 2.2 Méthodologie du calcul des retombées économiques

---

### 2.2.1 Le périmètre de l'évaluation

- Les situations d'études

L'évaluation des différentes retombées socio-économiques de Port-La Nouvelle sera menée pour les trois situations détaillées dans la suite du rapport :

- **Situation présente (ou situation actuelle)** : le port avec ses infrastructures actuelles et son trafic de 2011.

- **Situation inchangée 2030 (ou situation de référence)** : le port en 2030 avec les mêmes infrastructures qu'actuellement, des superstructures et équipements ayant subi une obsolescence naturelle liée au vieillissement et des trafics projetés correspondant aux exigences des chargeurs mise en regard de la qualité d'accueil prévisible au port.
- **Situation avec le projet proposé (situation de projet)** : le port en 2030 ayant bénéficié de l'agrandissement projeté, des investissements en superstructures et équipements adéquats et des trafics projetés correspondant à un potentiel d'import/export de l'arrière-pays du port en 2030.

La situation inchangée (ou de référence) permet comme son nom l'indique de servir de référence et de faire des comparaisons entre une situation avec projet et une situation sans projet car il serait incorrect de comparer la situation présente (ou situation actuelle) avec le projet proposé (situation de projet). La situation présente (ou situation actuelle), elle, sert de base de travail pour construire des hypothèses quant aux situations de projet (avec le projet proposé) et de référence (inchangée) projetées.

### ➤ Le champ géographique

La question de savoir à quel périmètre on se réfère est ici essentielle. En effet la zone géographique d'évaluation décrit l'univers dans lequel vont être étudiées toutes les retombées économiques (directes, indirectes et induites) pour l'ensemble des agents économiques impliqués (CCI, ports, entreprises, commerces, etc.). Sont retenus ici trois niveaux : le port, son hinterland régional (Languedoc-Roussillon) et, son hinterland plus lointain (Midi Pyrénées notamment).

Deux points de vue principaux sont à considérer :

- un point de vue économique, selon lequel sont prises en compte comme locales les activités exercées par des établissements et des personnels résidant à proximité du port. Il s'agit ici des activités liées à l'exploitation portuaire, des fournitures produites localement (avitaillement des navires...), des services de distribution locale (commerce et transport).
- un point de vue plus administratif, répondant au besoin du Maître d'Ouvrage. Dans cette perspective, il conviendrait de chercher à distinguer, parmi les effets locaux évoqués, ceux qui concernent par exemple la commune, l'agglomération et ceux qui concernent l'ensemble de la Région Languedoc-Roussillon.

De manière générale, et en fonction des choix de définition opérés, la notion d'impacts directs correspond plutôt au champ géographique local, au niveau du port ou de la commune. Les retombées indirectes sont réparties entre des opérateurs travaillant sur le port mais dont la zone de chalandise déborde largement ce dernier, et sur d'autres acteurs présents dans l'hinterland régional et au-delà. Les retombées induites sont localisées dans l'hinterland régional.

Par ailleurs, au niveau du port, l'évaluation porte exclusivement sur l'infrastructure portuaire : les deux projets d'aménagement de la plateforme nord (20ha) et du parc logistique (80ha), sont indépendants du port lui-même. Ils ne sont pas pris en compte dans l'évaluation des retombées économiques du port car ce sont des projets indépendants dont le port doit pouvoir s'affranchir pour démontrer l'opportunité économique de son agrandissement.

### 2.2.2 Typologie générique des retombées économiques d'une activité

Il existe différentes façons de classer les impacts économiques d'une activité (ici l'activité portuaire). La classification a pour objet essentiel de n'oublier aucun effet important, et de savoir clairement sous quelles conditions ils apparaissent, en distinguant :

- les effets mécaniques, qui se manifestent nécessairement dès lors qu'une activité existe, mais avec une marge d'incertitude en fonction des techniques d'évaluation,
- les effets potentiels, qui s'appuient sur la dite activité, mais qui restent conditionnés à des « initiatives autonomes ».

Dans cette optique, sont distinguées généralement :

#### ➤ La mesure des effets directs

On peut définir ces effets comme l'emploi, la valeur ajoutée, les outputs et revenus provenant des activités associées entièrement ou dans une large mesure à l'exploitation du port, et générés par le site ou à proximité immédiate (port, compagnies maritimes, autorités de contrôle, agents de fret, entreprises de transport et de logistique, services d'entretien...).

#### ➤ La mesure des effets indirects

On peut définir ces effets comme l'emploi, la valeur ajoutée, les outputs et revenus provenant des activités générées dans l'économie au sein de la chaîne logistique dont un des maillons important est le port (services, produits au détail, biens et services divers).

#### ➤ La mesure des effets induits

On peut définir ces effets comme l'emploi, la valeur ajoutée, les outputs et revenus provenant des activités portuaires et injectées dans l'économie locale, qui constituent un élément économique important pour les prestataires de biens et services régionaux.

#### ➤ La mesure des effets « opportunités »

On peut définir ces effets comme l'emploi, la valeur ajoutée, les outputs et revenus provenant des activités générées par l'attraction, le maintien ou l'expansion de l'activité économique étudiée, résultat de l'accessibilité aux marchés permise par le port. Ces effets structurants seront étudiés en lien avec le développement des filières économiques régionales concernées. Ces effets sont appréciés au regard des potentialités de développement du port.

De façon plus spécifique, l'impact social sur l'emploi sera étudié à travers la grille de lecture des effets énoncés précédemment. Les emplois liés à la construction même des équipements projetés seront également évalués (emplois de chantier).

### 2.2.3 Les indicateurs des impacts

Les indicateurs retenus pour mesurer les retombées socio-économiques sont les suivantes :

- **Le chiffre d'affaires des entreprises** : c'est-à-dire la somme des ventes de produits ou de services des entreprises considérées (pour les administrations, la prise en compte des dépenses totales).

- **La valeur ajoutée** : La valeur ajoutée exprime le surplus de richesse généré par l'entreprise. Elle correspond à la différence entre le chiffre d'affaires et les consommations intermédiaires de l'entreprise.
- **Le nombre d'emplois**, en Equivalent Temps Pleins (ETP)
- **La contribution économique territoriale** : impôt local remplaçant la taxe professionnelle depuis 2010.

Les différentes retombées s'expriment donc sur plusieurs champs permettant de représenter à la fois les retombées pour les professionnels, à travers le chiffre d'affaires et la création de valeur, mais aussi les aspects sociétaux, à travers le nombre d'emplois créés (création nette).

La création de richesse pour les collectivités est appréciée sur la base de la contribution économique territoriale. La typologie des retombées prise en compte intègre les retombées directes, les retombées indirectes, les retombées induites et les emplois de chantier qui ont pu être identifiés (trafics identifiés) et valorisés. Ces valeurs sont "par défaut". En effet, à ces retombées quantifiés, devraient s'ajouter des éléments d'autres projets liés aux **opportunités** de développement, pour lesquelles il est difficile à ce stade de la réflexion de faire des projections fiables, et donc de quantifier et "dater" les retombées économiques de ces opportunités. Les valeurs qui sont données ne peuvent l'être qu'à titre d'illustration.

#### Éléments de définition et de méthode :

##### ➤ Les retombées directes

Elles résultent des activités faisant partie intégrante du port : exploitation par l'autorité portuaire, ses sous-traitants (pilotage, lamanage, ...) et activité des professionnels implantés dans le port (compagnies maritimes...), Il s'agit de comptabiliser ici les emplois, le chiffre d'affaire, la création de valeur et la contribution économique territoriale générée par ces établissements cible « cœur de métier ».

Les acteurs de la place portuaire pris en compte et dont l'activité est directement liée à l'activité portuaire (services aux navires : remorquage, manutention, lamanage, pilotage, stockage et logistique sur site...) ou à l'organisation de la chaîne logistique portuaire (commissionnaires, transitaires, services à la marchandise, douane, police ...) ou à l'organisation, l'exploitation et la gestion du Port (CCI, Région), y compris la pêche et la plaisance sont comptés dans l'effet direct.

Les établissements qui dépendent uniquement de l'existence de l'établissement cible (ex : un sous-traitant même s'il est à 100% pour l'établissement cible) ne sont pas comptés pas dans l'effet direct. Ces établissements seront comptabilisés dans l'effet indirect comme les autres sous-traitants.

La source principale d'informations pour les retombées directes est issue d'entretiens (téléphoniques ou en vis-à-vis) menées auprès des professionnels sur secteur et institutionnels. Les autorités portuaires et la CCI ont aussi été mises à contribution et les différentes études disponibles ont été mobilisées. Les données absentes ont été reconstituées au niveau de regroupement d'activités ou de métiers homogènes (administrations et institutions, transport et logistique, grossistes, pêche, industrie ...).

Pour la situation présente (actuelle), on se base sur les données les plus récentes à disposition et le déclaratif des personnes rencontrées, croisées avec d'autres données disponibles (INSEE, Comptes nationaux, Banque de France).

Pour la situation inchangée (de référence), est évalué l'impact d'une dégradation de l'activité en l'absence de développement.

Pour le projet proposé (situation de projet), est également évaluée la part de ces retombées économiques pour le gestionnaire du port, dans l'état actuel et futur des projets, compte tenu des évolutions tarifaires décidées ou prévues. De même et dans le cas des extensions du port, sont déterminées les retombées économiques supplémentaires pour les armements du fait des meilleures conditions d'exploitation offertes.

### ↳ Les retombées indirectes

Les effets indirects correspondent à des activités supplémentaires rendues possible par l'existence du port, mais n'en faisant pas partie. Il peut s'agir des services « additionnels » afférant à une activité, par exemple la distribution d'hydrocarbures ou de céréales, des activités de transport liés aux produits entrant ou sortant du port, des activités industrielles ....

Les acteurs indirects pris en compte sont les utilisateurs des infrastructures portuaires (industriels), les chargeurs qui utilisent le port pour faire transiter leurs marchandises, d'autres acteurs sur la place portuaire dont l'activité n'est pas directement liée à l'activité portuaire telle que définie (gardiennage) et enfin les prestataires de services logistique et transport dont une partie de l'activité et/ou des flux transite par le port

Les retombées indirectes résultent donc des opportunités autres que maritimes qu'offre le recours aux activités du port pour les usagers. Les retombées économiques des variations de trafic de marchandises (trafic de ciment, produits pétroliers, exportations,...) seront évaluées comme des retombées directes.

Pour ce qui concerne les retombées indirectes, l'approche est affinée en fonction des secteurs d'activité. Seront appréciés les impacts sur le transport pour les entreprises de négoce ou de distribution liées au trafic du port. Cela dit on recherchera à avoir une idée des effets propres à ce trafic pour le territoire d'application.

Les principales activités indirectes identifiées sont les activités de transport, des activités de distribution, notamment en hydrocarbures, des coopératives agricoles, des activités industrielles et commerciales en lien avec les produits entrant ou sortant du port, des activités de services en lien avec l'activité (gardiennage, déchets) qui n'entrent pas dans le cœur de métier.

Les retombées économiques du trafic de marchandises (produits pétroliers, céréales, ...) sont évaluées en principe comme des retombées directes ou indirectes selon la nature de l'activité et ses liens avec le territoire d'application.

La difficulté majeure de mesure de l'effet indirect est d'estimer la quote-part des emplois concernée par la demande de l'établissement. Ici aussi, des entretiens et le recours à d'autres travaux précédemment réalisés sur Port-La Nouvelle permettent d'affiner notamment le périmètre

d'activités et la zone de chalandise, notamment pour déterminer la part de l'activité liée au Port dans l'activité globale de l'entreprise, les distances moyennes et les modes de transport utilisés.

Après avoir identifié par entreprise ou par secteur d'activité le type d'impact indirect associé (transport uniquement, autres activités, zone de chalandise locale ou hinterland plus large), les indicateurs relatifs aux différentes activités (CA, VA lorsque déclarée et emplois) sont reliés aux tonnages par famille de produit (hydrocarbures et liquides, céréales, vrac, conventionnel pour ne citer que les principales familles).

Pour chaque secteur d'activité et pour les données non récoltées en entretien, la méthode de calcul est adaptée à l'activité :

- Les activités de **distribution d'hydrocarbures** sont considérées comme des activités indirectes importantes. En effet ce sont des entreprises majeures qui travaillent avec le port (Total et Dyneff).
- Les activités de **transport** constituent l'autre part importante des retombées indirectes de l'activité de Port-La Nouvelle. Elles sont prises en compte au prorata du trafic transporté. Pour estimer les valeurs économiques liées au transport, chaque famille de produit est affectée à un mode de transport (sources : entretiens réalisés, documents institutionnels et typologie d'activités), ici fer ou route.
  - ⇒ Pour le **transport ferroviaire**, et sur la base des différentes hypothèses de part modale considérée, une estimation du nombre de trains et des ETP correspondant est ensuite réalisée.
  - ⇒ Pour le **transport routier**, une estimation du nombre de kilomètres parcourus, selon les familles de produits et la zone de chalandise considérée, accompagnée d'une ventilation par type de véhicule et par type d'activité (entre 9 et 25 t selon le produit). Le tonnage expédié et la capacité moyenne par véhicule permettent de déduire le nombre de véhicules entrant et sortant du port. Une approche spatiale (zone de chalandise par famille de produit) permet d'évaluer la distance moyenne et donc le nombre de rotations. Enfin est estimé le nombre d'ETP correspondant.
  - ⇒ A partir de ce nombre d'ETP, les ratios INSEE ou Banque de France sont mobilisés et permettent de calculer le CA et la VA correspondantes. Enfin est appliqué sur ces chiffres un pourcentage moyen de contribution économique territoriale, calculé à partir du ratio contribution économique territoriale Languedoc-Roussillon/VA totale des entreprises de Languedoc-Roussillon.

Dans un second temps, les indicateurs obtenus sont reliés au tonnage réalisé. Pour la situation inchangée (de référence) et le projet proposé (situation de projet) ces indicateurs sont extrapolés en fonction des hypothèses de tonnages. Un coefficient de productivité est intégré lié aux diverses évolutions anticipées pour l'avenir (progrès technologiques, augmentation du taux de remplissage et/ou de la taille des véhicules pour le transport, évolution des organisations ...).

Les retombées indirectes des emplois de chantier sont calculées sur la base d'une estimation des achats nécessaires au chantier (chiffre d'affaires moins marge commerciale) et d'une hypothèse de proximité des fournisseurs (on considère que 70% des achats sont faits en région), convertis en CA, VA, emplois pour les dits fournisseurs.

## ↳ Les retombées induites

Les effets **induits** correspondent aux dépenses effectuées dans le tissu économique local grâce aux revenus distribués au titre des effets directs et indirects. Cet effet correspond aux emplois créés dans la zone d'impact par la consommation et l'investissement en logement réalisés à partir des salaires tirés des emplois directs et indirects. C'est l'effet multiplicateur de toute activité économique.

Les personnels de l'établissement cible et des établissements intermédiaires ainsi que leur famille dépensent une partie de leurs revenus dans un périmètre de chalandise au bénéfice d'entreprises locales. L'effet induit correspond aux emplois nécessaires à la vie courante pour satisfaire la consommation de ces personnes (logements, équipements sportifs, équipements de loisirs, services,...). Il permet le maintien ou la création d'emplois dans les commerces et les services.

L'impact induit peut donc être décrit comme les dépenses successives par tous les bénéficiaires des avantages directs et indirects (effet multiplicateur). On peut en donner une idée plus précise par la représentation de flux de dépenses effectuées par les divers opérateurs impliqués dans le circuit de redistribution des richesses au sein d'une économie locale.

Ainsi, une partie du revenu apporté par une activité donnée se trouve injecté dans la région pour acheter des biens et services : elle se transforme par conséquent en revenus pour les entreprises locales concernées.

Dans la phase suivante, une partie de ces revenus est consommée localement et devient de nouveau une source de revenus pour d'autres entreprises. Ce processus de redistribution des revenus se répétant en principe jusqu'à l'infini (en fait celui-ci tend vers zéro au bout d'un certain nombre d'itérations). L'impact économique induit d'un projet correspond donc à la somme des dépenses successives, à l'exception de la première qui correspond aux flux économiques directs et indirects injectés dans la région.

La somme de tout ce qui n'est pas consommé ou investi dans le département où la région correspondant à une "fuite" pour le système économique local. Dans le cas présent, la somme à prendre en considération pour le calcul des effets induits, correspondra aux dépenses successives générées par les vagues de dépenses des « acteurs portuaires » (effets directs), et à celles qui émanent de la clientèle concernée par les activités portuaires (effets indirects).

Les retombées induites sont donc calculées de la façon suivante :

A partir de la masse salariale des entreprises directes ou indirectes, est évaluée la part des salaires dépensés dans la région. L'hypothèse est faite que la quasi-totalité des salaires sont dépensés en région, sauf les dépenses liées au tourisme des individus et les dépenses liées à la vente à distance. La base de calcul est le revenu disponible (hors épargne et impôt) moyen des salariés dans le département de l'Aude. Différentes sources INSEE ont été croisées pour définir ce revenu moyen disponible de base.

Ces retombées sont ensuite exprimées en emplois, chiffre d'affaires et valeur ajoutée pour les entreprises considérées. La contribution économique territoriale correspondante est ensuite calculée. Les retombées induites sont calculées sur la base des emplois directs, indirects et des emplois de chantier.

## Les retombées de chantier

Elles sont calculées à partir du montant des investissements, en fonction des différents projets.

La base d'investissements prise en compte est de 230 millions d'euros et ne concerne que les infrastructures maritimes. Les ratios d'emplois pris en compte tiennent compte de cette ventilation selon la nature des travaux (8,1 ETP par million d'euros investi en infrastructures, 11 ETP pour la construction et 6,7 ETP pour les études ; ces ratios sont issus d'une étude de 2009, elle-même reprenant différentes sources officielles de ratios BTP – MEEDAT, FNTP ...).

Les emplois de chantier génèrent des emplois indirects mesurés sur la base d'une génération d'activité sur les fournisseurs de matériaux de chantier principalement. Le CA de ces derniers est estimé sur la base d'une évaluation de la masse des achats de fournitures et de services correspondant aux chantiers considérés (sur la base du CA des entreprises de BTP dont on déduit la valeur ajoutée créée), avec une pondération de 80%, tous les achats ne se faisant pas en région. La masse salariale indirecte est calculée sur la base d'un ratio moyen de masse salariale (source INSEE) et convertie en nombre d'ETP.

Les retombées induites de chantier sont ensuite calculées sur la même base que la méthode générale de calcul des retombées induites.

## Données de cadrage

Pour pouvoir mettre en perspective les retombées économiques du développement de Port-La Nouvelle par rapport à l'existant, des données de cadrage permettent d'apprécier, avec les mêmes indicateurs, l'activité des différents périmètres spatiaux considérés (commune, zone d'emploi, département, région).

Ces données sont récapitulées dans le ci-dessous.

**Tableau 1 Données de cadrage**

	<b>Emplois salariés et non salariés 2009 INSEE &amp; CCIR 2008</b>	<b>Valeur ajoutée (en millions d'€)</b>	<b>Contribution économique territoriale (en millions d'€)</b>
Région Languedoc-Roussillon	11 768 469	54 610	1140
Département Aude	107 771	500	10
Zone d'emploi de Narbonne	41 000	190	4
Commune de Port la Nouvelle	1 623	23	0,5

## 2.3 Méthodologie des projections de trafics

### 2.3.1 Marchandises

En situation inchangée (ou de référence), comme avec le projet proposé (situation de projet), les projections de trafic à horizon 2030 ont été effectuées à dire d'expert à partir :

- du travail d'analyse par filière réalisé dans l'étude socio-économique de mai 2012 (Catram Consultants),
- des indications qualitatives des acteurs du port actuel au cours d'entretiens.

Ces projections de trafic concernent les trafics dits identifiés du port, c'est-à-dire essentiellement les trafics actuels. Il n'a pas été réalisé de projection de trafic pour les activités qualifiées d'opportunités économiques avec le projet proposé (situation de projet) : les activités nouvelles qui pourraient venir s'implanter sur le port agrandi. Ces opportunités économiques sont en effet trop peu précises au stade actuel des études pour pouvoir les quantifier de manière crédible en termes de volumes de trafic. Il n'est d'ailleurs pas possible de savoir aujourd'hui lesquelles d'entre elles (une, toutes, quelques-unes ?) se réaliseront dans le futur. Cependant, l'analyse des retombées économiques apporte des éléments quant à ces opportunités ce qui permet de faire le bilan économique du projet en en tenant compte.

### 2.3.2 Navires

Les projections de trafics avec le projet proposé (situation de projet) et la situation inchangée (ou de référence) permettent de fixer des tonnages de marchandises qui seront traités au port. Il est ensuite important de déterminer de quelle façon ces tonnages sont acheminés : avec quel type de navires et quels tonnages d'escale. En effet, ce sont ces informations qui permettent de calculer ensuite le nombre de navires devant escaler par an pour traiter un certain tonnage, et les recettes en découlant.

En situation inchangée (ou de référence), les tonnages d'escale et les types de navires ont été conservés similaires à la situation présente (ou actuelle) en considérant que l'absence d'aménagement des infrastructures ne permettrait pas d'accueillir des navires différents.

Avec le projet proposé (situation de projet), les tonnages d'escale et les types de navires évoluent. Un certain nombre de navires reste similaire à ceux de la situation présente (ou actuelle) mais une proportion importante change : des navires de plus grands tonnages font leur apparition profitant des nouvelles dimensions du port.

Concernant les navires céréaliers et pétroliers escalant aujourd'hui à Port-La Nouvelle, ils ont été répartis en trois catégories selon leurs dimensions (1C, 2C et 3C pour les navires céréaliers, 1H, 2H, et 3H pour les navires pétroliers) afin de pouvoir établir des prévisions de trafics selon les hypothèses suivantes :

- La répartition des tonnages constatée actuellement est reproduite à l'identique pour la situation inchangée (ou de référence).
- Avec le projet proposé (situation de projet), les navires pétroliers de la catégorie 3H qui escalent actuellement au sealine sont remplacés par des navires plus grands de 60 000 TPL (catégorie 4H) qui peuvent rentrer dans le futur port.
- Avec le projet proposé (situation de projet), un nouveau type de navires céréaliers de grande taille (catégorie 4C, 60 000 TPL) traite l'essentiel des trafics captés par le port lorsque celui-ci est agrandi. Les navires de plus petites dimensions des catégories 1C, 2C et 3C poursuivent leur activité selon la même répartition que celle envisagée en situation inchangée (ou de référence).

### Navires céréaliers

Catégorie	Caractéristiques	
1C	<p><b>Sormovskiy 116</b></p> <p>Longueur : 114m Largeur : 13m Tirant d'eau : 3,9m Tonnage : 3 353 TPL</p>	 <p>© John Downs MarineTraffic.com</p>
1C	<p><b>Uta</b></p> <p>Longueur : 92m Largeur : 11m Tirant d'eau : 3,4m Tonnage : 3 042 TPL</p>	 <p>© Jurij S. MarineTraffic.com</p>

<p>2C</p>	<p><b>Mekhanik Yuzvovich</b></p> <p>Longueur : 140m Largeur : 16m Tirant d'eau : 4,5m Tonnage : 6 226 TPL</p>	
<p>2C</p>	<p><b>Akmed Maknidov</b></p> <p>Longueur : 121m Largeur : 17m Tirant d'eau : 4,2m Tonnage : 6 354 TPL</p>	 <p>© S.Melnikov MarineTraffic.com</p>
<p>2C</p>	<p><b>Riza Sonay</b></p> <p>Longueur : 116m Largeur : 17m Tirant d'eau : 4,4m Tonnage : 7 500 TPL</p>	 <p>© juandofer MarineTraffic.com</p>

<p>3C</p>	<p><b>MG Star</b></p> <p>Longueur : 140m Largeur : 20m Tirant d'eau : 7,5m Tonnage : 11 500 TPL</p>	 <p>© www.philippe-ships.com MarineTraffic.com</p>
<p>3C</p>	<p><b>Hopa</b></p> <p>Longueur : 135m Largeur : 19m Tirant d'eau : 8m Tonnage : 11 366 TPL</p>	 <p>© Santiago Mena MarineTraffic.com</p>
<p>4C</p>	<p><b>Marijannie</b></p> <p>Longueur : 218,9m Largeur : 30,6m Tirant d'eau : 12,5m Tonnage : 54 464 TPL</p>	 <p>© Rick Banyard MarineTraffic.com</p>

4C	<p><b>Vitahope</b></p> <p>Longueur : 224,4m Largeur : 32,3m Tirant d'eau : 12,6m Tonnage : 60 920 TPL</p>	
4C	<p><b>Vitafos</b></p> <p>Longueur : 224,4m Largeur : 32,2m Tirant d'eau : 12,4m Tonnage : 61 973 TPL</p>	

**Navires pétroliers**

Catégorie	Caractéristiques	
1H	<p><b>FS Clara</b></p> <p>Longueur : 106m Largeur : 17m Tirant d'eau : 5,4m Tonnage : 5 717 TPL</p>	

<p>1H</p>	<p><b>St Solene</b></p> <p>Longueur : 104m Largeur : 16m Tirant d'eau : 6,5m Tonnage : 5 820 TPL</p>	 <p>© guichot MarineTraffic.com</p>
<p>2H</p>	<p><b>FS Diane</b></p> <p>Longueur : 118m Largeur : 19m Tirant d'eau : 8,1m Tonnage : 10 018 TPL</p>	 <p>© corella andre MarineTraffic.com</p>
<p>2H</p>	<p><b>St Maud</b></p> <p>Longueur : 117m Largeur : 18m Tirant d'eau : 5,8m Tonnage : 10 018 TPL</p>	 <p>© vts MarineTraffic.com</p>

<p>3H</p>	<p><b>Cape Bruny</b></p> <p>Longueur : 175m Largeur : 31m Tirant d'eau : 7,4m Tonnage : 35 110 TPL</p>	 <p>© www.loovtrading.com MarineTraffic.com</p>
<p>3H</p>	<p><b>Max Schulte</b></p> <p>Longueur : 171m Largeur : 27m Tirant d'eau : 6,8m Tonnage : 34 999 TPL</p>	 <p>© Gaston Struyf MarineTraffic.com</p>
<p>3H</p>	<p><b>Andromeda</b></p> <p>Longueur : 182m Largeur : 27m Tirant d'eau : 8,9m Tonnage : 39 378 TPL</p>	 <p>© Chris Alexopoulos MarineTraffic.com</p>

<p>4H</p>	<p><b>United Triton</b></p> <p>Longueur : 207,4m Largeur : 32,4m Tirant d'eau : 12,6m Tonnage : 55 406 TPL</p>	 <p>A large black and white oil tanker ship named 'United Triton' is docked at a port. The ship is viewed from a distance across a body of water, with a city skyline and industrial buildings visible in the background under a clear sky.</p>
<p>4H</p>	<p><b>Esperanza</b></p> <p>Longueur : 210m Largeur : 32,3m Tirant d'eau : 12,8m Tonnage : 59 141 TPL</p>	 <p>The 'Esperanza' oil tanker is shown at a port, with a large crane on the pier. The ship's name 'ESPERANZA' is clearly visible on its black hull. The water is calm, and the sky is overcast.</p>
<p>4H</p>	<p><b>Alfios I</b></p> <p>Longueur : 228,6m Largeur : 32,2m Tirant d'eau : 12,2m Tonnage : 63 105 TPL</p>	 <p>The 'Alfios I' oil tanker is docked at a port. The ship has a red hull and a white superstructure. The name 'ALFIOS I' is visible on the bow. The background shows industrial buildings and a clear sky.</p>

## 3 Caractérisation de la situation présente (ou situation actuelle)

---

---

### 3.1 L'organisation générale

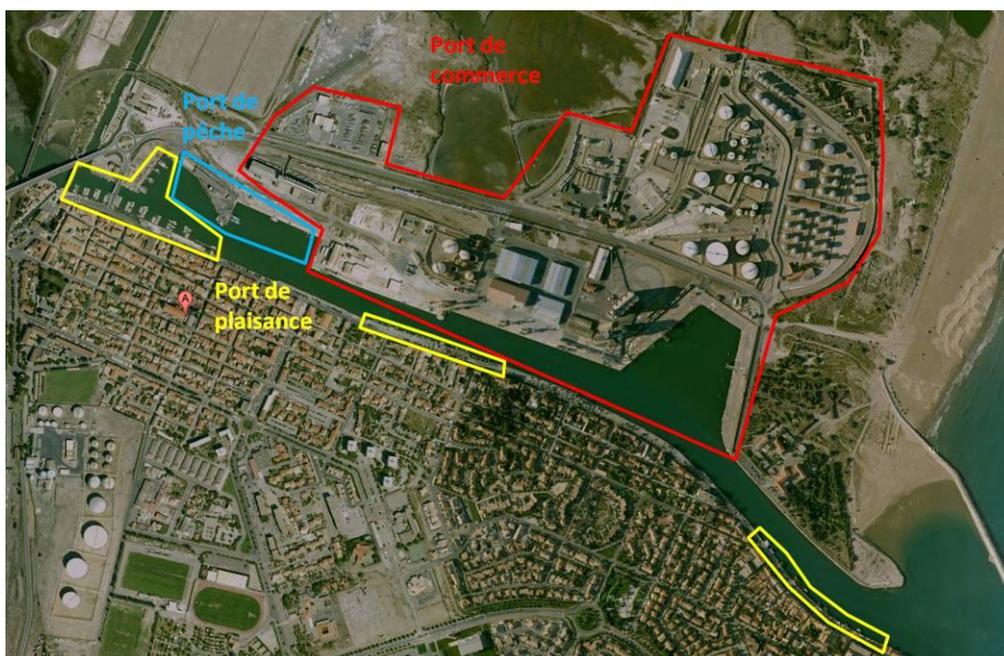
---

#### 3.1.1 Plan de situation

Le port de Port-La Nouvelle comprend trois zones portuaires :

- ➔ Le port de commerce,
- ➔ Le port de pêche,
- ➔ Le port de plaisance.

Figure 1 : Périmètres d'activités du port actuel



Source : CATRAM

Le port de commerce est constitué :

- De la darse pétrolière pour la réception des produits pétroliers, alcools industriels et céréales,
- D'un poste S1 situé en mer et du sea-line pour accueillir les navires pétroliers,
- Du quai Est II et du poste D4 de la darse pétrolière pour l'exportation des céréales et vracs divers,
- De hangars, silos et terre-plein pour le stockage de marchandises vracs et divers

Figure 2 : Localisation des zones d'activité du port de commerce



Source : Etude de danger (Sector)

### 3.1.2 Le propriétaire du port

La région Languedoc Roussillon est propriétaire du port de PLN. Le nombre d'emploi dans les services de la Région directement lié à l'existence de PLN peut être évalué à 54 agents répartis comme suit :

- 14 agents basés directement à PLN au sein du Service des Opérations Portuaires,
- 13 agents au sein de la Sous-direction des ports et du service stratégie et développement portuaire dont 9 à Montpellier et 4 à Sète,
- 27 agents au sein du pôle dragage et du pôle ingénierie du Service des Opérations Portuaires de Sète.

La plupart des agents travaillent à la fois sur Sète et PLN.

Figure 3 : Organigramme de la Sous-direction des ports à la région Languedoc-Roussillon



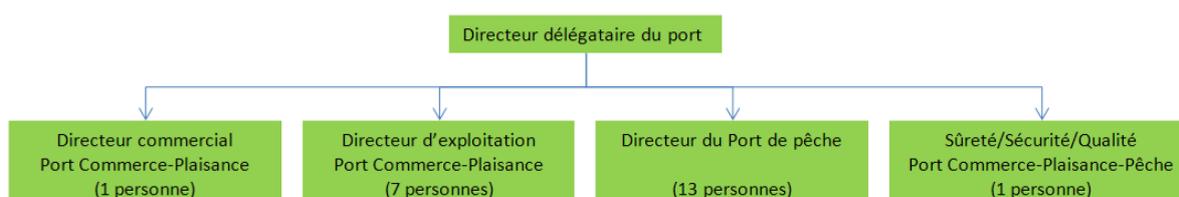
Source : Région LR

### 3.1.3 Le délégataire de l'exploitation

La CCI de Narbonne Lézignan-Corbières est délégataire de l'exploitation des trois ports (pêche, plaisance, commerce).

La CCI décompte 23 personnes travaillant dans le cadre de la DSP pour l'exploitation du port.

Figure 4 : Organigramme du délégataire de l'exploitation du port



Source : CCI

A ces 23 personnes s'ajoutent :

- 1 agent de plaisance (pendant la saison estivale, il est courant qu'un saisonnier soit embauché en plus),
- 1 technicien de maintenance.

### 3.1.4 La Capitainerie

La capitainerie organise l'accueil des navires, gère les mouvements des navires dans le port, surveille les installations portuaires, etc.

A Port-La Nouvelle, la capitainerie compte 5 personnes : le capitaine, le capitaine adjoint et trois officiers de port.

### 3.1.5 Les douanes

L'administration des douanes est chargée du recouvrement des droits de port et réalise une mission de surveillance générale et de contrôle statistique.

A Port-La Nouvelle, le bureau des douanes compte 12 personnes : 6 personnes au bureau des douanes et 6 personnes à la brigade de surveillance nautique.

### 3.1.6 La gendarmerie maritime

La Gendarmerie maritime assure la protection et la sécurité des approches maritimes, des missions de police générale et judiciaire, de protection des établissements de la Marine à terre, d'assistance aux personnes en danger.

A Port-La Nouvelle, le bureau de la Gendarmerie maritime compte 10 personnes.

### 3.1.7 Les affaires maritimes

La station des affaires maritimes de PLN est scindée en deux depuis janvier 2012. Les agents relevant de la Région font maintenant partie de la Direction Interrégionale de la Méditerranée, ceux relevant du département font maintenant partie de la Délégation à la Mer et au Littoral de la DDTM.

Ces agents assurent plusieurs missions :

- sécurité et sûreté maritimes ;
- enseignement maritime;
- suivi médical, social et sanitaire des gens de mer et leur accueil dans les ports français ;
- organisation et coordination du secours d'urgence ;
- surveillance de la navigation maritime et la police en mer;

- encadrement des activités de transport maritime et de plaisance ;
- pilotage des services décentralisés agissant sur le littoral.

A Port-La Nouvelle, la station des affaires maritime compte 4 personnes (2 DirMed, 2 DML).

## 3.2 Le fonctionnement du port de commerce

### 3.2.1 La desserte

On accède au port par la RD703 (avenue Adolphe Turrel) ou la ligne de chemin de fer Narbonne-Perpignan.

Figure 5 : Représentation schématique de la desserte routière du port



Source : CATRAM

Figure 6 : Représentation schématique de la desserte ferroviaire du port



Source : CATRAM

### 3.2.2 Les terminaux et postes à quai

#### 3.2.2.1 Terminal gazier

Figure 7 : Localisation des terminaux gaziers



Source : CCI

Le trafic gazier de Port-La Nouvelle ne porte que sur le Gaz de Pétrole Liquéfié. Il ne s'agit plus d'un trafic maritime depuis 2011, les opérateurs présents sur le terminal n'utilisant pas l'infrastructure mise à leur disposition. Les produits arrivent par train et par camions.

Deux terminaux se jouxtent :

- le dépôt ANTARGAZ (6,65ha) qui se trouve sur des terrains appartenant à Antargaz (hors des limites portuaires), d'une capacité de stockage de 3000 m<sup>3</sup> dans un réservoir sous talus, connecté par pipeline souterrain au poste D2 de la darse. Le dépôt comprend des installations de stockage de bouteilles.
- le dépôt FRANGAZ qui se trouve sur des terrains appartenant à Frangaz (hors des limites portuaires), est composé d'unités de stockage de petites capacités dans 3 réservoirs sous talus de capacité deux fois 500m<sup>3</sup> et une fois 250m<sup>3</sup>. Le dépôt embouteille des bombonnes vides. Le dépôt n'est pas connecté au bras de déchargement du poste D2.

### 3.2.2.2 Terminal pétrolier

Figure 8 : Localisation des terminaux pétroliers



Source : CATRAM

Dans l'enceinte portuaire (mais hors limites administratives), on compte deux dépôts pétroliers :

- Dyneff 2 : 29.700 m<sup>3</sup> de capacité de stockage, situé à proximité du quai commercial.
- TOTAL : 130.000 m<sup>3</sup> de capacité de stockage sur 8ha.

En 2012, Dyneff et TOTAL se sont associés dans un nouvel établissement, EPPLN (Etablissement pétrolier de Port-La Nouvelle) qui reprendra la totalité des flux d'hydrocarbures transitant par Port-La Nouvelle. EPPLN reprend la totalité du personnel d'exploitation de ces deux dépôts, TOTAL aura

en charge l'assistance technique et DYNEFF l'administration. Les usagers des dépôts EPPLN restent TOTAL et DYNEFF.

Hors enceinte portuaire :

- Dyneff 1 : situé dans la ville de Port-La Nouvelle, d'une capacité de stockage de 130.000 m<sup>3</sup>. Relié par pipeline souterrain au poste D2 et Sealine. Ce dépôt doit fermer fin 2012.

Ces trafics sont opérés à partir du poste D2 (dans la darse) ou du sealine.

TOTAL et DYNEFF sont autonomes dans leurs opérations de manutention et de déchargement des navires avec leur propre personnel.

**Figure 9 : Localisation du terminal EPPLN**



Source : CCI

**Figure 10 : Localisation du terminal Dyneff 2**



Source : CCI

Le poste D2 est raccordé aux dépôts Dyneff 2 et EPPLN. Il est accessible aux navires de maximum 145 m de long, 22 m de large et 8m de tirant d'eau. Ce sont essentiellement les navires de petit tonnage qui accoste au D2 (3000-8000 TPL).

Le poste S1 est en mer, à deux kilomètres des côtes. Il est relié par pipe (sealine) à la gare sealine au niveau du quai nord de la darse pétrolière, elle-même reliée aux dépôts de stockage depuis 1968. Il est uniquement raccordé aux dépôts pétroliers Dyneff 2 et EPPLN.

Le raccordement du navire à décharger au sealine est opéré via une bouée en surface. Celle-ci est solidaire d'un flexible de déchargement de 68,8 m de long qui rejoint le terminal maritime en fond de mer où débute le sea-line. Après un parcours sous-marin ensouillé sur 2 kilomètres, l'oléoduc atteint la terre en restant enterré. Il passe ensuite sous l'avenue Adolphe Turrel, pour rejoindre le terminal terrestre au niveau duquel il remonte à la surface sur une vingtaine de mètres environ.

Un poste d'amarrage permet la stabilisation du navire lors du déchargement. Il est accessible aux navires de maximum 190 m de long, 31,50 m de large et 11,60 m de tirant d'eau. Les navires peuvent s'y amarrer lorsque les conditions climatiques le permettent, la forte houle empêchant toute opération au sea-line.

Le sealine dont la propriété a été transférée à la Région LR, est géré sous forme d'autorisation administrative avec obligation de service public par Total jusqu'en 2016. Sa maintenance est assurée par la société JIFMAR Offshore Services (basée à Marseille) qui y consacre 1 à 2 jours par semaine hors présence des pétroliers. Dyneff est le principal utilisateur du sea-line, Total escalant exclusivement au D2. En 2011, il y a eu 24 escales au sealine.

**Figure 11 : Localisation du mouillage du sealine**

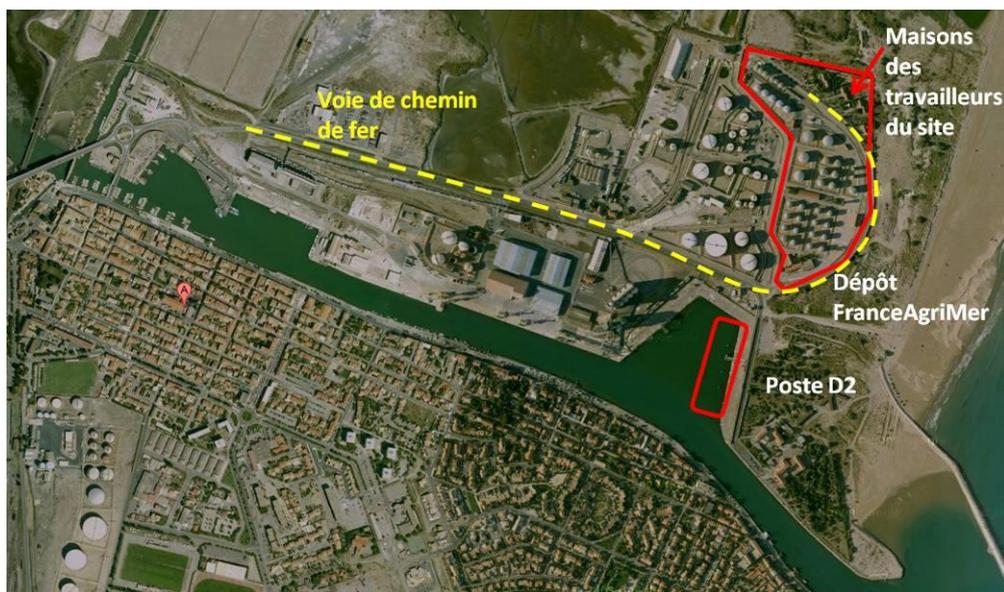


Source : CCI

En sortie, l'ex-terminal TOTAL expédie près de 600 000 m<sup>3</sup> de produits par camions citernes ce qui représente environ 18750 camions par an<sup>3</sup>. Aucun trafic de produit ne s'effectue par voie ferroviaire.

### 3.2.2.3 Terminal vrac liquides alimentaires

Figure 12 : Localisation du terminal vrac liquide



Source : CATRAM

Le stockage de liquides alimentaires est réalisé sur le dépôt FranceAgriMer d'une capacité totale de stockage de 800 000 hl soit environ 80.000 m<sup>3</sup>. Ce dépôt, aujourd'hui utilisé essentiellement pour des alcools, pourrait accueillir d'autres liquides sous réserve d'aménagements. Le dépôt est directement relié au poste D2 de la darse actuelle par deux pipelines souterrains dont un seul fonctionne actuellement.

L'activité du dépôt consiste aujourd'hui à stocker de l'alcool pour le compte de tiers (capacité de traitement supérieure à 2 millions d'hectolitres par an). Les principaux clients sont les unités de déshydratation du Sud. Depuis 2010 de nouveaux marchés se sont ouverts auprès de fabricants de biocarburants italiens. Les alcools proviennent distilleries du Grand Sud (région de Bordeaux, les Charentes, Languedoc-Roussillon).

Le dépôt FranceAgriMer reçoit de l'alcool par camion. L'alcool est expédié du site soit par navire soit par camions.

<sup>3</sup> Source : Etude de Danger pour la manutention des marchandises dangereuses (SECTOR, Novembre 2011)

**Tableau 2 : Répartition des modes de transport pour la sortie du dépôt FranceAgriMer**

Années	Tonnage sortie navires	Volumes sorties camions	Nombre de camions
2009	0 t	16 956 m3	650 camions
2010	43 900 t	7 500 m3	500 camions

Source : Etude de danger (Sector)

Actuellement le dépôt est en vente. Pour cette raison, FranceAgriMer n'utilise environ que 8000m3 de stockage avec lequel il réalise la totalité de son tonnage actuel. Ce terminal, ayant été construit il y a 40 ans, une redynamisation de ses activités passera par de nouveaux investissements (pompes plus performantes par exemple).

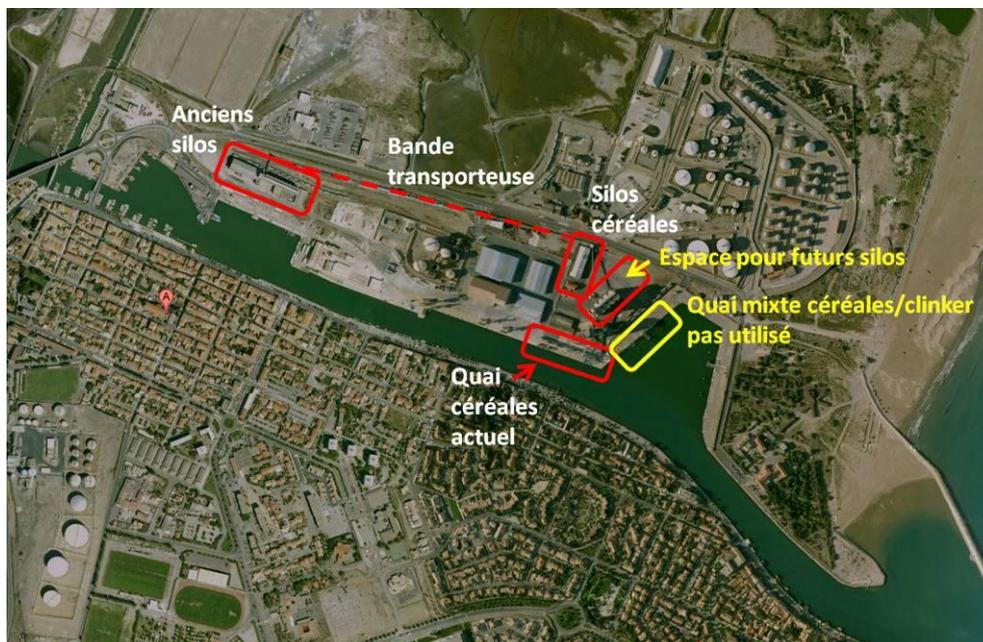
**Figure 13 : Vue aérienne du terminal vrac liquide**



Source : CCI

### 3.2.2.4 Terminal céréalier

Figure 14 : Localisation des installations cérésières



Source : CATRAM

L'activité cérésière, notamment représentée par Axereal (regroupement de coopératives et structure de négoce) et Granit (structure de négoce qui gère notamment le grain d'Arterris) assure un tiers de l'activité portuaire. Axereal dispose également à Port-La Nouvelle d'une filiale de manutention (Sud Service) et d'une filiale qui s'occupe du stockage (Silos Du Sud) qui est propriétaire de silos. Quelques traders sont également présents comme IN VIVO, Cargill, Lecureur, Soufflet ou certains traders Italiens en direct.

La capacité totale de stockage est de 75 000 t sur 3 silos béton (dont le dernier a été construit en 2003). Le stockage se fait par cellules (les cellules stockent des contrats différents). Les silos sont répartis sur une zone « ancienne » en arrière du port et deux zones « récentes » sur le quai (possibilité d'extension). Les deux zones sont reliées par convoyeurs de capacité 600 t/h.

La manutention est réalisée par un portique de chargement sur le quai Est 2 au poste P5 (capacité de 800 à 1 000 t/h). Le quai dispose de 8 m de tirant d'eau. Un nouveau portique a été installé au D4, dans la darse.

Les navires reçus ont des capacités de 3 à 12 000 tonnes. Le chargement d'un navire de 3 à 5 000 tonnes se fait en 4 ou 8 heures à Port-La Nouvelle.

Le grain est reçu soit :

- ➔ par camion : un poste de réception avec fosse de déchargement aux silos I et II et deux postes aux silos III,

- ➔ soit par wagon : un poste de réception commun aux deux silos I et II (deux transporteurs à bande qui viennent de la fosse train alimentent le silo) et un poste aux silos III.

Le grain est réexpédié soit par camions (3 postes de chargement) soit transféré sur un navire.

**Figure 15 : Localisation des silos céréaliers récents**



Source : CCI

### 3.2.2.5 Terminal conventionnel et vrac divers

**Figure 16 : Localisation des entrepôts de manutention**



Source : CCI

Les 3 postes du quai EST II, équipés de trois grues pouvant travailler à la benne ou au crochet, permettent d'assurer le chargement et le déchargement des navires :

- Une grue sur rail de capacité 10t.
- Une grue sur rail de capacité 32t.
- Une grue mobile de capacité 84t.

Les marchandises sont stockées : sur des terre-pleins (20 000 m<sup>2</sup>) et dans des hangars (15 000 m<sup>2</sup>).

Un poste RO/RO situé en bout du quai Est II permet le transit de remorques ainsi que la manutention de colisages et équipements spécialisés.

Les 4 entrepôts sont :

- Le hangar A (3500 m<sup>2</sup>) est utilisé à 6 cellules sur 7 par le Comptoir Languedocien de Transit et Manutention (CLTM) pour du stockage de talc, des tourteaux de tournesol et parfois pour des plaquettes forestières. La dernière cellule est actuellement utilisée par Sud Manutention Transit Portuaire (SMTP). Le hangar est utilisé pour le stockage de tout type de vrac car ses murs sont porteurs. L'utilisation de ce hangar se monte à 17 000t environ, mais en comptant en « unité payante » (m<sup>3</sup> ou t), ce hangar représente environ 30 000 Unités Payantes car les plaquettes cubent 3m<sup>3</sup> pour 1 tonne.
- Le hangar B (2800m<sup>2</sup>) est totalement exploité par CLTM pour du stockage de farine.
- Le hangar C (3000 m<sup>2</sup>) est partagé à parts égales entre SMTP et CLTM. CLTM y stocke des plaques d'acier et SMTP des big bags d'engrais.
- Le hangar D (5000m<sup>2</sup>) comporte 10 cellules et une surface unique (2500 m<sup>2</sup>). Il est principalement utilisé pour stocker de l'engrais (AOT de 80 000t). Il est entièrement exploité par SMTP qui réalise de l'ensachage d'engrais importé en vrac (urée et Entec 26).

De plus, Silos du Sud exploite deux hangars à proximité des silos I et II (respectivement 1470 et 1927 m<sup>2</sup>, et 14 000 et 11 000 m<sup>3</sup> de capacité). Ils sont destinés aux activités suivantes :

- Le stockage en vrac ou sous forme conditionnée,
- La réception et l'expédition des marchandises par camions, trains ou navires,
- L'ensachage et le conditionnement des marchandises en big bags.

En ce qui concerne le trafic d'engrais, une partie est constituée de nitrate d'ammonium technique acheminé par train en big bags de 1 tonne depuis l'usine Yara à Pardies. Le nitrate d'ammonium est un produit classé 5.1 (comburant) qui nécessite de rester chargé sur wagons et est limité en transport à des lots de 1500t. Les big bags sont chargés au palonnier, directement du wagon au navire, via le quai Est. Cela entraîne des contraintes organisationnelles assez lourdes en raison de l'immobilisation du train sur les voies pendant les opérations de chargement/déchargement. La manutention est assurée par CLTM.

Figure 17 : Localisation du déchargement du nitrate d'ammonium



Source : CATRAM

### 3.2.2.6 Usine Imerys

Figure 18 : Localisation de l'usine Imerys



Source : CCI

Sur le site de Port-La Nouvelle, Imerys agit comme un prestataire de services et réalise des broyages à façon. La société dispose d'une installation de broyage et de conditionnement en bord de darse (Quai Est 1). Elle est composée de 2 lignes de broyages, avec broyeurs pendulaires. Les matières premières sont importées par bateaux (vrac ou big bags), puis broyées selon les demandes des

clients. Les produits sont ensuite acheminés par camions citernes. Les marchandises sont déchargées directement sur le Quai Est 2, puis brouettées, en camion, vers les silos à une centaine de mètres du quai Est 2. CLTM est l'opérateur portuaire d'Imerys (manutention et consignation). Les minéraux sont directement importés par le client final Imerys n'ayant pas la maîtrise du transport.

Les trafics disparaissent petit à petit : l'unité Imerys va fermer en septembre 2012.

### 3.2.2.7 Terminal Ciment

Figure 19 : Localisation des silos Carayon



Source : CCI

Le groupe Carayon est installé sur le port, bord à quai. Leur équipement est constitué de deux silos de 3 500 t ce qui leur permet de décharger un seul navire. Ils ont également un poste de chargement de camions-citernes avec un pont bascule (pesage). Les navires sont auto-déchargeants. Le déchargement des silos vers des camions se fait automatiquement et est commandé par deux personnes habilitées chez Sud Pulvé, le prestataire transport de Carayon.

### 3.2.2.8 Usine Lafarge

Le groupe Lafarge a une usine à l'ouest du port qui alimente Sète en clinker. La matière première de l'usine est fournie par la carrière (calcaire et argile) située juste derrière la colline. Le calcaire arrive par bande transporteuse. L'usine Lafarge ne réalise actuellement aucun trafic maritime à Port-La Nouvelle, bien que ponctuellement, il y ait pu en avoir : exportations de clinker, réception de coke de pétrole.

La voie maritime est utilisée pour l'approvisionnement en combustibles : principalement le coke de pétrole mais via Sète où il est transbordé sur camions pour Port-La Nouvelle (40 000 tonnes/an). Dans l'autre sens, l'usine de ciment de Sète reçoit du clinker de Port-La Nouvelle (200 000 t/an) par la route uniquement.

Le poste D4 est adaptable pour devenir un poste mixte clinker / céréales dans le futur : est en projet une liaison Sète-Port-La Nouvelle par la mer pour les flux susmentionnés.

Figure 20 : Localisation de l'usine Lafarge



Source : CATRAM

### 3.2.3 Les services portuaires

Actuellement, les navires admissibles au port de commerce de PLN sont :

Tableau 3 : Navires admissibles au port de commerce en 2011

N° du Poste Berth	Dimensions du navire Eligible Vessel	Observations Remarks
Chenal extérieur	D=8m	Contrôlé le 18/06/2012
Entrée de nuit	L=110m/D=7m	
Sortie de nuit	L=120m/D=7m	
D4 & D2	L=145m/B=22m/D=8m	
P5 à P8	L=145m/B=22m/D=8m	
P9 Réservé Drague Cap Croisette	Type Cap Croisette L=65m/B=11,6m /D=3,6m	1 Prop / double "schottel"
S1	Lmax=190m, Lmin=110m/B=31,3m /D=11,6m Displacement max= 40000T	terminal sealine

Source : SPPMPLNPV

### 3.2.3.1 Pilotage

#### ➔ A quai :

Le pilotage est obligatoire à Port-La Nouvelle pour tous les navires transportant des marchandises dangereuses ou dont la longueur est supérieure ou égale à 45 mètres. C'est un service public organisé par l'Etat conformément au dispositif réglementaire prévu par la loi.

Le pilotage est réalisé par la SPPMPLNPV (Station Portuaire de Pilotage Maritime de Port-Vendres et Port-La Nouvelle) qui compte 15 personnes (partagés entre Port-La Nouvelle et Port-Vendres) : 4 pilotes, 10 marins, 1 administratif.

Dans les conditions d'exploitation actuelles, la totalité des navires de commerce utilisent les services des pilotes.

Hors réductions particulières, le montant de la prestation de pilotage pour chaque opération, est égale à la somme du minimum de perception (360€ à Port-La Nouvelle) et du produit du tarif du m<sup>3</sup> (0,028€) par le volume du navire. Par ailleurs les pilotes peuvent réaliser des opérations de poussage à l'aide des pilotines (voir les tarifs détaillés en annexe).

#### ➔ Au sealine :

Pour une escale au sealine, le tarif est multiplié par 3. De plus, au sealine, le pilote devant rester à bord durant toute la durée de l'escale, le navire doit s'acquitter d'une indemnité par heure de retenue à bord (169,2€/h).

### 3.2.3.2 Lamanage

#### ➔ A quai :

Le lamanage (assistance à l'amarrage et désamarrage des navires) est réalisé par les pilotes.

Le coût des opérations de lamanage est basé sur le tarif d'une opération : 122 € + 0,0158 €/m<sup>3</sup> de VTAX ; ensuite un mouvement compte pour deux opérations (voir détail des tarifs en annexe).

#### ➔ Au sealine :

C'est la société JIFMAR qui réalise les manœuvres d'amarrage et désamarrage des pétroliers. Deux lamaneurs sont à bord du pétrolier et 3 personnes sont sur la vedette de servitude qui accompagne le pétrolier. De plus, restent à terre deux plongeurs et une personne pour les assister qui interviennent en cas de difficultés pendant le déchargement. La cellule JIFMAR de Port-La Nouvelle compte 8 personnes dont 4 plongeurs.

L'amarrage/désamarrage coûte 0,055 euros du m<sup>3</sup>. Le transfert de personnel à terre ou d'avitaillement est également facturé en plus. L'intervention des plongeurs coûte entre 1900 et 5500 euros (voir tarifs détaillés en annexe).

### 3.2.3.3 Remorquage

La Société Nouvelloise de Remorquage est une Société Coopérative d'Intérêt Collectif (SCIC). Elle est composée de trois employés. La SNR a investi cette année 1,2 millions d'euros pour l'acquisition d'un remorqueur de 22T de bollard pool en plus du remorqueur de 13T de bollard pool qu'ils avaient déjà. Le service est assuré 365 jours sur 365 et 24 Heures sur 24 avec juste un préavis de 30 minutes.

Environ la moitié des navires utilisent le service de remorquage, et lorsque c'est le cas, 36% d'entre eux utilisent deux remorqueurs :

**Tableau 4 : Utilisation du service de remorquage en 2011**

	% de navires utilisant le remorquage à l'entrée	% de navires utilisant le remorquage à la sortie	% de navires utilisant 2 remorqueurs
CEREALES	49%	55%	35%
BIL / BOIS	0%	100%	50%
HYDROC	30%	27%	90%
NIT / AMM	13%	0%	0%
CIMENT	100%	43%	80%
UREE	69%	77%	16%
TOURTEAUX	70%	30%	40%
HUILE	21%	42%	0%
COLIS LOURDS	20%	60%	0%
FARINE	70%	90%	56%
ETHANOL	20%	60%	25%
SEL	0%	100%	100%
COP / BOIS	100%	50%	17%
TALC	0%	50%	0%
FER / PLA	60%	20%	50%
DECH/PNEU	0%	0%	0%
ENTEC 26	0%	50%	0%
CAN 27	50%	25%	33%
<b>Moyenne TOTAL</b>	<b>42%</b>	<b>53%</b>	<b>36%</b>

La SNR facture 4,32€/tranche de 100m3 par heure de remorquage (voir tarifs détaillés en annexe).

### 3.2.4 Manutention et temps d'attente

La manutention est assurée par les sociétés précédemment citées :

- TOTAL et DYNEFF pour les hydrocarbures.
- Silos du sud pour les céréales.
- FranceAgriMer pour l'alcool.
- CLTM et SMTP pour les vrac et conventionnel divers.

Les temps d'attentes pour les divers sont importants : 51 heures pour le CLTM et 25 heures pour SMTP. En 2011, les navires ont passé en moyenne un peu plus de 2 jours à quai (sealine inclus). Cette moyenne inclut des navires qui doivent rester à quai de nuit même si les opérations de manutention sont terminées, car leur taille n'autorise pas de sortie de nuit.

En 2011, 26% des navires en moyenne ont mouillé pour attendre d'entrer au port (les raisons peuvent être opérationnelles : mauvais temps pour entrer dans la passe ou s'amarrer au sealine, indisponibilité des postes à quai ou sealine ; comme commerciales : éviter le tarif de nuit pour entrer dans le port en attendant le lendemain). Ils passent en moyenne plus de 21 heures au mouillage.

**Tableau 5 : Nombre de navires et temps au mouillage en 2011**

	Nombre de navires allant au mouillage	% de navires allant au mouillage	Temps au mouillage moyen
CEREALES	61	42%	1j05:45:53
BIL / BOIS	1	50%	0j07:45:00
HYDROC	30	28%	0j22:38:44
NIT / AMM	7	29%	1j21:42:55
CIMENT	1	14%	0j02:45:00
UREE	3	23%	1j03:56:15
TOURTEAUX	2	20%	0j01:55:00
HUILE	5	26%	0j12:24:24
COLIS LOUR	0	0%	
FARINE	1	10%	0j03:35:00
ETHANOL	2	40%	0j13:28:00
SEL	1	100%	3j12:50:00
COP / BOIS	1	25%	0j05:02:00
TALC	0	0%	
FER / PLA	3	60%	1j02:11:40
DECH/PNEU	0	0%	
ENTEC 26	0	0%	
CAN 27	0	0%	
<b>TOTAL/moyenne</b>	<b>113</b>	<b>26%</b>	<b>0j21:50:45</b>

### 3.2.5 Les trafics 2011

Le port de PLN réalise plusieurs types de trafics marchandises, mais son activité est surtout marquée par deux trafics importants :

- Import d'hydrocarbures.
- Export de céréales.

Les vracs divers englobent des trafics très variés (type engrais, ciment, tourteaux, etc.). Le conventionnel recouvre des volumes de farine, nitrate d'ammonium, etc.

Figure 21 : Tonnage global de PLN en 2011

<b>Hydrocarbures + liquides ...</b>	<b>1 013 873 T</b>
<b>Céréales .....</b>	<b>825 334 T</b>
<b>Vrac .....</b>	<b>191 811 T</b>
<b>Conventionnel .....</b>	<b>115 730 T</b>
=====	
	<b>2 146 748 T</b>

■ Produits pétroliers ■ Céréales  
■ Vrac ■ Divers  
■ Liquides

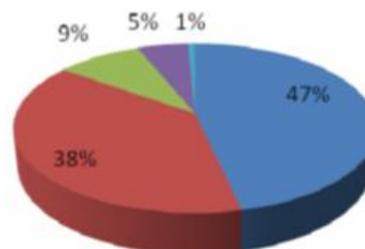


Tableau 6 : Evolution des tonnages de PLN

En tonnes	2008	2009	2010	2011	2012 (perspectives)
Hydrocarbures et liquides	1 101 764	1 192 946	1 169 493	1 013 873	1 040 000
Céréales	622 445	515 853	649 782	825 334	650 000
Vrac	110 746	91 963	158 948	191 811	240 000
Conventionnel	91 340	103 519	94 936	115 730	103 000
<b>TOTAL</b>	<b>1 926 295</b>	<b>1 904 281</b>	<b>2 073 159</b>	<b>2 146 748</b>	<b>2 033 000</b>

Les trafics de navires sont divers, mais restent limités par les contraintes du port (pas plus de 15 000tpl) excepté pour les pétroliers accueillis au sealine qui atteignent 35 000 tpl.

**Tableau 7 : Tonnages et navires à PLN en 2011**

		2011			
		Tonnage	Tonnage d'escale moyen	Nbre navires	TPL navire
<b>Hydrocarbures et liquides</b>		<b>1 013 873</b>			
Hydrocarbures navires type 1		156 956	4 322	36	5 800
Hydrocarbures navires type 2		410 420	7 312	56	10 000
Hydrocarbures navires type 3		397 104	27 990	14	35 000
Huiles		33 999	1 789	19	5 000
Liquides alimentaires et industriels		15 394	3 079	5	5 000
<b>Céréales</b>		<b>825 334</b>			
Céréales navires type 1		262 118	3 489	77	3 000
Céréales navires type 2		127 390	7 181	17	7 500
Céréales navires type 3		435 826	9 728	46	12 000
<b>Vrac</b>		<b>191 811</b>			
Engrais (urée)		78 389	3 764	19	6 500
Tourteaux		46 006	4 601	10	6 000
Ciment vrac		37 817	5 402	7	9 000
Plaquettes		14 582	3 646	4	8 000
Vracs divers	Pneus TDF	5 128	2 564	2	
	Talc vrac	4 984	2 492	2	
	Sel	4 905	4 905	1	
<b>Conventionnel</b>		<b>115 730</b>			
Farine		61 510	6 151	10	10 000
Nitrate		41 760	1 740	24	3 000
Conventionnel divers	Acier	8 442	1 688	5	
	Bois	2 430	1 215	2	
	Colis lourds	1 588	318	5	
<b>TOTAL</b>		<b>2 146 748</b>		<b>361</b>	

## 3.3 Le fonctionnement du port de pêche

### 3.3.1 Organisation générale

Les caractéristiques du port de pêche sont les suivantes :

- ➔ 430 mètres linéaires de quai,
- ➔ 25 postes à quai répartis en deux zones : une pour les petits métiers, une autre pour les chalutiers,
- ➔ 13 000 m<sup>2</sup> de terre-pleins.

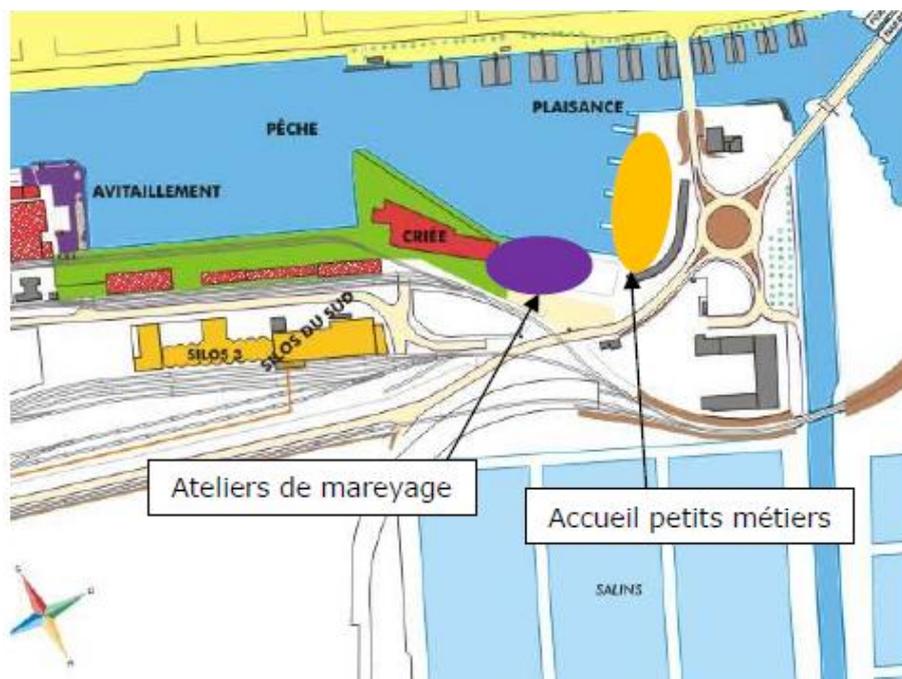
La criée est composée d'un bâtiment de 1530 m<sup>2</sup>, de 7 ateliers de mareyage, d'un silo à glace (production de 20 tonnes de glace) et d'une station d'avitaillement.

Plusieurs métiers se côtoient au port de pêche de Port-La Nouvelle : pêcheurs au chalut, pêcheurs « petits métiers », pêcheurs de loisir, mareyeurs, poissonniers, employés de la criée.

Le port de pêche a été réaménagé en 2011 pour construire de nouveaux ateliers de mareyage et un accueil pour les petits métiers :

- ➔ Cinq ateliers de mareyage supplémentaires : trois de 100 m<sup>2</sup>, un de 180 m<sup>2</sup> et un de 220 m<sup>2</sup> (livrés fin juillet 2012). Ils sont équipés de chambres froides, d'une zone de travail, d'un sas permettant le stockage temporaire des produits avant leur chargement et d'une connexion directe à la criée par des coursives.
- ➔ Onze cases de stockage (36 m<sup>2</sup> de surface au sol) pour les « petits métiers » ont été construites et deux pontons de 25 mètres ont été réhabilités et allongés de 30 mètres.

Figure 22 : Plan du port de pêche



Source : CCI

### 3.3.2 Chalutiers

Actuellement, huit chalutiers sont attachés au port de pêche de Port-La Nouvelle. A l'exception de deux d'entre eux qui pratiquent uniquement la pêche au chalut de fond, ils sont polyvalents (chalut de fond et chalut pélagique).

Ce sont des navires de 25 mètres de longueur et sept mètres de largeur, de 100 tonneaux et une puissance de 430 chevaux. L'équipage se compose de quatre à cinq hommes embarqués pour une moyenne de 220 jours de mer annuels.

500 à 600 kg sont débarqués quotidiennement par bateau. Toute la pêche est vendue en criée.

### 3.3.3 Petits métiers

En 2012, seize navires pratiquent leur activité en mer (21 hommes embarqués), 28 bateaux à l'étang (28 personnes embarquées) et 18 pêcheurs à pied à qui on a délivré des licences.

L'activité est pratiquée sur des bateaux de sept à treize mètres de longueur, pour une jauge de deux à trois tonneaux et une puissance de 115 à 400 chevaux (de 80 à 316 Kilowatts).

Les « petits métiers » travaillent entre 200 et 300 jours par an en fonction de la météo. La majeure partie du poisson pêché est vendue à la criée, le reste en vente directe et chez les mareyeurs.

### 3-3-4 Pêche de loisir

Port-La Nouvelle comptait 110 pêcheurs licenciés en 2011 et quelques pêcheurs sans licence pratiquaient également l'activité. Environ 25 licenciés pêchent toute l'année, une centaine en saison d'été à laquelle on peut ajouter quelques occasionnels. Cette pratique a un impact économique non négligeable puisqu'elle fait vivre les commerces de matériels de pêche, d'appâts... Cette activité est dépendante des saisons, des conditions climatiques et des espèces ciblées.

### 3-3-5 Criée

La criée de Port-La Nouvelle emploie treize salariés, une équipe renforcée par trois intérimaires à certaines périodes de l'année.

Environ 70 acheteurs enregistrés regroupent à la fois des grossistes (mareyeurs) et des détaillants (poissonniers).

**Tableau 8 : Evolution des ventes de la criée**

	2009	2010	2011
Total des ventes en kg	3 510 639,45 kg	2 544 890,41 kg	1 724 378,55 kg
Total des ventes en € (brut)	8 056 163,86 euros	6 865 815,49 euros	5 700 830,59 euros

L'année 2011 a été marquée par une très forte baisse des apports de poissons bleus, soit - 62,45 % par rapport à 2010. Cette diminution des apports est générale sur l'ensemble du Golfe du Lion. Cependant, la criée de Port-la-Nouvelle est beaucoup plus impactée que les autres criées de la Méditerranée étant donné que jusqu'en 2008 la pêche du poisson bleu représentait les deux tiers des apports de la criée.

Au niveau du poisson blanc, on observe aussi une diminution des apports de 14,72 %. Cependant, les apports du segment petits métiers ont augmenté de plus de 32 % entre 2010 et 2011 quant à la valeur, elle a augmenté de 22 %.

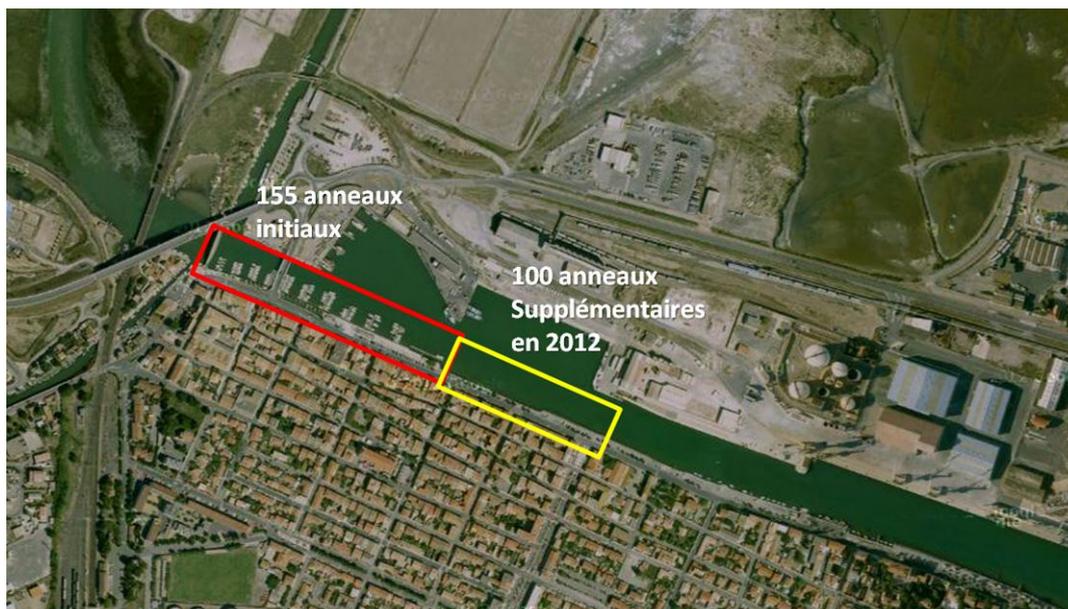
## 3.4 Le fonctionnement du port de plaisance

Le port de plaisance est situé au sud du chenal portuaire côté ville, aux débouchés du canal de la Robine et de l'étang de Bages-Sigean. Il est doté d'équipements récents, fonctionnels et informatisés, en termes d'accueil, de stationnement et de sanitaires.

La capacité du port de plaisance en 2011 est de 155 anneaux. 153 embarcations ont occupé le port en 2011. Les bateaux accueillis font de 4,5 à 12 m de long (voilier ou à moteur) et jusqu'à 4,5m de tirant d'eau.

Une extension du port de plaisance a été menée au cours du premier semestre 2012 avec la création de 100 anneaux supplémentaires.

Figure 23 : Plan du port de plaisance



Source : CATRAM

## 3.5 Les recettes

### 3.5.1 Recettes port de commerce

Tableau 9 : Extrait du budget du port de commerce

	Budget Exécuté 2009	Budget Exécuté 2010	Budget Rectificatif 2011	Budget Exécuté 2011	Budget Primitif 2012 (1)
TAXES SUR LES NAVIRES	539 931	680 209	725 749	700 422	1 757 350
TAXES SUR LES MARCHANDISES	645 775	778 657	866 751	772 370	0
TAXES SUR LE STATIONNEMENT	0	0	0	255	
TAXES PASSAGERS	185	186	100	0	100
DECHETS / TAXE SUR LES DECHETS	1 660	4 746	25 000	20 065	40 000
GRISES / ELEVATEUR	122 710	159 695	173 500	212 654	180 500
AUTRES REDEVANCES PORTUAIRES	33 298	19 567	28 000	27 253	30 000
LOCATIONS TERRE PLEINS	237 764	196 357	199 000	215 938	209 000
<b>TOTAL REDEVANCES PORT LA NOUVELLE</b>	<b>1 581 322</b>	<b>1 839 418</b>	<b>2 018 100</b>	<b>1 948 957</b>	<b>2 216 950</b>
LOCATIONS HANGARS	216 321	217 749	220 000	257 240	220 000
LOCATIONS BUREAUX	58 382	58 653	75 000	77 038	90 000
REFACTURATIONS EAU / ELECTRICITE	1 172	1 415	1 000	1 639	1 000
REFACTURATIONS DE FRAIS	2 505	12 306	1 000	17 501	1 000
AUTRES REDEVANCES / CFE	7 916	33 020	122 717	140 152	134 885
<b>CHARGES LOCATIVES ET REDEVANCES DIVER</b>	<b>286 296</b>	<b>323 143</b>	<b>419 717</b>	<b>493 570</b>	<b>446 885</b>
<b>TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>1 867 618</b>	<b>2 162 560</b>	<b>2 437 817</b>	<b>2 442 527</b>	<b>2 663 835</b>

### 3.5.1.1 Droits de port pour les navires

Le port perçoit :

- une redevance sur le navire dont l'assiette est le volume du navire établi en fonction de ses caractéristiques physiques ;
- une redevance sur les marchandises fixée, soit au poids, soit à l'unité, applicable sur les marchandises débarquées, embarquées ou transbordées ;
- une redevance sur les passagers, pour chaque passager débarqué, embarqué ou transbordé ;
- une redevance de stationnement pour les navires dont le séjour au port dépasse un délai déterminé ;
- une redevance sur les déchets d'exploitation des navires, calculée, soit sur le volume du navire, soit sur une base forfaitaire.

La redevance sur le navire, le stationnement, les passagers et sur les déchets d'exploitation des navires sont à la charge de l'armateur. La redevance sur les marchandises est due par l'expéditeur ou le destinataire de la marchandise.

Les tarifs des droits de port appliqués à PLN en 2011 sont présentés en annexe.

### 3.5.1.2 Coûts de manutention

Le port propriétaire des outillages perçoit une redevance sur l'utilisation de ses grues, élévateurs et trémies.

Les tarifs appliqués à PLN en 2011 sont présentés en annexe.

### 3.5.1.3 Redevances domaniales

Le port de commerce tire également des revenus de l'amodiation de hangars et de terre-pleins.

En 2011, la CCI a amodié et loué des hangars, terre-pleins et bureaux aux entreprises suivantes (voir plan de situation ci-dessous):

- Silos du sud : anciens silos en face du quai des pêcheurs, 3 silos au niveau du poste D4 et 3 portiques de manutention sur poste D4.
- SMTP : exploitation de l'entrepôt D.
- SEPN : occupation de cellules dans le hangar A
- DPPLN : exploitation du dépôt d'hydrocarbures et pipeline.
- France Agrimer : occupation des terre-pleins pour stockage de vrac liquides.
- DYNEFF: exploitation du dépôt d'hydrocarbures et pipeline.
- Imerys : occupation des terre-pleins pour usine de broyage.
- Carayon : occupation des terre-pleins pour stockage de matériaux de construction.
- SGS Agrimin : location d'un bureau et occupation d'un terrain pour armoire de stockage.
- Association des plaisanciers du chenal : occupation de linéaires d'accostage.
- SEML SEPOMED : occupation d'un terrain pour bâtiment prestataires portuaires.
- T&T Shipping : location d'un bureau.

- ENERCOM Service : location d'un atelier.
- CLTM : location d'un atelier et exploitation de hangars.
- Sea Invest : location d'un bureau.
- Lafarge Ciment : occupation de terrain sur darse pour mise en place d'outillage pour déchargement de clinker.
- DGEES Nautic : occupation de terrain.
- SNR : location d'un bureau.
- SFR : occupation de terrain pour antenne relais.
- TOTAL : occupation des canalisations, sealine et prise d'eau.
- ANTARGAZ : exploitation du poste de déchargement D2 et pipeline.
- JMB Energie : occupation de linéaires d'accostage.

Les tarifs appliqués à PLN en 2011 sont présentés en annexe.

### 3.5.1.4 Autres recettes portuaires

Le port tire également des recettes :

- Du dépôt de marchandises sur ses terre-pleins : facturés en euros par milliers de m2 et par jour.
- De l'utilisation de l'apportement vrac liquide : Proportionnellement au tonnage de produits débarqués ou embarqués, par millier de tonnes.
- De l'utilisation de la passerelle du poste roulier : en euros par touchée.
- Le stationnement des conteneurs.
- Le stationnement des remorques.
- L'utilisation de l'aire de lavage.
- L'utilisation d'une borne d'eau.
- L'utilisation d'une armoire électrique.

Les tarifs appliqués à PLN en 2011 sont présentés en annexe.

### 3.5.2 Recettes port de pêche

Tableau 10 : Extrait du budget du port de pêche

	Budget Exécuté 2009	Budget Exécuté 2010	Budget Rectificatif 2011	Budget Exécuté 2011	Budget Primitif 2 012
<b>TAXES SUR LES NAVIRES</b>				3 756	
TAXES D'USAGE CRÉE	426 200	385 697	357 280	330 540	363 720
VENTES CARBURANTS	1 890 173	2 083 913	2 362 500	2 286 197	2 362 500
VENTES D'EMBALLAGES	268 838	167 261	164 800	90 386	170 000
PESAGE	134 600	120 732	114 840	101 786	116 910
GLACE PORT	220 132	157 502	145 000	114 225	150 000
DECHETS / TAXE SUR LES DECHETS	5 040	5 040	6 750	5 040	6 750
REDEVANCES EQUIPEMENT PECHE	240 968	201 500	191 400	173 662	194 850
GRUES / ELEVEUR	20 650	19 740	19 000	22 379	19 000
AUTRES REDEVANCES PORTUAIRES	13 468	8 224	8 240	12 353	8 240
LOCATIONS CASES	58 180	58 780	58 000	63 130	92 993
LOCATIONS TERRE PLEINS	0	0	0	2 510	0
AUTRES LOCATIONS	0	0	0	0	0
<b>TOTAL REDEVANCES PORT LA NOUVELLE</b>	<b>3 278 249</b>	<b>3 208 389</b>	<b>3 427 810</b>	<b>3 205 974</b>	<b>3 484 963</b>
REFACTURATIONS EAU / ELECTRICITE	5 086	4 767	12 500	8 731	12 500
<b>CHARGES LOCATIVES ET REDEVANCES DIVERSES</b>	<b>5 086</b>	<b>4 767</b>	<b>12 500</b>	<b>8 731</b>	<b>12 500</b>
Marge carboneur (%)	18,19%		8,00%	6,00%	
<b>TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>3 283 335</b>	<b>3 213 156</b>	<b>3 440 310</b>	<b>3 214 705</b>	<b>3 497 463</b>

Une redevance d'équipement du port de pêche est perçue sur les produits de la pêche maritime débarqués : taxe d'usage et taxe de pesée. La redevance est à la charge, soit de l'acheteur, soit du vendeur, soit de l'un et de l'autre selon les cas.

Par ailleurs, le port de pêche perçoit des revenus pour l'utilisation des ateliers de mareyage et des cases pêcheurs (en loyer mensuel).

Les tarifs appliqués à PLN en 2011 sont présentés en annexes.

### 3.5.3 Recettes port de plaisance

Tableau 11 : Extrait du budget du port de plaisance

	Budget Exécuté 2009	Budget Exécuté 2010	Budget Rectificatif 2011	Budget Exécuté 2011	Budget Primitif 2012 (1)
TAXES SUR LE STATIONNEMENT	72 519	82 305	88 000	93 769	200 000
VENTES CARBURANTS	14 423	11 850	13 200	21 382	18 000
<b>TOTAL REDEVANCES PORT LA NOUVELLE</b>	<b>86 942</b>	<b>94 155</b>	<b>101 200</b>	<b>115 151</b>	<b>218 000</b>
REFACTURATIONS DE FRAIS	0			153	
<b>CHARGES LOCATIVES ET REDEVANCES DIVERSES</b>	<b>0</b>			<b>153</b>	
<b>TOTAL CHIFFRE D'AFFAIRES</b>	<b>86 942</b>	<b>94 155</b>	<b>101 200</b>	<b>115 304</b>	<b>218 000</b>

Les navires de plaisance ou de sport sont soumis à une redevance d'équipement du port perçue en fonction de la longueur et de la largeur du navire ainsi que de la durée de stationnement dans le port. La redevance est à la charge du propriétaire du navire.

A Port-La Nouvelle, elle prend la forme d'une :

- Taxe d'escale (par jour, semaine ou mois),
- Taxe pour un appontement à l'année,
- Redevance pour le grutage des bateaux,
- Redevance pour le stationnement de bateaux sur terre-plein,
- Redevance pour le stationnement de bateaux à flot (mise à disposition d'un espace sur le plan d'eau).

Les tarifs appliqués à PLN en 2011 sont présentés en annexe.

Le budget ci-dessus étant le budget 2011, et la halte s'étant vue augmentée de 100 anneaux en 2012, on partira pour la situation présente (ou actuelle) de chiffres augmentés proportionnellement par rapport à ce qui est présenté dans ce tableau, à savoir un chiffre d'affaires de 360 000 euros.

## 4 Caractérisation de la situation inchangée en 2030 (ou de référence)

La situation de référence (ici également appelée situation inchangée) est un concept qui doit permettre de comparer une situation avec projet et une situation sans projet. Pour qu'elle soit comparable avec le projet proposé (situation de projet), elle doit se situer au même niveau dans le temps : l'horizon temporel choisi est 2030. La situation de référence est la situation présente ayant évolué sans mise en œuvre du projet d'agrandissement jusqu'en 2030. Les évolutions par rapport à la situation présente sont des évolutions "au fil de l'eau" sans aménagement et équipement du port de grande ampleur. Cela signifie que la situation de référence est un scénario dans lequel les investissements sont faits à minima.

Il en résulte que la qualité des services portuaires est dégradée par rapport aux autres ports qui continuent d'investir pendant ce temps, mais aussi par rapport à la situation présente car les équipements et superstructures vieillissent. En conséquence, les trafics diminuent car :

- les chargeurs veulent massifier leurs flux pour réduire les coûts de transport (et donc utiliser de plus grands navires qui n'entrent pas à Port-La Nouvelle et vont ailleurs) ;
- Les armateurs sont à la recherche de services de qualité qui permettent d'éviter des pertes de temps, des dégradations de marchandises, etc.

## 4.1 Port de commerce

### 4.1.1 Hydrocarbures

En situation inchangée (ou de référence), l'exploitation continuera à fonctionner au sea-line pour les plus grands navires et au poste D2 pour les plus petits. Le coût d'exploitation du sea-line est élevé (présence de remorqueurs et de plongeurs notamment), tout comme son coût d'entretien. Il a donc été considéré qu'une partie du trafic serait transférée vers des ports concurrents à même de desservir l'hinterland à moindre coût. Le tonnage total en 2030 est donc fixé à 600 000 tonnes. La répartition entre les différents types de navires se fait proportionnellement à la répartition existant en situation présente (ou actuelle).

**Tableau 12 : Tonnages et navires d'hydrocarbures en situation inchangée (ou de référence)**

	2030 (situation inchangée)			
	Tonnage	Tonnage d'escale moyen	Nbre navires	TPL navire
<b>Hydrocarbures et liquides</b>	<b>600 000</b>			
Hydrocarbures navires type 1	100 000	4 348	23	5 800
Hydrocarbures navires type 2	255 000	7 286	35	10 000
Hydrocarbures navires type 3	245 000	27 222	9	35 000

### 4.1.2 Gaz de Pétrole Liquéfié

En situation inchangée (ou de référence), le mode de fonctionnement des terminaux gaziers reste identique à la situation présente (ou actuelle) : ils continuent de s'approvisionner par voie terrestre et n'utilisent toujours pas les infrastructures portuaires. Le tonnage est fixé à 0 tonne.

### 4.1.3 Liquides alimentaires et industriels

Le dépôt FranceAgriMer est sous-exploité depuis de nombreuses années malgré une capacité de stockage en cuves de 80 000 m<sup>3</sup>. En raison du manque d'attractivité du port et de l'importance des investissements à consentir pour la rénovation du dépôt, les tentatives de ventes récentes ont toutes échouées. Il a donc été considéré qu'en 2030, en situation inchangée (situation de référence) :

- Soit le dépôt ne serait toujours pas vendu ;
- Soit le dépôt serait vendu mais à une société de taille modeste (les grands opérateurs spécialistes du vrac liquide ne candidateraient pas en raison du tirant d'eau réduit du port

actuel) qui ne serait pas en capacité d'investir fortement pour réhabiliter le terminal et recruter beaucoup de trafic sur les marchés.

Le trafic resterait donc à un niveau identique à celui prévu en 2012, soit 40 000 tonnes.

Si le trafic n'évolue pas, par contre les navires changent : l'hypothèse est faite que ces liquides seront approvisionnés par des navires de capacité identique à celle des plus grands pétroliers escalant aujourd'hui dans la darse, soit des pétroliers de 10 000 tpl qui réalisent actuellement un tonnage d'escale moyen proche de 7 000 tonnes ; alors que les navires approvisionnant le terminal FranceAgriMer en situation présente (ou actuelle) font 5000tpl pour un tonnage d'escale moyen de 3000 tonnes. Ceci implique que seulement 5 navires escalent pour traiter ce trafic en situation inchangée (situation de référence).

#### 4.1.4 Céréales

Dans la situation inchangée (situation de référence), les navires pouvant desservir le port restent limités à 12 000 tpl et les outillages n'évoluent que de manière marginale, avec une perte en efficacité lors des opérations de chargement et de déchargement. De la même manière, les silos ne seront pas remplacés. Cependant, l'export de blé dur est un trafic captif à Port-La Nouvelle qui est considéré comme bien sécurisé : toute la filière est organisée avec Port-La Nouvelle comme point nodal portuaire. En conséquence, malgré une certaine obsolescence des équipements en situation inchangée (situation de référence), l'activité actuelle devrait pouvoir être maintenue et on prendra comme tonnage la moyenne annuelle récente de 700 000 tonnes, dégradée à 600 000 tonnes.

La répartition entre les différents types de navires se fait proportionnellement à la répartition existant en situation présente (ou actuelle).

**Tableau 13 : Tonrages et navires pour les céréales en situation inchangée (ou de référence)**

	2030 (situation inchangée)			
	Tonnage	Tonnage d'escale moyen	Nbre navires	TPL navire
<b>Céréales</b>	<b>600 000</b>			
Céréales type de navires 1	190 000	3 454	55	3 000
Céréales type de navires 2	95 000	7 308	13	7 500
Céréales type de navires 3	315 000	9 545	33	12 000

#### 4.1.5 Vrac solides

Il est considéré que la plupart des trafics de vrac solide disparaissent en situation inchangée (ou de référence) en raison de la dégradation des conditions d'accueil des navires. En effet, la baisse de la qualité de service à Port-La Nouvelle faute d'investissements et l'amélioration de celle-ci dans les ports concurrents entraînera le détournement de beaucoup de trafics.

Est conservé au même niveau le trafic d'engrais qui est corrélé au trafic céréalier (les coopératives exportent du grain et importent de l'engrais), ainsi que le ciment importé par Carayon dont les installations sur le port garantissent une certaine stabilité des flux (50 000t/an avec les mêmes navires). Les autres trafics, n'étant pas captifs de l'hinterland de Port-La Nouvelle disparaissent en situation inchangée (ou de référence).

Les trafics d'engrais importés en vrac (de l'urée principalement), perdurent mais n'évoluent pas entre la situation présente (ou actuelle) et la situation inchangée (ou de référence) car il a été considéré que même si les besoins en fertilisants grandissent avec l'augmentation de la production de céréales, ceci est fortement compensé par l'amélioration des techniques d'épandage qui permettent d'importantes économies en termes de quantité. Il a donc été choisi de ne pas faire varier le tonnage d'engrais importé qui est fixé à 80 000 tonnes en situation inchangée (ou de référence). Les navires transportant ces engrais en situation de référence sont similaires à ceux de la situation présente (ou actuelle) : 6 500 tpl et 3 800 tonnes par escale en moyenne. Ce qui porte leur nombre à 21 navires par an (19 en situation présente).

Concernant le clinker, Lafarge souhaite à terme réaliser un trafic maritime de clinker entre les ports de Sète et de Port-La Nouvelle de 200 000 tonnes par an. Ce trafic est pris en compte dans les prévisions avec 40 escales par an de navires de 9000tpl.

#### 4.1.6 Marchandise conventionnelle

En situation inchangée (ou de référence), l'hypothèse est faite que la quasi-totalité du trafic conventionnel est détourné vers d'autres ports. En effet, les installations se dégradant à Port-La Nouvelle en l'absence d'investissements et de volonté de développer le port, les chargeurs n'y trouveront plus la qualité de service qu'ils recherchent. Les conditions nautiques restant ce qu'elles sont pendant que la taille des navires de commerce croît, le port de Port-La Nouvelle sera délaissé.

Un tonnage minimal est conservé (10 000t/an) car il y aura toujours quelques petits trafics de conventionnel qui seront réalisés à Port-La Nouvelle.

#### 4.1.7 Synthèse de la situation de inchangée (ou de référence)

Le tonnage total estimé en situation inchangée (ou de référence) est de 1,58 millions de tonnes et 253 escales de navires par an devraient avoir lieu.

**Tableau 14 : Tonnages et navires à PLN en situation inchangée (ou de référence)**

	2030 (situation inchangée)			
	Tonnage	Tonnage d'escale moyen	Nbre navires	TPL navire
<b>Hydrocarbures et liquides</b>	<b>640 000</b>			
Hydrocarbures 1	100 000	4 348	23	5 800
Hydrocarbures 2	255 000	7 286	35	10 000
Hydrocarbures 3	245 000	27 222	9	35 000
Liquides alimentaires et industriels	40 000	6 666	6	10 000
<b>Céréales</b>	<b>600 000</b>			
Céréales 1	190 000	3 454	55	3 000
Céréales 2	95 000	7 308	13	7 500
Céréales 3	315 000	9 545	33	12 000
<b>Vrac</b>	<b>330 000</b>			
Engrais (urée)	80 000	3 636	22	6 500
Tourteaux	0	4 601	0	6 000
Ciment vrac	50 000	5 000	10	9 000
Plaquettes	0	3 646	0	8 000
Laitier	0	5 000	0	9 000
Clinker	200 000	5 000	40	9 000
Coke de pétrole	0	5 000	0	9 000
Granulats	0	5 000	0	9 000
Vracs divers	0	3 320	0	5 000
<b>Conventionnel</b>	<b>10 000</b>			
Farine	0	6 151	0	10 000
Nitrate	0	1 740	0	3 000
Conventionnel divers	10 000	1 429	7	3 000
<b>TOTAL</b>	<b>1 580 000</b>		<b>253</b>	

---

## 4.2 Port de pêche

---

En situation inchangée (ou de référence), l'activité du port de pêche reste stable : pas d'augmentation des trafics puisque les installations restent les mêmes, et cependant pas de dégradation non plus en considérant que les derniers aménagements ont permis de moderniser le port de pêche pour une durée convenable. L'inadéquation des installations à la qualité de service requise constatée au port de commerce ne se reproduit pas a priori au port de pêche. En conséquence il ne devrait pas y avoir d'impact négatif sur son activité. Cette stabilité de l'activité se base sur l'hypothèse d'un stock des ressources constant et s'il ne l'est pas d'une compensation par l'apport de poisson venant d'ailleurs.

---

## 4.3 Port de plaisance

---

En situation inchangée (ou de référence), le port de plaisance profitera de la baisse du nombre navires de commerce : de 361 en situation présente (ou actuelle) à 249 en 2030 si l'agrandissement ne se fait pas. L'activité y sera sans doute facilitée grâce à ces conditions favorables. Cependant, le nombre d'anneaux venant d'être augmenté, il est considéré qu'aucun nouvel investissement ne sera réalisé pour créer davantage d'anneaux. L'impact économique en situation présente (ou situation actuelle) et en situation inchangée (ou de référence) restera donc identique car proportionnel au nombre d'anneaux.

## 5 Caractérisation de la situation avec le projet proposé (situation de projet)

### 5.1 Port de Commerce - Trafics identifiés

La situation avec le projet proposé (situation de projet) est la situation en 2030 d'un port qui a été agrandi. L'agrandissement consiste en la réalisation d'ouvrages maritimes de protection permettant de créer un nouveau bassin capable d'accueillir des navires d'une capacité de 60 000 tpl (225m x 36m x -12,5m approfondissable ultérieurement à -14,5m). La configuration de ce bassin n'est pas figée et quatre alternatives sont aujourd'hui présentées au débat public.

A l'intérieur de ce bassin, seront aménagés des quais et leurs terre-pleins correspondants en tant que de besoin au fur et à mesure de l'évolution du trafic. C'est-à-dire qu'une fois les ouvrages maritimes réalisés, dès qu'un volume de trafic donné le justifiera d'un point de vue économique, l'infrastructure nécessaire à son accueil sera mise en place. En effet, le projet proposé par la Région LR est évolutif et s'adaptera à la demande en transport maritime.

En conséquence, les projections de trafics marchandises et navires présentées ci-après ne sont pas déterminées par les infrastructures capables de les accueillir : ce n'est pas un nombre de postes pétroliers prévus qui donne le tonnage projeté des hydrocarbures par exemple, ce n'est pas non plus le fait de continuer à utiliser les quais du port actuel ou de passer à de nouveaux quais dans le nouveau bassin qui détermine la taille des bateaux. Les projections de trafic marchandise correspondent en réalité au potentiel d'exportation de l'hinterland de Port-La Nouvelle pour les trafics identifiés en situation présente (ou actuelle). Et les projections de trafics navires correspondent aux hypothèses d'évolution de la flotte développées par le consultant dans l'étude

shipping (CATRAM Consultants, juin 2012) : des petits navires continueront à venir à Port-La Nouvelle car les volumes transportés et/ou les origines/destinations ne nécessitent pas de massification additionnelle ; et de plus grands navires apparaîtront pour les marchandises et/ou les origines/destinations requérant de la massification pour rester compétitif en coût de transport à la tonne. Cependant, bien évidemment, ces projections respectent les capacités maximales envisageables du port agrandi.

**Figure 24 : Une des alternatives envisagée de l'agrandissement dans le cas d'un développement complet des infrastructures**



### 5.1.1 Hydrocarbures

En 2030, avec l'agrandissement, le port pourra accueillir à l'intérieur du bassin portuaire les navires pétroliers qui devaient accoster au sealine. Ces navires pourront escaler à Port-La Nouvelle avec moins d'aléas que sur le sealine (attente, agitation, difficultés de manutention sous-marine, etc.). De plus, les navires pourront être plus volumineux et permettre une réduction des coûts de transport pour les chargeurs. En conséquence on estime que les volumes déchargés à PLN pourront être plus importants.

De plus, certains trafics pourront apparaître. En effet, dans la filière hydrocarbure française, il est crédible de prendre l'hypothèse que plusieurs raffineries fermeront d'ici 2030 sur le territoire

français. Dans ce cas, les importations de carburants augmenteront nécessairement. Or, Port-La Nouvelle agrandi, sur la façade méditerranéenne sera le seul port après Marseille à pouvoir accueillir les pétroliers à quai (à Sète l'accueil se fera toujours sur un sealine).

On fixe le tonnage global amené par de grands navires à un 1,4 million de tonnes en estimant que le port devrait pouvoir accueillir 40 navires de 50 000 t/pl par an faisant un tonnage d'escale moyen de 35 000 tonnes.

De plus, des petits caboteurs continueront à venir de ports proches, notamment Marseille. On considère que ce trafic sera équivalent à celui qui, en situation présente (ou actuelle), accoste dans la darse pétrolière, environ 410 000 t/an.

Par contre, les navires de taille moyenne (type 3 dans le tableau ci-dessous) disparaissent au profit des plus grands navires.

**Tableau 15 : Tonnages et navires d'hydrocarbures avec le projet proposé (situation de projet)**

	2030 (projet proposé)			
	Tonnage	Tonnage d'escale moyen	Nbre navires	TPL navire
<b>Hydrocarbures et liquides</b>	<b>1 810 000</b>			
Hydrocarbures navires type 1	65 000	4 062	16	5 800
Hydrocarbures navires type 2	345 000	7 187	48	10 000
Hydrocarbures navires type 3				35 000
Hydrocarbures navires type 4	1 400 000	35 000	40	50 000

### 5.1.2 Gaz

L'hypothèse est prise qu'avec l'agrandissement du port et les nouveaux postes proposés le long de la digue Nord, les stockeurs de gaz utilisent à nouveau les infrastructures portuaires et réalisent une partie de leur trafic par voie maritime.

En 2006, le dépôt Antargaz était principalement approvisionné par voie maritime via la canalisation en provenance de la darse pétrolière, et son tonnage annuel a été de 20 100 tonnes.

**Tableau 16 : Répartition des moyens de transport pour l'approvisionnement du dépôt Antargaz**

Moyen de transport	Navire	Wagon	Camion
2004	80%	18,5%	1,5%
2005	66%	9%	25%

Source : Etude de danger (Sector)

Le dépôt Frangaz lui n'a jamais utilisé les infrastructures portuaires puisque son dépôt n'est pas relié au poste de déchargement des navires. Il s'approvisionne par camions et wagons et réalise un tonnage annuel d'environ 15 500 tonnes en 2010.

**Tableau 17 : Répartition des moyens de transport pour l'approvisionnement du dépôt Frangaz**

	<b>2009</b>	<b>2010</b>
Tonnage entrée	13983 T	15723 T
Nombre de wagon	213	240
Nombre de camions	209	234
Tonnage sortie	13995 T	15541 T
Nombre de camions citerne	1848	1708
Nombre de camions bouteilles	697	1114

Source : Etude de danger (Sector)

A partir de ces informations, l'hypothèse est prise que Frangaz, même avec le projet proposé (en situation de projet) continue à ne pas utiliser l'infrastructure portuaire. Par contre, est prise l'hypothèse qu'Antargaz utilise à nouveau la voie maritime pour son approvisionnement et ce, à hauteur d'environ 80%, le reste étant assuré par des camions et des wagons citernes.

On considère par ailleurs que les volumes totaux traités à PLN évolueront à la hausse en raison de la demande en GPLc (cf. étude socio-économique). En 2011 Antargaz a traité 15 431 tonnes pour une capacité de 3000m<sup>3</sup>. On estime que ces capacités de stockage pourraient permettre de monter à une capacité de traitement annuelle globale de 30 000 tonnes/an.

Le tonnage annuel transitant par voie maritime avec le projet proposé (situation de projet) est alors fixé à 25 000 tonnes.

### 5.1.3 Liquides alimentaires et industriels

En 2030, grâce aux nouvelles infrastructures maritimes, le dépôt FranceAgriMer sera vendu à un opérateur spécialiste du vrac liquide qui investira fortement pour rénover les 80 000 m<sup>3</sup> de cuves disponibles afin d'augmenter le rendement de son installation. Ceci devrait permettre de faire monter la capacité de traitement annuelle à 1,2 millions m<sup>3</sup> (taux de rotation des cuves fixé à 15). Comme les produits stockés pourraient être des liquides alimentaires de la même densité que l'eau, le tonnage avec le projet proposé (situation de projet) est fixé à 1 million de tonnes.

Les navires transportant ces volumes auraient des dimensions proches des pétroliers accueillis dans le nouveau bassin : 50 000tpl et 35 000 tonnes par escale en moyenne.

#### 5.1.4 Produits chimiques liquides

Sur les nouveaux terre-pleins, on prend l'hypothèse que de nouvelles installations de stockage permettront d'accueillir des produits chimiques en vrac liquide. Pour évaluer les tonnages, on se base sur les tonnages de ces produits refusés en 2011 à PLN : 120 000 tonnes.

#### 5.1.5 Céréales

L'export de céréales peut s'accélérer en raison de la demande des pays du Maghreb dont les populations augmentent et où se trouvent des industries de transformation (cf. étude socio-économique). L'hypothèse est prise que sur les nouveaux terre-pleins, des nouveaux silos à grains seront construits. La capacité de traitement annuelle de ces silos pourrait être très élevée en considérant la grande taille des navires en escale et le renforcement de la desserte ferroviaire acheminant la marchandise. Mais la capacité de production de l'hinterland de Port-La Nouvelle limitera les volumes qui pourront transiter par le port. L'hypothèse est prise que ces nouveaux silos pourront accueillir un trafic annuel de 300 000 tonnes.

Par ailleurs les installations actuelles pourront être bien exploitées grâce aux nouvelles caractéristiques nautiques de l'extension portuaire. Le volume de céréales traité dans les silos actuels s'élèvera à 800 000 tonnes, soit le tonnage traité en 2011 (qui était une bonne année).

Au total, le tonnage annuel de céréales est fixé à 1,1 million de tonnes. Il sera traité par des navires actuels, et par des navires de plus grande taille (jusqu'à 60 000 tpl pour une partie) réalisant un tonnage d'escale moyen de 15 000 tonnes<sup>4</sup> : certains trafics traités dans les silos actuels pourraient être transportés sur de grands navires avec la mise en place de bandes transporteuses entre les zones de stockage et les postes à quai.

**Tableau 18 : Tonnages et navires des céréales avec le projet proposé (situation de projet)**

	2030 (projet proposé)			
	Tonnage	Tonnage d'escale moyen	Nbre navires	TPL navire
<b>Céréales</b>	<b>1 100 000</b>			
Céréales type de navires 1	190 000	3 454	55	3 000
Céréales type de navires 2	95 000	7 308	13	7 500
Céréales type de navires 3	315 000	9 545	33	12 000
Céréales type de navires 4	500 000	14 706	34	60 000

<sup>4</sup> Sauf exception, les grands navires feraient des escales multiples dans différents ports n'ayant pas les capacités nautiques permettant de les recevoir à pleine charge, et viendraient compléter leur cargaison à Port-La Nouvelle, ce qui aurait en plus l'avantage de disposer sur un même navire de qualités de céréales différentes répondant mieux ainsi aux besoins du marché.

### 5.1.6 Engrais

Comme en situation inchangée (ou de référence), il a été considéré que la hausse de la consommation française serait compensée par l'amélioration des techniques d'épandage. Cependant, la mise à disposition de surfaces de stockages plus importantes, d'outillages plus performants, et d'une desserte ferroviaire efficace grâce au projet d'agrandissement permettrait d'attirer de nouveaux trafics. Il a été estimé qu'il devrait être possible de doubler approximativement le tonnage de la situation inchangée (ou de référence).

Le tonnage est donc fixé avec le projet proposé (situation de projet) à 150 000 tonnes par an. Les navires pourraient être de différentes tailles, jusqu'à 60 000 tpl et un tonnage d'escale moyen fixé à 15 000 tonnes.

### 5.1.7 Tourteaux

Le trafic de tourteaux pourrait augmenter fortement en raison de la saturation que connaît Sète (actuellement 260 000t/an). Grâce aux nouvelles installations (desserte ferroviaire améliorée, surfaces de stockage, amélioration des conditions nautiques et des outils de manutention) plus attractives, ce trafic pourrait être accueilli dans d'excellentes conditions à Port-La Nouvelle. Le tonnage pourrait doubler par rapport à la situation actuelle.

Le tonnage est donc fixé avec le projet proposé (situation de projet) à 100 000 tonnes par an (46 000 tonnes en 2011). Les navires pourraient atteindre pour certains 60 000tpl avec un tonnage d'escale moyen fixé à 15 000 tonnes.

### 5.1.8 Ciment

L'hypothèse est prise qu'en 2030, les cimentiers auront augmenté leurs capacités de stockage sur le port. Le tonnage avec le projet proposé (situation de projet) est alors augmenté proportionnellement à cette nouvelle capacité de stockage.

Le tonnage est fixé à 100 000 tonnes et le type de navire approvisionnant ces silos reste identique à celui de la situation présente (ou actuelle).

### 5.1.9 Plaquettes forestières

L'agrandissement du port permettra d'accueillir la demande existante pour ce trafic (40 000 tonnes demandés en 2012). Mais il n'est pas fait d'hypothèse d'évolution positive de ces trafics, au-delà de ce niveau, étant donné l'absence de perspectives plus importantes révélée par l'étude socio-économique (CATRAM, 2012).

### 5.1.10 Clinker, laitier et coke de pétrole

L'hypothèse est prise qu'en 2030, la liaison entre Sète et Port-La Nouvelle pour acheminer le clinker de l'usine Lafarge de Port-La Nouvelle non plus par camion mais par caboteur sera mise en place. Ce trafic devrait atteindre les 200 000 tonnes. Le tonnage d'escale moyen considéré pour l'acheminement du clinker est fixé à 5000 tonnes.

Afin d'équilibrer l'opération économique, Lafarge pourra mettre en place deux types de fret retour :

- Du laitier en provenance de Fos qu'amèneraient à Port-La Nouvelle les navires de clinker repartant vides de Sète. Le trafic de laitier pourrait ainsi atteindre 100 000 tonnes par an.
- Du coke de pétrole acheminé depuis Sète vers Port-La Nouvelle. Ce trafic est estimé à 40 000 tonnes annuelles.

### 5.1.11 Vrac solides divers

Les nouveaux espaces de terre-pleins permettent d'imaginer la manutention de toutes sortes de marchandises dans les entrepôts actuels. Pour rester sur une base concrète, il a été décidé de sommer les tonnages des trafics de vracs solides qui avaient été refusés à PLN en 2011 (220 000 t) et de considérer que dans cette somme les types de marchandises pouvaient varier.

Ces trafics seraient acheminés par des navires de taille modeste : 5 000 tpl et 3 320 tonnes par escale.

### 5.1.12 Farine

La farine est actuellement exportée à destination de l'Angola, un pays qui n'a aujourd'hui aucune minoterie à sa disposition. Si cette situation perdurait, les besoins du pays en produits alimentaires augmentant avec sa population le tonnage de farine exporté devrait également croître. Mais on estime que d'ici 2030, le pays se sera équipé de minoteries et aura des besoins beaucoup moins importants que sans minoterie en farine. On choisit néanmoins de conserver le tonnage actuel et de ne pas le faire diminuer, en imaginant que la production des minoteries angolaises ne couvrira pas la totalité des besoins du pays. Le tonnage fixé avec le projet proposé (situation de projet) est de 60 000 tonnes. Les navires acheminant ce produit sont similaires à ceux de la situation présente (ou actuelle).

### 5.1.13 Nitrate d'ammonium

La réalisation de l'agrandissement du port autorisera le déménagement des activités de déchargement (de trains) et chargement (de navires) du nitrate d'ammonium du quai Est actuel, opérations considérées comme dangereuses. Ces activités seront réalisées sur les nouveaux terre-pleins où la desserte ferroviaire sera repensée pour s'adapter aux spécificités de ce trafic et à ses contraintes de manutention. En conséquence, les conditions d'accueils étant particulièrement

favorables, on estime que les tonnages pourraient être doublés par rapport à la situation présente (ou actuelle).

Avec le projet proposé (situation de projet), le tonnage annuel est fixé à 60 000 tonnes. Les navires resteront de taille modérée malgré le déménagement vers le nouveau bassin, similaires à la situation présente (ou actuelle) : 3000 tpl et 1740 tonnes par escale.

#### **5.1.14 Conventiennel divers**

Comme pour les vrac solides, une catégorie a été créée pour considérer diverses marchandises conventionnelles dont les tonnages peuvent varier fortement d'une année sur l'autre. Il y aura toujours une part variable de marchandises conventionnelles qui sera traitée au port de Port-La Nouvelle. Le tonnage avec le projet proposé (situation de projet) est donc fixé à 15 000 tonnes.

#### **5.1.15 Synthèse de la situation avec le projet proposé (ou de projet) pour les trafics identifiés**

Le tonnage total estimé en situation inchangée (ou de référence) est de 5,1 millions de tonnes et 521 escales de navires par an devraient avoir lieu.

**Tableau 19 : Tonnages et navires à PLN avec le projet proposé (situation de projet)**

	2030 (projet proposé)			
	Tonnage	Tonnage d'escale moyen	Nbre navires	TPL navire
<b>Hydrocarbures et liquides</b>	<b>2 955 000</b>			
Hydrocarbures 1	65 000	4 062	16	5 800
Hydrocarbures 2	345 000	7 187	48	10 000
Hydrocarbures 3	0		0	
Hydrocarbures 4	1 400 000	35 000	40	50 000
Gaz	25 000	8 333	3	10 000
Liquides alimentaires et industriels	1 000 000	34 483	29	50 000
Produits chimiques liquides	120 000	10 000	12	50 000
<b>Céréales</b>	<b>1 100 000</b>			
Céréales 1	190 000	3 454	55	3 000
Céréales 2	95 000	7 308	13	7 500
Céréales 3	315 000	9 545	33	12 000
Céréales 4	500 000	14 706	34	60 000
<b>Vrac</b>	<b>950 000</b>			
Engrais (urée)	150 000	15 000	10	60 000
Tourteaux	100 000	14 286	7	60 000
Ciment vrac	100 000	5 263	19	9 000
Plaquettes	40 000	3 636	11	8 000
Laitier	100 000	5 000	20	9 000
Clinker	200 000	5 000	40	9 000
Coke de pétrole	40 000	5 000	8	9 000
Granulats	0		0	
Vracs divers	220 000	3 283	67	5 000
<b>Conventionnel</b>	<b>135 000</b>			
Farine	60 000	6 000	10	10 000
Nitrate	60 000	1 714	35	3 000
Conventionnel divers	15 000	1 364	11	3 000
<b>TOTAL</b>	<b>5 140 000</b>		<b>521</b>	

## 5.2 Port de Commerce - Les opportunités

Le chapitre précédent présentait les projections de trafics identifiés à horizon 2030 dans le cas où l'agrandissement du port est réalisé. Ces trafics identifiés ne seront pas les seuls trafics présents dans le port agrandi à cette date. D'ici là, d'autres trafics se seront installés : des trafics liés à des opportunités économiques qui seront saisies par le port de Port-La Nouvelle, c'est-à-dire le développement de nouvelles activités qui n'existent pas aujourd'hui à Port-La Nouvelle. Ces trafics ne sont pas quantifiables car ils dépendent de l'implantation de nouveaux acteurs sur le port. Or à ce stade du projet, il n'est pas possible de prendre des hypothèses crédibles sur l'installation de telle activité ou de telle autre (elles ne pourront pas se réaliser toutes à Port-La Nouvelle, des choix seront fait en fonction de l'économie des projets). Il n'est pas possible non plus de déterminer quelle sera l'ampleur d'une certaine activité si elle venait à s'installer à Port-La Nouvelle. En conséquence, aucun trafic maritime correspondant à ces opportunités n'est avancé.

Cependant, ces opportunités économiques ont déjà été pré-identifiées dans le cadre de l'étude socio-économique réalisée par CATRAM Consultants (mai 2012). Il est donc possible d'imaginer ce qu'elles pourraient représenter en termes d'activité et de retombées à Port-La Nouvelle en se basant sur des exemples. Le chapitre des retombées économiques précise ces ordres de grandeur. Le chapitre ci-dessous décrit les opportunités, pour compléter la caractérisation de la situation de projet (avec le projet proposé).

### 5.2.1 Un nouveau stockeur d'hydrocarbures

L'agrandissement du port de PLN autoriserait l'entrée d'un nouveau stockeur d'hydrocarbures sur le port. Une entrée soutenue par le besoin d'une porte d'entrée d'envergure en France autre que Fos pour les raffineurs méditerranéens (Sète ne dispose que d'un sealine, Marseille et Port-La Nouvelle seront alors les deux seuls ports pétroliers disposant de postes à quai sur la façade méditerranéenne française). Par exemple, au Maroc, le projet Nador West consiste en la création d'un nouveau port de transbordement pétrolier. Ce genre de projet se développe que les côtes du Maghreb et nécessite d'avoir du répondant dans les pays consommateurs européens qui se trouvent en face.

Cette transformation du paysage portuaire pétrolier en Méditerranée pourra inciter un nouvel acteur à investir à Port-La Nouvelle. Pour cela, il lui faudra construire de nouvelles cuves et aller distribuer ses carburants plus profondément dans l'arrière-pays que ce n'est fait actuellement.

### 5.2.2 Un complexe industriel « vert » autour du bioéthanol et des céréales

Le foncier mis à disposition, la présence de cuves capables d'accueillir des liquides industriels, la logistique d'acheminement de céréales déjà en place, la présence de dépôts de carburants où des mélanges sont déjà fait, constituent un ensemble de circonstances incitatives à l'installation d'une usine de production d'éthanol à partir de l'amidon des céréales à des fins alimentaires, chimiques, et surtout pour l'incorporation dans les carburants classiques. Cette unité pourrait être le point de

départ du développement d'un complexe plus diversifié dont les activités seraient multiples autour de la réutilisation de la biomasse.

L'installation pourrait être conçue avec une unité de production de biogaz qui, à l'image des biocarburants s'incorporant aux carburants classiques, s'incorpore au GNL ; ainsi qu'avec des unités de stockage de produits chimiques « verts » issus de la biomasse (notamment engrais dont le trafic est corrélé à celui des céréales).

Cette installation pourrait être complétée par la création de nouveaux silos à céréales qui alimenteront à la fois le complexe industriel pour ses besoins en matière première et le trafic maritime de céréales qui devrait croître.

### 5.2.3 Un stockage flottant de GPL

La consommation de GPL carburant est en augmentation constante dans le cadre de la diversification des sources d'énergie et la tendance à la réduction des émissions des véhicules. L'agrandissement du port pourrait être l'occasion de mettre en place un sealine-gazoduc avec un stockage flottant de type FSPO (floating production, storage and offloading : navire servant de stockage). Ce type d'installation pourrait remplacer et augmenter les stockages actuels de Frangaz et Antargaz.

### 5.2.4 Un complexe de recyclage des matériaux de construction

Le prix et les contraintes réglementaires augmentent et pèsent sur la production de matériaux de construction (granulats comme minerais). Le recyclage de déchets de démolition ainsi que de déchets d'industries spécifiques laisse envisager de fortes créations de valeur ajoutée dans la production de granulats ou minerais recyclés, l'ensemble du bassin méditerranéen fournissant une matière première bon marché. Ce type de complexe industriel serait dans la lignée de l'implantation d'industries vertes précédemment citées par son pendant recyclage et bilan environnemental positif.

### 5.2.5 Un champ d'éoliennes offshore

Si un jour un champ d'éoliennes offshore se réalise en Méditerranée ce sera en Languedoc-Roussillon. En effet, les zones d'exclusions présentes partout ailleurs en Méditerranée (zones naturelles protégées, zones militaires interdites, zones de passage d'avion restrictives, etc.) ne laisse qu'un espace bien précis comme potentiellement exploitable en tant que champs d'éoliennes. Or pour implanter les éoliennes, le développeur aura obligatoirement besoin d'un terminal colis lourds dédié afin d'acheminer les éléments des éoliennes offshore. Le port agrandi de Port-La Nouvelle sera alors un candidat idéal : bien placé, pouvant accueillir de grands navires, disposant d'espaces nécessaires sur ses terre-pleins. Cette installation représenterait une formidable opportunité pour Port-La Nouvelle : 3 à 4 ans après le chantier d'éoliennes, le terminal colis lourd (et toute la compétence en résultant) serait à disposition du port pour traiter de nouveaux trafics.

---

## 5.3 Port de pêche

---

Au port de pêche, l'activité déclinant doucement en raison de l'épuisement des ressources et de la concurrence internationale, certains professionnels voient le projet d'agrandissement comme une opportunité de reconversion (qui nécessitera de la formation).

Cependant, l'agrandissement du port n'impactera pas l'activité des chalutiers qui pêchent au-delà de la bande côtière des trois milles, donc très loin du port. Cela améliorera au contraire les conditions nautiques d'entrée dans le port.

Le projet comportera des mesures qui permettront de compenser les risques d'impacts négatifs sur les « petits métiers » : réduction des zones de pêche, perturbations de l'environnement de la faune maritime. De plus le projet aura des impacts positifs tels que l'augmentation des ressources grâce à l'implantation de récifs artificiels le long des digues. Au final, il a été choisi de ne pas faire varier l'activité « petits métiers » et pêche de loisir en raison des impacts à la fois positifs et négatifs potentiels du projet.

---

## 5.4 Port de plaisance

---

Entre la situation inchangée (ou de référence) et la situation avec le projet proposé (ou situation de projet), l'activité du port de plaisance devrait être identique : les installations seront les mêmes et l'activité renforcée du port de commerce ne devrait pas gêner la pratique de la plaisance. Donc de même, malgré la forte pression sur la demande en places de port, est considéré que les aménagements récents (création de 100 anneaux supplémentaires en 2012) permettent de répondre à la demande d'ici à 2030 et est conservé le même niveau d'activité actuelle qu'en situation inchangée (ou de référence).

## 6 Récapitulatif des prévisions de trafics

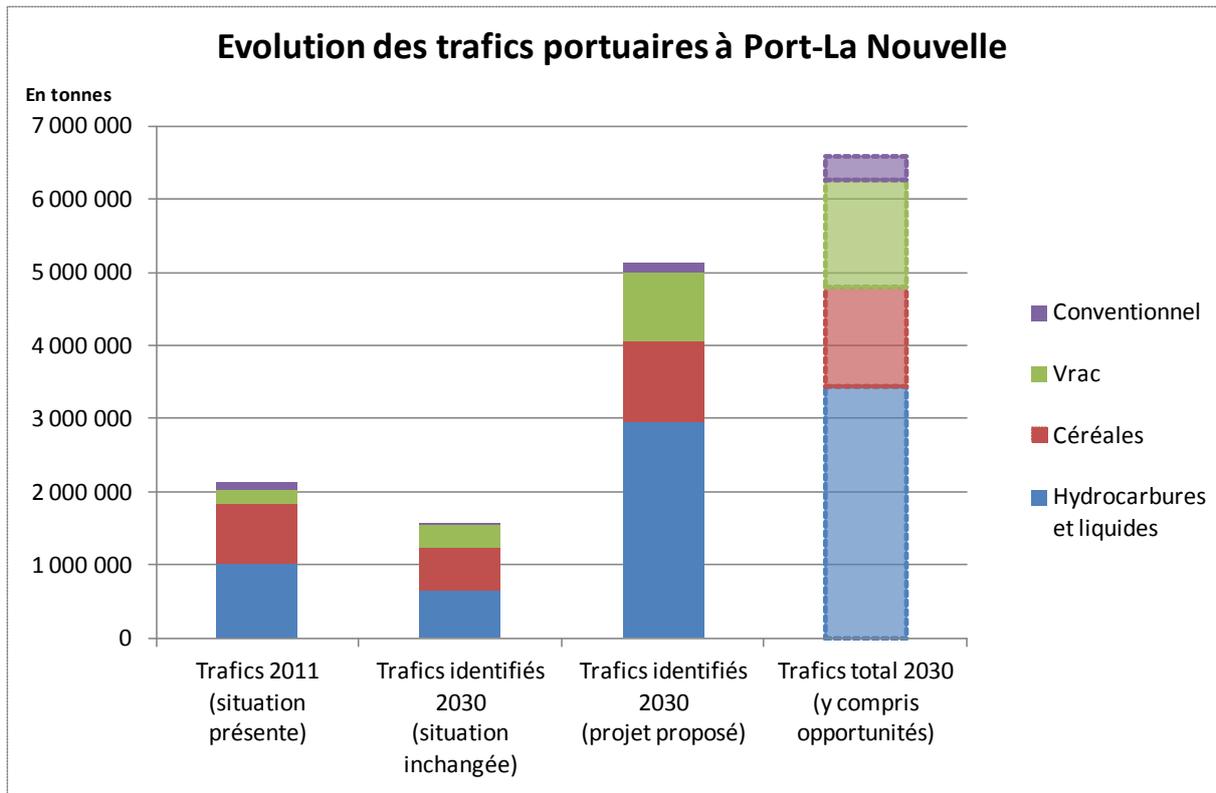
Le niveau des trafics en transit par le port de Port-La Nouvelle est très différent selon les situations. De 2,1 millions de tonnes en 2011, les trafics identifiés diminuent à 1,6 million de tonnes en situation inchangée 2030 (ou de référence) mais augmentent à 5,1 millions de tonnes avec le projet proposé (situation de projet), soit plus du double des trafics actuels.

En prenant en compte les opportunités liées aux implantations industrielles nouvelles qui ne sont pas quantifiables à ce jour, le trafic pourrait se situer entre 5,8 et 7,5 millions de tonnes en 2030.

**Tableau 20 : Récapitulatif des prévisions de trafics à Port-La Nouvelle**

	Trafics 2011 (situation présente)	Trafics identifiés 2030 (situation inchangée)	Trafics identifiés 2030 (projet proposé)	Trafics liés aux opportunités 2030	Trafics total 2030 (y compris opportunités)
<b>Hydrocarbures et liquides</b>	1 013 873	640 000	2 955 000	250 000 à 1 000 000	3,2 à 4 millions
<b>Céréales</b>	825 334	600 000	1 100 000	100 000 à 400 000	1,2 à 1,5 million
<b>Vrac</b>	191 811	330 000	950 000	250 000 à 800 000	1,2 à 1,75 million
<b>Conventionnel</b>	115 730	10 000	135 000	100 000 à 250 000	235 000 à 285 000
<b>TOTAL (tonnes)</b>	<b>2 146 748</b>	<b>1 580 000</b>	<b>5 140 000</b>	<b>700 000 à 2 450 000</b>	<b>5,8 à 7,5 millions</b>
<b>TOTAL (nbre de navires)</b>	<b>361</b>	<b>253</b>	<b>521</b>		

Figure 25 : Evolution des trafics portuaires à Port-La Nouvelle selon les situations



## 7 Retombées économiques

### 7.1 Retombées économiques des trafics identifiés

#### 7.1.1 Impact direct

Les impacts **directs** résultent des activités faisant partie intégrante du port : exploitation par l'autorité portuaire, ses sous-traitants (pilotage, lamanage, ...) et activité des professionnels implantés dans le port (compagnies maritimes...).

Ils se mesurent à l'aide de quatre indicateurs : le chiffre d'affaire, la valeur ajoutée, le nombre d'emplois (équivalents temps plein) et la contribution économique territoriale générée, qui remplace la taxe professionnelle depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010. Pour les administrations c'est la notion de dépenses (au lieu du chiffre d'affaires pour les entreprises privées) qui est utilisée.

Les données source de calcul des impacts directs sont, soit issues d'entretiens et d'enquêtes auprès des acteurs directs, soit calculées (lorsque non disponibles ou partielles) en fonction des ratios de la Banque de France, données INSEE pour les entreprises privées et d'autres sources INSEE (Comptes nationaux des collectivités, 2010). La plupart des répondants aux enquêtes ne souhaitant pas voir diffuser leurs chiffres individuels, le détail du chiffre n'est pas indiqué dans ce rapport et seuls les totaux sont présentés.

Les acteurs directement liés à l'activité portuaire sont les suivants :

**Tableau 21 : Acteurs directement liés à l'activité portuaire**

Nom de l'entreprise/l'administration	Activité
<b>Sous-direction des ports</b>	
CCI de Narbonne – DSP	Port de Commerce
CCI de Narbonne – DSP	Criée
CCI de Narbonne – DSP	Port de Plaisance
<b>Capitainerie</b>	
<b>Douanes</b>	
<b>Gendarmerie Maritime</b>	
<b>Affaires maritimes – Délégation à la Mer et au Littoral (DDTM)</b>	
<b>Affaires maritimes – Direction Interrégionale de la Méditerranée</b>	
SPPMPLNPV	Pilotage et lamanage
<b>Société de Remorquage Nouvelloise</b>	Remorquage
<b>JIFMAR offshore services</b>	Maintenance du sealine
<b>Société de Manutention et Transit Portuaire (SMTP)</b>	Transitaire et Manutentionnaire
<b>Comptoir Languedocien du Transit Maritime (CLTM)</b>	Agence maritime, Transitaire, Manutentionnaire
<b>Sud Services</b>	Agence maritime, Transitaire, Manutentionnaire, Gardiennage (filiale d'Axereal)
<b>Silos du sud</b>	Transitaire, Manutentionnaire: Stockage de céréales (filiale d'Axereal)
<b>Stone Shipping</b>	Agence maritime
<b>T &amp; T Shipping</b>	Agence maritime, Affréteur
<b>EPPLN (JV 50/50 Dyneff et Total)</b>	Stockage de carburants
<b>Frangaz</b>	Stockage de GPL
<b>Antargaz</b>	Stockage de GPL
<b>France Agri Mer</b>	Stockage de liquides alimentaires
<b>Carayon</b>	Stockage de ciment
<b>Pêcheurs au chalut</b>	Pêche
<b>Pêcheurs petits métiers</b>	Pêche

Pour calculer les impacts en situation de projet (avec le projet proposé) et en situation de référence (ou inchangée), des ratios sur les tonnages ou les navires ont été utilisés.

Les volumes d'activités générés par la pêche et la plaisance étant en proportion bien plus faible que ceux générés par le port de commerce, il est considéré que l'évolution de l'activité au port de commerce est prépondérante par rapport à celle du port de pêche et de plaisance. Aussi les clés

d'évolution de l'activité économique liée directement ou indirectement au port de Port-La Nouvelle seront basées sur des paramètres du port de commerce. C'est-à-dire que les ratios utilisés pour faire varier les indicateurs économiques (chiffre d'affaire, valeur ajoutée, nombre d'emplois et contribution économique territoriale) se font par rapport aux tonnages ou aux navires du port de commerce.

Un certain nombre de nouveaux acteurs peuvent apparaître : nouveaux manutentionnaires, nouveaux transitaires, etc. Leur activité économique sera incluse dans l'évolution calculée des acteurs existants. C'est-à-dire que l'augmentation de chiffre d'affaires d'un acteur en particulier sera peut-être en fait à partager entre cet acteur et un nouveau venu.

Pour calculer l'évolution des indicateurs des impacts directs, il est donc possible de distinguer deux composantes : les activités dont l'évolution est liée au nombre de navires et les activités dont l'évolution est liée aux tonnages de marchandises.

### ➤ Les administrations et les activités de services aux navires

Il a été considéré que les retombées économiques issues des administrations et des activités de services aux navires (pilotage, remorquage, lamanage, transit, agent maritime...) évolueraient proportionnellement à l'évolution du nombre de navires en escale à Port-La Nouvelle.

En situation inchangée (ou de référence) comme avec le projet proposé (situation de projet), un coefficient réducteur (0,8) a été appliqué pour les administrations, considérant qu'une recherche d'économie était engagée globalement pour les services de l'Etat et des collectivités locales. Le même coefficient réducteur est appliqué aux activités de services aux navires non opérationnelles (transit, agent maritime...).

Par contre, pour les activités **opérationnelles** de services aux navires on distingue deux cas :

- elles ne se voient pas appliquer de coefficient en situation inchangée (ou de référence) : la baisse du nombre de navires impliquera une baisse proportionnelle des retombées économiques, les navires restant quasiment identiques à ceux avec le projet proposé.
- A l'inverse, un coefficient multiplicateur (1,2) est appliqué avec le projet proposé (en situation de projet). Ceci correspond à la prise en compte d'une augmentation progressive de la taille des navires qui demanderont davantage de personnel pour les opérations d'accompagnement de l'escale.

### ➤ Les activités de services à la marchandise

Les manutentionnaires comme les stockeurs ont une activité directement liée aux volumes de marchandises traités. Leurs activités évolueront donc proportionnellement aux tonnages.

Ces considérations sont reprises dans le tableau ci-dessous :

**Tableau 22 : Clés d'évolution pour les acteurs directement liés à l'activité portuaire**

Nom de l'entreprise	Clé par rapport à la situation présente	Clé par rapport à la situation inchangée
<b>Sous-direction des ports</b>	Réduction de la cellule du projet d'agrandissement pour le nombre d'emploi, puis chiffres proportionnels au nombre d'emplois	Retour à la situation actuelle : transfert de personnel du projet d'agrandissement à la gestion du port agrandi
<b>CCI de Narbonne – DSP port de commerce</b>	proportionnel à aux navires (coefficient multiplicateur : 0,8 car gains de productivité et recherches d'économies dans le secteur "public", mais moindre que pour les activités de services aux navires - pilotage, remorquage, lamanage)	Proportionnel aux navires (coefficient multiplicateur : 0,8 car gains de productivité et recherches d'économies dans le secteur "public", mais moindre que pour les activités de services aux navires - pilotage, remorquage, lamanage)
<b>CCI de Narbonne – DSP port de pêche</b>	Pas d'évolution de l'activité	Pas d'évolution
<b>CCI de Narbonne – DSP port de plaisance</b>	Pas d'évolution	Pas d'évolution
<b>Capitainerie</b>	Proportionnel aux navires (coefficient multiplicateur : 0,8)	Proportionnel aux navires (coefficient multiplicateur : 0,8)
<b>Douanes</b>	Proportionnel aux navires (coefficient multiplicateur : 0,8)	Proportionnel à aux navires (coefficient multiplicateur : 0,8)
<b>Gendarmerie Maritime</b>	Proportionnel aux navires (coefficient multiplicateur : 0,8)	Proportionnel à aux navires (coefficient multiplicateur : 0,8)
<b>Affaires maritimes – Délégation à la Mer et au Littoral (DDTM)</b>	Proportionnel aux navires (coefficient multiplicateur : 0,8)	Proportionnel à aux navires (coefficient multiplicateur : 0,8)
<b>Affaires maritimes – Direction Interrégionale de la Méditerranée</b>	Proportionnel aux navires (coefficient multiplicateur : 0,8)	Proportionnel à aux navires (coefficient multiplicateur : 0,8)
<b>SPPMPLNPV</b>	Proportionnel aux navires	Proportionnel à aux navires (coefficient multiplicateur : 1,2)
<b>Société de Remorquage Nouvelloise</b>	Proportionnel aux navires	Proportionnel à aux navires
<b>JIFMAR offshore services</b>	Proportionnel aux navires	Disparition : disparition du sealine
<b>Société de Manutention et Transit Portuaire (SMTP)</b>	Proportionnel aux tonnages	Proportionnel aux tonnages
<b>Comptoir Languedocien du Transit Maritime (CLTM)</b>	Proportionnel aux tonnages	Proportionnel à aux tonnages
<b>Sud Services</b>	Proportionnel aux tonnages de céréales	Proportionnel aux tonnages
<b>Silos du sud</b>	Proportionnel aux tonnages de céréales	Proportionnel aux tonnages
<b>Stone Shipping</b>	Proportionnel aux navires (coefficient multiplicateur : 0,8)	Proportionnel aux navires (pas d'activité de manutention)

<b>T &amp; T Shipping</b>	Proportionnel aux navires (coefficient multiplicateur : 0,8)	Proportionnel aux navires (pas d'activité de manutention)
<b>EPPLN (JV 50/50 Dyneff et Total)</b>	Proportionnel aux tonnages d'hydrocarbures	Proportionnel aux tonnages d'hydrocarbures
<b>Frangaz</b>	Proportionnel aux tonnages de gaz	Pas d'évolution
<b>Antargaz</b>	Proportionnel aux tonnages de gaz	Proportionnel aux tonnages de gaz
<b>France Agri Mer</b>	Proportionnel aux tonnages de liquides	Proportionnel aux tonnages : pas d'évolution
<b>Carayon</b>	Proportionnel aux tonnages de ciment	Proportionnel aux tonnages de ciment : pas d'évolution
<b>Pêcheurs au chalut</b>	Pas d'évolution	Pas d'évolution
<b>Pêcheurs petits métiers</b>	Pas d'évolution	Pas d'évolution
<b>Nouveaux acteurs : Manutentionnaires<sup>5</sup></b>		Inclus dans l'évolution des manutentionnaires existants
<b>Transitaires</b>		Inclus dans l'évolution des transitaires existants
<b>Stockeur de céréales</b>		Inclus dans l'évolution des stockeurs existants

Figure 26 : Schématisation des clés d'évolution pour les acteurs directs

	SITUATION ACTUELLE		SITUATION DE REFERENCE		SITUATION DE PROJET
<b>Administrations</b>					
Chiffre d'affaires	14 800 000	Proportionnel à l'évolution des navires ou des tonnages suivant les cas	10 700 000	Proportionnel à l'évolution des navires ou des tonnages suivant les cas	14 700 000
Valeur ajoutée	6 200 000		4 100 000		6 100 000
CET*	130 000		90 000		130 000
Emplois (ETP)	91		69		94
<b>Services portuaires</b>					
Chiffre d'affaires	14 600 000	Proportionnel à l'évolution des navires ou des tonnages suivant les cas	10 300 000	Proportionnel à l'évolution des navires ou des tonnages suivant les cas	21 900 000
Valeur ajoutée	8 600 000		6 200 000		13 000 000
CET*	180 000		130 000		270 000
Emplois (ETP)	95		67		158
<b>Activités industrielles</b>					
Chiffre d'affaires	11 200 000	Proportionnel à l'évolution des navires ou des tonnages suivant les cas	8 500 000	Proportionnel à l'évolution des navires ou des tonnages suivant les cas	19 400 000
Valeur ajoutée	1 900 000		1 400 000		3 300 000
CET*	40 000		30 000		70 000
Emplois (ETP)	44		42		68
<b>Pêche</b>					
Chiffre d'affaires	900 000	Pas d'évolution	900 000	Pas d'évolution	900 000
Valeur ajoutée	300 000		300 000		300 000
CET*	10 000		10 000		10 000
Emplois (ETP)	103		103		103

<sup>5</sup> Un pool de manutentionnaires pourrait venir exploiter le port.

### 7.1.2 Impact indirect

Les effets **indirects** correspondent à des activités supplémentaires rendues possible par l'existence du port, mais n'en faisant pas partie. Il peut s'agir des services « additionnels » afférant à une activité, d'activités industrielles ou commerciales en lien avec le trafic portuaire, des activités de transport et de logistique issues de ce même trafic.

La distribution de carburants et le transport (notamment routier) constituent l'essentiel des emplois et de la création de valeur. Il y a en effet peu d'activité industrielle liée à l'activité du Port.

Les effets indirects sont premièrement calculés en situation actuelle en listant les entreprises existantes qui relèvent des activités indirectement liées au port (entreprises de transport, de logistique, chargeurs, etc.). Il est ensuite demandé à chacune d'elle de fournir son chiffre d'affaire, sa valeur ajoutée, ses emplois.

Cette information est croisée/consolidée ou complétée en se référant aux informations légales sur les entreprises. Lorsque toutes les informations ne sont pas disponibles, les données sont complétées en utilisant des ratios Banque de France.

Ex : lorsqu'une entreprise de distribution (grossiste) ne communique que son chiffre d'affaire, sa valeur ajoutée est possible à reconstituer (17% du chiffre d'affaire selon les ratios sectoriels de la BDF), sur les mêmes ratios le chiffre d'affaire par emploi est donné à 432 KC et le nombre d'emplois peut donc être déduit du chiffre d'affaire.

**Tableau 23 : Exemples de ratios pris en compte (source BDF)**

Type d'activité	Exemples de ratios pris en compte (Source BDF)*		
	Valeur ajoutée par emploi	Chiffre d'affaire par emploi	VA/CA
Activité de transport, logistique, commissionnaires de transport	73 K€	210 K€	35%
Grossistes (Coopératives, distributeurs)	73 K€(troisième quartile)	432 K€ (troisième quartile)	17%
Industrie alimentaire	58 K€	239 K€	24%
Collecte déchets	92 K€	270 KC	34%

\*Ratios élaborés sur des données 2010 et publiés en décembre 2011.

Les résultats de ces calculs sont comparés aux données réelles disponibles pour des entreprises comparables, et aux ratios INSEE (chiffre d'affaire par branche, résultats des entreprises par secteur) afin de vérifier leur cohérence.

Pour chacune de ces entreprises, ne sont prises en compte que la proportion de chiffre d'affaire, de valeur ajoutée ou d'emplois en lien avec Port-La Nouvelle. Cette part est déterminée à partir des entretiens, des données institutionnelles et de la nature de l'activité elle-même.

Pour les emplois indirects liés au transport, les tonnages sont traduits (en fonction d'une part modale qui évoluera en fonction de la situation, actuelle, situation de référence et situation de projet) en équivalents véhicules (camions ou trains), en fonction d'un tonnage et d'une distance moyenne estimées en fonction des différentes activités et produits. Les équivalents véhicules sont ensuite traduits en ETP.

Une fois la base des impacts socio-économiques indirects calculée sur la situation actuelle, les évolutions de ces impacts seront extrapolées sur la situation de référence et sur la situation de projet en intégrant :

- Des hypothèses de croissance ou de diminution de l'activité existante, traduites en tonnages, sur lesquelles on extrapole les ratios existants
- Des hypothèses de nouvelles activités, traduites en tonnage par catégorie de produit, sur lesquelles on applique les mêmes ratios, ou d'autres ratios sectoriels spécifiques.
- Des hypothèses de part modale (augmentation du fer, diminution de la route), traduites en ETP pour les emplois liés au transport.

Figure 27 : Schématisation des clés d'évolution des impacts indirects

	SITUATION ACTUELLE		SITUATION DE REFERENCE		SITUATION DE PROJET
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>66 400 000</b>		<b>48 400 000</b>		<b>146 000 000</b>
Hydrocarbures et liquides	28 300 000	Proportionnel aux tonnages	17 800 000	Proportionnel aux tonnages	82 400 000
Céréales	30 000 000		21 800 000		40 000 000
Vrac	3 900 000		6 400 000		19 100 000
Conventionnel	2 100 000		200 000		2 100 000
Autres	2 100 000		2 100 000		2 400 000
<b>Valeur ajoutée</b>	<b>17 900 000</b>		<b>13 600 000</b>		<b>46 700 000</b>
Hydrocarbures et liquides	10 600 000	Proportionnel aux tonnages	6 700 000	Proportionnel aux tonnages	30 900 000
Céréales	4 500 000		3 300 000		6 000 000
Vrac	1 800 000		3 000 000		9 000 000
Conventionnel	400 000		40 000		400 000
Autres	600 000		600 000		400 000
<b>CET</b>	<b>370 000</b>		<b>280 000</b>		<b>970 000</b>
Hydrocarbures et liquides	221 000	Proportionnel aux tonnages	140 000	Proportionnel aux tonnages	645 000
Céréales	94 000		69 000		125 000
Vrac	38 000		63 000		188 000
Conventionnel	8 000		1 000		8 000
Autres	13 000		13 000		8 000
<b>Emplois (ETP)</b>	<b>892</b>		<b>789</b>		<b>1 416</b>
Hydrocarbures et liquides	697	Proportionnel aux tonnages	674	Proportionnel aux tonnages	1 054
Céréales	132		77		168
Vrac	32		43		158
Conventionnel	12		1		11
Autres	20		19		26

### 7.1.3 Impact induit

Les effets **induits**, correspondent aux dépenses effectuées dans le tissu économique local grâce aux revenus distribués au titre des effets directs et indirects.

Le calcul des effets induits se base sur la masse salariale (revenu brut disponible) hors épargne, affectée à la consommation locale (hors vente à distance, et voyages). Les dépenses effectuées dans le tissu économique local sont estimées à 11 500 C par an et par personne (chiffre arrondi). Ce montant est calculé sur la base de la moyenne nationale INSEE des dépenses par habitant (salaire net de charges, impôts, taxes et diminué de l'épargne, source INSEE 2011) contextualisé (les salaires dans le département de l'Aude étant plus faibles de 7 % que la moyenne nationale). Ces dernières sont ensuite diminuées d'une estimation de dépenses non locales (source INSEE 2010).

Ces dépenses sont multipliées par le nombre d'emplois des activités directes et indirectes pour déterminer la masse des dépenses effectuées dans le tissu économique local, et donc l'équivalent du chiffre d'affaires des commerces, entreprises de services, entreprises de restauration. La valeur ajoutée est calculée en appliquant un ratio moyen de 23 % sur ce chiffre d'affaire. Les ratios sectoriels mobilisables (Source BDF) sont très variables. Le choix de la fourchette basse est délibéré afin de ne pas surestimer les impacts induits.

Les emplois induits sont calculés à partir du chiffre d'affaire induit, divisé par le salaire moyen brut chargé. Le résultat obtenu donne l'équivalent d'un emploi induit pour 3 emplois directs et indirects.

Par souci de cohérence, le ratio obtenu a été comparé à ceux obtenus dans d'autres études (étude des impacts socio-économiques du Port de Nantes : ratio d'un emploi induit pour 2 emplois directs et indirects; étude des impacts socio-économiques Liaison fluviale Petite Seine Grand gabarit : ratio d'un emploi induit pour 3 emplois directs et indirects; étude des impacts socio-économiques du Port de Bastia : ratio de 2 emplois induits pour 3 emplois directs et indirects). Le port de Port-La Nouvelle se situe en fourchette basse.

Figure 28 : Schématisation des clés de calcul des impacts induits issus des impacts directs

	SITUATION ACTUELLE	SITUATION DE REFERENCE	SITUATION DE PROJET
<b>Impacts Directs</b>			
Chiffre d'affaires	41 500 000	30 400 000	56 800 000
Valeur ajoutée	17 100 000	12 100 000	22 700 000
CET	360 000	250 000	470 000
Emplois (ETP)	333	281	423

↓  
Ratios sur les  
dépenses locales  
(INSEE)

↓  
Ratios sur les  
dépenses locales  
(INSEE)

↓  
Ratios sur les  
dépenses locales  
(INSEE)

Impacts induits issus des directs*			
<b>Chiffre d'affaires induit par :</b>	<b>3 800 000</b>	<b>3 200 000</b>	<b>4 800 000</b>
Administrations	1 040 000	790 000	1 080 000
Services portuaires	1 090 000	760 000	1 810 000
Activités industrielles	500 000	480 000	780 000
Pêche	1 180 000	1 180 000	1 180 000
<b>Valeur ajoutée induite par :</b>	<b>900 000</b>	<b>700 000</b>	<b>1 100 000</b>
Administrations	240 000	180 000	250 000
Services portuaires	250 000	170 000	420 000
Activités industrielles	120 000	110 000	180 000
Pêche	270 000	270 000	270 000
<b>CET induite par :</b>	<b>18 000</b>	<b>15 000</b>	<b>23 000</b>
Administrations	5 000	3 800	5 200
Services portuaires	5 200	3 500	8 800
Activités industrielles	2 500	2 300	3 800
Pêche	5 600	5 600	5 600
<b>Emplois (ETP) induits par :</b>	<b>109</b>	<b>92</b>	<b>138</b>
Administrations	30	23	31
Services portuaires	31	22	52
Activités industrielles	14	14	22
Pêche	34	34	34

Figure 29 : Schématisation des clés de calcul des impacts induits issus des impacts indirects

	SITUATION ACTUELLE	SITUATION DE REFERENCE	SITUATION DE PROJET
<b>Impacts indirects</b>			
Chiffre d'affaires	66 400 000	48 400 000	146 000 000
Valeur ajoutée	17 900 000	13 600 000	46 700 000
CET	370 000	280 000	970 000
Emplois (ETP)	892	786	1 416
<b>Ratios sur les dépenses locales (INSEE)</b>			
<b>Impacts induits issus des indirects*</b>			
<b>Chiffre d'affaires induit par :</b>	<b>10 200 000</b>	<b>9 000 000</b>	<b>16 200 000</b>
Hydrocarbures et liquides	7 970 000	7 400 000	12 060 000
Céréales	1 510 000	880 000	1 920 000
Vrac	370 000	490 000	1 810 000
Conventionnel	130 000	10 000	120 000
Autres	230 000	220 000	290 000
<b>Valeur ajoutée induite par :</b>	<b>2 300 000</b>	<b>2 100 000</b>	<b>3 700 000</b>
Hydrocarbures et liquides	1 830 000	1 700 000	2 770 000
Céréales	350 000	200 000	440 000
Vrac	90 000	110 000	420 000
Conventionnel	30 000	0	30 000
Autres	50 000	500 000	70 000
<b>CET induite par :</b>	<b>49 000</b>	<b>43 000</b>	<b>78 000</b>
Hydrocarbures et liquides	38 200	35 500	57 800
Céréales	7 300	4 200	9 200
Vrac	1 900	2 300	8 800
Conventionnel	600	0	600
Autres	1 000	1 000	1 500
<b>Emplois (ETP) induits par :</b>	<b>292</b>	<b>257</b>	<b>463</b>
Hydrocarbures et liquides	228	211	345
Céréales	43	25	55
Vrac	11	14	52
Conventionnel	4	0	3
Autres	7	6	8

#### 7.1.4 Impact en termes de fiscalité

L'augmentation des activités économiques générée par l'agrandissement du port aura une incidence sur le niveau des retombées fiscales qui pourront être collectées localement par les différentes collectivités ou plus généralement par les services de l'Etat.

La contribution économique territoriale, qui remplace la taxe professionnelle depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, a pu être estimée :

- ⇒ 800 000 euros dans la situation présente (ou actuelle),

- 760 000 euros en situation inchangée (ou de référence),
- entre 1,6 et 5 millions d'euros avec le projet proposé dans sa globalité.

A noter que le projet tel que présenté pourrait également générer dès l'horizon 2020 entre 600 000 et 1,3 million d'euros par an de retombées fiscales sur le foncier bâti.

D'autres ressources fiscales peuvent être mentionnées :

Donnée de base	Entité affectée par le coût	Entité bénéficiaire
Taxes foncières	Propriétaires	Collectivités locales
<b>Contribution économique territoriale, dont :</b>		
• Cotisation foncière des entreprises	Entreprises	Collectivités locales
• Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE)	Entreprises	Collectivités locales
Versement transport par emploi	Entreprises	Collectivités locales (si Autorité organisatrice des transports)
Impôt sur le revenu par emploi	Employés	Etat
Taxe d'habitation par emploi	Employés (directs, indirects et induits)	Collectivités locales
Cotisation sociale	Entreprises	Etat
Allocation chômage standard mensuelle	Etat (en fait économies pour l'Etat par emploi créé)	Chômeurs

#### 7.1.5 Résultats des calculs des retombées directes, indirectes et induites (hors chantier)

**Tableau 24 : Retombées directes, indirectes et induites dans les trois situations (en euros et emplois équivalent temps plein) pour les trafics identifiés**

	Situation présente	Situation inchangée	Projet proposé
<b>Impacts Directs</b>			
Chiffre d'affaire	41 500 000	30 400 000	56 800 000
Valeur ajoutée	17 100 000	12 100 000	22 700 000
Contribution économique territoriale	360 000	250 000	470 000
Emplois (ETP)	333	281	423
<b>Impacts Indirects</b>			
Chiffre d'affaire	66 400 000	48 400 000	146 000 000
Valeur ajoutée	17 900 000	13 600 000	46 700 000

Contribution économique territoriale	370 000	280 000	970 000
Emplois (ETP)	892	786	1 416
<b>Impacts induits issus des directs</b>			
Chiffre d'affaire	3 800 000	3 200 000	4 800 000
Valeur ajoutée	900 000	700 000	1 100 000
Contribution économique territoriale	18 000	15 000	23 000
Emplois (ETP)	109	92	138
<b>Impacts induits issus des indirects</b>			
Chiffre d'affaire	10 200 000	9 000 000	16 200 000
Valeur ajoutée	2 300 000	2 100 000	3 700 000
Contribution économique territoriale	49 000	43 000	78 000
Emplois (ETP)	292	257	463
<b>TOTAUX</b>			
Chiffre d'affaire	121 900 000	91 000 000	223 800 000
Valeur ajoutée	38 200 000	28 500 000	74 200 000
Contribution économique territoriale	800 000	590 000	1 540 000
Emplois (ETP)	1 630	1 420	2 440

En situation de projet (projet proposé), il s'agit des retombées par défaut calculés sur la base de 5,1 millions de tonnes de trafics portuaires. Les chiffres ne tiennent pas compte des opportunités industrielles qui pourraient venir s'implanter à proximité du port et qui seraient génératrices de trafics et de retombées économiques supplémentaires.

Ces chiffres peuvent être mis en perspective en les comparant à l'échelle du département (la zone d'emploi locale) et de la commune de Port-La Nouvelle.

Il s'agit de donner des ordres de grandeur permettant de mesurer d'une part le poids de l'activité de Port-La Nouvelle à l'échelon local ou départemental (en intégrant les emplois directs, indirects et induits aux échelles géographiques où ces emplois se situent). Ces emplois ne sont pas strictement localisés à l'échelle communale ou départementale, mais dans la zone globale de chalandise du Port. Aujourd'hui, le poids de Port-La Nouvelle est important au niveau communal (les seuls emplois directs localisés sur la commune représentent plus du **quart des emplois** au niveau de la commune).

Les entreprises localisées sur le Port vont aussi générer de la valeur ajoutée, qui, comparée à la totalité de la valeur générée sur la commune, représente 98% de cette dernière.

Au niveau départemental, le poids actuel du Port est relativement faible (1,5% des emplois, 8% de la valeur ajoutée et de la contribution économique territoriale). La situation inchangée (ou de référence) affaiblit encore cette part modeste. Le projet proposé (situation de projet), en revanche, induit presque un doublement du poids de Port-La Nouvelle dans l'économie départementale, avec une contribution à la valeur ajoutée totale et à la contribution économique territoriale de 15%.

## 7.2 Retombées économiques de la construction avec le projet proposé (situation de projet)

### 7.2.1 Retombées économiques du chantier du port

L'agrandissement du port aura pour effet premier un développement de l'activité BTP qui intéressera la ville, le département, voire la région dans son ensemble.

Les retombées économiques du chantier de construction du Port ont été estimées sur la base de l'emploi BTP généré par les travaux. Le montant de ces travaux est estimé à 230 millions d'euros et recouvre des réalités diverses, correspondant à des ratios différents (études, travaux d'infrastructures, travaux de construction, sur une base de 40 000 m<sup>2</sup> bâtis/20 millions d'euros).

Les ratios de base pris en compte sont issus de l'étude du cabinet Relance<sup>6</sup> sur l'impact des chantiers de Travaux Publics sur l'emploi, consolidant différentes sources et notamment les statistiques de la FNTF (Fédération nationale des travaux publics), Syntec, Ministères et autres. Ces ratios sont sensiblement différents selon le type d'activité de chantier (infrastructures, constructions, études pour ne citer que les principales). Ces différences sont prises en compte dans le calcul.

Ces ratios permettent, d'estimer le nombre d'emplois de chaque catégorie pour 1 million de travaux effectué. La base de calcul prise en compte est de 230 millions d'euros, ventilés entre infrastructures (87%), études (4%, sur la base des études déjà réalisées ou engagées) et constructions (9% des montants, estimation). Le ratio emploi par million d'euros de travaux est ensuite appliqué sur le montant des travaux, en fonction de la pondération ci-dessus et du type d'activité. La même méthode de calcul est utilisée pour le calcul des emplois de chantier directs liés aux différentes opportunités.

**Tableau 25 : Ratios pris en compte pour le calcul des retombées de chantier**

Type d'activités	Emplois directs par type d'activités
Infrastructures	8,1
Constructions	11
Etudes	6,7

<sup>6</sup> Etude du Cabinet relance : Impacts des chantiers de travaux publics sur l'emploi 2009

La durée du chantier est estimée à trois ans. Les retombées économiques sont estimées sur une base annuelle. L'hypothèse est faite d'un phasage des travaux en trois tranches équivalentes, soit 77 millions d'euros par an.

Il est difficile d'estimer les tonnages de matériaux et fournitures transportés lors de tels chantiers. Mais ces tonnages seront transportés et généreront aussi de l'activité pour des entreprises de transport locales ou régionales et donc des emplois supplémentaires dans le secteur du transport.

Au final, les retombées du chantier sont évaluées à l'aide des indicateurs suivants :

**Tableau 26 : Retombées économiques pendant la phase de travaux d'agrandissement du port (base annuelle)**

	Chiffre d'affaires total En millions d'euros	Valeur ajoutée En millions d'euros	Contribution économique territoriale En millions d'euros	Emplois annuels
Retombées directes	77	15	0,3	1 900
Retombées indirectes	49	10	0,2	180
Retombées induites issues des directes	7	1,2	0,03	200
Retombées induites issues des indirectes	2	0,4	0,003	20
<b>Total</b>	<b>135 millions d'euros</b>	<b>27 millions d'euros</b>	<b>0,5 million d'euros</b>	<b>2 270</b>

### 7.2.2 Impact des travaux sur l'activité du port de commerce

Pendant les travaux le port de commerce devrait pouvoir maintenir son activité à l'identique de la situation présente (ou actuelle) : les digues du port actuel seront maintenues pendant la majeure partie des travaux ce qui assurera une entrée normale des navires dans le port. Pendant une période réduite cependant la passe d'entrée du port sera limitée par la fin des travaux d'enrochement des digues. Si le chantier est bien organisé, l'impact négatif sur l'activité du port devrait être infime et n'a donc pas été prise en compte dans cette évaluation.

Par contre l'accès terrestre au port risque d'être perturbé par les allées et venues de camions approvisionnant en matériaux le chantier. Il semble inévitable que l'activité du port en soit altérée.

Celle-ci devrait voir une contraction de son chiffre d'affaires direct estimée à 5%, soit environ 135 000 euros.

### 7.2.3 Impact des travaux sur l'activité du port de pêche

Les marins pêcheurs ont des horaires de sortie en mer et de retour au port et ne devront pas être bloqués à ces moments-là. Leur zone de débarquement du poisson devant être préservée, il ne devrait pas y avoir de retard à la vente du poisson. Si l'organisation du chantier est bien faite, l'impact des travaux sur leur activité ne devrait pas se faire sentir.

Par contre, les « petits métiers » et pêcheurs de loisir risquent d'être impactés négativement. Le manque à gagner en période travaux pour ces activités est estimé à 10% de l'activité, soit 175 000 euros.

### 7.2.4 Impact des travaux sur l'activité du port de plaisance

On estime que l'activité du port de plaisance ne sera pas impactée par les travaux :

- les appontements se trouvant sur l'autre rive du chenal, leur accès ne sera pas perturbé par le partage des voies avec des engins de chantier ;
- les digues du port actuel devant être préservées pendant la majeure partie des travaux, les entrées et sorties du port seront protégées pendant les travaux.

---

## 7.3 Retombées économiques des opportunités avec le projet proposé (en situation de projet)

---

Comme cela a été précisé, les opportunités économiques que pourrait saisir Port-La Nouvelle une fois le port agrandi sont pré-identifiées mais pas déterminées. Le manque de précision quant à ces projets ne permet donc pas d'en évaluer précisément les retombées économiques. Cependant, des exemples de projets similaires ayant été réalisés permettent de donner des ordres de grandeur.

Ces retombées économiques ne pourront être incluses au bilan économique du projet et aux calculs de retour sur investissement car on ignore aujourd'hui lesquelles d'entre elles s'offriront au port agrandi. Néanmoins elles doivent être considérées dans la justification économique du projet en ceci qu'il est absolument certain que l'implantation d'une ou de plusieurs nouvelles activités aura lieu une fois le projet d'agrandissement réalisé car les espaces qui seront alors mis à disposition de nouveaux acteurs économiques seront extrêmement précieux et recherchés de part leur localisation dans un port moderne contigu à un parc logistique récent.

En outre, ces activités, quelle qu'elles soient, seront génératrices d'investissements nouveaux sur le port : achat d'outillage spécifique, création d'entrepôts, etc. Cela signifie qu'outre leurs retombées

propres elles seront nécessaires à la mise à niveau perpétuelle du port en termes de qualité de service grâce aux investissements qu'elles réaliseront ou permettront de réaliser. En ce sens, elles font partie à part entière du bilan économique du projet d'agrandissement.

### 7.3.1 Retombées économiques pour un nouveau stockeur d'hydrocarbures

Avec le projet proposé, un nouvel acteur dans la filière carburants pourrait venir s'implanter à Port-La Nouvelle pour profiter des changements dans la logistique portuaire pétrolière en Méditerranée.

Pour apprécier les retombées économiques d'un nouveau stockeur, et sans préjuger de l'activité future de ce dernier, les retombées peuvent être estimées par rapport à un tonnage traité, sur une base de 100 000 t/annuelles. L'impact de ce type d'activité, pour les volumes considérées, serait de l'ordre de :

- ⇒ Une génération de chiffre d'affaires de 3 millions d'euros.
- ⇒ 700 000 euros de valeur ajoutée.
- ⇒ une quinzaine d'emplois de transport et une vingtaine d'emplois pour la distribution en elle-même, en prenant l'hypothèse d'une augmentation du trafic ferroviaire (10% de ferroviaire)
- ⇒ une contribution économique territoriale de l'ordre de 14 000 euros.
- ⇒ les retombées induites représenteraient de leur côté 400 K€ de CA, 96K€ de VA, 8K€ de contribution économique territoriale et 4 à 5 emplois.

D'une manière générale, ce type d'activité impactera positivement l'ensemble du port, ainsi que les acteurs de la filière :

- ⇒ Augmentation du chiffre d'affaires du port de commerce : redevances domaniales pour l'occupation de terrains, droits de port sur les navires et marchandises ;
- ⇒ Augmentation des chiffres d'affaires des prestataires de services : coûts de pilotage, lamanage, poussage, remorquage, manutention si elle n'est pas faite en interne ;
- ⇒ Augmentation du chiffre d'affaires de l'OFP ;
- ⇒ Augmentation du chiffre d'affaires des distributeurs de carburants ;
- ⇒ Avantage économique pour les acteurs économiques de la filière dans la région ;
- ⇒ Etc.

### 7.3.2 Retombées économiques d'une usine de production d'éthanol

L'une des opportunités économiques pré-identifiée pour le port agrandi serait l'implantation d'une usine de production d'éthanol (qui pourrait par la suite grandir en un véritable complexe industriel « vert ») : la demande en agrocarburants ne cesse de croître et semble être un marché d'avenir.

Pour en évaluer les retombées économiques, l'hypothèse est faite que 5ha de terre-pleins seraient valorisés pour l'installation de l'usine qui produirait de l'éthanol à partir de céréales. Une telle usine pourrait atteindre une capacité de production de 200 000 tonnes (une tonne de céréales étant nécessaire à la production de 400 litres).

Pour le calcul des retombées économiques de l'arrivée de cet éventuel nouvel opérateur, les indicateurs économiques pris en considération sont les indicateurs habituels de ce type d'usine qui peuvent se retrouver pour des installations existantes. Pour une activité de 200 000 tonnes annuelles, on peut estimer l'impact direct de l'activité avec :

- Un chiffre d'affaires d'environ 18 millions d'euros.
- Une valeur ajoutée d'environ 5 millions d'euros.
- 100 à 150 emplois nouveaux créés en production et maintenance.
- Une contribution économique territoriale se montant à 100 000 euros.

Par ailleurs, il y aurait lieu de prendre en compte les retombées économiques générées par la construction de l'usine. Celles-ci ont été estimées sur la base de l'emploi BTP généré par les travaux d'aménagement et de construction, hors coût des équipements. Les amplitudes de coûts de construction moyens observés sur ce type d'équipement sont très importantes, cependant sur des équipements comparables en termes d'activité, le coût total pour un équipement traitant 200 000 tonnes/an peut être estimé à 40 M€, ce qui, sur une durée de chantier d'une année, permet d'estimer le nombre d'emplois BTP à 215.

Il est difficile d'estimer les tonnages de matériaux et fournitures transportées lors de tels chantiers. Mais ces tonnages seront transportés et généreront aussi de l'activité pour des entreprises de transport locales ou régionales et donc des emplois supplémentaires dans le secteur du transport.

**Tableau 27 : Retombées du chantier d'une usine de production d'éthanol**

	Chiffre d'affaire	Valeur ajoutée	Contribution économique territoriale	Emplois
Impact Direct	40 millions d'euros	8 millions d'euros	160 000 euros	215
Impact Indirect	26 millions d'euros	5 millions d'euros	100 000 euros	95
Impact induit issu des directs	2,5 millions d'euros	153 000 euros	10 000 euros	70
Impact induit issu des indirects	1 million d'euros	272 000 euros	40 000 euros	30
<b>Total</b>	<b>69,5 millions d'euros</b>	<b>13,4 millions d'euros</b>	<b>310 000 euros</b>	<b>410</b>

Une telle implantation impacterait très positivement l'activité des filières concernées et du port :

- Redevances augmentées pour le port pour l'utilisation des terrains et l'export de bioéthanol ;
- Activité augmentée pour les prestataires de services portuaires ;
- Augmentation de l'activité de la voie ferrée pour acheminer les céréales et remporter des produits chimiques ;
- Augmentation de l'activité des transporteurs routiers pour acheminer du bioéthanol dans l'arrière-pays ;
- Avantage économique pour les acteurs économiques des différentes filières dans la région ;
- Etc.

### 7.3.3 Retombées économiques d'un stockage flottant de GPLc

Dans le cadre de l'agrandissement du port, une modification du stockage actuel de GPLc pourrait être de remplacer les terminaux de Frangaz et Antargaz par un stockage flottant. Les retombées économiques supplémentaires à celles actuellement issus des dépôts seraient donc limitées. Par contre l'espace foncier libéré constituerait un très grand potentiel pour l'implantation de nouvelles activités. Ce sont toutes les opportunités économiques présentées par ailleurs qui pourraient trouver le lieu de leur implantation dans ce nouvel espace.

Chiffrer les retombées économiques de l'installation d'un stockage flottant s'avère très complexe et aucun exemple similaire n'a pu être trouvé pour illustrer ce propos : les stockages flottants existants par ailleurs regroupent toujours des équipements pour l'extraction du gaz, ce sont des bateaux usines plus que des bateaux stockages.

L'hypothèse étant que ce stockage remplace les dépôts existant, on peut estimer que les retombées économiques seront du même ordre de grandeur. Par ailleurs, ce type d'installation nécessiterait la création d'une activité nouvelle d'une société de maintenance du sealine-gazoduc type JIFMAR. Au total, les retombées directes pourraient être d'environ :

- 2,6 millions d'euros pour le chiffre d'affaires,
- 700 000 euros pour la valeur ajoutée,
- 20 emplois,
- 55 000 euros pour la contribution économique territoriale.

**Figure 30 : Polvo : FPSO, 340m de long, 54m de large, 257 272 tonnes, 7,8 nœuds, Panama, 1981**



### 7.3.4 Retombées économiques d'une usine de recyclage de matériaux de construction/ de l'industrie

Dans le même esprit que pour l'usine de production d'éthanol, Port-La Nouvelle pourrait choisir de se spécialiser dans les industries liées au recyclage de matériaux issus de la construction, de l'industrie, etc. Cela dépendra des opportunités qui se présenteront, des choix qui seront faits. Mais cette industrie est également friande des espaces portuaires car ses produits et ses matières premières s'exportent et s'importent beaucoup.

Dans ce cas, on retrouverait la création de retombées économiques liées d'abord à la construction de l'usine, puis à son exploitation :

- Création d'emplois directs pour l'exploitation de la ou des usines ;
- Redevances augmentées pour le port pour l'utilisation des terrains ;
- Redevances augmentées pour le port pour l'import de matériaux à recycler et l'export de matière revalorisée ;
- Activité augmentée pour les prestataires de services portuaires ;
- Augmentation de l'activité de la voie ferrée et/ou des transporteurs routiers pour acheminer des matériaux revalorisés dans l'arrière-pays ;
- Avantage économique pour les acteurs économiques des différentes filières dans la région ;
- Augmentation des taxes versées à la région.

Aucun exemple précis de création d'usine récent n'a pu être sélectionné pour illustrer les retombées économiques quantifiées que cela pourrait représenter, mais à défaut les chiffres 2010 du syndicat professionnel FEDEREC peuvent donner des ordres de grandeur. En 2010, les chiffres d'affaires et tonnages totaux indiquent que dans l'industrie du recyclage des ferrailles une unité de production de 100 000 tonnes peut générer un chiffre d'affaires de 2,2 millions d'euros, une unité de production de 100 000 tonnes recyclées à partir de métaux non ferreux peut générer un chiffre d'affaires de 253 millions d'euros.

### 7.3.5 Retombées économiques d'un chantier d'éoliennes offshore

Le port agrandi de Port-la Nouvelle représentera une opportunité sans égale pour y établir un terminal dédié à la construction d'un champ d'éoliennes offshore. Ce terminal permettrait le stockage et l'assemblage d'éléments d'éoliennes ce qui en ferait un terminal spécialisé colis lourds.

Les retombées économiques pour le port seront limitées dans le temps car le chantier aura une durée déterminée :

- Redevances pour l'utilisation des terrains au port ;
- Redevances pour l'accueil de navires spécialisés au port ;
- Redevances pour le transport de colis exceptionnel ;
- Gain sur des opérations de pilotage, lamanage, poussage, remorquage, manutention ;
- Création d'emplois pour opérer le terminal colis lourd ;
- Etc.

Mais la formation des personnels et les investissements consentis par le développeur sur le port (achat d'outillages spécialisés notamment) seront des retombées à très long terme qui permettront l'implantation d'autres activités à la suite du chantier sur un terminal colis lourd opérationnel et expérimenté : Port-La Nouvelle pourrait devenir la porte d'entrée des éléments d'éoliennes terrestres en provenance d'Asie. Au vu de la quantité de parcs éoliens terrestres dans l'arrière-pays du port, les retombées économiques de ces conséquences sont incalculables.

De plus, une fois le parc éolien construit, c'est toute une filière qui se développera dans la région : activités spécifiques à la construction et au transport d'éléments d'éoliennes (création d'emplois et gain ou création de chiffres d'affaires et de valeur ajoutée).

A titre d'exemple, les réalisations existantes de parcs éoliens offshore donnent une indication des retombées que pourraient générer un tel projet :

- En Grande-Bretagne, le consortium initié par EDF Energies Nouvelles et Alstom, a répondu en janvier 2012 à l'appel « éolien en mer », lancé par le gouvernement français, sur la base de trois sites en Bretagne : Fécamp, Courseulles-sur-mer, et Saint-Nazaire pour une production annuelle totale de 1 500 MW. Le projet concerne aussi la ville de Cherbourg, qui fabriquera les pales et les mâts d'éoliennes. Les retombées économiques de ce projet sont estimées à 7 500 emplois, dont 2500 pour la construction et la maintenance des éoliennes. 250 éoliennes sont prévues.
- Au Danemark, un des pays précurseurs (avec la Grande-Bretagne) de ce type d'équipements, la filière éolienne représente 80% de l'industrie offshore du pays, un chiffre d'affaires annuel de 930 millions d'€, pour une production de plus de 3 100 MW (18% de la production d'énergie totale), et a généré depuis les années 2000 près de 20 000 emplois directs et indirects.

**Figure 31 Installation d'éoliennes en pleine mer dans le parc éolien offshore de Nysted**



Source : Nystedhavmoellepark.dk

### 7.3.6 Synthèse des retombées économiques des opportunités de trafics

**Tableau 28 : Synthèse des retombées économiques des trafics d'opportunités avec le projet proposé**

	Chiffre d'affaires	Emplois
Nouveau stockeur hydrocarbures	3,4 millions d'euros	25
Usine de production d'éthanol	18 millions d'euros	150
Stockage flottant GPLc	2,6 millions d'euros	20
Usine de recyclage	NC	150
Chantier d'éoliennes	NC	2 500

## 7.4 Retombées en termes d'emplois

### 7.4.1 Récapitulatif des retombées en termes d'emplois

Les emplois liés aux trafics identifiés sont les seules retombées en termes d'emplois générées pour la situation présente (ou situation actuelle) ainsi que pour la situation inchangée (ou de référence).

**Tableau 29 : Emplois liés aux trafics identifiés**

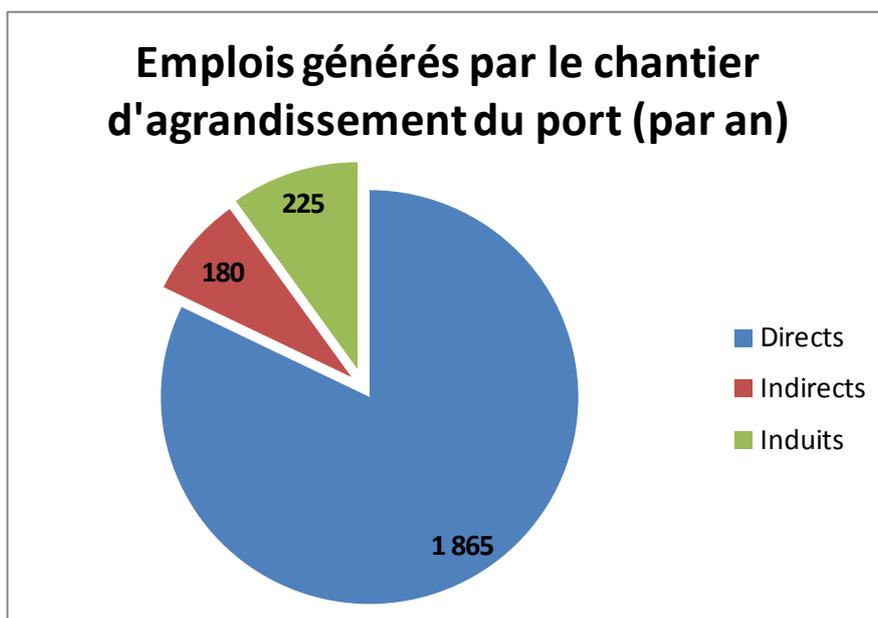
	Situation présente	Situation inchangée (ou de référence)	Projet proposé (situation de projet)
Directs	333	281	423
Indirects	892	786	1 416
Induits	400	349	601
<b>Total</b>	<b>1 625</b>	<b>1 416</b>	<b>2 440</b>

Avec le projet proposé (situation de projet), il faut également tenir compte d'une part des retombées en termes d'emplois liées au chantier de construction du nouveau bassin. Ces retombées sont indiquées pour une année de chantier, sachant que le chantier devrait durer pendant 3 ans.

**Tableau 30 : Emplois liés à la construction du nouveau bassin**

	Emplois/an
Directs	1 865
Indirects	180
Induits	225
<b>Total</b>	<b>2 270</b>

Figure 32 : Répartition des emplois générés en phase chantier



De plus, avec le projet proposé (situation de projet), il faut considérer les emplois que généreront les installations d'industriels attirés par le port agrandi : les emplois liés aux opportunités économiques. Ces emplois sont des emplois pérennes, car ces projets s'inscriront dans la durée.

Tableau 31 : Emplois liés aux opportunités économiques

	Emplois directs
Nouveau stockeur hydrocarbures	25
Usine de production d'éthanol	150
Stockage flottant GPLc	20
Usine de recyclage	150

Enfin, les installations d'industriels nécessiteront également des chantiers eux-mêmes générateurs de main d'œuvre.

Tableau 32 : Emplois liés aux chantiers de construction des opportunités

	Emplois directs
Chantier d'une usine de production d'éthanol	215
Chantier d'une usine de recyclage	215
Chantier d'un champ d'éoliennes	2 500

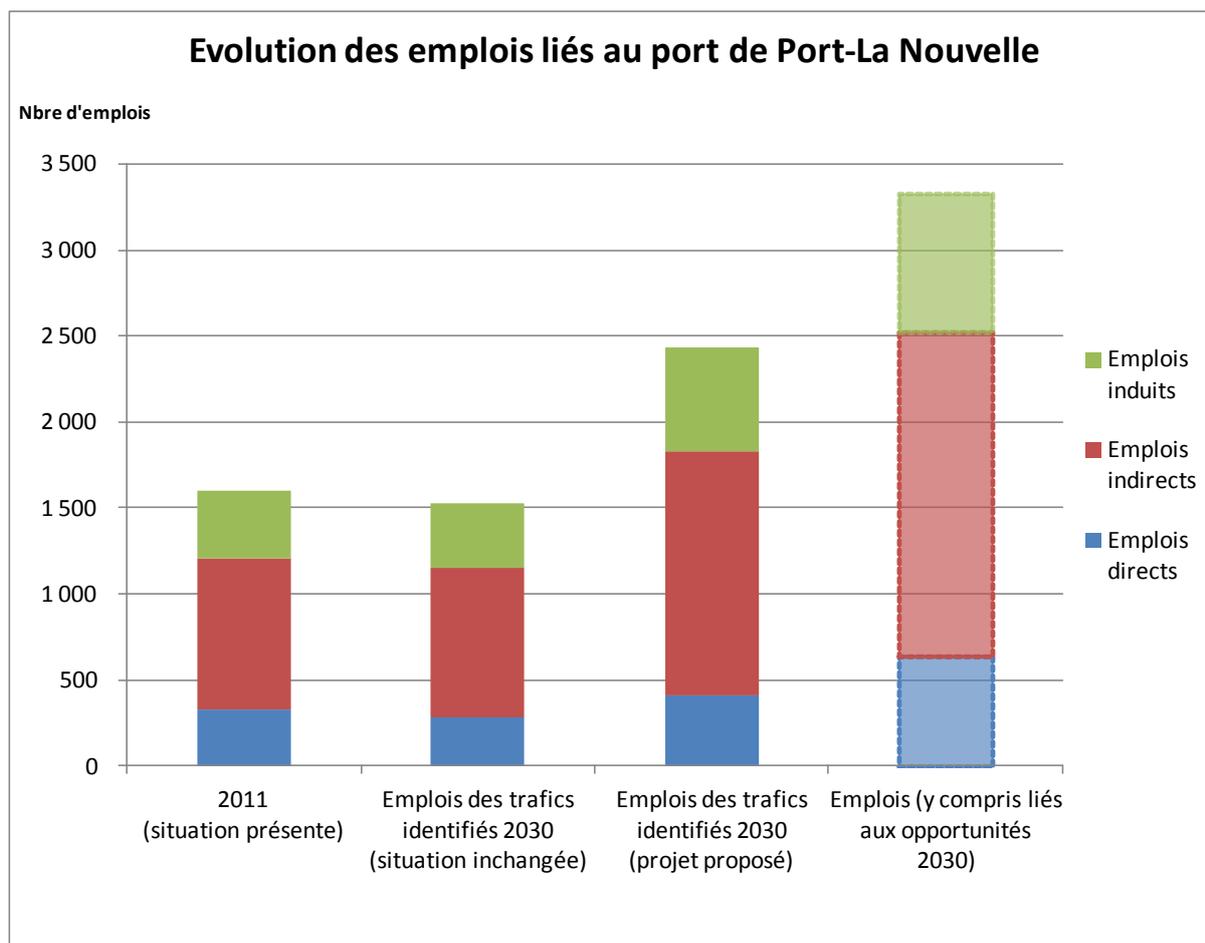
Hors chantiers, les trafics identifiés pourraient représenter 2 500 emplois en 2030, ce qui permettrait de multiplier par 2,5 les emplois générés actuellement par l'activité portuaire. Les trafics d'opportunités pourraient selon les hypothèses créer entre 400 et 1 400 emplois supplémentaires.

Les créations d'emplois liées au projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle représentent un atout important compte-tenu du contexte régional du marché de l'emploi. Selon l'INSEE, le taux de chômage s'élève au premier trimestre 2012 à 13,5% en Languedoc-Roussillon comme dans le département de l'Aude contre 9,6% en moyenne nationale. La Région et les partenaires publics ont une responsabilité et se doivent de stimuler le marché du travail alors que la population ne cesse de croître depuis plusieurs années.

**Tableau 33 : Récapitulatif des emplois liés au port de Port-La Nouvelle (hors chantier)**

	2011 (situation présente)	2030 (situation inchangée)	2030 (projet proposé)	2030 (emplois liés aux opportunités)	2030 (y compris liés aux opportunités)
<b>Directs</b>	333	281	423	100 à 350	520 à 770
<b>Indirects</b>	892	786	1 416	200 à 750	1 615 à 2 165
<b>Induits</b>	400	349	601	100 à 300	700 à 900
<b>TOTAL</b>	<b>1 625</b>	<b>1 416</b>	<b>2 440</b>	<b>400 à 1 400</b>	<b>2 840 à 3 840</b>

Figure 33 : Evolution des emplois liés au port de Port-La Nouvelle selon les situations



#### 7.4.2 Approche qualitative des retombées sur l'emploi avec le projet proposé (situation de projet)

Les chiffres de création d'emplois recouvrent divers niveaux de compétences : postes d'encadrement, postes administratifs, postes spécialisés, etc. Les chiffres n'indiquent pas quels profils seront nécessaires avec le projet proposé (situation de projet). Cependant la distinction direct, indirect, induit donne des informations :

- **Les emplois directs** (en lien avec l'activité cœur de métier) sont des emplois locaux (port, commune). Ils touchent le cœur de métier et sont directement liés à la croissance des trafics.
- **Les emplois indirects** sont constitués majoritairement d'emplois de transport (70%) afin d'assurer l'acheminement entrant/sortant des trafics projetés (majoritairement en transport routier de marchandises, 90% des emplois sur les métiers de la conduite routière). Il s'agit ici essentiellement de personnels de conduites de bennes, citernes ou autres véhicules apparentés. Ces métiers sont relativement spécifiques et font appel à des profils particuliers de compétences différents selon la nature des produits transportés et la distance parcourue.
- Enfin **les emplois induits** sont associés à l'économie résidentielle en Languedoc Roussillon, ils concernent tous les secteurs de la consommation de biens et services des familles. Tous les

secteurs d'activité sont concernés. Ces emplois doivent être considérés à l'échelon départemental, voire régional.

Finalement ce sont essentiellement les emplois liés au transport qui sont à regarder de près : il ne faudrait que le projet pâtisse d'un manque de profils spécialisés. Un focus est proposé ci-après sur les métiers du transport et les besoins en formations auxquels il faut déjà réfléchir en Languedoc-Roussillon.

#### 7.4.2.1 Les profils de compétences sur les métiers du transport

Les conducteurs de bennes, citernes, conteneurs, etc. sur des produits de type BTP, céréales et sur des distances courtes à moyennes (infra-régional) sont des profils où les exigences de recrutement portent essentiellement sur des compétences de conduite. L'exigence client et les contraintes des produits sont les moins prégnantes par rapport aux autres activités de transport. Ce sont des profils globalement plus faciles à recruter, sur des compétences de base<sup>7</sup>, il s'agit ici d'un tiers des emplois de transport routier créés.

Les profils concernant le transport de produits pétroliers et de marchandises dangereuses sont plus contraignants en termes de compétences requises. La nature du produit est la contrainte majeure.

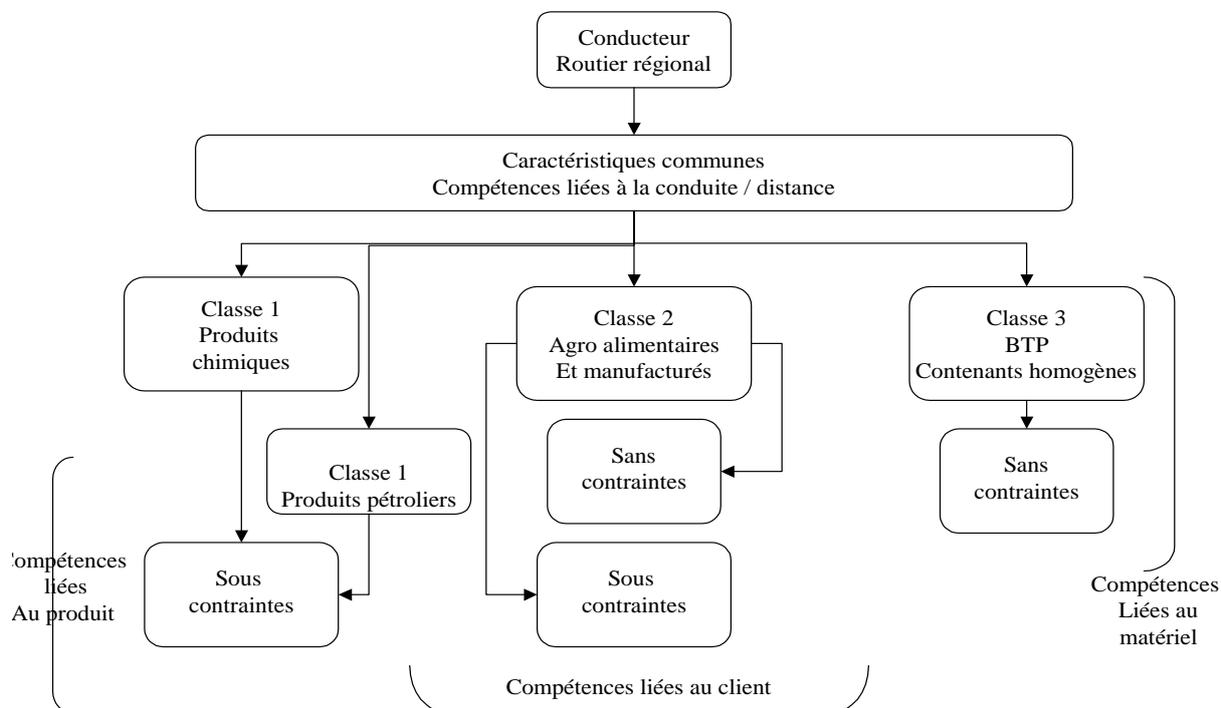
La nature du client, notamment pour la distribution de produits pétroliers ou de gaz est aussi un paramètre important. Ces profils demandant plus de compétences, des formations et des titres spécifiques sont plus difficiles à trouver et représentent deux tiers des emplois de transport routier créés.

Ces deux types de conducteurs sont reliés à des profils de type « conducteurs régionaux », détaillés en figure suivante.

---

<sup>7</sup> Source : Etude sur les problèmes de recrutement des conducteurs routiers en Provence –Alpes –Cote d'azur, Analyse des besoins des entreprises et représentations des acteurs, 2002

Figure 34 : Caractérisation du profil type « conducteur routier régional »



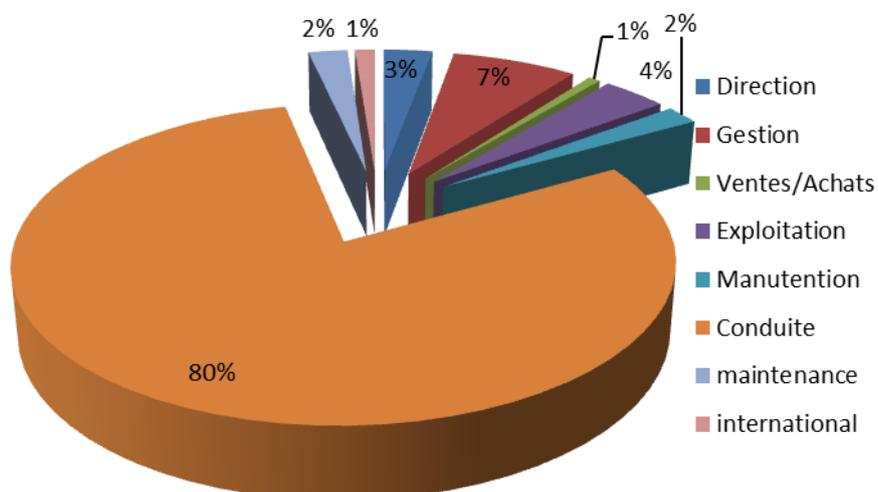
Source : Jonction

#### 7.4.2.2 Les caractéristiques principales des emplois du transport

Les emplois créés possèdent les caractéristiques suivantes :

Aux personnels de conduite (effectifs estimés sur la base des trafics), s'ajoutent des effectifs d'encadrements, de gestion, de maintenance soit une majoration de 10%. La figure suivante illustre la répartition actuelle en Languedoc-Roussillon. Cependant, la tendance des entreprises étant plutôt à rechercher des gains de productivité, il ne peut être reconduit en l'état pour des projets à moyen/long terme et est réduit de 50%.

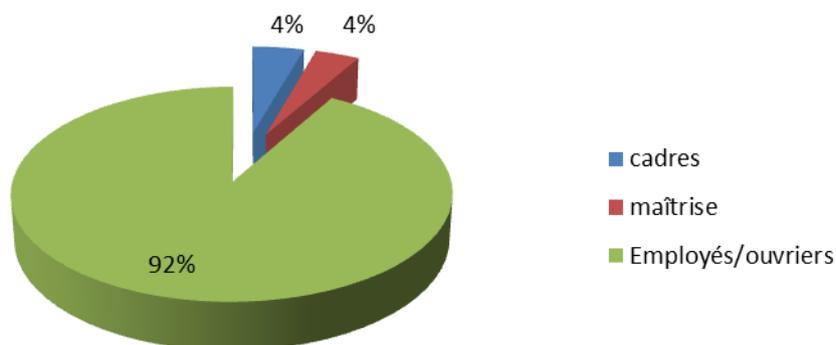
Figure 35 : Répartition des effectifs du TRM par métier



Source AFT-IFTIM 2010

Les emplois créés seront majoritairement des employés d'employés et d'ouvriers, comme l'illustre la figure suivante. La tendance du secteur est plutôt à réduire la part relative de l'encadrement et de la maîtrise. Les données existantes sont donc reconduites.

Figure 36 Répartition des effectifs du TRM par CSP



Source AFT-IFTIM 2010

Ces emplois sont des emplois stables en majorité, le taux actuel de CDI sur ce secteur, en Languedoc-Roussillon, est de 85%.

Enfin ces emplois sont des emplois temps complet en majorité : 2.8% de contrats à temps partiel sur le secteur transport et logistique et 0.8% sur le transport routier de marchandises.

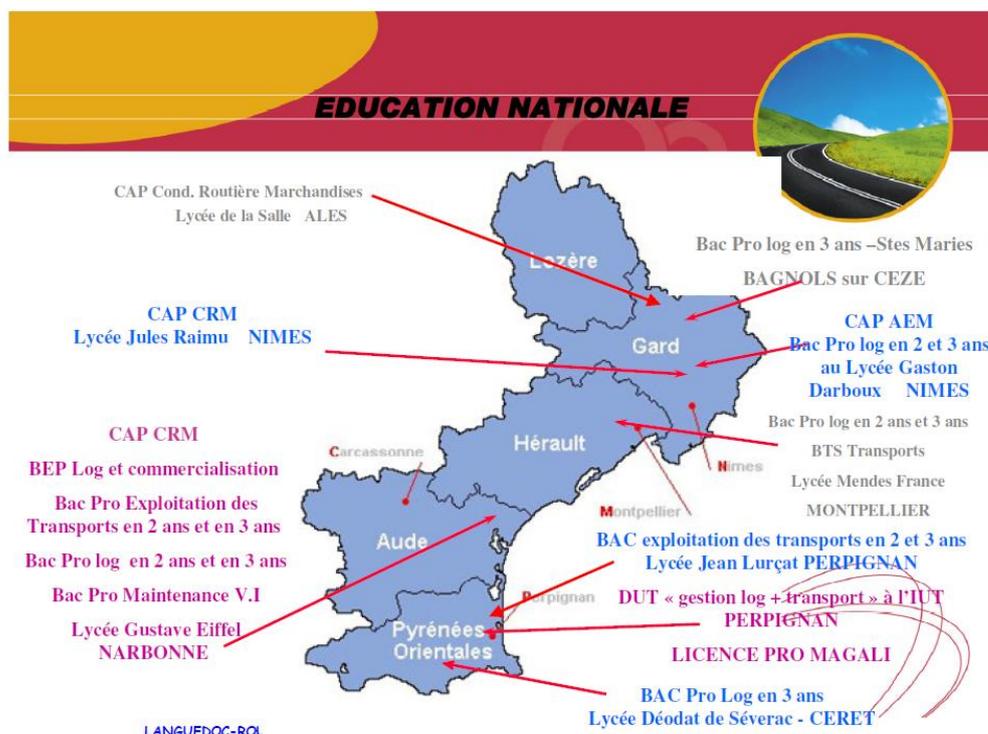
### 7.4.2.3 Les caractéristiques de l'existant

Le transport routier de marchandises en région Languedoc-Roussillon représente aujourd'hui<sup>8</sup> un peu plus de 800 entreprises, dont près de 600 de moins de 10 salariés, pour un total de près de 10 000 salariés 49% dans des entreprises de 10 à 49. Une centaine d'établissements représentant 1700 salariés sont présents dans le département de l'Aude.

La création de nouveaux emplois dans le transport routier (environ 450) représente donc plus de 25% d'augmentation des effectifs si l'on considère que les nouveaux trafics bénéficieront aux entreprises régionales, ou plus raisonnablement de 20%, si l'on considère que les entreprises des régions limitrophes ou faisant partie de la zone de chalandise profiteront aussi des retombées. Cela n'est pas négligeable compte tenu du contexte actuel. En effet, la population de conducteurs actifs est vieillissante (21% prendront leur retraite d'ici à 10 ans), et sur un marché déjà tendu. En effet, les taux de tension sur le marché de l'emploi (nombre d'offres/nombre de demandes), se situent en 2010 à 35% sur la famille conduite (1 offre pour 3 candidats), les métiers les plus en tension sont les exploitants (75% taux de tension, soit 1 offre pour 1.25 candidat).

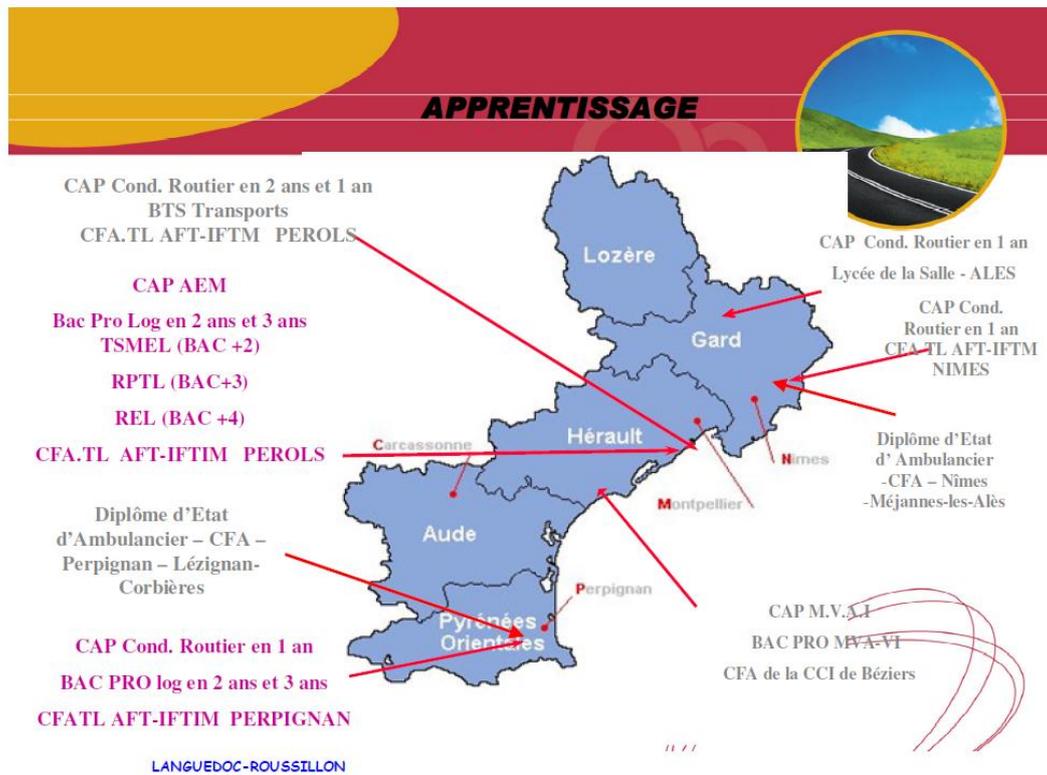
Même si la région Languedoc-Roussillon possède un appareil de formation largement développé, appareil complété par le dispositif de formation obligatoire (1200 FIMO annuelles dispensées et de 3 à 5000 FCOS), il convient d'anticiper les évolutions souhaitées en les intégrant dans un plan de formation à l'échelle de la Région.

Figure 37 : Appareil de formation initiale, éducation nationale



<sup>8</sup> Tableau de bord AFT-IFTIM, 2010

Figure 38 Appareil de formation initiale en apprentissage



## 8 Analyse coûts-avantages

Les avantages économiques pour le territoire sont importants, à la fois en termes d'emplois et de retombées fiscales. L'objectif du projet d'agrandissement du port permet de répondre aux exigences des navires actuels et futurs afin que le port ne soit exclu des routes du transport maritime, de capter les opportunités nouvelles de trafics et de générer un développement économique et social pour l'ensemble du territoire régional.

Mais l'agrandissement du port est également générateur d'avantages supplémentaires purement "économiques" calculés par comparaison avec la situation qui prévaudrait si le projet d'agrandissement n'était pas réalisé (situation inchangée ou situation de référence). Ces avantages sont liés notamment :

- ➔ aux économies réalisées en transférant à quai les déchargements des navires pétroliers actuellement effectués au sealine,
- ➔ et aux gains réalisés sur les coûts de transport de pré-post acheminement si le projet est réalisé.

### 8.1 Présentation de la démarche

#### 8.1.1 Méthode

Le bilan socio-économique vise à mesurer l'efficacité socio-économique du projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle du point de vue de la collectivité nationale.

La méthode appliquée est conforme à l'Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 mars 2004 et mise à jour le 27 mai 2005.

Le travail consiste à comparer la somme des coûts générés par le projet (coûts d'investissement et d'entretien-maintenance) à la somme des avantages issus de la mise en œuvre de l'agrandissement du port. La comparaison est faite entre la situation de référence (ou inchangée) et la situation de projet (avec le projet proposé).

Il s'agit à ce stade d'une évaluation sommaire compte-tenu de l'imprécision existante tant que les études de projet n'auront pas été réalisées.

### 8.1.2 Durée et calendrier du projet

Conformément à l'Instruction cadre, la durée de vie du projet est de 50 ans (soit 2064 dans le cas présent) à partir des premiers travaux d'aménagement.

Le début des travaux, est prévu pour 2015 et s'étaleront sur 3 années. Les premiers trafics pourront être reçus dans l'extension portuaire à partir de l'année 2018.

Il ne serait pas correct de considérer que les trafics sont à leur niveau maximum dès la première année d'exploitation des nouvelles infrastructures portuaires. Il a donc été décidé de modéliser une montée en charge progressive des trafics comme suit :

- Les trafics de gaz progressent sur 3 ans, à raison d'un tiers de plus par an.
- Les autres trafics, dont les volumes sont plus importants, arrivent au niveau établi dans les prévisions au bout de 10 ans à raison de 10% de hausse chaque année. Le trafic est donc à son niveau maximal à partir de l'année 2027.

Tous les trafics sont ensuite plafonnés à 5 140 000 tonnes avec le projet proposé (situation de projet) jusqu'en 2064. Le port conserve des réserves de capacités pour des trafics qui n'auraient pas encore à ce jour pu être estimés.

### 8.1.3 Coûts et répartition de l'investissement

Le coût des investissements publics nécessaires à l'agrandissement du port se décompose en deux éléments :

- le coût des investissements : construction des infrastructures.
  - ⇒ Alternatives 3-A Grand port Sud et, 3-A Grand port Nord : 290 millions d'euros,
  - ⇒ Alternative 3-B Grand port double entrée : 280 millions d'euros,
  - ⇒ Alternative 3-C Très grand port : 366 millions d'euros.
- le coût de l'entretien/maintenance : celui-ci est estimé annuellement à 1% du montant global de l'investissement.

Les coûts d'investissement sont répartis à parts égales sur trois ans (entre 2015 et 2017), correspondant à la durée programmée des travaux.

Pour le calcul, un "coût d'opportunité des fonds publics" en tant que prix fictif à affecter à la dépense publique nette dans les calculs, du fait des distorsions et pertes d'efficacité introduites par les prélèvements fiscaux dans l'économie a également été considéré. Il correspond à un coefficient multiplicateur de 1,3 affecté aux investissements publics.

L'aménagement ultérieur des quais et terre-pleins supplémentaires prévus dans l'enceinte du nouveau bassin n'a pas été intégré. Il s'agit en effet d'un investissement dont les contours ne sont pas aujourd'hui connus et qui pourrait en grande partie être pris en charge par des partenaires privés dans le cadre d'un projet de développement industriel.

#### 8.1.4 Le modèle

Tous les avantages et tous les coûts seront évalués sur l'ensemble de la durée de vie du projet. Ils seront exprimés en Euros constants d'une année de référence (année de lancement des premiers travaux par exemple, en l'occurrence 2015 dans le cas du projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle).

Concrètement, le bilan socio-économique se présentera comme un tableau qui comportera autant de lignes que d'années de vie du projet (le calcul sera fait sur 50 ans, durée qui paraît adaptée aux infrastructures du type de celle étudiée).

Les colonnes du tableau seront consacrées aux différents coûts identifiés (notamment coûts de construction et coût d'entretien / maintenance de la zone d'activités nouvelle) ainsi qu'aux différents avantages.

Chaque colonne du tableau représentera une catégorie de coûts et d'avantages.

Les coûts et les avantages seront déclinés année par année.

Une colonne (n) sera consacrée à la somme algébrique des coûts et des avantages (avantages - coûts) année par année.

Enfin, dans une colonne (n + 1), cette somme algébrique sera actualisée.

La pratique de l'actualisation vise à introduire dans le calcul la préférence pour le présent des acteurs économiques et permet de faire correspondre à une somme S une somme  $S' = (1 + k)^n \times S$  telles qu'il est indifférent aux acteurs économiques de toucher S immédiatement ou S' dans n années. k représente ici le taux d'actualisation fixé actuellement à 4% pour les grands investissements d'infrastructure.

### 8.1.5 Les ratios

Au terme de ce processus on obtient les différents indicateurs du bilan socio-économique, qui sont de deux ordres :

- la valeur actuelle nette (VAN),
- le taux de rentabilité interne (TRI).

Les conventions suivantes sont respectées :

#### 8.1.5.1 Le taux de rentabilité interne (TRI)

Le TRI d'un investissement est l'élément qui permet d'en mesurer la performance. Généralement, un investissement est considéré comme rentable si le TRI est supérieur aux exigences de rentabilité des investisseurs. **Le taux retenu pour les projets d'infrastructure en France est fixé à 4%, taux d'actualisation défini par le Commissariat général du plan.**

Formule de calcul du taux de rentabilité interne (TRI) :

- $t_0$  est l'année précédant la mise en service du projet ou de sa première phase ;
- $\Theta$  est la durée de construction du projet ;
- $T$  est la durée de vie du projet comptée à partir de l'année de mise en service (ou durée sur laquelle porte l'étude) ;
- $I$  est le coût initial du projet (actualisé s'il est réalisé sur plusieurs années ou en plusieurs phases de mise en service) ;

$$I = \sum_{t=-\Theta}^0 \frac{I_{(t_0+t)}}{(1+r)^t}$$

#### 8.1.5.2 La valeur actuelle nette (VAN)

La VAN correspond à la différence entre les avantages et les coûts actualisés générés par le projet. Il permet de vérifier que l'aménagement est générateur de valeur. Si plusieurs variantes d'un même aménagement sont proposées, la VAN permet d'estimer celui qui est le plus intéressant pour la collectivité.

Formule de calcul de la valeur actuelle nette (VAN) :

- $I_{\text{éludés}}$  est la somme des investissements éludés ;
- $\Delta I_t$  est la variation d'investissements de gros entretiens éventuels dans l'année  $t$  (qui ne sont pas pris en compte dans les dépenses d'exploitation) ;
- $a_t$  est l'avantage économique du projet pour l'année  $t$ , tel que défini précédemment (et donc diminué des dépenses d'exploitation) ;
- $r$  est le taux d'actualisation défini par le Commissariat général du plan. Le taux retenu pour les calculs est de 4% ;

- R est la valeur résiduelle de l'investissement en fin de période d'étude, qui peut être définie comme la valeur d'utilité ou valeur économique sur la durée de vie résiduelle du projet (somme actualisée des avantages attendus ultérieurement net des coûts de maintenance et de régénération) ; R peut être négatif s'il y a un coût de remise en état de la friche en fin de vie du projet. Dans le cas qui nous intéresse, on considèrera que la valeur résiduelle de l'investissement est nulle au bout de 50 ans par souci de simplification.

**La valeur actuelle nette du projet (VAN)** est la somme sur n années des avantages nets actualisés, à laquelle on ajoute la valeur résiduelle des installations :

$$B = -(I - I_{\text{éludés}}) + \sum_{t=1}^T \frac{a_{(t_0+t)}}{(1+r)^t} - \sum_{t=1}^T \frac{\Delta I_{(t_0+t)}}{(1+r)^t} + \frac{R}{(1+r)^T}$$

**Le taux de rentabilité interne (TRI)** du projet, qui est par définition le taux d'actualisation qui annule la VAN.

Le coût des externalités est également représenté en euros.

---

## 8.2 Avantages

---

Deux types d'avantages ont été retenus :

- Les avantages liés à l'utilisation du sealine,
- Les avantages sur les coûts de transport.

Les avantages ne sont comptabilisés qu'une fois les travaux terminés et l'agrandissement du port inauguré. Ils sont en effet liés à des trafics qui n'existent pas sans la nouvelle infrastructure.

Il n'aurait par ailleurs pas été justifié de prendre en compte dès la première année la totalité des trafics identifiés dans les prévisions. Le port connaîtra une montée en charge progressive de son activité, au fur et à mesure de la mise en place de nouvelles lignes maritimes et de la réorganisation des chaînes logistiques des chargeurs. Pour correspondre à cette réalité, les trafics augmentent dans le modèle de manière régulière pendant 10 ans ( $1/10^{\text{ème}}$  du trafic total chaque année) à partir de 2018, date où le port agrandi est opérationnel. Le trafic maximal mentionné dans les prévisions est atteint en 2027.

Les avantages, adossés aux trafics, progressent de manière parallèle.

### 8.2.1 Avantages liés à l'utilisation du sealine

L'utilisation du sealine, actuellement (situation présente) et en situation inchangée (ou de référence) est très pénalisante pour les pétroliers en termes de coûts :

- Pilotage : les tarifs de base sont plus élevés, mais en plus le sealine nécessite qu'un pilote reste à bord pendant toute la durée de l'escale, notamment pour pouvoir manœuvrer rapidement si les conditions météorologiques se dégradent.
- Lamanage : le lamanage est effectué par la société JIFMAR et peut nécessiter l'intervention de plongeurs. Le tarif de base est 3 fois plus élevé que pour le lamanage à quai réalisé par les pilotes (0,0158€/m<sup>3</sup> à quai par les pilotes contre 0,055€/m<sup>3</sup> au sealine avec JIFMAR).
- Immobilisation : l'escale au sealine dure en moyenne 40 heures actuellement contre 24 heures normalement à quai.
- Sécurité à bord : un coût supplémentaire destiné à assurer la sécurité à bord pendant l'escale du navire doit être pris en considération.
- Droits de port supplémentaires : les navires restent en moyenne 2 jours au sealine contre un jour à quai.
- Vedette : une vedette positionnée à proximité du navire durant toute la durée de son séjour au sealine afin d'assurer une liaison permanente avec la terre ferme.
- Remorquage d'astreinte : un remorqueur d'astreinte est mobilisé pendant l'escale des navires au sealine afin d'apporter une assistance rapide en cas d'avarie .

**Tableau 34 : Comparaison des coûts d'escale (en euros) d'un pétrolier au sealine et à quai**

Pour un pétrolier type Max Schulte (35 000tpl)	Au sealine	A quai
Pilotage (entrée+sortie)	7 434	2 478
Lamanage (entrée+sortie)	3 454	1 236
Pilote restant à bord	6 768	0
Sécurité à bord	1 500	0
Droits de port supplémentaires	10 625	3 625
Vedette	1 000	0
Remorquage d'astreinte	5 000	0
Immobilisation	62 500	20 000
<b>TOTAL</b>	<b>98 281</b>	<b>27 339</b>

L'économie pour un navire de 35 000 tpl est de l'ordre de 70 000 euros par escale.

A ces coûts par escale, s'ajoute le coût d'entretien-maintenance du sealine. JIFMAR indique travailler 3-4 jours par semaine hors escales sur le sealine. Ce service représente un coût supplémentaire impactant au final le coût du carburant acheminé à la tonne. Ce coût s'élève sur les dernières années à 2,2 millions d'euros.

Par ailleurs, peuvent encore s'ajouter les surestaries (indemnités payées par l'affréteur au propriétaire du navire) que payent les navires lorsqu'ils doivent attendre que les conditions

météorologiques s'améliorent pour s'amarrer et décharger au sealine. Ce sont les coûts d'indisponibilités du sealine.

**Avec le projet proposé d'agrandissement du port, l'accueil des navires sur des postes à quai protégés dans le nouveau bassin constituera une économie à chaque escale de navire et donc un avantage important pour les acteurs portuaires**

### 8.2.2 Avantages sur les coûts de transport

En l'absence d'agrandissement, les trafics seront détournés vers d'autres ports car les infrastructures ne seront plus adaptées à l'accueil de navires de tailles plus importantes qui constitueront l'essentiel de la flotte en 2030. En conséquence, l'hinterland de Port-La Nouvelle devra être desservi via d'autres ports. Cela pourra avoir une double incidence : un rallongement du transport maritime ainsi qu'un rallongement du transport terrestre.

Les ports vers lesquels les trafics seront détournés en situation inchangée (ou de référence) vers d'autres ports pourront varier en fonction des marchandises selon les infrastructures et les spécialités des autres places portuaires :

- Céréales : La Rochelle, Bordeaux ou Bayonne
- Produits chimiques : Bayonne
- Hydrocarbures : Marseille

**Le projet proposé d'agrandissement du port permet, en favorisant l'accueil de nombreux trafics destinés à l'hinterland de Port-La Nouvelle, de réaliser d'importantes économies sur les coûts de transport terrestre et maritime. C'est un avantage réel pour les acteurs de l'économie régionale qui pourront alors acheminer ou expédier leurs marchandises à moindre coût.**

### 8.2.3 Avantages sur les temps d'attente

#### ➤ A quai

Concernant le temps d'attente à quai pour les opérations de manutention déchargement, celui-ci ne devrait pas vraiment varier en fonction des situations. Actuellement le temps de chargement/déchargement à quai est estimé un à peu plus de deux jours en moyenne pour la totalité des navires. C'est une moyenne qui devrait perdurer :

- En situation inchangée (ou de référence), les équipements vieillissants ne permettront pas de maintenir les performances actuelles mais le trafic réduit permettra de faire face aux difficultés soulevées par cette obsolescence. Le temps de manutention pourrait donc baisser de quelques heures, mais cela ne sera pas très significatif. La baisse globale du nombre de navires en situation inchangée (ou de référence) par rapport à la situation présente (ou actuelle) devrait par ailleurs diminuer la pression sur les outillages.

- Avec le projet proposé (situation de projet), grâce aux équipements modernes et à davantage de compétitivité entre les manutentionnaires, le temps de manutention moyen pourrait à l'inverse diminuer de quelques heures, mais la différence ne sera pas significative.

### ➤ Au mouillage

Actuellement, le temps d'attente moyen au mouillage est de 21 heures, et 26% des navires attendent avant de pouvoir accoster. Mais parmi ces navires, un certain nombre attendent des horaires plus favorables pour entrer dans le port (les tarifs de pilotage et lamanage de nuit sont plus élevés) ou des conditions météorologiques meilleures pour entrer dans la passe ou s'arrimer au sealine.

Le nombre de navires n'entrant pas pour des raisons météorologiques ou pour des raisons de disponibilité de postes à quai sera réduit à zéro avec le projet proposé (situation de projet).

En situation inchangée (ou de référence), la diminution globale du trafic réduira les risques d'attente des navires en raison de la non-disponibilité des postes à quai.

Il a donc été considéré que le temps d'attente des navires (à quai et au mouillage) ne constituait pas un avantage significatif avec le projet proposé (situation de projet) par rapport à la situation inchangée (ou de référence).

## 8.3 Résultats

Au terme de ce processus, deux types d'indicateurs du bilan socio-économique sont obtenus :

- la valeur actuelle nette (VAN),
- le taux de rentabilité interne (TRI).

### Résultats économiques

	PLN	
	VAN (en euros)	TRI
Alternative 3a Grand port Sud	16 619 539	4,4%
Alternative 3a Grand port Nord	16 619 539	4,4%
Alternative 3b Grand port double entrée	25 401 943	4,7%
Alternative 3c Très grand port	-50 126 733	2,8%

Le TRI du projet est compris entre 2,8% pour l'alternative 3C - Très grand port et 4,7% pour l'alternative 3B - Grand port double entrée. L'alternative 3A Grand port entrée Nord ou Sud a un TRI

de 4,4%. Ces différences sont essentiellement dues aux montants d'investissement qui sont différents en fonction des alternatives.

Dans le cadre de cette approche préliminaire, le projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle est économiquement justifié pour la collectivité dans les configurations 3A et 3B. Un projet d'infrastructure en France est considéré comme rentable lorsque son TRI est supérieur à 4%, taux d'actualisation défini par le Commissariat général du plan.

En revanche, l'alternative 3-C est a priori moins pertinente sur le seul critère économique pour le territoire, ses avantages n'étant pas suffisamment importants par rapport au coût d'investissement qu'il demande.

Tout retard dans les travaux, qui induirait un décalage dans le temps de l'augmentation des trafics et donc de la prise en compte des avantages économiques, aurait pour incidence de faire diminuer les ratios obtenus (TRI et VAN).

A l'occasion des études de projet de l'alternative qui sera retenue et de son "optimisation", cette approche de la justification économique sera précisée sur les bases de données plus détaillées concernant le projet lui-même (ses coûts, ses charges d'exploitation, son calendrier, etc.) mais aussi sur la base des prévisions de trafics affinées et des conditions opérationnelles qui seront retenues.

## 9 Récapitulatif

---

Le tableau ci-dessous présente l'ensemble des retombées socio-économiques directes, indirectes et induites correspondant aux trois situations. Il s'agit de prévisions par défaut, ne pouvant à ce stade estimer de manière précise les retombées qui seront générées par les opportunités industrielles qui pourront venir s'implanter à proximité du port.

**Tableau 35 : Retombées directes, indirectes et induites dans les trois situations (en euros et emplois équivalent temps plein) pour les trafics identifiés**

	Situation présente	Situation inchangée	Projet proposé
<b>Impacts Directs</b>			
Chiffre d'affaire	41 500 000	30 400 000	56 800 000
Valeur ajoutée	17 100 000	12 100 000	22 700 000
Contribution économique territoriale	360 000	250 000	470 000
Emplois (ETP)	333	281	423
<b>Impacts Indirects</b>			
Chiffre d'affaire	66 400 000	48 400 000	146 000 000
Valeur ajoutée	17 900 000	13 600 000	46 700 000
Contribution économique territoriale	370 000	280 000	970 000
Emplois (ETP)	892	786	1 416
<b>Impacts induits issus des directs</b>			
Chiffre d'affaire	3 800 000	3 200 000	4 800 000
Valeur ajoutée	900 000	700 000	1 100 000
Contribution économique territoriale	18 000	15 000	23 000
Emplois (ETP)	109	92	138
<b>Impacts induits issus des indirects</b>			
Chiffre d'affaire	10 200 000	9 000 000	16 200 000
Valeur ajoutée	2 300 000	2 100 000	3 700 000
Contribution économique territoriale	49 000	43 000	78 000
Emplois (ETP)	292	257	463
<b>TOTAUX</b>			
Chiffre d'affaire	121 900 000	91 000 000	223 800 000
Valeur ajoutée	38 200 000	28 500 000	74 200 000
Contribution économique territoriale	800 000	590 000	1 540 000
Emplois (ETP)	1 630	1 420	2 440

Par ailleurs il faut ajouter au bilan socio-économique de la situation de projet (avec le projet proposé) tous les impacts de la réalisation d'opportunités économiques. Ces impacts n'ont pu être quantifiés précisément puisqu'il s'agira justement d'opportunité à saisir. Il est actuellement difficile de prévoir lesquels d'entre eux viendront et dans quelles proportions ils impacteront l'économie locale ; mais il y a de très fortes chances pour que certains viennent s'implanter : **l'espace portuaire dans une infrastructure moderne est rare est constitue une réelle opportunité économique**. Or une installation industrielle est un projet sur le long terme : ce sont des emplois pérennes. Cependant, pour le port, les meilleures opportunités à saisir seront celles apportant le plus de tonnage rapporté au m<sup>2</sup>. Les industriels qui ne trouveraient pas leur place sur le port pourraient néanmoins contribuer à son activité et aller s'installer sur d'autres zones (des réserves foncières sont à prévoir). Dans tous

les cas, avec l'agrandissement du port, il faut s'attendre à la venue d'industriels qui dynamiseront fortement le tissu économique local. **Ce rôle d'outil structurant pour l'économie de la région est un des atouts essentiels du projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle.** Ceci doit être pris en compte dans l'évaluation du projet.

A l'inverse, dans le cas où le port ne serait pas agrandi, l'autorité portuaire et les opérateurs devront faire face à une diminution importante de leurs recettes, elles-mêmes directement reliées à la baisse des trafics. La communauté portuaire sera de manière certaine obligée d'augmenter très fortement les coûts de passage portuaire (droits de port navire, droits de port marchandises, redevances de manutention...) pour supporter les investissements, l'entretien courant et mises aux normes indispensables à l'exploitation du port :

- Mise aux normes ISPS (entre autres fermeture de tout le domaine portuaire avec accès contrôlé),
- Informatisation des douanes,
- Autres mises aux normes réglementaires liées à l'environnement,
- Entretien des infrastructures et de l'outillage,
- Maintien des profondeurs,
- Maintenance des remorqueurs et pilotines,
- Etc.

Ces coûts seront plus difficiles à amortir en situation inchangée (ou de référence) que dans la situation présente (ou actuelle) et à plus forte raison qu'avec le projet proposé (situation de projet). De plus, avec le projet proposé (situation de projet), cela permettra de mutualiser un certain nombre d'équipements et de personnel. Les charges des différents opérateurs seront alors réduites, ce qui soit permettra de réduire les tarifs pratiqués et réduire le coût de transport à la tonne (avantage pour la collectivité) soit d'augmenter encore davantage les recettes des opérateurs.

Par ailleurs, la situation inchangée (ou de référence) ne prend pas en compte des possibilités d'évolutions économiques plus négatives : la disparition de certains trafics bien précis peut être plus impactante qu'une simple baisse d'activité pour les opérateurs. Ainsi les trafics nécessitant beaucoup de manutention sont précieux pour les manutentionnaires et peuvent représenter une bien plus grosse part de leur chiffre d'affaires que des tonnages similaires mais nécessitant moins d'opérations. Si ces trafics disparaissent, le manutentionnaire sera alors encore davantage en difficulté.

Le projet d'agrandissement du port sera également générateur d'importantes retombées économiques durant la phase des travaux qui est prévue pour durer 3 ans.

**Tableau 36 : Retombées économiques pendant la phase de travaux d'agrandissement du port  
(base annuelle)**

	<b>Chiffre d'affaires total En millions d'euros</b>	<b>Valeur ajoutée En millions d'euros</b>	<b>Contribution économique territoriale En millions d'euros</b>	<b>Emplois annuels</b>
Retombées directes	77	15	0,3	1 900
Retombées indirectes	49	10	0,2	180
Retombées induites issues des directes	7	1,2	0,03	200
Retombées induites issues des indirectes	2	0,4	0,003	20
<b>Total</b>	<b>135 millions d'euros</b>	<b>27 millions d'euros</b>	<b>0,5 million d'euros</b>	<b>2 270</b>

# 10 Annexes

---

---

## 10.1 Tableau détaillé d'analyse benchmarking

---

Critères de comparaison		Site	Boulogne s/mer	Brest	Dunkerque	Le Havre	Lorient	Marseille	Nantes	Nice Cannes Golfe-Juan Villefranche	Rouen	Port de la Guadeloupe	Bruxelles	Bayonne	Région Ligurie Porto Antico Diana Marina Legale Marina di Varazze	Bastia
		Date de l'étude	2008/2009	2005	2008	2008	2006	2007	2008	2011/2012	2006	2011	2010	2011	2003	2012
Segmentation	Port de commerce	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X		X
	Port de pêche	X	X			X										
	Plaisance	X	X			X			X				X	X		X
	Passagers / croisières	X					X		X		X					X
	Construction et réparation navale		X			X		X	X							
	Sécurité maritime (marine nationale)		X											X		
	Ressources marines, bio technologies, recherche marine		X													
	Filières	X	X	X	X	X	X	X	X		X	X	X	X		

Critères de comparaison		Site	Boulogne s/mer	Brest	Dunkerque	Le Havre	Lorient	Marseille	Nant es	Nice Cannes Golfe-Juan Villefranche	Rouen	Port de la Guadeloupe	Bruxelles	Bayonne	Région Ligurie Porto Antico Diano Marina Legale Navale Marina di Varazze	Bastia
		industrielles														
Typologie d'impacts	Retombées directes	X	X	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X <sup>9</sup>	X
	Retombées indirectes	X	X	X				X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Retombées induites				X				X	X		X		X		X
	Emplois chantier							X <sup>10</sup>								
Champ géographique	Port	X	X	X	X			X	X	X	X	X	X	X	X	X
	Ville/Agglo/Co mmune	X	X			X		X	X	X	X			X		
	Zone d'emploi						X									
	Hinterland départemental							X	X	X	X	X				
	Hinterland régional	X							X		X	X				X

<sup>9</sup> Les trois types de retombées ne sont pas distingués

<sup>10</sup> Non intégrés dans l'étude de 2007 mais précisée par projet (ex. Fos2XL, Terminal méthanier ...)

Critères de comparaison		Site	Boulogne s/mer	Brest	Dunkerque	Le Havre	Lorient	Marseille	Nant es	Nice Cannes Golfe-Juan Villefranche	Rouen	Port de la Guadeloupe	Bruxelles	Bayonne	Région Ligurie Porto Antico Diano Marina Legale Navale Marina di Varazze	Bastia
		Hinterland national									X		X			X
Sources statistiques	INSEE (SIRENE, CLAP, DADS, FICUS, RP)		X	X	X	X	X	X	X		X	X	X <sup>11</sup>			X <sup>12</sup>
	URSSAF, ASSEDIC, UNISTATIS			X					X		X					X
	Fichiers consulaires	X	X	X				X	X	X				X		
	Banque de France										X		X <sup>13</sup>			X
	Direction des															

<sup>11</sup> Equivalent belge, Institut des comptes nationaux

<sup>12</sup> Equivalent italien ISTAT

<sup>13</sup> Equivalent belge, Centrale des bilans, Comptes annuels

	Site	Boulogne s/mer	Brest	Dunkerque	Le Havre	Lorient	Marseille	Nant es	Nice Cannes Golfe-Juan Villefranche	Rouen	Port de la Guadeloupe	Bruxelles	Bayonne	Région Ligurie Porto Antico Diano Marina Legale Navale Marina di Varazze	Bastia
Critères de comparaison	impôts														
	Autres					X <sup>14</sup>				X <sup>15</sup>			X <sup>16</sup>		
Autres sources	Etudes autres		X								X				
	Dires d'expert				X	X									
	Ratios préexistants (INSEE, BDF ...)						X				X	X			X
	informations issues des déclarations d'entreprises (infogreffe, liasses fiscales)												X		
Info rm atio n	Enquêtes entreprise	X	X	X	X		X	X	X		X	X	X		X

<sup>14</sup> Base ASTREE, base de données commerciales éditée par la COFACE

<sup>15</sup> Statistiques portuaires locales

<sup>16</sup> Méthodologie OACI (étude sur les impacts des aéroports internationaux)

Critères de comparaison		Site	Boulogne s/mer	Brest	Dunkerque	Le Havre	Lorient	Marseille	Nant es	Nice Cannes Golfe-Juan Villefranche	Rouen	Port de la Guadeloupe	Bruxelles	Bayonne	Région Ligurie Porto Antico Diano Marina Legale Navale Marina di Varazze	Bastia
		(directs, indirects)														
	Enquêtes marins (induits)													X		
Réactualisation	Prévue ou réalisée	X <sup>17</sup>		X		X 2008	X 2012	X					X			
	non précisée		X		X				X	X	X		X	X	X	X
Eléments d'appréciation priviliés (notation de 1 à 5)	Emploi	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2	2	6	5	1	
	Valeur ajoutée			1			2	2			1			1	2	
	Chiffre d'affaires des entreprises privées		2	5			3		1		4	3			2	
	Dépenses des													1		

<sup>17</sup> Avec intégration dans Contrat d'études prospectives sur les métiers du portuaire

Critères de comparaison		Site	Boulogne s/mer	Brest	Dunkerque	Le Havre	Lorient	Marseille	Nantes	Nice Cannes Golfe-Juan Villefranche	Rouen	Port de la Guadeloupe	Bruxelles	Bayonne	Région Ligurie Porto Antico Diana Marina Legale Navale Marina di Varazze	Bastia	
		institutionnels concernés (gestionnaires de Port, autres organismes)															
Investissements				3						2					4		4
Fiscalité locale (TP et/ou autres taxes)				4		2			4		2				5	4	6
EBE (excédent brut d'exploitation)									3			3				3	
Masse salariale										3					2	2	5
Consommation de Biens et Services										4					3		3
Dépenses totales des entreprises										1					1		

Critères de comparaison		Site	Boulogne s/mer	Brest	Dunkerque	Le Havre	Lorient	Marseille	Nant es	Nice Cannes Golfe-Juan Villefranche	Rouen	Port de la Guadeloupe	Bruxelles	Bayonne	Région Ligurie Porto Antico Diano Marina Legale Navale Marina di Varazze	Bastia
		Surfaces occupées													4	
Limites	Non prise en compte des retombées indirectes					X										
	Non prise en compte des retombées induites	X	X	X	X	X	X	X					X			
	non prise en compte des retombées chantier (emplois) <sup>18</sup>	X	X	X	X	X	X	X	X	X			X	X		X

<sup>18</sup> Il est à noter que certains ports lancent des études sur les retombées socio-économiques de l'activité portuaire indépendamment de projets de développement, les emplois de chantier sont alors évalués au coup par coup et en fonction de chaque projet.

Critères de comparaison		Site	Boulogne s/mer	Brest	Dunkerque	Le Havre	Lorient	Marseille	Nantes	Nice Cannes Golfe-Juan Villefranche	Rouen	Port de la Guadeloupe	Bruxelles	Bayonne	Région Ligurie Porto Antico Diana Marina Legale Marina di Varazze	Bastia
		Comparaison avec d'autres données portuaires									X					
Spécificités	Sectorisation des retombées	X	X	En projet	X	X	X	X	X			X		X		
	Localisation des retombées sur les différents champs géographiques	X <sup>19</sup>	X	En projet	X	X	X	X	X	X						
	Analyse de la structure des emplois			En projet					X					X		

<sup>19</sup> Dans le cadre du CEP

	Site	Boulogne s/mer	Brest	Dunkerque	Le Havre	Lorient	Marseille	Nant es	Nice Cannes Golfe-Juan Villefranche	Rouen	Port de la Guadeloupe	Bruxelles	Bayonne	Région Ligurie Porto Antico Diano Marina Legale Navale Marina di Varazze	Bastia
<b>Critères de comparaison</b>															
	Analyse de l'adéquation avec le système emploi/formati on (portuaire et transport logistique)														

---

## 10.2 Droits de port à Port-La Nouvelle en 2011

---



## Droits de port dans le port de commerce et de pêche de Port-la-Nouvelle

Institués en application du livre II du code des ports maritimes au profit de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Narbonne, Lézignan-Corbières, Port la Nouvelle.

**Tarif applicable à la date du 01 janvier 2011**

### SECTION 1 - Redevance sur le navire

#### ARTICLE 1<sup>er</sup> - Conditions d'application de la redevance

- 1.1 Il est perçu sur tout navire de commerce débarquant, embarquant ou transbordant des passagers ou des marchandises, dans le port de Port-la-Nouvelle, une redevance en **Euro(s) par m3** déterminée en application des dispositions de l'article R.\* 212-3 du code des ports maritimes.

		Entrée	Sortie
1	Paquebots	0,084	0,084
2	Navires transbordeurs	0,084	0,084
3	Navires transportant des hydrocarbures liquides	0,108	0,041
4	Navires transportant des gaz liquéfiés	0,054	0,060
5	Navires transportant principalement des marchandises liquides en vrac autres qu'hydrocarbures	0,214	0,214
6	Navires transportant des marchandises solides en vrac	0,171	0,171
7	Navires réfrigérés ou polythermes	0,205	0,182
8	Navires de charge à manutention horizontale	0,150	0,150
9 et 10	Navires porte-conteneurs et navires porte-barges	0,150	0,096
11 et 12	Aéroglesseurs et hydroglesseurs	0,232	0,204
13	Navires autres que ceux désignés ci-dessus	0,155	0,150

1.2 Sans objet

1.3 Sans objet

1.4 Lorsqu'un navire ne débarque ou ne transborde ni passagers ni marchandises, n'embarque ni passagers ni marchandises, la redevance sur le navire n'est liquidée qu'une fois.

1.5 La redevance sur le navire n'est liquidée qu'une fois à la sortie :

- lorsque le navire n'effectue aucune opération commerciale ;
- lorsque le navire n'effectue que des opérations de soutage ou d'avitaillement ou de déchargement de déchets d'exploitation ou de résidus de cargaison.

Dans ce cas, elle est fixée à **0,0592 Euros / m3**.



- 1.6** En application des dispositions de l'article R.\* 212-5 du code des ports maritimes, la redevance sur le navire n'est pas applicable aux navires suivants :
- navires affectés à l'assistance aux navires, notamment aux missions de pilotage, de remorquage, de lamanage et de sauvetage ;
  - navires affectés à la récupération des déchets et à la lutte contre la pollution ;
  - navires affectés aux dragages d'entretien, à la signalisation maritime, à la lutte contre l'incendie et aux services administratifs ;
  - navires en relâche forcée qui n'effectuent aucune opération commerciale ;
  - navires qui, ne pouvant avoir accès à une installation portuaire, sont contraints d'effectuer leurs opérations de débarquement, d'embarquement ou de transbordement en dehors du port ;
  - la redevance est facultative pour les navires affectés à des missions culturelles ou humanitaires ou présentant un intérêt général pour le patrimoine maritime.
- 1.7** En application des dispositions de l'article R.\* 215-1 du code des ports maritimes :
- le minimum de perception des droits de port est fixé à **31.45 Euros** ;
  - le seuil de perception des droits de port est fixé à **15,14 Euros**.

**ARTICLE 2 - Dispositions relatives aux modulations en fonction du rapport transport effectif par rapport à la capacité du navire dans son activité dominante, par type et catégorie de navires, en application des dispositions des alinéas I, II, III de l'article R.212-7 du code des ports maritimes.**

- 2.1** Les modulations applicables aux navires par type et catégorie transportant des passagers sont déterminées en fonction du rapport existant entre le nombre de passagers débarqués, embarqués ou transbordés et la capacité d'accueil du navire en passagers dans les conditions suivantes :
- |                                     |               |
|-------------------------------------|---------------|
| - Rapport inférieur ou égal à 2/3   | réduction 10% |
| - Rapport inférieur ou égal à 1/2   | réduction 30% |
| - Rapport inférieur ou égal à 1/4   | réduction 50% |
| - Rapport inférieur ou égal à 1/8   | réduction 60% |
| - Rapport inférieur ou égal à 1/20  | réduction 70% |
| - Rapport inférieur ou égal à 1/50  | réduction 80% |
| - Rapport inférieur ou égal à 1/100 | réduction 95% |
- 2.2** Les modulations applicables aux navires transportant des marchandises sont déterminées en fonction du rapport existant entre le tonnage de marchandises débarquées, embarquées ou transbordées et le volume V du navire calculé en application de l'article R. 212-3 du code des ports maritimes.



Pour tous les types de navires qui transportent des marchandises, lorsque le nombre de tonnes de marchandises embarquées, débarquées ou transbordées et le volume V du navire calculé en application de l'article R. 212-3 précité, est égal ou inférieur aux taux ci-après, le tarif d'entrée ou le tarif de sortie est modulé dans les proportions ci-après :

- Rapport inférieur ou égal à 2/15 réduction 10%
- Rapport inférieur ou égal à 1/10 réduction 30%
- Rapport inférieur ou égal à 1/20 réduction 50%
- Rapport inférieur ou égal à 1/40 réduction 60%
- Rapport inférieur ou égal à 1/100 réduction 70%
- Rapport inférieur ou égal à 1/250 réduction 80%
- Rapport inférieur ou égal à 1/500 réduction 95%

- 2.3 Les modulations prévues aux n° 2.1 et 2.2 ci-dessus ne s'appliquent pas aux navires n'effectuant que des opérations de soutage ou d'avitaillement ou de déchargement de déchets d'exploitation ou de résidus de cargaison.

### **ARTICLE 3 - Dispositions relatives aux modulations en fonction de la fréquence des touchées en application du V de l'article R.212-7 du code des ports maritimes**

- 3.1 Pour les navires des lignes régulières ouvertes au public selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance, les taux de la redevance par type de navire font l'objet de l'abattement suivant en fonction du nombre des départs de la ligne sur l'année civile :

- du premier au neuvième départ inclus : pas de réduction
- du dixième au quinzième départ inclus : réduction de 30%
- du seizième au vingt cinquième départ inclus : réduction de 50%
- du vingt sixième au cinquantième départ inclus : réduction de 70%
- au-delà du cinquantième départ : réduction de 90%

- 3.2 Pour les navires qui, sans appartenir à des lignes régulières, fréquentent habituellement le port de Port la Nouvelle, les taux de la redevance par type de navire font l'objet des abattements suivants en fonction du type de navire et du nombre des départs sur la période annuelle sans que cet abattement n'excède 30 % des taux indiqués au 1<sup>o</sup> de l'article 1<sup>er</sup>

- de la première à la vingt cinquième touchée incluse : pas de réduction
- de la vingt sixième à la cinquantième touchée incluse : réduction de 10%
- au-delà de la cinquantième touchée : réduction de 20%

- 3.3 Les abattements prévus au présent article ne peuvent se cumuler avec ceux mentionnés à l'article 2. Lorsque le redevable satisfait également aux conditions dudit article 2, il bénéficie du traitement le plus favorable



**ARTICLE 4 - Dispositions relatives à l'abattement supplémentaire prévu à l'article R.212-8 du code des ports maritimes**

Les abattements prévus aux articles 2 et 3 peuvent être assortis d'un abattement supplémentaire en faveur des trafics nouveaux ou de lignes nouvelles intracommunautaires de passagers, de marchandises sur remorques (dites RO-RO) ou de conteneurs, sans toutefois pouvoir excéder ni 50 % de la base sur laquelle il s'applique ni une durée de deux ans.

**ARTICLE 5 - Dispositions relatives aux possibilités de modulations prévues à l'article R.212-10 du code des ports maritimes**

Sans objet

**ARTICLE 6 - Dispositions relatives aux forfaits prévus à l'article R.212-11 du code des ports maritimes**

Sans objet



## SECTION 2 - Redevance sur les marchandises

### ARTICLE 7 - Dispositions d'application de la redevance sur les marchandises prévues aux articles R.212-13 à R.212-16 du code des ports maritimes

Il est perçu sur les marchandises débarquées, embarquées ou transbordées dans le port de Port-la-Nouvelle une redevance soit au poids, soit à l'unité, déterminée en application du code NST et selon les modalités suivantes :

#### I - REDEVANCE AU POIDS BRUT (en Euros par tonne)

NST Nomenclature Statistiques Transport ( 3 premiers chiffres : CEE - Dernier chiffre : spécifique France)

NST	Désignation des marchandises	Débarquement	Embarquement
0	<b>PRODUITS AGRICOLES</b>		
0100	<b>CEREALES</b>		
0110	Froment, épeautre, méteil	0,402	0,311
0120	Orge	0,402	0,311
0130	Seigle	0,402	0,311
0140	Avoine	0,402	0,311
0150	Maïs	0,402	0,311
0160	Riz	0,402	0,311
0199	Autres céréales n.d.a.	0,402	0,311
0200	<b>POMMES DE TERRE</b>		
0200	Pommes de terre	0,944	0,763
0300	<b>AUTRES LEGUMES FRAIS OU CONGELES ET FRUITS</b>		
0310	Agrumes	1,165	0,939
0350	Bananes	1,165	0,939
0351	Pommes	1,165	0,939
0359	Autres fruits frais, noix et autres fruits à coque	1,165	0,939
0399	Autres légumes frais ou congelés	1,165	0,939
0400	<b>MATIERES TEXTILES ET DECHETS</b>		
0410	Laines et autres poils d'origine animale	0,426	0,311
0420	Coton	0,426	0,311
0430	Fibres textiles artificielles et synthétiques	0,426	0,311
0450	Soie, lin, jute, chanvre et autres fibres textiles végétales	0,426	0,311
0490	Chiffons, déchets de textiles	0,426	0,311
0500	<b>BOIS ET LIEGE</b>		
0510	Bois à papier, à pulpe	0,543	0,413
0520	Bois de mine	0,543	0,413
0550	Autres bois en grumes, tropicaux	0,543	0,413
0551	Autres bois en grumes, non tropicaux	0,543	0,413
0560	Traverses en bois pour voies ferrées et autres bois équarris ou sciés	0,543	0,413
0570	Bois de chauffage, charbon de bois et déchets	0,543	0,413
0571	Liège brut et déchets	0,543	0,413
0600	<b>BETTERAVES A SUCRE</b>		
0600	Betteraves à sucre	0,848	0,532
0900	<b>AUTRES MATIERES PREM. ANIMALES OU VEGETALES</b>		
0910	Peaux brutes	0,848	0,532
0911	Pelletteries brutes	0,848	0,532
0912	Déchets de cuir et peaux	0,848	0,532
0920	Caoutchouc, naturel, brut et régénéré	0,848	0,532
0929	Caoutchouc synthétique	0,848	0,532
0990	Fleurs fraîches coupées	0,848	0,532
0991	Plantes vivantes et autres produits de la floriculture	0,848	0,532
0999	Matières premières et autres produits bruts non comestibles d'origine animale ou végétale n.d.a.	0,848	0,532
1	<b>DENREES ALIMENTAIRES ET FOURRAGES</b>		
1100	<b>SUCRES</b>		
1110	Sucre brut	0,754	0,487
1120	Sucre raffiné	0,754	0,487
1130	Mélasses	0,754	0,487
1200	<b>BOISSONS</b>		
1210	Vins, mouits de raisin	0,848	0,268
1220	Bière	0,754	0,487
1250	Rhum	0,754	0,487
1259	Autres boissons alcoolisées	0,754	0,487
1280	Boissons non alcoolisées	0,754	0,487



NST	Désignation des marchandises	Débarquement	Embarquement
<b>1300</b>	<b>STIMULANTS ET EPICERIE</b>		
1310	Café	1,000	0,754
1320	Cacao et chocolat	1,000	0,754
1330	Thé, maté et épices	1,000	0,754
1340	Tabacs bruts et déchets	1,000	0,754
1350	Tabacs manufacturés	1,000	0,754
1360	Glucoses, dextroses, autres sucres, confiseries, sucreries, miel	1,000	0,754
1390	Préparations alimentaires n.d.a.	1,000	0,754
<b>1400</b>	<b>DENREES ALIMENTAIRES PERISSABLES / CONSERVES</b>		
1410	Viande fraîche, réfrigérée ou congelée	1,058	0,754
1420	Poissons, crustacés et coquillages frais ou congelés	1,058	0,754
1421	Morues salées ou séchées	1,058	0,754
1429	Autres poissons salés ou fumés	1,058	0,754
1430	Lait frais et crème fraîche	1,058	0,754
1440	Beurre, fromage, autres produits laitiers	1,058	0,754
1450	Margarine, saindoux, graisses alimentaires	1,058	0,754
1460	Œufs	1,058	0,754
1470	Viande séchée, salée, fumées, préparations et conserves de viande	1,058	0,754
1480	Préparations et conserves de poissons, crustacés ou mollusques	1,058	0,754
<b>1600</b>	<b>DENRES ALIMENTAIRES NON PERISSABLES/HOUBLON</b>		
1610	Farines, semoules, gruaux et céréales	0,429	0,326
1620	Malt	0,968	0,699
1630	Autres produits à base de céréales	0,968	0,699
1640	Dattes et figues sèches	0,968	0,699
1649	Autres fruits congelés, séchés ou déshydratés, préparations et conserves de fruits	0,968	0,699
1650	Légumes secs	0,968	0,699
1660	Préparation et conserves à base de légumes	0,968	0,699
1670	Houblon	0,968	0,699
<b>1700</b>	<b>NOURRITURE ANIMAUX / DECHETS ALIMENTAIRES</b>		
1710	Paille, foin, balles de céréales, fourrages	0,426	0,353
1720	Tourteaux et résidus de l'extraction des huiles végétales	0,426	0,353
1790	Sons et issues, autres nourritures pour animaux n.d.a., déchets des industries alimentaires	0,426	0,353
<b>1800</b>	<b>OLEAGINEUX</b>		
1810	Arachides	0,395	0,356
1811	Autres graines oléagineuses, noix, amandes oléagineuses	0,395	0,356
1820	Huiles et graisses d'origine animale ou végétale et produits dérivés, comestibles	0,395	0,356
1829	Autres huiles et graisses d'origine animale ou végétale	0,395	0,356
<b>2</b>	<b>COMBUSTIBLES MINERAUX SOLIDES</b>		
<b>2100</b>	<b>HOUILLE</b>		
2110	Houille (CECA)	0,310	0,160
2130	Agglomérés de houille (CECA)	0,310	0,160
<b>2200</b>	<b>LIGNITE ET TOURBE</b>		
2210	Lignite	0,310	0,160
2230	Agglomérés de lignite	0,310	0,160
2240	Tourbe	0,310	0,160
<b>2300</b>	<b>COKE</b>		
2310	Coke et semi-coke de houille (CECA)	0,310	0,160
2330	Coke et semi-coke de lignite (CECA)	0,310	0,160
<b>3</b>	<b>PRODUITS PETROLIERS</b>		
<b>3100</b>	<b>PETROLE BRUT</b>		
3100	Pétrole brut	0,166	0,118
<b>3200</b>	<b>DERIVES ENERGETIQUES</b>		
3210	Essence de pétrole	0,410	0,410
3230	Pétrole lampant, kérosène, carburéacteur, White spirit	0,410	0,410
3250	Gazoles, fiouls légers et domestiques	0,410	0,410
3270	Fiouls lourds	0,410	0,410
<b>3300</b>	<b>HYDROCARBURES ENERG GAZEUX, LIQU. OU COMPR.</b>		
3300	Hydrocarbures énergétiques gazeux, liquéfiés ou comprimés	0,428	0,428
<b>3400</b>	<b>DERIVES NON ENERGETIQUES</b>		
3410	Huiles et graisses lubrifiantes	0,398	0,398
3430	Bitumes de pétrole et mélanges bitumineux	0,398	0,398
3490	Autres dérivés du pétrole non énergétiques	0,398	0,398
<b>4</b>	<b>MINERAIS ET DECHETS POUR LA METALLURGIE</b>		
<b>4100</b>	<b>MINERAI DE FER</b>		
4100	Minerais de fer et concentrés sauf pyrite CECA)	0,212	0,161



NST	Désignation des marchandises	Débarquement	Embarquement
<b>4500</b>	<b>MINÉRAIS ET DÉCHETS NON FERREUX</b>		
4510	Déchets et métaux non ferreux	0,212	0,161
4520	Minerais de cuivre et concentrés, mattes de cuivre	0,212	0,161
4530	Minerais d'aluminium et concentrés, bauxite	0,212	0,161
4550	Minerais de manganèse et concentrés (CECA)	0,268	0,161
4590	Autres minerais de métaux non ferreux et concentrés	0,212	0,161
<b>4600</b>	<b>FERRAILLES ET POUSSIERS DE HAUTS FOURNEAUX</b>		
4620	Ferrailles pour la refonte (CECA)	0,284	0,161
4630	Déchets de fer et d'acier autre que pour la refonte (non CECA)	0,284	0,161
4650	Scories à refondre (non CECA)	0,284	0,161
4660	Poussières de hauts fourneaux (CECA)	0,207	0,158
4670	Pyrite de fer non grillée (non CECA)	0,284	0,161
<b>5</b>	<b>PRODUITS METALLURGIQUES</b>		
<b>5100</b>	<b>FONTES ET ACIER BRUTS, FERRO-ALLIAGES</b>		
5120	Fonte brute, fonte spiegel, ferro-manganèse carburé (CECA)	0,299	0,344
5130	Ferro-alliages sauf ferro-manganèse carburé (non CECA)	0,299	0,344
5150	Acier brut (CECA)	0,299	0,344
<b>5200</b>	<b>DEMI-PRODUITS SIDÉRURGIQUES LAMINÉS</b>		
5220	Demi-produits sidérur. laminés, billettes, brames, larges, ébauches en rouleaux pour tôles (CECA)	0,299	0,344
5230	Autres produits sidérurgiques (non CECA)	0,299	0,344
<b>5300</b>	<b>BARRES, PROFILS, MATÉRIEL DE VOIS FERRE</b>		
5320	Barres laminées et profilés à chaud (CECA)	0,299	0,351
5330	Barres laminées et profilés à froid ou forgés (non CECA)	0,299	0,351
5350	Fil machine (CECA)	0,299	0,351
5360	Fil de fer ou acier (non CECA)	0,299	0,351
5370	Rails et éléments de voie ferrée en acier (CECA)	0,299	0,351
<b>5400</b>	<b>TOLES, FEUILLARDS ET BANDES EN ACIER</b>		
5420	Tôles d'acier laminées en feuilles ou en rouleaux, larges, plats (CECA)	0,299	0,351
5430	Autres tôles d'acier (non CECA)	0,299	0,351
5450	Feuillards et bandes en acier, fer blanc (CECA)	0,299	0,351
5460	Autres feuillards et bandes en acier (non CECA)	0,299	0,351
<b>5500</b>	<b>TUBES, TUYAUX, MOULAGES ET PIÈCES FORGÉES DE FER OU D'ACIER</b>		
5510	Tubes, tuyaux et accessoires de tuyauterie	0,299	0,356
5520	Moulages et pièces de forge de fer ou d'acier	0,299	0,356
<b>5600</b>	<b>MÉTAUX NON FERREUX</b>		
5610	Cuivre et ses alliages bruts	0,685	0,356
5620	Aluminium et ses alliages bruts	0,685	0,356
5630	Plomb et ses alliages bruts	0,685	0,356
5640	Zinc et ses alliages bruts	0,685	0,356
5650	Autres métaux non ferreux et leurs alliages bruts	0,685	0,356
5680	Produits finis et semi-finis de métaux non ferreux, sauf articles manufacturés	0,685	0,356
<b>6</b>	<b>MINÉRAUX BRUTS OU MANUFACTURÉS ET MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION</b>		
<b>6100</b>	<b>SABLES, GRAVIERS, ARGILES, SCORIES</b>		
6110	Sables pour usages industriels	0,299	0,239
6120	Sables communs et graviers	0,299	0,239
6130	Pierre ponce, sables et graviers ponceux	0,299	0,239
6140	Argiles et terres argileuses	0,299	0,239
6150	Scories non destinées à la refonte, cendres, laitiers	0,299	0,239
<b>6200</b>	<b>SEL, PYRITE, SOUFFRE</b>		
6210	Sel brut ou raffiné	0,347	0,268
6220	Pyrites de fer non grillées	0,257	0,206
6230	Souffre	0,393	0,268
<b>6300</b>	<b>AUTRES PIERRES, TERRES ET MINÉRAUX</b>		
6310	Pierres concassées cailloux, macadam, tarmacadam	0,368	0,206
6320	Pierres de taille ou de construction brutes	0,368	0,206
6330	Pierres calcaires pour l'industrie	0,368	0,206
6340	Craie	0,368	0,206
6390	Autres minéraux bruts	0,368	0,206
<b>6400</b>	<b>CIMENTS, CHAUX</b>		
6410	Ciments	0,368	0,206
6420	Chaux	0,368	0,206
<b>6500</b>	<b>PLÂTRE</b>		
6500	Plâtre	0,368	0,206
<b>6900</b>	<b>AUTRES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION MANUFACTURÉS</b>		
6910	Agglomérés ponceux, pièces en béton et ciment ou similaire	0,699	0,636
6920	Briques, tuiles et autres matériaux de construction en argile et matériaux de construction réfractaires	0,699	0,636



NST	Désignation des marchandises	Débarquement	Embarquement
7	<b>ENGRAIS</b>		
7100	<b>ENGRAIS NATURELS</b>		
7110	Nitrate de soude naturel	0,344	0,244
7120	Phosphates naturels bruts	0,344	0,244
7130	Sels de potasse naturels bruts	0,344	0,244
7190	Autres engrais naturels	0,344	0,244
7200	<b>ENGRAIS MANUFACTURES</b>		
7210	Scories de déphosphoration	0,344	0,244
7220	Autres engrais phosphatés	0,344	0,244
7230	Engrais potassiques	0,344	0,244
7240	Engrais nitrés	0,344	0,244
7290	Engrais composés et autres engrais manufacturés	0,344	0,244
8	<b>PRODUITS CHIMIQUES</b>		
8100	<b>PRODUITS CHIMIQUES DE BASE</b>		
8110	Acide sulfurique, oléum	0,535	0,337
8120	Soude caustique et lessive de soude	0,535	0,337
8130	Carbonate de sodium	0,535	0,337
8140	Carbure de calcium	0,535	0,337
8190	Alcools industriels (Alcools éthyliques)	0,535	0,337
8199	Autres produits chimiques de base	0,535	0,337
8200	<b>ALUMINE</b>		
8200	Alumine	0,545	0,344
8300	<b>PRODUITS CARBOCHIMIQUES</b>		
8310	Benzols	0,685	0,319
8390	Goudron minéral	0,685	0,319
8399	Brais et autres produits chimiques bruts dérivés du charbon et des gaz naturels	0,685	0,319
8400	<b>CELLULOSES ET DECHETS</b>		
8410	Pâte à papier, cellulose	0,545	0,319
8420	Déchets de papier, vieux papiers	0,545	0,319
8900	<b>AUTRES MATIERES CHIMIQUES</b>		
8910	Matières plastiques brutes	0,685	0,426
8920	Produits pour peinture, tannage et colorants	0,685	0,426
8930	Produits médicaux et pharmaceutiques	0,685	0,426
8931	Parfumerie	0,685	0,426
8932	Produits d'entretien	0,685	0,426
8940	Explosifs manufacturés, pyrotechnie, munitions de chasse et de sport	0,685	0,426
8950	Amidon, fécule et gluten	0,685	0,426
8960	Matières et produits chimiques divers	0,685	0,426
9	<b>MACHINES, VEHICULES, OBJETS MANUFACTURES ET TRANSACTIONS SPECIALES</b>		
9100	<b>VEHICULES ET MATERIEL DE TRANSPORT</b>		
9100	Voitures particulières	1,604	1,073
9101	Camions et autobus	1,604	1,073
9102	Matériel roulant de chemin de fer	1,604	1,073
9103	Pièces de carrosserie de véhicules routiers, châssis, pièces détachées et accessoires	1,604	1,073
9107	Aérostats et aérodynes	1,604	1,073
9108	Pièces détachées d'aérostats et d'aérodynes	1,604	1,073
9109	Autres matériels de transport et pièces	1,604	1,073
9200	<b>TRACTEUR, MACHINES ET APPAREILLAGES AGRICOLES</b>		
9200	Tracteurs, machines et appareillages agricoles, même démontés et pièces	1,324	0,792
9300	<b>AUTRES MACHINES, MOTEURS ET PIECES</b>		
9310	Appareils de téléphonie, radio et télévision et leurs pièces	1,324	0,792
9311	Lampes, tubes, valves électroniques	1,324	0,792
9312	Appareils d'électricité médicale	1,324	0,792
9313	Instruments et appareils électriques ou électroniques de mesures ou de vérification	1,324	0,792
9319	Autres machines, appareillages, moteurs électriques et leurs pièces	1,324	0,792
9390	Propulseurs à réaction, pompes et motopompes	1,324	0,792
9391	Machines outils pour le travail des métaux, pièces et accessoires	1,324	0,792
9392	Machines pour le textile et leurs pièces	1,324	0,792
9393	Machines à écrire, à calculer et de comptabilité et leurs pièces	1,324	0,792
9394	Roulements	1,324	0,792
9395	Arbres de transmission, manivelles, etc	1,324	0,792
9396	Machines d'extraction, de terrassements et d'excavation	1,324	0,792
9397	Autres matériels de bâtiment et de travaux publics	1,324	0,792
9399	Autres machines, appareillages, moteurs non électriques et leurs pièces	1,324	0,792



NST	Désignation des marchandises	Débarquement	Embarquement
<b>9400</b>	<b>ARTICLES METALLIQUES</b>		
9410	Eléments de construction finis et constructions en métal	1,324	0,792
9490	Autres articles manufacturés en métal	1,324	0,792
<b>9500</b>	<b>VERRE, VERRERIE, PRODUITS CERAMIQUES</b>		
9510	Verre	1,324	0,792
9520	Verrerie, poterie et autres articles minéraux manufacturés	1,324	0,792
<b>9600</b>	<b>CUIRS, TEXTILES, HABILLEMENT</b>		
9610	Peaux préparées	1,324	0,792
9611	Pelletteries préparées	1,324	0,792
9612	Cuir et articles manufacturés	1,324	0,792
9620	Fils et tissus de soie	1,324	0,792
9621	Fils et tissus de laine	1,324	0,792
9622	Fils et tissus de coton	1,324	0,792
9623	Tulle et broderie	1,324	0,792
9629	Autres articles textiles et produits connexes	1,324	0,792
9630	Articles de voyage et vêtements en cuir	1,324	0,792
9631	Vêtements et bonneterie	1,324	0,792
9632	Chaussures	1,324	0,792
<b>9700</b>	<b>ARTICLES MANUFACTURES DIVERS</b>		
9710	Demi-produits et articles manufacturés en caoutchouc	1,324	0,792
9720	Papier, cartons, bruts	1,324	0,792
9730	Articles manufacturés en papier et carton	1,324	0,792
9740	Journaux et périodiques	1,324	0,792
9741	Livres	1,324	0,792
9749	Autres imprimés	1,324	0,792
9750	Meubles et articles d'ameublement neufs	1,324	0,792
9760	Articles manufacturés en bois et liège, sauf meubles	1,324	0,792
9790	Films impressionnés et développés	1,324	0,792
9791	Produits cinématographiques et photographiques	1,324	0,792
9792	Appareils de photo, cinéma et optiques	1,324	0,792
9793	Appareils de géodésie, topographie, météorologie de mesure	1,324	0,792
9794	Instruments de musique, disques	1,324	0,792
9795	Horlogerie	1,324	0,792
9796	Objets d'art et de collection	1,324	0,792
9797	Bijouterie de fantaisie	1,324	0,792
9798	Bijouterie, orfèvrerie, joaillerie	1,324	0,792
9799	Autres articles manufacturés n.d.a.	1,324	0,792
<b>9900</b>	<b>TRANSACTIONS SPECIALES</b>		
9910	Emballages usés	1,324	0,792
9920	Matériel d'entreprise de construction, voitures et matériel de cirque, usagés	1,324	0,792
9930	Mobilier de déménagement	1,324	0,792
9940	Or, monnaie, médailles	1,324	0,792
9990	Marchandises qu'il est impossible de classer selon leur nature	1,324	0,792

## II - REDEVANCE A L'UNITE (en Euros par unité)

Désignation des marchandises	Débarquement	Embarquement
<i>Animaux vivants</i>		
D'un poids inférieur à 10 kg	0,566	0,226
D'un poids supérieur ou égal à 10 kg et inférieur à 100 kg	0,634	0,283
D'un poids supérieur à 100 kg	1,256	0,509
<i>Véhicules</i>		
Ne faisant pas l'objet de transactions commerciales	exempt	exempt
<i>Conteneurs pleins</i>		
D'une longueur supérieure ou égale à 3 m et inférieure à 6 m	3,791	3,791
D'une longueur supérieure ou égale à 6 m et inférieure à 8 m	4,006	4,006
D'une longueur supérieure ou égale à 8 m et inférieure à 10 m	6,111	6,111
D'une longueur supérieure ou égale à 10 m	7,571	7,571



## ARTICLE 8 - Conditions de liquidation des redevances du tableau figurant à l'article 7

8.1 Pour chaque déclaration, les redevances prévues au tableau 1 figurant à l'article 7 du présent tarif sont perçues sur le poids global des marchandises appartenant à une même catégorie :

a) Elles sont liquidées :

- à la tonne, lorsque le poids est supérieur à 900 kilogrammes ;
- au quintal, lorsque ce poids est égal ou inférieur à 900 kilogrammes.

Toute fraction de tonne ou de quintal est comptée pour une unité.

La liquidation de la redevance au quintal est égale au dixième de la liquidation de la redevance à la tonne ;

b) Sous réserve des exemptions applicables aux cadres, conteneurs et caisses palettes, les emballages sont en principe soumis au même taux que les marchandises qu'ils contiennent. Toutefois, lorsqu'une déclaration se rapporte à des marchandises de plusieurs catégories, la totalité des emballages est classée d'office dans la catégorie dominant en poids.

8.2 Les déclarations doivent mentionner le poids brut total et le poids imposable par catégorie pour les marchandises faisant l'objet d'une redevance au poids brut et le nombre pour les marchandises, véhicules ou conteneurs faisant l'objet d'une redevance à l'unité.

A l'appui de chaque déclaration relative à des marchandises relevant de plusieurs catégories, le déclarant doit joindre un bordereau récapitulatif faisant apparaître le poids ou le nombre par article de déclaration et par catégorie. Ce bordereau doit être daté et signé par le déclarant.

8.3 Si toutes les marchandises font l'objet d'une même déclaration au poids, le redevable a la faculté de demander que leur ensemble soit soumis au taux applicable à la partie la plus élevée. Aucun bordereau récapitulatif n'est alors exigé ; la déclaration doit simplement mentionner le poids global des marchandises déclarées.

L'absence de bordereau récapitulatif équivaut à l'acceptation par le déclarant de la liquidation simplifiée et il ne sera donné suite à aucune demande ultérieure tendant à obtenir la révision sur la base de la perception par catégorie.

8.4 En application des dispositions de l'article R.\* 215-1 du code des ports maritimes :

- le minimum de perception est fixé à **5,87** Euros par déclaration ;
- le seuil de perception est fixé à **3,10** Euros par déclaration ;

8.5 La redevance sur les marchandises n'est pas due dans les cas énumérés à l'article R.\* 212-16 du code des ports maritimes.



### **SECTION 3 - Redevance sur les passagers**

#### **ARTICLE 9 - Conditions d'application de la redevance sur les passagers prévue aux articles R.212-17 à R.212-19 du code des ports maritimes**

9.1 Les passagers débarqués, embarqués, transbordés sont soumis à une redevance de:

**2,285 Euros par passager.**

9.2 Ne sont pas soumis à la redevance sur les passagers :

- les enfants âgés de moins de quatre ans ;
- les militaires voyageant en formations constituées ;
- le personnel de bord ;
- les agents de l'armateur voyageant pour les besoins du service et munis d'un titre de transport gratuit ;
- les agents publics dans l'exercice de leurs missions à bord.

9.3 Les dispositions relatives aux abattements dans une limite de 50 % sont les suivantes:

- 50 % pour les passagers ne débarquant que temporairement au cours de l'escale ;
- 50 % pour les excursionnistes munis d'un billet aller et retour utilisé dans un délai inférieur à soixante-douze heures ;
- 50 % pour les passagers transbordés.



## **SECTION 4 - Redevance de stationnement des navires**

### **ARTICLE 10 - Conditions d'application de la redevance de stationnement prévue à l'article R.212-12 du code des ports maritimes**

**10.1** Les navires ou engins flottants assimilés, à l'exception des navires en activité de pêche relevant de l'annexe II, dont le séjour, soit en l'absence d'opérations commerciales, soit à l'exclusion du temps nécessaire aux opérations commerciales dans le(s) port(s) dépasse une durée de 10 jour(s), sont soumis à une redevance de stationnement dont le taux est de **10,52** Euros par mille mètres cube et par jour, au delà de la période de franchise.

**10.2** Sans objet

**10.3** Sont exonérés de la redevance de stationnement :

- les navires de guerre,
- les bâtiments de service des Administrations de l'état,
- les navires affectés au pilotage et au remorquage qui ont le port de Port la Nouvelle pour port d'attache
- les bâtiments de navigation intérieure,
- les bâtiments destinés à la navigation côtière.

Au-delà de la période de franchise, la redevance de stationnement est exigible le dernier jour de chaque mois calendaire et au départ du navire.

### **ARTICLE 11 - Conditions d'application de la redevance sur les déchets d'exploitation des navires prévue aux articles R.212-20, R.212-21 et R.214-6 du code des ports maritimes**

Il est perçu sur tous navires de commerce et les bateaux de plaisance (ayant un agrément délivré par l'autorité maritime compétente pour le transport de plus de 12 passagers) débarquant, embarquant ou transbordant des marchandises dans le Port de Port-La Nouvelle, une redevance sur les déchets d'exploitation solides et ordures ménagères.

L'objectif de cette taxe est de couvrir le coût de la redevance sur les déchets et de leurs traitements payée par le Port de Port-La Nouvelle.

- La taxe est fixée à 0.005 Euros par m<sup>3</sup>,
- Le plafond de cette taxe étant fixé pour un volume de 14 000m<sup>3</sup>.

### **ARTICLE 12 - Le présent tarif entrera en vigueur dans les conditions fixées aux articles R.211-8 et R.211-9 du code des ports maritimes**

---

## 10.3 Tarifs d'usage du port de commerce de PLN en 2011

---



Port-La-Nouvelle  
Sud de France

## Port de Port la Nouvelle



# Tarifs d'usage

Tarif N° 30

Applicables à partir du 01 janvier 2011



Chambre de Commerce et d'Industrie de Narbonne,  
Lézignan-Corbières et Port la Nouvelle



## I - COMMERCE ( Tarifs en € et H.T. )

Les tarifs prévus au présent barème ne comprennent pas de TVA, qui sera facturée en sus l'utilisateur, conformément aux prescriptions légales

### 1A. GRUES PORTUAIRES

	GRUES 10 T		GRUE 32 T			
	Crochet	Benne	au crochet		Spreader	Benne
			0 à 10 T	> à 10 T		
<b>JOURS OUVRABLES</b>						
Shift matin et après-midi	454,06	611,55	454,06	1 389,55	1 866,86	2 200,14
Par vacation normale de 4 heures	238,98	321,87	238,98	731,34	982,56	1 157,97
Par heure de jour des jours ouvrables	79,66	107,29	79,66	243,78	327,52	385,99
1ère Hr supplémentaire après vacation	91,61	123,38	91,61	280,35	376,65	443,89
2ème Hr supplémentaire après vacation	106,61	138,38	106,61	295,35	391,65	458,89
<b>SAMEDIS</b>						
Shift matin et après-midi	544,88	733,86	544,88	1 667,46	2 240,23	2 640,16
Par vacation de 4 heures	286,78	386,24	286,78	877,61	1 179,07	1 389,56
1ère Hr supplémentaire après vacation	95,59	128,75	95,59	292,54	393,02	463,19
2ème Hr supplémentaire après vacation	110,59	143,75	110,59	307,54	408,02	478,19
<b>NUITS JOURS OUVRABLES</b>						
Shift	590,27	795,02	590,27	1 806,41	2 426,93	2 860,18
Par vacation de 4 heures	310,67	418,43	310,67	950,74	1 277,33	1 505,36
1ère Hr supplémentaire après vacation	103,56	139,48	103,56	316,91	425,78	501,79
2ème Hr supplémentaire après vacation	118,56	154,48	118,56	331,91	440,78	516,79
<b>DIMANCHES ET JOURS FERIES</b>						
Shift	681,09	917,34	681,09	2 084,32	2 800,30	3 300,22
Par vacation de 4 heures	358,47	482,81	358,47	1 097,01	1 473,84	1 736,96
1ère Hr supplémentaire après vacation	119,49	160,94	119,49	365,67	491,28	578,99
2ème Hr supplémentaire après vacation	134,49	175,94	134,49	380,67	506,28	593,99
<b>GRUES DECOMMANDEES</b>						
Shift						207,72
Par vacation de 4 heures						138,48
Par heure						69,24

(\*) Le taux de la grue G14 sera déduit en fonction du temps d'exploitation : -5 % de 150 à 249 Hrs, - 10 % de 250 à 399 Hrs, - 20 % au-delà de 400 Hrs

### 1B. ELEVATEUR 25 T

	Jour ouvrable	Samedi	Nuit ouvrable	Dimanche et JF	Dédits
Par vacation de 4 heures	669,31	803,15	870,11	1003,96	138,48
Par heure	202,82	243,38	263,67	304,23	34,62
Par conteneur à bord	49,93	59,92	64,91	74,90	sans objet
Par conteneur sur parc	24,97	29,96	32,46	37,46	sans objet



### 1C. PERSONNEL

Mise à disposition d'un personnel du service outillage, par heure normale	18,67
---	-------

Majoration pour heures supplémentaires selon les barèmes du Service Outillage

### 1D. TREMIES

	Trémie 3	Trémies 1 et 2
Par shift	399,00 €	88,52
Par vacation	210,00 €	46,59
Par heure	70,00 €	15,53

### 1E. HANGARS

Hangar A	cellule indivisible par jour (cellules 6 et 7) suivant contrat (*)	49,37
----------	--	-------

(\*) Un contrat d'amodiation est réalisé pour une durée de 15 jours calendaire au tarif indiqué, les quinze suivantes sont majorées successivement de 5 % la première, 10 % la seconde et 15 % pour le reste du temps.

Hangar B	par part indivisible et par jour suivant un contrat (**)	100% du hangar	90,00
		50% du hangar	45,00
		25% du hangar	22,50
Hangar C	par part indivisible et par jour suivant un contrat (**)	100 % du hangar	90,00
		50% du hangar	45,00
		25% du hangar	22,50

(\*\*) Un contrat d'amodiation est réalisé pour 1 an maximum. Le bénéficiaire ne peut laisser inoccupée (de marchandise à l'importation ou à l'exportation) la surface plus de 15 jours, auquel cas celui-ci se verra supprimer son amodiation.

### 1F. TERRE-PLEINS

#### Dépôt de marchandises

Par millier de m <sup>2</sup> et par jour, proportionnellement à la surface occupée	Au-delà d'une franchise de 7 jours					
	Zone 1		Zone 2 et 3a		Zone 3b	
	jour 8 à 30	au-delà du 30ème jour	jour 8 à 30	au-delà du 30ème jour	jour 8 à 30	au-delà du 30ème jour
Tarif ordinaire	61,02	122,04	27,46	54,92	24,41	36,62
Bois en grumes	36,61	73,22	21,97	43,94	19,53	29,30
Minerais	27,46	54,92	21,97	43,94	19,53	29,30
Ferraille	24,41	48,82	19,22	38,44	17,09	25,64

#### Amodiation de parcelles

		Zone 3a	Zone 3b et 2
De 1 mois à 1 an	Par m <sup>2</sup> et par mois indivisible	0,34	0,29
Occupation supérieure à 1 an	Par m <sup>2</sup> et par an	2,94	2,33

#### Redevance fixe (s'ajoute à la redevance proportionnelle)

	Forfait annuel indivisible
Installations telles que canalisations ou outillages spécialisés	99,85

#### Equivalence de surface pour les canalisations

Diamètre extérieur de la canalisation	mm	0 à 250	251 à 500	501 à 1000	> 1001
Equivalence de surface	m <sup>2</sup>	0,50 m <sup>2</sup> /ml	(Ø/2 + 0,50) m <sup>2</sup> /m	(Ø + 0,50) m <sup>2</sup> /ml	(Ø + 01,00) m <sup>2</sup> /ml

TITRE DE LA NOTICE



Port de Port La Nouvelle



### 1G. APPONTEMENTS VRACS LIQUIDES

Proportionnellement au tonnage de produits débarqués ou embarqués, par millier de tonnes	27,18
--	-------

### 1H - STATIONNEMENT DES CONTENEURS

Conteneur plein manifesté, par conteneur	12,20
Conteneur de 20 pieds en réparation, par conteneur et par jour	0,38
Conteneur de 40 pieds en réparation, par conteneur et par jour	0,78
Conteneur de 45 pieds en réparation, par conteneur et par jour	0,80

### 1I. PASSERELLE POSTE ROULIER

La touchée	665,70
------------	--------

### 1J. STATIONNEMENT DES REMORQUES

Exportation	Franchise de 7 jours	A compter du 8ème jour, par jour	23,30
Importation	Franchise de 3 jours	A compter du 4ème jour, par jour	23,30

### 1K. AIRE DE LAVAGE

Mise à disposition, par véhicule ou par équipement	16,32
--	-------

### 1L. BORNE A EAU

Mise à disposition et consommation, par M3 relevé compteur (hors avitaillement des navires)	1,63
---	------

### 1.M ARMOIRE ELECTRIQUE

Mise à disposition armoire, par jour, consommation en sus	41,33
---	-------



Port de Port La Nouvelle



## 2 - PLAISANCE ( Tarifs T.T.C. )

### 2A. APPONTEMENT

HALTE PLAISANCE - Les tarifs ci-dessus s'entendent "mouillage fourni (catway)" et "surveillance des amarres".

Taxe d'escale	Par jour	Par semaine	Par mois
Moins de 5,00 m	5,26	25,13	72,87
5,00 à 6,49 m	5,98	29,31	97,52
6,50 à 7,99 m	8,26	36,37	123,00
8,00 à 9,49 m	9,57	48,46	158,78
9,50 à 10,99 m	12,32	60,18	194,67
11,00 à 12,99 m	15,55	72,87	231,53
13,00 à 14,99 m	21,78	97,40	291,95
15,00 à 17,99 m	25,13	118,93	365,89
18,00 à 23,99 m	30,03	145,62	437,80
Au-delà, EUR par m (hors tout)	2,00	10,00	30,00

Appontement à l'année	Taxe forfaitaire annuelle
Moins de 5,00 m	456,01
5,00 à 6,49 m	592,82
6,50 à 7,99 m	729,63
8,00 à 9,49 m	935,01
9,50 à 10,99 m	1140,23
Au-delà : (Longeur du bateau hors tout) * €/ml	110,00

#### CANALET

Appontement à l'année	Taxe forfaitaire annuelle
moins de 3,99 m	160,00
4,00 à 4,99 m	200,00
5,00 à 6,00 m	250,00

### 2B. GRUTAGE DES BATEAUX

Mise à terre ou mise à l'eau	HT	TVA	TTC
moins de 6,00 m	33,33	6,53	39,86
6,00 à 8,00 m	49,34	9,67	59,01
Au-delà de 8,00 m	63,38	12,42	75,80

Forfait pour mise en place de mât et opérations diverses	39,65	7,77	47,42
--	-------	------	-------

### 2C. STATIONNEMENT SUR TERRE-PLEIN

Par bateau et par jour	HT	TVA	TTC
Du 1er au 7ème jour	4,61	0,90	5,51
A compter du 8ème jour	14,67	2,88	17,55

Stationnement sans location de ber

### 2D. STATIONNEMENT A FLOT

Mise à disposition d'une surface sur le plan d'eau	HT	TVA	TTC
Si emprise < 2 m, au ml hors tout	8,00	1,57	9,57
Si emprise >= 2 m, au ml hors tout	13,20	2,59	15,79



Port de Port La Nouvelle



### **3-PECHE ( Tarifs H.T. )**

Les tarifs prévus au présent barème ne comprennent pas de TVA, qui sera facturée en sus à l'utilisateur, conformément aux prescriptions légales

#### **3A. HALLE AUX POISSONS**

Taxe d'usage (ad valorem)	Vendeur	Acheteur
Poisson blanc	3 %	3 %
Poisson bleu	2 %	2 %

Taxe de pesée (ad valorem)	Vendeur
Tout poisson	1,8 %

#### **3B. ATELIER DE MAREYAGE**

Atelier N°1 par mois	246,71
Atelier N°2 à 7 par mois	455,83

#### **3C. CASES PECHEURS**

Case pêcheur par mois	100,00
-----------------------	--------

---

## 10.4 Tarifs du pilotage à PLN en 2011

---

Annexe tarifaire pilotage PLN

**ANNEXE TARIFAIRE PILOTAGE** à l'arrêté n°02-2007 DR du 27 juillet 2007 portant règlement local de la station de pilotage de Port-La-Nouvelle Port-Vendres

## **CONDITIONS GENERALES**

Navires attendus:

Tout navire astreint à l'obligation de pilotage est tenu de faire connaître son heure probable (ETA) d'arrivée, 18H00 à l'avance ou au plus tard au moment où il quitte le port d'escale précédent (Art 6 du Décret du 19 Mai 1969). En outre, un planning des navires tournant en ligne régulière doit être communiqué au plus tard le Vendredi avant 16H00, pour la semaine qui suit.

Entrée, Sortie, Mouvement et Mouillage:

Toute opération prévue entre 08H00 et 12H00 et entre 14H00 et 18H00 doit être commandée deux Heures à l'avance, au moins. Toute opération prévue entre 12H00 et 14H00 doit être commandée avant 10H00. Toute opération prévue entre 18H00 et 08H00 doit être commandée avant 16H00. Les opérations commandées doivent être confirmées au pilote de service au plus tard deux heures avant.

Le non respect des présentes règles peut entraîner des retards et donner lieu à l'application d'une majoration de tarif de 10%.

Les ETA et Commandes doivent être adressées par télécopie au +33 468 404 351 ou par Email à [pilonov@orange.fr](mailto:pilonov@orange.fr)

## **TARIFS DE PILOTAGE ET INDEMNITES DIVERSES**

Article 1 : Tarifs

Les tarifs de pilotage de la station en vigueur dans les zones de pilotage des ports de Port-La-Nouvelle et Port-Vendres sont établis sur la base du volume des navires (VT) défini conformément à l'arrêté ministériel du 12 octobre 1976 portant modification de l'assiette de tarification du pilotage.

Le volume pris en compte pour l'application des tarifs suivants est arrondi au m3 le plus proche.

Les tarifs de pilotage s'entendent hors T.V.A et s'appliquent à tous les navires entrant dans le champ de l'obligation de pilotage définie à l'annexe technique N°1 du règlement local de la station.

A. Tarif général.

Le montant de la prestation de pilotage exprimée en Euros, pour chaque opération, est égale à la somme du minimum de perception (MPA) et du produit du tarif du m3 par le volume du navire (VT).

— Montant Prestation de Pilotage MPP= MPA + (VT\*0,028 €).

### Annexe tarifaire pilotage PLN

1. MPA Zone obligatoire de Port la Nouvelle :360 €.
2. MPA Zone obligatoire de Port Vendres :400 €.

#### B. Majorations de tarif.

1. Lorsque les dispositions définies aux « conditions générales », ne sont pas respectées, le navire paie le tarif de pilotage majoré de 10%.

#### C. Réductions de tarif.

Les réductions de tarif, ci-après définies, bénéficient exclusivement aux navires pilotés et leur cumul ne peut conduire à la perception d'un montant de prestation inférieur à 50% du tarif défini en A.

1. Pour le navire qui se rend au mouillage ou qui fait mouvement, le tarif défini en A est réduit de 15%.
2. Pour le navire qui franchit la passe après 6H00 et avant 19H00 locale, le tarif défini en A est réduit de 10 %.
3. Pour le navire retournant au port dans un délai de 24 heures suivant sa sortie, après avoir effectué des essais de machine au large, ou pour une cause accidentelle ou autre cas de force majeure, le tarif défini en A est réduit de 10%.
4. Les navires assurant une ligne régulière pour le compte d'un même Armateur/Opérateur, mis à la disposition du public selon un itinéraire et un horaire fixés à l'avance, bénéficient pour chaque opération de pilotage à l'entrée ou à la sortie du port, durant une année civile et à compter de la 14<sup>ème</sup> escale, d'une réduction de 5 % cumulée par tranche de 13 escales. L'application du présent tarif est subordonnée à la justification par l'agent maritime que la ligne maritime répond aux dispositions de l'article 212-7 du code des ports maritimes complété des dispositions du règlement particulier « la navigation maritime » de la direction générale des douanes. Le présent tarif particulier peut être suspendu en cas de non respect des dispositions de l'article 3 "Paiement des frais de pilotage" du présent Arrêté.

#### D. Tarifs particuliers.

1. Le navire pétrolier, à destination du poste sea-line, paie pour chaque opération, le tarif résultant de l'application du barème défini en A affecté du coefficient 3.
2. Le navire privé de ses moyens de propulsion ou de manœuvre paie le tarif résultant de l'application du barème défini en A majoré de 100%.
3. Le navire qui, bien qu'affranchi de l'obligation de pilotage en raison de sa longueur, fait appel aux services d'un pilote, paie le tarif résultant de l'application du barème défini en A majoré de 50%.
4. Les navires dont le capitaine est titulaire d'une licence de capitaine-pilote paie le minimum de perception (MPA) défini en A lorsqu'ils ne font pas appel aux services du pilote.
5. Les navires demandant, lorsque les circonstances le permettent, l'assistance à distance du pilote pour rejoindre le mouillage, quitter le mouillage ou évoluer dans la zone de pilotage obligatoire, paient 50% du minimum de perception (MPA).



### Annexe tarifaire pilotage PLN

6. Le volume taxable des navires, dont les caractéristiques physiques excèdent les normes admissibles au port et qui sont autorisés à faire escale sous conditions fixées par l'autorité portuaire, est majoré de 2% par mètre de longueur et de largeur en excédant des seuils normalement admis.

## **Article 2. Indemnités**

Le taux des indemnités diverses dues aux pilotes sont les suivants :

1. Opération de pilotage renvoyée (au delà de 1 heure) ou annulée :30% du MPA.
2. Heure de retenue à bord ou en station :47% du MPA.
3. Frais de déplacement (Port Vendres) :15% du MPA.
4. Journalière définie aux art 21, 26, 27 et 28 du RGP :200% du MPA.

## **Article 3. Paiement des frais de pilotage.**

En vertu du Règlement général du pilotage, les frais de pilotage deviennent exigibles dès que la prestation est effectuée.

Le montant des opérations de Pilotage est payable au comptant en euros (€), à la Station de Pilotage suivant le tarif en vigueur au jour de l'opération. Des pénalités de retard de paiement calculées sur la base du taux d'intérêt légal majoré de 100 % seront appliquées si le montant des sommes dues n'est pas acquitté dans le délai de Dix jours francs à partir de la date d'établissement de la facture (loi 92-1442 du 13-12-92). En cas de non respect des conditions ci avant énoncées, il pourra être exigé des débiteurs, préalablement à toute escale d'un navire, soit de justifier d'une garantie financière, soit de verser un acompte d'un montant égal à 50 % des frais de pilotage, soit d'effectuer la mise en dépôt entre les mains d'un tiers, désigné par la Station de pilotage, du montant global des frais de pilotage.

## **Article 4.**

La présente annexe tarifaire entre en vigueur le 01Mars 2012.

Loi du 28 Mars 1928 modifiée (articles 8 & 9) & Décret du 14 Décembre 1929 (articles 6,7 & 8):« Les courtiers et consignataires de navires sont personnellement responsables du paiement des droits à l'entrée et à la sortie ».

Loi 67-5 du 3 Janvier 1967:

Article 31: Sont privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage : Les droits de tonnage ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces, les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port.

Article 32: Les créances privilégiées énumérées à l'article précédent sont préférées à toute hypothèque, quel que soit le rang d'inscription de celle-ci.

---

## 10.5 Tarifs du lamanage à PLN en 2011

---

Annexe tarifaire lamanage PLN

**Conditions Générales et Tarifs de Lamanage 2012**

La Station de pilotage de Port la nouvelle – Port vendres effectue les opérations de Lamanage aux conditions générales suivantes, les termes « Le Service du lamanage » et « le Contractant » désignant respectivement la Station de pilotage de Port la Nouvelle – Port vendres, d'une part, le navire ou autre bâtiment nautique, d'autre part.

1. Les opérations de lamanage effectuées par le Service du lamanage, à l'intérieur de la zone administrative portuaire, sont soumises de convention expresses, aux conditions contractuelles ci-après, qu'un écrit ait été signé ou non avant l'opération.
2. Le contrat de lamanage est un contrat de louage de services, en exécution duquel le Service du lamanage met à la disposition du Contractant, le matériel et les services de ses équipages en tant que préposés exclusifs.
3. La période contractuelle commence dès l'instant où le ou les lamaneurs sont suffisamment proches du contractant pour passer ou saisir la touline, pour effectuer toute opération liée au lamanage, et sont susceptibles d'en recevoir les ordres, qu'il leur en soit donné ou non. Cette période se termine dès l'instant où, l'opération achevée, le ou les lamaneurs se sont éloignés du contractant suffisamment pour ne plus être soumis à son action et ne plus être susceptibles de recevoir ses ordres.
4. Pendant le cours de la période contractuelle définie ci-dessus, le personnel lamaneur et le matériel sont, de convention expresse, mis à la disposition du Contractant et deviennent ses préposés exclusifs. Le personnel lamaneur et le matériel sont placés sous sa garde. Resteront donc en conséquence à la charge exclusive du Contractant toutes avaries, dommages et autres, de quelque nature qu'ils soient, subis tant par le navire servi que par le personnel et le matériel du service du lamanage au cours des opérations de lamanage. Le Contractant sera également responsable de toutes réclamations qui pourraient être faites par les tiers contre le navire servi et contre le personnel et le matériel du service du lamanage à l'occasion des faits survenus au cours de ces opérations. Le Service du lamanage répondra toutefois de sa faute lourde et personnelle dans l'exécution de son obligation de fourniture de moyens, humains et matériels.
5. Les amarres appropriées nécessaires à l'amarrage, sont, sans que cela modifie en quoi que ce soit le principe de responsabilité énoncé à l'article 4, fournies exclusivement par le contractant.
6. Le service du lamanage se réserve le droit de remplacer, même en cours de manœuvre, un ou plusieurs navires polyvalents par d'autres lui appartenant ou appartenant à d'autres propriétaires.
7. En aucun cas, il ne peut être fait de réclamation au service du lamanage, pour cause de retard, ni pour les conséquences occasionnées par ce retard.
8. Toute opération commencée est due dans son intégralité, même en cas d'inachèvement des opérations de lamanage, survenant pour toute autre cause que la faute lourde et personnelle du service du lamanage ; celle-ci a droit au paiement du prix de toute opération commandée.
9. Le service du lamanage pourra prétendre à une rémunération dans le cas où des circonstances exceptionnelles modifieraient la nature des services prévus au contrat.
10. Le montant des opérations de Lamanage est payable au comptant en euros (€), à la Station de Pilotage suivant le tarif en vigueur au jour de l'opération. Des pénalités de retard de paiement calculées sur la base du taux d'intérêt légal majoré de 100 % seront appliquées si le montant des sommes dues n'est pas acquitté dans le délai de Dix jours francs à partir de la date d'établissement de la facture (loi 92-1442 du 13-12-92). En

Annexe tarifaire lamanage PLN

cas de non respect des conditions ci avant énoncées, il pourra être exigé des débiteurs ,  
préalablement à toute escale d'un navire, soit de justifier d'une garantie financière,  
soit de verser un acompte d'un montant égal à 50 % des frais de lamanage, soit  
d'effectuer la mise en dépôt entre les mains d'un tiers, désigné par la Station de  
pilotage, du montant global des frais de lamanage.

11. Il est fait expressément attribution de compétence au tribunal de Commerce du Port où  
s'effectue le lamanage, à l'exclusion de tout autre, et toute contestation judiciaire  
quelconque devra lui être soumise, même en cas de recours en garantie, de pluralité de  
défendeurs ou de connexité, cette clause étant entendue comme dérogeant  
expressément à toute disposition contraire, notamment à celles du Code de Procédure  
Civile.
12. Les présentes conditions générales sont déposées auprès de la Direction du Port.

TARIF LAMANAGE - MOORING DUES

Voir conditions générales applicables Volume taxable CF AM 12/10/1976

Applicable au 1er Janvier 2012

Port la Nouvelle FRNOU - Port Vendres FRPOV

1. Base /opération - Entering or leaving /opération: 122 € + 0,0158 €/m3 de VTAX
2. Mouvement/déhalage - shifting : Mouvement 2 ops - Déhalage (inférieur à L navire )  
1 ops
3. Du lundi au vendredi de 06H00 à 19H00, sauf jours fériés - Monday to Friday from  
06H00 to 19H00, except public holidays: - 20%
4. Opération/renvoyée/reportée/annulée, attente/heure, défaut ETA ou préavis - Default  
ETA or Notice: 122 €
5. Embarcation de moins de 10m + 1 homme pour vacation de 4 heures Jours ouvrables  
uniquement (Le versement d'un acompte égale à 30 % du montant de la prestation peut  
être exigé ): 400 €
6. Embarcation de plus de 10m + 2 homme pour vacation de 4 heures Jours ouvrables  
uniquement (Le versement d'un acompte égale à 30 % du montant de la prestation peut  
être exigé ): 800 €

---

## 10.6 Tarifs du remorquage à PLN en 2011

---

# TARIF en 2012

UN SEUL TARIF POUR LES DEUX REMORQUEURS  
UN SEUL TARIF DANS LE PORT OU AU POSTE SEA-LINE  
COEFFICIENT **2** le DIMANCHE et JOURS FERIES  
COEFFICIENT **1.5** le SAMEDI et la NUIT  
COEFFICIENT **1** en SEMAINE DE 06H00 à 19H00  
TAUX de BASE : 4,32 € / tranche de 100 m<sup>3</sup>  
Volume minimum = 10 000 m<sup>3</sup> soit 432 €

Taux de base X Volume X Coefficient horaire X coefficient durée

Coefficient horaire SAMEDI	Coefficient horaire DIMANCHE & FERIE	Coefficient De durée	Opération renvoyée Ou annulée 50% du tarif
1.5	2	1 pour 01H00	Heure d'attente 200 €
1.5	2	2 pour 02H00	Navire sans pression : + 50 %
		3 pour 03H00	
		4 pour 04H00	

18

# SERVICES

Voyage sur rade, relève d'équipage ( maxi 10 marins )	08h00 / 18h00 18h00 / 08h00 et jours fériés	600 € 700 €
Transport de vivres et matériel	< 500 kg > 500 kg	700 € 1000 €
Mise à disposition de filets		50 €
Travaux maritimes Travaux sous-marins		Sur devis

---

## 10.7 Tarifs de la société JIFMAR

---



**Mooring and unmooring – Schedule of rates  
Call at PORT LA NOUVELLE 2012**

**1. Rates**

Rates are calculated by the following formula:

$$\text{Rate} = L \times B \times \text{MSD} \times 0.055 \text{ € / cbm}$$

**Where :**

**L** = Length

**B** = Beam

**MSD** = Maximum summer draft

**Minimum Volume : 20 000 cbm**

**2. Terms and conditions**

- a. Rate is Lump Sum per vessel and per mooring operation. Same rate will apply during week ends, holidays, etc...
- b. Rate excludes VAT
- c. Rate is valid from January 1, 2012 till December 31, 2012.
- d. Invoicing is triggered when JIFMAR personnel and mooring equipment are on-board vessel
- e. Should same vessel, during same port call, be moored N times, then N invoices will be issued (i.e. for weather conditions, Captain instruction, etc... - Any reason beyond JIFMAR's direct control)





**Supplies – Schedule of rates  
Call at PORT of Port La Nouvelle  
Rate for 2012**

**1. Rates**

- ✓ Transfer of goods:
  - – if hand carried 0 €
  - – if conditioned on wooden pallets 480 € initial fee  
+140 € per pallet
  
- ✓ Transfer of personnel: 480 € per voyage
  
- ✓ Assistance to ships 480 € per hour –  
minimum invoicing 3 hours
  
- ✓ Diving support – visual inspection 1 900 € L/S
  
- ✓ Diving support – visual inspection  
with land camera (or ROV) 3 000 € L/S
  
- ✓ Diving Support – intervention 5 500 € per day

**2. Terms and conditions**

1. Rates exclude VAT
2. Rates are valid from January 1, 2012 till December 31, 2012
3. For supply of goods minimum invoicing is 480 €
4. Should transfer of personnel be combined with goods only goods  
will be invoiced to ship
5. For assistance to ships – invoicing timing is Quay-quay – Minimum  
invoicing 3 hours

---

## 10.8 Tarifs du poussage / assistance

---

Annexe tarifaire poussage / assistance PLN

**Conditions Générales et Tarifs de poussage/assistance bateau pilote 2012**

La Station de pilotage des ports de Port-La-Nouvelle et Port-Vendres lorsqu'elle effectue des opérations de poussage/assistance bateau pilote effectue celles-ci aux conditions générales suivantes, les termes « La Station. » et « Le Contractant » désignant respectivement la Station de pilotage, d'une part, le navire ou autre bâtiment assisté, d'autre part.

1. Les opérations de poussage/assistance bateau pilote effectuées par la Station à l'intérieur des zones administratives portuaires sont soumises de convention expresse aux conditions contractuelles ci-après, qu'un écrit ait été signé ou non avant l'opération.
2. Le contrat de poussage/assistance bateau pilote est un contrat de louage de services, en exécution duquel la Station met à la disposition du Contractant la traction, c'est-à-dire la force motrice de ses pilotines ou navires polyvalents en état de navigabilité, et les services de ses équipages, que l'assisté ait ou non un équipage.
3. La période contractuelle commence dès l'instant où le ou les pilotines ou navires polyvalents, s'approchant de l'assisté pour passer ou saisir la remorque pour le pousser ou pour effectuer toute opération liée à l'assistance bateau pilote, sont susceptibles d'en recevoir les ordres, qu'il leur en soit donné ou non, ou se trouvent suffisamment rapprochés de l'assisté pour être soumis à son action ou pour être susceptibles de le heurter ou d'être heurtés par lui. Cette période se termine dès l'instant où l'opération achevée, le ou les pilotines ou navires polyvalents, se sont éloignés de l'assisté suffisamment pour ne plus être soumis à son action et ne plus être susceptibles de le heurter ou d'être heurtés par lui.
4. Pendant le cours de la période contractuelle définie ci-dessus, le Capitaine et l'équipage des pilotines ou navires polyvalents sont, de convention expresse, mis à la disposition du Contractant et deviennent ses préposés exclusifs. Les pilotines ou navires polyvalents sont placés sous sa garde. Resteront donc en conséquence à la charge exclusive du Contractant toutes avaries, dommages et autres, de quelque nature qu'ils soient, subis tant par le navire assisté que par le ou les pilotines ou navires polyvalents, au cours des opérations de poussage/assistance bateau pilote. Le Contractant sera également responsable de toutes réclamations qui pourraient être faites par les tiers contre le navire assisté et contre les pilotines ou les navires polyvalents, à l'occasion des faits survenus au cours de ces opérations. La Station répondra toutefois de sa faute lourde et personnelle dans l'exécution de son obligation de fourniture de moyens, pilotines ou navires polyvalents et équipages.
5. Les remorques appropriées nécessaires à l'assistance bateau pilote, sont, sans que cela modifie en quoi que ce soit le principe de responsabilité énoncé à l'article 4, fournies par l'assisté.
6. La Station se réserve le droit de remplacer, même en cours de manœuvre, une ou plusieurs pilotines ou navires polyvalents par d'autres lui appartenant ou appartenant à d'autres propriétaires.
7. En aucun cas, il ne peut être fait de réclamation à la Station, pour cause de retard, ni pour les conséquences occasionnées par ce retard.
8. Les frais de port, de pilotage et de lamanage, concernant le ou les pilotines ou navires polyvalents ou le remorqué sont à la charge de ce dernier, ainsi que tous frais pour ouverture de ponts ou d'écluses, soit pendant l'assistance bateau pilote, soit avant ou après, pour laisser les pilotines ou navires polyvalents passer.

Annexe tarifaire poussage / assistance PLN

9. Toute opération commencée est due dans son intégralité, même en cas de perte de l'assisté survenant pour toute autre cause que la faute lourde et personnelle de la Station ; celle-ci a droit au paiement du prix de toute opération commandée.
10. La Station pourra prétendre à une rémunération dans le cas où des circonstances exceptionnelles modifieraient la nature des services prévus au contrat.
11. Le montant des opérations de Poussage/assistance bateau pilote est payable au comptant en euros (€), à la Station de Pilotage suivant le tarif en vigueur au jour de l'opération. Des pénalités de retard de paiement calculées sur la base du taux d'intérêt légal majoré de 100 % seront appliquées si le montant des sommes dues n'est pas acquitté dans le délai de Dix jours francs à partir de la date d'établissement de la facture (loi 92-1442 du 13-12-92). En cas de non respect des conditions ci avant énoncées, il pourra être exigé des débiteurs, préalablement à toute escale d'un navire, soit de justifier d'une garantie financière, soit de verser un acompte d'un montant égal à 50 % des frais de poussage/assistance bateau pilote, soit d'effectuer la mise en dépôt entre les mains d'un tiers, désigné par la Station de pilotage, du montant global des frais de poussage/assistance bateau pilote.
12. Les présentes conditions générales sont déposées auprès de la Direction du port.

Tarif Applicable au 01/01/2012

TAUX DE BASE: 4.12 €/ Tranche de 100m3

1 Opération = Taux de base x Volume Facturable x Coefficient Horaire x Coefficient Durée

Volume facturable égal au plus grand volume:

1.  $V1 = \text{Long.} \times \text{Larg.} \times \text{T.eau}$
2.  $V2 = \text{Long.} \times \text{larg.} \times 0,14\sqrt{(L \times l)}$
3.  $V3 = 10000 \text{ m}^3$
4.  $V4 = \text{Limité à } 22500 \text{ m}^3$

Coefficient Horaire:

1. Lundi à Vendredi 06h00 à 18h59: 1
2. Lundi à vendredi de 19h00 à 05h59: 1.5
3. samedi: 1.5
4. dimanche et fériés: 2

Coefficient de durée:

1. 1 pour 1<sup>ère</sup> heure.
2. 1.7 pour 2<sup>ème</sup> heure.
3. 2.2 pour 3<sup>ème</sup> heure.
4. 2.5 pour 4<sup>ème</sup> heure.

Opération renvoyée/annulée défaut préavis, Postponed manoeuver or default notice: 200 €

Navire sans "pression": +50%

## 10.9 Personnes contactées

Société	Contact	Coordonnées
Capitainerie	Commandant	04 68 40 32 42
CCI	Laurent Mouillie	
Région LR	Arnaud Brasseur	04 34 35 77 07
Affaires Maritimes – DirMed	M. Baution (secrétaire général)	04 91 39 69 51
Affaires maritimes – DML	M. Coïs	04 68 98 34 80
Station de pilotage	M. Perrotin	04 68 40 43 50
Société Nouvelloise de Remorquage		04 68 58 30 86 socnore@gmail.com
JIFMAR Offshore services	Manuel Guichard	06 48 00 41 20 mgu@jifmar.net
Douanes	Mme La Coulanche	04 67 20 59 53
Gendarmerie Maritime	Adjudant Chef Garcia	04 68 33 77 38
Police aux frontières	Directeur	04 68 48 42 40
CLTM	M. Strauss (directeur)	04 68 48 01 02 Shipping.cltm.pln@groupehm.fr
SMTF	M. Cifai (Directeur)	04 68 48 85 65 Herve.cifai@silosud.com
Silos du Sud		
Sud Services		
Stone Shipping	Charles Balier	06 17 02 09 62
T&T Shipping	Mme Galibert	04 68 40 27 22 chartering@tt-shipping.com
EPPLN	M. Taboni	04 68 48 00 58
Frangaz	M. Garnier (chef de centre)	04 68 48 00 34 t.garnier@frangaz.eu
Antargaz	Laurent Cannat	04 68 40 55 00 Siège : 01 41 88 70 00 laurent.cannat@antargaz.fr
FranceAgriMer	Michel Barbet à Paris : 01 73 30 32 00 Alexandre Sansonni : 01 73 30 30 00 (chef de Barbet)	04 68 48 00 97
Carayon	Mme Bize (resp admin et fin)	05 63 98 66 66

## 10.10 Bibliographie

### 10.10.1 Le benchmark des études portuaires

- Les activités portuaires et maritimes du port de Rouen, Cahier d'Aval n°70, janvier 2006
- Impact économique des ports départementaux gérés par la CCI Nice Côte d'Azur, janvier 2012
- Impact socio-économique du Port de Bayonne, janvier 2011
- Les activités maritimes et portuaires du Havre, Cahier d'Aval n° 80, juillet 2008
- Le poids socio-économique des entreprises implantées sur le site du port de Bruxelles, novembre 2010
- L'impact économique des ports de la Région Ligurie, Projet GESINPORTS « gestion intégrée et durable dans les ports de plaisance de la zone Sud-Européenne, 2003
- Impact socio-économique du Port autonome de la Guadeloupe, 2011
- Impact économique et social du Port de Nive Villefranche-Santé, septembre 2011
- L'impact socio-économique du Port de Nantes Saint-Nazaire, Dossier INSEE Pays de Loire, n° 31, novembre 2008
- Etude des retombées socio-économiques du Port de Bastia, 2011
- Projet de réalisation d'un business plan en vue de la création d'un OFP dans l'hinterland des ports des Sète et Port la Nouvelle, rapport final, Association PROFFER-L-R, 2010
- Marchandises diverses et vracs solides Fos Fos 2XL, Annexe 1 : Annexe 1 – Justification socio-économique de Fos 2XL, Novembre 2003
- Observatoires portuaires, un premier bilan, Fédération nationale des agences d'urbanisme, septembre 2009
- 13ème Conférence mondiale Villes et Ports, Le nouveau temps du port, Communication du territoire dunkerquois, Le temps du port entrepreneur, Les grands chantiers portuaires au service du développement territorial, 18-21 juin 2012 – Nantes/Saint-Nazaire
- Le poids économique du port à Marseille, 2007
- Chiffres clés de l'économie en Languedoc-Roussillon, CCIR, 2011

### 10.10.2 Calcul des retombées emploi

- Recensement de la population INSEE, RP 2009 (DL\_COM11266 Port la Nouvelle, DL\_DEP11 Département de l'Aude)
- Unistatis, statistiques emplois salariés par commune, zone d'emploi, département, Région, 2011

### 10.10.3 Calcul des retombées économiques

#### ➤ Pour les institutions et les administrations

- Compte des organismes divers d'administration centrale (S13112), INSEE, Comptes nationaux
- Les finances des administrations publiques locales, 2012, INSEE, Comptes nationaux

## ➤ Pour les entreprises

- Valeurs Ajoutées régionales de 2009 par branche Nes14 en millions d'euros, INSEE
- Chiffre d'affaires par branche et tranche d'effectifs – INSEE 2009
- Principaux résultats des entreprises par secteur en 2010, INSEE (Ventilation du CA en VA, frais de personnel, EBE et résultat avant impôt)
- Masse salariale des établissements au 31 décembre 2009, INSEE
- Fichiers SITRAM, 2009
- Principaux clients et fournisseurs de la région Languedoc-Roussillon (statistiques douanières), 2009
- Banque de France, fascicules de résultats sectoriels, (effectifs, CA, VA) Observatoire des entreprises, 2011
- Banque de France, les entreprises françaises en 2010, une situation en demi-teinte, Observatoire des entreprises, 2011

## ➤ Calcul des retombées induites

- Parts de marché du commerce de détail selon la forme de vente (INSEE, 2010)
- Taux d'épargne des ménages, INSEE
- Principaux agrégats de la comptabilité nationale par habitant en 2011
- Structure des dépenses selon le niveau de vie du ménage
- Revenus salariaux annuels par département selon la catégorie socioprofessionnelle en 2009, INSEE
- La taxe professionnelle en Languedoc- Roussillon, comparaisons 2003- 2007, CCIR

## ➤ Retombées chantier

- Etude du cabinet Relance, Impacts des chantiers de TP sur l'emploi, 2009
- Fédération des travaux publics, Recueil de statistiques 2010

## ➤ Approche qualitative des emplois

- Tableau de bord de l'emploi et de la formation dans le transport et la logistique, AFT-IFTIM 2010
- Etude sur les problèmes de recrutement des conducteurs routiers en Provence –Alpes –Cote d'azur, Analyse des besoins des entreprises et représentations des acteurs, 2002