



CAHIER D'ACTEURS DES SERVICES DE L'ETAT

» Introduction

Le port de Port-La Nouvelle est un outil technique et économique au service du territoire. Il permet actuellement non seulement de desservir l'Aude et le Languedoc-Roussillon mais aussi Midi-Pyrénées, et plus largement le grand Sud Ouest. Il représente donc un véritable atout pour les entreprises concernées par ces filières et est générateur d'emplois directs et indirects.

Dans un contexte économique difficile, la pérennisation et le développement de cet outil apparaît pour l'État comme un enjeu majeur.



Bien que Port-La Nouvelle soit le deuxième port français méditerranéen pour les céréales et pour les produits pétroliers, ses équipements portuaires, bien que régulièrement remis à niveau, sont de moins en moins adaptés aux nouvelles demandes du transport maritime international. Ses capacités d'accueil et son tirant d'eau sont limités, alors que pour des raisons de sécurité et de limitation des coûts d'exploitation, la tendance est à l'augmentation de la taille moyenne des navires. A défaut d'évolution des infrastructures, le scénario tendanciel d'évolution des trafics du port présenterait des perspectives défavorables. Il est donc nécessaire de repenser la place et l'aménagement du port pour qu'il reste concurrentiel.

CONTACT >

Sous-préfecture de Narbonne 37, boulevard du Général de Gaulle. BP 820. 11108 Narbonne

sp-narbonne@aude.gouv.fr

1- Une nécessaire complémentarité de l'offre portuaire

Le port de Port-La Nouvelle est un élément important de l'offre portuaire de la façade méditerranéenne. Le trafic de cabotage en provenance et à destination des grands ports de la Méditerranée (surtout Marseille-Fos) est une source potentielle de trafic qui ne peut que se développer, notamment vers les ports de Barcelone et de Tanger, grâce à l'amélioration projetée des conditions d'accès au port et de prise en charge des trafics. Hormis pour le trafic de céréales avec le Maghreb, le port est pour l'essentiel un port d'envergure interrégionale, avec un hinterland s'étendant majoritairement sur les régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées. Son positionnement et ses perspectives de développement sont à analyser au regard de l'optimisation, selon les types de trafic, des chaînes de transport nécessaires à la desserte de cette zone d'influence, et des ressources de capacité disponibles dans les autres ports.

La région toulousaine, composante essentielle de la génération de flux de transports en Midi-Pyrénées, peut être desservie à la fois par les ports de Méditerranée (Sète et Port-La Nouvelle) et Bordeaux sur l'Atlantique avec des distances comparables. L'offre de Port-La Nouvelle doit s'inscrire d'abord en complémentarité de celle de Sète. Port Vendres se développe sur un trafic ciblé de fruits en lien avec le marché international Saint-Charles à Perpignan et rayonne ainsi à l'échelle nationale.

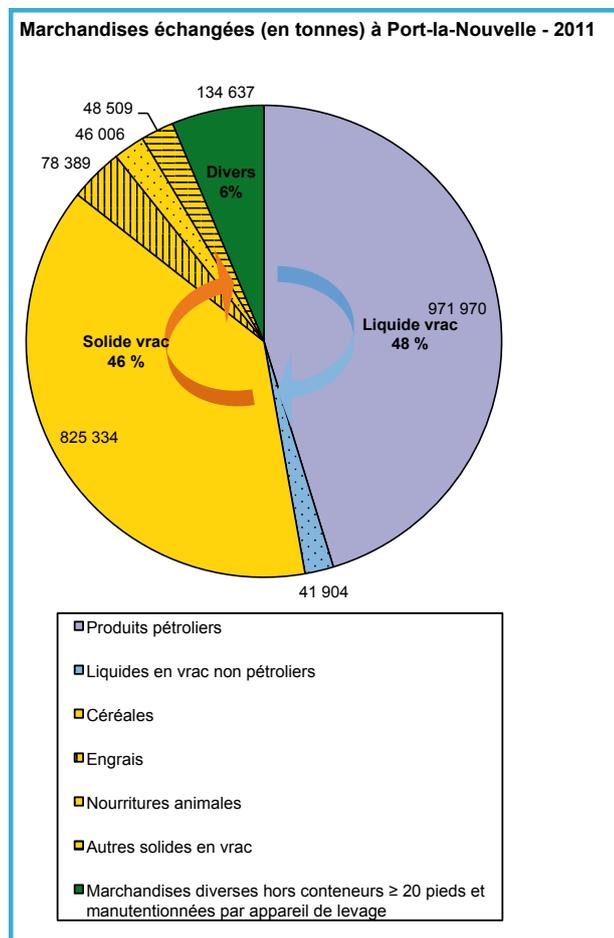
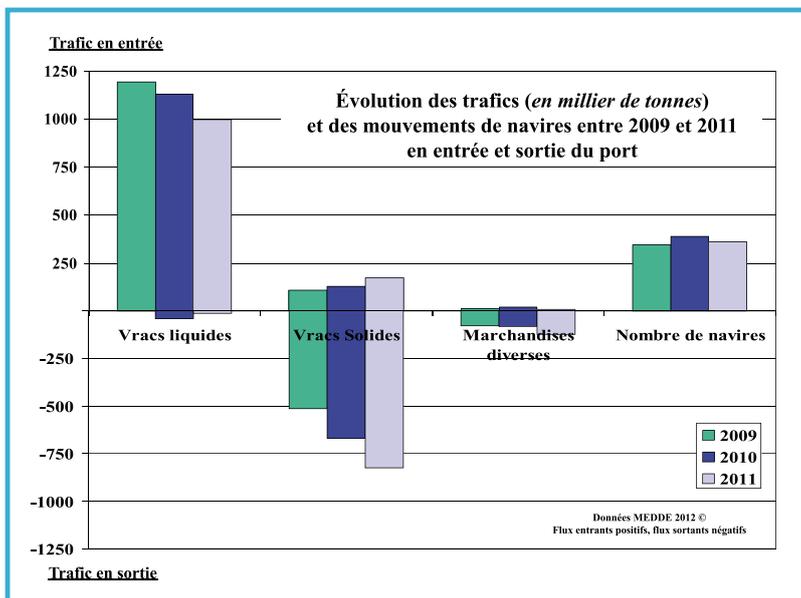
L'accroissement des potentialités de Port-La Nouvelle devra répondre à une augmentation des besoins sur les aires géographiques et les trafics spécifiques pour lesquels il est le plus pertinent, sans s'inscrire inutilement en concurrence sur des segments de trafics pour lesquels d'autres ports français sont en situation de répondre aux besoins des territoires desservis sur la base des infrastructures disponibles. Le développement de nouvelles infrastructures doit répondre à l'identification objective des besoins du territoire et ne pas se justifier par la seule mise en place d'une politique d'offre.

Le port de Port-La Nouvelle offre d'importantes capacités de stockage de produits dangereux : gaz, liquides inflammables notamment. Ces activités industrielles SEVESO offrent sur place une expertise spécifique et rare pour la manutention, le stockage et le traitement et constituent un contexte industriel marqué par une technicité non disponible ailleurs sur la façade Languedoc-Roussillon et qu'on ne retrouve que plus loin vers les ports de Fos ou Barcelone. Un enjeu particulier est donc la complémentarité avec le port de Sète, pour traiter ce genre de trafics spécialisés de vracs liquides ou secs nécessitant un haut niveau de culture du risque, tant dans le stockage que la manutention. La nécessaire prévention de ces risques technologiques et la structuration du foncier autour des sites Seveso (un PPRT est en cours d'élaboration sur la zone portuaire de Port-La Nouvelle) font que la réflexion sur l'opportunité d'une spécialisation d'une partie du port est un enjeu fort de gestion du foncier mais aussi de gestion des compétences rares qui sont présentes et nécessaires pour de telles activités.

Les approvisionnements de Port-La Nouvelle en hydrocarbures représentent la moitié des trafics de ce port. Ce sont des produits raffinés, à destination finale du Languedoc-Roussillon et de l'est de Midi-Pyrénées. Le trafic d'hydrocarbures s'inscrit dans une baisse tendancielle au niveau national. Malgré la croissance démographique et économique forte des régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, la volonté politique en matière de transition énergétique exprimée dans les schémas régionaux climat air énergie (SRCAE) des deux régions devrait se traduire par une réduction des consommations d'énergies fossiles génératrices de gaz à effet de serre, à terme. En conséquence, les perspectives d'évolution du trafic d'hydrocarbures à Port-La Nouvelle pourraient être orientées vers la baisse, sauf éventuellement pour les bio-carburants et sans préjuger de l'évolution de l'organisation mondiale des trafics de produits pétroliers raffinés.

L'autre trafic majeur de Port-La Nouvelle est représenté par les céréales. C'est un marché captif de ce port qui exporte vers les pays méditerranéens les céréales produites dans le Languedoc-Roussillon, en Midi-Pyrénées ou dans le centre de la France. Le tonnage dépend directement du volume des récoltes. Compte tenu du positionnement des zones de productions agricoles reliées aux autres ports français céréaliers, l'hinterland du port sur ce segment n'a vocation à s'étendre qu'en cas de forte progression de la demande des pays du Sud de la Méditerranée.

Les opportunités de croissance sont donc principalement à rechercher à la fois dans les trafics historiques de ce port comme les vracs liquides hors hydrocarbures (industriels et alimentaires) et dans divers autres vracs solides pour lesquels les infrastructures de stockage sont actuellement insuffisantes.



Le schéma de développement du port de Port-La Nouvelle doit s'inscrire et être présenté en parallèle de celui du Port de Sète dans une perspective temporelle de long terme, de manière à ce que la réponse aux opportunités d'accueil de trafics nouveaux soit optimisée entre les deux ports par rapport aux investissements d'infrastructures. En particulier il sera judicieux de préciser pour chaque type de trafic la classe des navires utilisés et bien identifier quels sont les trafics pour lesquelles les caractéristiques géométriques de Port-La Nouvelle sont des facteurs limitants ou pour lesquels les capacités de stockage de plus ou moins longue durée ne seraient pas adaptées à Sète.





2- Un foncier disponible important, qui est un atout, mais qui est soumis à des enjeux environnementaux et des risques marqués

Un des atouts du port pour se développer est la présence d'un foncier disponible à proximité directe de la mer.

Ainsi, une plate-forme nord d'une vingtaine d'hectares face à la mer est déjà identifiée au document d'urbanisme de la commune comme pouvant accueillir de nouvelles infrastructures.

Une zone de 80 ha, non urbanisée, dans l'emprise portuaire et à proximité des infrastructures terrestres de transport pourrait elle aussi accueillir de nouvelles activités.



Cette disponibilité foncière constitue un vrai potentiel qui doit pouvoir permettre de développer au mieux l'économie et des emplois.

Cependant, ce foncier disponible est soumis à des enjeux importants que le projet devra intégrer et, comme l'indique le dossier du maître d'ouvrage, les études d'impact environnemental à mener auront à définir précisément les mesures permettant de prévenir, réduire et compenser les effets sur l'environnement.

- La majeure partie des surfaces disponibles sont des zones humides. Ces espaces, véritables réservoirs de biodiversité, sont protégés au titre de la loi sur l'eau. Les zones humides développent des flores très particulières et sont en particulier essentielles à l'avifaune mais aussi à de nombreuses espèces animales. Elles ne peuvent être atteintes que s'il est démontré qu'il n'y avait pas d'autres alternatives. Si des zones sont détruites, elles doivent être compensées à hauteur de 200% des surfaces détruites.
- Le secteur du projet est concerné par de nombreux sites Natura 2000. En particulier, sur la partie terrestre, le port est contigu à la Zone de Protection Spéciale (site Natura 2000 directive oiseaux) et la Zone Spéciale de Conservation (site Natura 2000 directive Habitat) des étangs du Narbonnais. Le projet devra veiller à ne pas avoir d'impact notable sur ces sites et les espèces qu'ils abritent, en particulier l'avifaune. D'autre part, de nombreuses espèces protégées, en particulier végétales, sont présentes sur l'emprise du projet ; leur destruction devra faire l'objet de compensations.
- La Région a choisi en 2009 de classer en réserve naturelle régionale les salins, la plage et l'île de Sainte-Lucie à proximité immédiate. Le projet de développement du port devra être cohérent avec les objectifs de préservation de la réserve, que soutient l'Etat.
- Le canal de la Robine, qui longe l'emprise portuaire, fait partie du site classé du canal du Midi, inscrit au patrimoine mondial de l'UNESCO. Les aménagements de la zone logistico-portuaire devront donc avoir un bon niveau d'intégration paysagère afin de préserver l'image de ce bien, à l'origine d'une économie touristique majeure pour le département.
- L'aménagement des nouvelles zones devrait s'accompagner d'une réflexion sur l'organisation portuaire intégrant les risques technologiques et leur impact : un enjeu est certainement de concentrer sur une partie de la zone portuaire les acteurs ayant une bonne culture de la gestion du risque, laissant ainsi le reste du foncier et des activités à des acteurs (industriels ou tiers), garantissant ainsi une sécurité optimale des accès (transporteurs pour le fret normal, plage pour les touristes).

L'aménagement de ces espaces sensibles est justifié par l'intérêt du projet pour l'économie et l'emploi sur le territoire régional. Comme le prévoit le dossier du maître d'ouvrage, il sera souhaitable de veiller à ce que les nouvelles activités s'implantant sur cette zone soient en lien avec les activités portuaires et le trafic maritime et génèrent des retombées économiques.

Par ailleurs, la sensibilité du site impose aux nouvelles installations une exemplarité environnementale, en particulier dans le traitement de leurs rejets mais aussi de la qualité de l'air et de la limitation des nuisances sonores et lumineuses.





3- Des enjeux écologiques marins à appréhender avec vigilance

L'évolution de la position, de la forme et de l'aspect du littoral au droit de Port-La Nouvelle est fortement liée aux apports sédimentaires provenant du Roussillon, au sud, et du Narbonnais, au nord-est : ils convergent à proximité de Port-La Nouvelle, au grau de la Vieille Nouvelle. Cette zone est ainsi, du point de vue sédimentaire, une zone littorale à l'équilibre fragile : on estime que le système global dans lequel s'inscrit le littoral de Port-La Nouvelle, et qui influe sur son évolution, s'étend sur les 80 kms de linéaire côtier qui relie Canet-en-Roussillon au sud à Agde au nord-est.

Il sera donc essentiel d'étudier de façon approfondie les impacts qu'aura dans le temps l'avancée en mer des ouvrages portuaires, sur l'environnement maritime et sur le linéaire côtier. Cette étude approfondie devra porter sur les types et les localisations des impacts du projet, notamment sur les sources des sédiments et sur une possible réduction des apports en sable. Les conséquences éventuelles devront être évaluées à proximité mais aussi au loin de Port-La Nouvelle. Il importe donc que l'étendue de l'étude aille bien au-delà des stricts abords directs du port et de ses extensions. Par ailleurs, et vu la sensibilité du système mer-étang, l'impact du projet de port sur son fonctionnement devra être étudié. Enfin, il sera tout aussi important d'examiner attentivement l'impact de l'environnement maritime (courant, houle, transport sédimentaire, niveau marin...) sur le port et son chenal, dans la phase de réalisation des infrastructures puis dans la phase d'exploitation (dragage, navigabilité...).

Le projet étant construit pour plusieurs décennies, son impact devra donc être apprécié à la bonne échelle de temps, à savoir à horizon 2100, en intégrant le changement climatique, la surélévation du niveau marin notamment. Cette prise en compte doit valoir lors de la conception de l'ensemble de l'aménagement et également de ses conditions d'exploitation (durée d'indisponibilité, inondabilité de la zone portuaire, maintien des cordons dunaires participant au système de protection contre les submersions marines, ...). En particulier, l'articulation entre la politique d'entretien du port (dragages du système portuaire), de la valorisation des sédiments dragués et du maintien des plages et des cordons dunaires est un enjeu essentiel, à la fois pour la dynamique de ces milieux littoraux sensibles mais aussi pour assurer la viabilité des systèmes de protection naturels actuels contre les aléas littoraux. Le cas échéant, il s'agira de prévoir des dispositifs complémentaires aux installations portuaires pour éviter ou réduire les impacts sur le littoral ou sur le fonctionnement mer-étang.

Il est à noter également que le secteur maritime du projet se situe dans deux sites Natura 2000 en mer, « Côtes Languedociennes » au titre de la directive Oiseaux et « Côtes Sableuses de l'infralittoral languedocien » au titre de la directive Habitat. La proximité du site avec le parc naturel marin du golfe de Lion sera prise en considération également. L'État en lien avec les porteurs de projets veillera à la prise en compte environnementale, tant en phase de travaux qu'en phase d'exploitation. La qualité du milieu marin devra être préservée et les conséquences sur l'avenir évaluées (en termes d'hydrologie et de courantologie) dans une perspective globale de gestion de la mer et du littoral.

4- Les impératifs de la sécurité maritime et de la sûreté portuaire

Dans les domaines de la sécurité et de la sûreté maritimes, l'augmentation et la diversification des trafics à destination des installations portuaires de Port-La Nouvelle imposent une réflexion. Une quantification précise de l'augmentation attendue des trafics permettra d'évaluer les besoins correspondants.

Une réponse en termes de « sécurité nautique » doit être apportée par le projet. Pour ce faire, l'extension des capacités portuaires devra être précisée (capacité d'accueil par type de navire – linéaire de quais disponible) afin d'identifier le besoin résiduel en termes de mouillages d'attente sur le secteur. En effet, l'augmentation du nombre de navires fréquentant la zone implique de repenser l'organisation du mouillage des navires sur le plan d'eau. Actuellement, les navires mouillent au large de ce port soit parce qu'ils sont en attente d'ordres ou d'autorisation d'entrée au port, soit pour raisons météorologiques. Il convient de rappeler que le secteur de Port-La Nouvelle est particulièrement exposé au vent, notamment le marin, qui limite rapidement l'accès par la formation d'une barre aux jetées et que ce vent a déjà été à l'origine d'échouements.



Le projet devra prendre en compte la capacité du port à accueillir un navire en difficulté conformément au décret du 2 février 2012 portant désignation des autorités administratives compétentes en matière d'accueil dans les ports des navires ayant besoin d'assistance.

Parmi les options étudiées par le maître d'ouvrage, celles qu'il a pré-retenues et qu'il propose permettraient aux navires transportant des hydrocarbures de décharger directement leur cargaison à quai et non plus à partir d'un sea-line, pour mettre ainsi en place un système plus économique et éliminant les aléas liés au déchargement en mer.

Par ailleurs, les mesures de sûreté maritime devront être réévaluées en adéquation avec l'augmentation du trafic. Il conviendra d'étudier l'opportunité d'instituer un nouveau régime juridique applicable susceptible d'établir une Zone Maritime et Fluviale de Régulation.

En termes d'organisation et de fonctionnement du port, les projets de terminaux devront intégrer dès leur conception la démarche de sûreté portuaire.

5- La mise en place d'une politique de transport terrestre efficiente et l'amélioration des dessertes urbaines, portuaires et d'accès à la plage

Aujourd'hui la desserte terrestre du port s'effectue par le rail et la route. Son usage est fortement déséquilibré au profit de la route. En effet, l'organisation actuelle du rail conjuguée à l'absence de faisceau de stockage sur le port limite fortement le transport des marchandises par voie ferroviaire.

Un développement de l'intermodalité et en particulier une meilleure organisation du rail est donc nécessaire à la modernisation du port pour qu'il reste concurrentiel. Cette orientation du projet s'inscrit pleinement dans la politique nationale de transition écologique.



Par ailleurs, l'augmentation du trafic routier et l'attractivité de la réserve régionale de Sainte-Lucie, créée en 2009 et jouxtant le port, rend nécessaire, comme le prévoit le projet, une réorganisation et un aménagement de la voirie afin de dissocier les flux entre véhicules se rendant au port ou aux aires de stationnement de la réserve ou de la plage et d'améliorer les modes de déplacement doux (piétons, cyclistes ...) entre le centre urbain, la réserve et la plage.





6- La bonne organisation de la complémentarité des activités portuaires de commerce, d'industrie, de pêche et de plaisance et la bonne organisation des services portuaires

La diversification des trafics nécessitera d'organiser dans le port et à l'extérieur la compatibilité des activités (commerce – industrie – pêche – plaisance). Les risques liés aux co-activités devront être identifiés et anticipés. Le chenal d'accès au port devra être dimensionné à cet effet. En tout état de cause, une Grande Commission Nautique sera consultée conformément au décret du 14 mars 1986 relatif aux commissions nautiques et les marins représentés pourront ainsi émettre un avis sur le projet d'un point de vue « nautique ».

Il s'agira aussi de limiter pendant la phase des travaux les conséquences sur les trafics et les activités des opérateurs actuels.



Le maintien des activités de pêche professionnelle du port, fragiles économiquement, est à prendre en considération. Si l'activité chalutière s'exerçant au large ne devrait pas être impactée directement, une attention est à porter à la pêche côtière et à celle de l'étang de Bages-Sigean, afin de minimiser tout impact sur la zone de pêche et, lors des travaux, les conséquences en mer et le long du grau et de veiller à l'accès permanent aux quais et à la criée.

Plus globalement, l'augmentation du trafic industriel et commercial nécessitera d'adapter et réorganiser les services portuaires (capitainerie, pilotage, remorquage, lamanage,...), d'adapter aux besoins l'organisation des opérations de dédouanement, ainsi que d'améliorer les conditions d'accueil des marins de commerce en escale.

Cette évolution de l'organisation sera à conduire par un travail commun de toutes les parties intéressées : autorité portuaire, gestionnaire du port, autres collectivités et services de l'État, qui s'y associeront étroitement.

Partageant l'objectif de développement de l'économie régionale et de l'emploi, les services de l'Etat accompagneront la Région maître d'ouvrage, afin de faciliter les différentes procédures applicables à ce projet majeur, pour concilier au mieux développement économique du port, prévention des risques et préservation de l'environnement.

