



Déléataire de service public à l'aménagement, la gestion, l'exploitation et le développement du port de commerce, de pêche et de plaisance de Port-La Nouvelle

» La Chambre de commerce et d'industrie territoriale de Narbonne Gestionnaire du port de commerce par délégation de service public

En 2008, la Région Languedoc-Roussillon a confié à la Chambre de commerce et d'industrie territoriale de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle (CCITN) la gestion technique et commerciale du Port de commerce. Cette délégation de service public (DSP), dont le premier contrat se terminait fin 2013, a été renouvelée jusqu'à fin 2016 au regard des résultats et des investissements de la CCITN, autant sur le port de commerce, que celui de la pêche ou de la plaisance. La Chambre de commerce, qui accompagne en fait la vie du port depuis 1948, possède une connaissance des activités portuaires particulièrement précise. Ce cahier d'acteur souhaite démontrer la pertinence du projet « Port-La Nouvelle 2015 » et son évidente contribution à l'émergence de nouvelles activités profitables à l'ensemble des territoires desservis par le futur port.

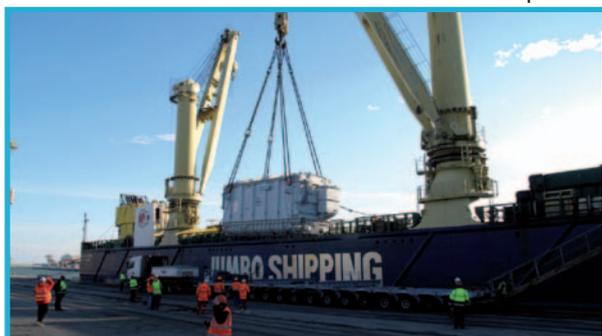
CONTACT >

Représentant : M Bernard BALLESTER, président

CHAMBRE DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE TERRITORIALE DE NARBONNE, LEZIGNAN-CORBIERES et PORT-LA NOUVELLE

Avant propos

Le projet soumis au débat public est porteur de développement, de création d'emplois et de valeur ajoutée. Il s'appuie sur une communauté portuaire entreprenante (le port tient parfaitement son rang économique depuis plusieurs années) et clairvoyante (le projet anticipe l'avenir). Le projet ambitionne enfin d'attirer de nouveaux investisseurs, soit de sites logistiques, soit de sites productifs. Il ne s'agit pas de créer de grands complexes industriels. Les grandes industries pétrolières, métallurgiques ou de la chimie se déploient dorénavant sur d'autres continents que l'Europe. Les ports doivent s'adapter vers de nouvelles fonctions de stockage et de distribution des marchandises produites à l'étranger tout en se développant vers de nouvelles filières (énergies alternatives, transformation de semi-produits, métiers du recyclage, etc). Les ports représenteront toujours une opportunité pour transformer et commercialiser des marchandises à proximité des lieux de déchargement des navires et pour qu'une entreprise se déploie sur le marché national et européen. Ils sont donc stratégiques. Le projet de Port-La Nouvelle consiste à fixer une activité économique durable sur le long terme. Il sous-entend de parfaitement dimensionner l'infrastructure aux marchés des 50 prochaines années, notamment en tirant d'eau et en espace afin que toute évolution se réalise



^ Déchargement de 7 transformateurs électriques de 250 t.
Décembre 2012. Photo CCITN.



^ Manutention de vrac avec la grue mobile Liebherr (investissement de 2012) et la trémie dépoussiérée (investissement de 2011). La CCI de Narbonne a régulièrement investi dans des matériels et équipements pour accompagner la croissance des trafics. Photo CCITN.

dans les meilleures conditions. D'ores et déjà, la Chambre de commerce se positionne favorablement pour les projets nommés « Grand port entrée sud » et « Très grand port » qui proposent de vastes zones de travail, un linéaire de quai suffisant et l'accueil de navires jusqu'à 14,50 m de tirant d'eau. Car si Port-La Nouvelle continuera évidemment à évoluer sur le marché méditerranéen avec des navires de 3 000 à 25 000 tonnes de port en lourd, son ouverture à l'international le confronte à des navires bien plus grands, jusqu'à environ 70 000 tpl. En aucun cas ces 2 options sont surdimensionnées. Une fois implantés, les ouvrages extérieurs (digues) délimiteront en effet durablement l'espace intérieur et donc les possibilités d'évolution du port et son attractivité pour les investisseurs privés.

1 - Situation géographique

>> Intégration régionale et interrégionale

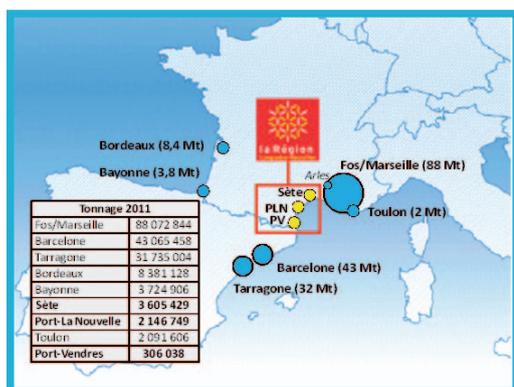
La situation géographique d'un port est nécessairement liée à un espace urbain. Port-La Nouvelle bénéficie de la proximité des grandes agglomérations du Languedoc-Roussillon et de Midi-Pyrénées. L'augmentation de la population attendue dans ces régions (supérieure à + 20 % d'ici 2040) qui débouchera sur des besoins économiques en croissance, montre l'excellent positionnement de Port-La Nouvelle pour les desservir. Une coopération politique existe déjà entre les régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées (5,6 millions de personnes dont 46 % de moins de 40 ans au 1er janvier 2012. INSEE) également impliquées dans une collaboration transfrontalière avec la Catalogne et les Iles Baléares via l'Euro Région Pyrénées-Méditerranée. Le but de ce regroupement est de créer un pôle de développement basé sur l'innovation, l'intégration sociale et économique et d'en faire un territoire de projets à l'échelle européenne. Le projet de Grand port s'intègre particulièrement bien au regard de cette dynamique. Plus localement, les acteurs du Lézignanais, du Narbonnais, du Carcassonnais ou du biterrois y trouveront un atout supplémentaire à leur attractivité.

>> Activité pêche et plaisance

Le projet régional « Port-La Nouvelle 2015 » a été étudié en prenant en compte l'activité Pêche et Plaisance dont s'occupe aussi notre délégation de service public. Le projet intègre les enjeux de ces activités que la CCITN soutient depuis de nombreuses années.

2 - Positionnement maritime et terrestre

>> Positionnement face aux principaux ports voisins



Comparativement aux principales places portuaires voisines, les 3 ports maritimes du Languedoc-Roussillon trouvent parfaitement leur place. A l'Est, les ports de Fos/Marseille (88 millions de tonnes/an), Toulon (2 millions de t/an) et Arles (600 000 t/an) desservent surtout les régions PACA, Rhône Alpes et l'axe rhodanien (Fos ayant évidemment un hinterland plus étendu). Ces zones ne correspondent pas à l'hinterland naturel de Port-La Nouvelle. Il en est de même pour Barcelone dont le trafic conteneurisé (21 Mt sur un total de 43 Mt/an) n'est pas celui ciblé par Port-La Nouvelle. Tarragone (32 Mt/an) traite des liquides (19 Mt) et les vracs solides (9 Mt) mais se positionne sur un marché beaucoup plus au Sud que la zone d'influence de Port-La Nouvelle. Enfin les ports de Bayonne et Bordeaux, s'ils travaillent partiellement sur le même arrière-pays que Port-La Nouvelle, sont des ports atlantiques et fonctionnent avec des réseaux maritimes différents du marché méditerranéen. Aussi, dans cet espace, Port-La Nouvelle et plus généralement les

« Ports sud de France » constituent une porte méditerranéenne naturelle pour le sud-ouest de la France depuis la frontière espagnole jusqu'aux limites du Limousin, de l'Auvergne et de Rhône-Alpes. Avec son projet, Port-La Nouvelle offrira à ces territoires une logistique de « proximité » sérieusement renforcée par ses nouvelles conditions nautiques.

>> Le marché méditerranéen et ses évolutions prévisibles

Environ 30 % du trafic maritime mondial passent par la Méditerranée. Les avantages concurrentiels des ports du nord conduisent cependant une large partie de ces flux (estimée à 70 %) à transiter par les ports de la Manche et de la Mer du nord. Mais le développement propre aux économies du sud de la Méditerranée, l'accroissement des échanges maritimes et le positionnement face à Suez (17 225 navires en 2012 pour 740 millions de t), au Bosphore (50 000 navires par an) et à Gibraltar (71 000 navires par an), devraient permettre une plus grande utilisation des ports de Méditerranée. Le coût élevé des soutes dans l'exploitation des navires milite aussi pour des logistiques cherchant à réduire les distances maritimes, sous couvert de disposer de ports permettant une « conversion modale » efficace et compétitive. Or, le projet peut parfaitement placer Port-La Nouvelle comme un futur port de transbordement pour les trafics en provenance d'Asie ou de l'Océan Indien : déchargement des navires puis chargement sur des trains remontant vers l'Europe du nord.

3 – Réseaux et dessertes

>> Transport routier

Le réseau autoroutier est facilement accessible, le péage de l'Autoroute A9 à Sigean n'étant qu'à 10 minutes du port. Dans son rapport d'activité 2011, le groupe VINCI indique que les poids lourds ne représentent que 15 % des véhicules qui empruntent l'A9. Entre 2010 et 2011, l'augmentation globale de fréquentation du réseau apparaît également 6 fois moindre pour les camions que pour les voitures. Par ailleurs, ASF terminera fin 2013 l'élargissement de l'A9 au-delà de Perpignan et une seconde phase est déjà prévue pour continuer les travaux jusqu'au Boulou. Une nouvelle infrastructure autoroutière permettra également le contournement de Montpellier. L'embranchement de l'A75 à Béziers, permet enfin d'accéder facilement au nord du Languedoc-Roussillon, à l'Auvergne et à l'est de Midi-Pyrénées.



>> Transport ferroviaire

Le port de commerce est déjà embranché par fer. Il possède des voies « bord à quai » et des peignes privés desservent les terminaux gaziers, le terminal liquide et les silos céréaliers. Le projet « Port-La Nouvelle 2015 » compte développer le mode ferroviaire dans son schéma d'aménagement. Le désenclavement du réseau routier au profit du fer trouvera une réponse dans le projet portuaire. L'émergence grandissante d'opérateurs privés, élargissant la palette des services ferroviaires proposés aux entreprises, devrait appuyer ce choix stratégique de développer les dessertes ferroviaires au départ de Port-La Nouvelle. Cet aménagement répondra enfin à des projets de ferroutage.

>> Cabotage maritime

Le Délégué soutient évidemment toute initiative de cabotage maritime puisque favorisant l'activité portuaire et l'intermodalité.

4 – Trafics portuaires et cibles commerciales

>> Produits pétroliers

Le Livre Blanc de l'Union Française des Industries Pétrolières (2011) annonce que « le pétrole devrait représenter 85 % de l'énergie nécessaire aux transports en Europe à l'horizon 2030 » et qu'il « restera prépondérant dans les décennies à venir ». Il précise que « la demande énergétique mondiale devrait augmenter de 34 % entre 2011 et 2030 ». Les importations de produits pétroliers devraient donc se maintenir durablement. Elles pourraient se renforcer à Port-La Nouvelle si les pays producteurs exportent de plus en plus de produits déjà raffinés et si le marché français se confronte à de nouveaux arrêts de raffineries. Dans ce contexte, Fos et Port-La Nouvelle seront les 2 ports français pétroliers en Méditerranée à proposer des postes à quai protégés par des digues. Les escales seront plus sûres et plus performantes. Des opportunités de développement existent également vers de nouveaux produits (dérivés, lubrifiants...) et vers la fonction stockage du port. Un terminal de Fos vient lui-même d'annoncer fin 2012 la création de nouvelles capacités de stockage pour 50 millions d'EUR d'investissement.

>> Transition énergétique

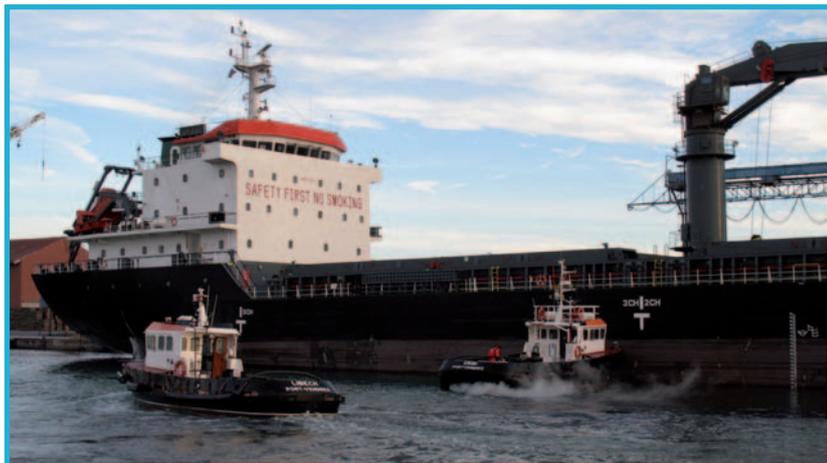
Les services portuaires s'intéressent particulièrement aux projets inhérents à la transition énergétique. Des dossiers liés à l'éolien, la méthanisation ou la biomasse sont travaillés. Port-La Nouvelle souhaite autant consolider les filières énergétiques existantes que développer celles du futur.

>> Liquides alimentaires et industriels

Les alcools sont des trafics historiques sur Port-La Nouvelle et en capacité de se développer avec d'autres liquides alimentaires. Les produits liés à la chimie (acides, solvants, engrais, transformation de matières premières végétales...) sont d'autres opportunités. La chimie française partage la cinquième place des producteurs mondiaux avec le Brésil et la Corée. Elle fournit des solutions aux secteurs du bâtiment, de l'agriculture et de l'industrie. Beaucoup de produits de base sont aujourd'hui importés. Une situation qui amène les services logistiques à anticiper la constitution de stocks de matières premières dans les ports.

>> Céréales

La France est le deuxième exportateur de céréales au monde. La filière produit chaque année environ 60 millions de tonnes de céréales dont la moitié est vendue à l'étranger. Les principales céréales cultivées en France sont les blés tendres et durs, l'orge et le maïs. Port-La Nouvelle travaille les 3 premières et est le 1er port français pour les blés durs. Les céréales représentent un trafic particulièrement captif pour Port-La Nouvelle grâce à la proximité des grandes zones agricoles du Sud-Ouest et par sa position face aux pays méditerranéens consommateurs de blé dur. L'extension portuaire proposée est une opportunité exceptionnelle pour répondre à des appels d'offres sur des tonnages plus importants, concurrencer plus efficacement les exportateurs canadiens et diversifier les flux vers des blés tendres.



^ Accostage d'un navire céréalier avec l'assistance de 2 remorqueurs. Photo CCITN.

>> Vrac solides

Les statistiques portuaires montrent une croissance constante des vrac solides traités à Port-La Nouvelle. Cette famille de produits comprend des minéraux (industrie du verre, des céramiques, de la métallurgie...), de la biomasse (plaquettes forestières, méthanisation), des pondéreux (granulats...), des produits issus des filières de recyclage (métaux, pneumatiques broyés...), des vrac agroalimentaires (nourriture animale), etc. Ces marchandises réclament des bâtiments de stockage dédiés. Le projet, qui comprend dans son évolution un important linéaire de quai doublé de grands terre-pleins répond parfaitement à cette attente. Des zones de travail distinctes peuvent y être aménagées en bord à quai tout en limitant le transport intra-portuaire des marchandises.

>> Marchandises diverses

Les trafics conventionnels concernent les marchandises en sacs, sur palettes, en caisses, en fardeaux, ou voyageant à nu (aciers, colis industriels, tuyaux...). Comme pour les vracs solides, le nouvel espace portuaire favorisera les conditions d'exploitation avec des stockages bord à quai plus attractifs et compétitifs. Une zone avec une forte résistance des sols pourra être aménagée pour le montage et la manutention de colis lourds.



^ Les bureaux d'études anticipent les navires du futur autour d'une démarche d'éco-conception et d'efficacité économique. Sur de nombreux segments, la taille des navires augmente. Les ports doivent logiquement adapter leurs infrastructures. (Visuel – SDARI, DNV, Wärtsilä - Juin 2012).

>> Tirant d'eau

Avec un tirant d'eau nettement amélioré, le projet placera Port-La Nouvelle en relation avec des ports d'Asie, d'Afrique ou d'Amérique du sud... Sur ces relations, tous les armateurs rencontrés et tous les opérateurs avec qui nous partageons nos expériences confirment le besoin d'accueillir des navires sur 14,50 m de tirant d'eau (massification des expéditions, taille des navires en exploitation ou en construction, futures conceptions de navires etc.). Le tirant d'eau a un impact sur le coût de réalisation des ouvrages mais c'est en même temps l'élément essentiel de la réussite du projet. Pour se placer sur les marchés décrits ci-dessus et s'ouvrir à l'international, le port doit être en mesure de recevoir des navires de 50 à 70 000 tonnes de port en lourd. Il s'agit tout autant de recevoir ou d'expédier des lots complets que de travailler des cargaisons partielles transportées sur de grands navires.

5 - Phases de développement

Le développement du port s'inscrira sur plusieurs années et vraisemblablement en 3 étapes successives. La première étape devrait concerner des activités classiques de stockage, transit et distribution de produits à partir des terminaux portuaires. Cette première phase s'appuiera sur les nouvelles conditions nautiques créées et positionnera Port-La Nouvelle sur de nouveaux marchés. L'activité générée débouchera rapidement sur une seconde phase plus industrielle avec l'implantation en zone portuaire de sites productifs, notamment sur des filières d'avenir qui ne nous sont pas forcément toutes connues aujourd'hui. C'est pour cela que l'on parle d'un port d'opportunités. La troisième phase est celle de pleine maturité lorsque le port se sera fait connaître sur un marché international beaucoup plus étendu que celui d'aujourd'hui, à la fois comme port généraliste (qu'il continuera à être) mais aussi comme port spécialisé dans les filières qu'il aura su développer.

Conclusion

L'espace portuaire de Port-La Nouvelle atteint aujourd'hui une limite technique qui freine son développement. Les conditions nautiques ne correspondent plus aux dimensions des navires actuels et encore moins à ceux de demain. Le linéaire de quai manque pour accueillir de nouveaux trafics. L'absence de terrains aménagés en arrière des quais s'oppose au développement de projets industriels et logistiques. La configuration actuelle ne permet pas de promouvoir le transport ferroviaire. C'est ainsi qu'au cours des derniers mois, notre port s'est vu dans l'incapacité d'offrir des solutions à des projets porteurs de plus de 450 000 t de marchandises. Cette situation doit s'interpréter comme une sérieuse mise en garde d'un risque de déclin. Car si le port ne peut plus accueillir de nouveaux trafics et n'anticipe pas l'avenir, son activité baissera jusqu'à un seuil de non rentabilité, déclenchant inexorablement la fermeture successive d'entreprises. Or, ces approches industrielles sont la preuve d'une confiance que les chargeurs accordent au port de commerce et à son potentiel. Le projet de Grand port s'inscrit dans une adaptation logique des infrastructures aux tailles des navires et à la nécessaire évolution des zones d'exploitation vers des logistiques modernes. C'est un outil indispensable pour fixer dans notre région de nouvelles entreprises, notamment tournées vers l'international, développer l'emploi, donc la cohésion sociale. Port-La Nouvelle dispose de tous les atouts pour réussir : localisation nodale parfaite, hinterland peu disputé, marché méditerranéen à fort potentiel, territoires en croissance, etc. Le futur port de commerce est une formidable ressource pour notre avenir. La Chambre de commerce et d'industrie, en tant que délégataire et gestionnaire du port de commerce apporte tout son soutien à la construction du Grand Port de Port-La Nouvelle.

