

Débat public sur l'extension du port de Port La Nouvelle **Demande d'étude complémentaire portée par ECCLA et EELV**

La région Languedoc Roussillon est devenue propriétaire des ports en 2007, en particulier Sète et Port la Nouvelle. Depuis, elle projette de réaliser des investissements importants dans ces deux ports. Le dossier mis en débat est une extension de celui de Port La Nouvelle.

Ce n'est pas la première fois qu'une extension est étudiée. En témoignent les nombreuses études datant de 2003 et 2005 mis en ligne par la région sur le site du débat. Mais c'est la première fois que cette extension atteint de telles proportions avec une projection du port vers la mer.

D'où vient le navire projet ?

Une explication en est donnée dans l'une des études en ligne datant de juin 2012 (étude Shipping) où l'on indique la taille des bateaux actuels, la taille des bateaux retenus pour l'extension du port jusque début 2011 et les raisons du changement courant 2011 :

- bateaux actuels : L / l / tirant d'eau / tpl = 145m / 22m / 8m / 12 à 15.000 t
- bateau projet (2011) : L / l / tirant d'eau / tpl = 167m / 27m / 9,5m / max 25 ou 35.000 t

« Durant cette phase la demande d'un industriel portant sur la réception de produits liquides transportés par l'armement malaisien MISC a conditionné le choix d'un navire projet basé sur le BUNGA BAKALAWI (Handymax), pour poursuivre les études d'aménagement non plus de l'avant-port, mais du port en mer. », d'où le nouveau navire projet du dossier :

bateau projet (2012) : L / l / tirant d'eau = 225m / 36m / 12,5 à 14,5m

Le saut est considérable, sans commune mesure avec ce qui était raisonnablement proposé, dont il reste une trace dans le dossier à travers les options de réaménagement de la passe d'entrée.

En fait l'industriel malaisien en question était **liée à l'installation à Port La Nouvelle d'une raffinerie d'huile de palme en provenance du Libéria**, projet piloté par Sime Darby, le premier producteur d'huile de palme. Ce projet, qui a beaucoup occupé la presse locale toute l'année 2011, a été **abandonné par Sime Darby**, mais la région est resté sur ce navire type pour le projet, ce qui explique la difficulté à justifier économiquement le projet.

Les faiblesses de la justification

1/ un oubli du trafic intra méditerranéen :

- une étude du plan bleu en date de 2010 montre que les navires qui transitent en Méditerranée sont pour ¼ du trafic intra méditerranéen et pour ¾ du trafic mondial. La taille moyenne des premiers est autour de 15.000 tpl quand la taille moyenne des seconds est autour de 50.000 tpl.
- Cette étude met en évidence une surcapacité portuaire face à la demande dans les années à venir. Il en résulte un risque de dumping sur les prix et une difficulté accrue à rentabiliser les nouvelles infrastructures.

2/ Un pari sur un doublement du trafic du pétrole à l'horizon 2030 :

- dans le dossier lui-même, on lit : « Au cours des dernières années les importations de produits pétroliers en France ont fortement ralenti. Tous les ports français accusent une baisse d'activité et Port La Nouvelle n'échappe pas à la règle ». et un peu plus loin : « si les besoins de l'hinterland devraient rester stables et donc les tonnages rester les mêmes, l'agrandissement du port permettrait d'attirer les trafics d'autres ports et ce tonnage pourrait croître ». C'est un peu court comme justification

- doubler le trafic entrainera aussi une augmentation des stockages d'hydrocarbures et le port est déjà contraint par les risques de ces stockages ; le PPRT est en cours de finition avec beaucoup de difficultés
- le sea line a aussi des avantages. En cas d'accident , incendie ou déversement, le port est préservé. Il est plus souple pour l'accueil des bateaux de tailles diverses. Il préserve des possibilités ultérieures de port généraliste. Dans d'autres ports se dessine une tendance à réaliser un terminal pétrolier à l'extérieur des ports, moins couteux que en interne (par exemple Tanger)

3/ Un pari sur l'accroissement de 40% des céréales exportées :

- puisqu'il s'agit d'exportation, pour une part importante en provenance du Lauragais, encore faudrait-il vérifier que les capacités de production nouvelles existent
- en tout état de cause, même à l'horizon 2030, le dossier prévoit une escale moyenne pour les céréales variant de 3.000 à 14.000 tpl, donc pas de besoin de grand port pour cela. De plus le dossier explique de façon bizarre que des bateaux de 60.000 tpl viendront charger seulement 14.000 tonnes.
- Enfin , ces bateaux n'ont pas besoin de tirant d'eau si important. Le premier port céréalier de France, Rouen avec 9 Mt de céréales, n'a qu'un tirant d'eau de 10,30m. Le projet initial de 2011 avec quelques améliorations peut convenir.

4/ Les liquides alimentaires et industriels passent de 15.000 tonnes à 1.000.000 tonnes

Tentative de justification dans le dossier : « En 2030, grâce aux nouvelles infrastructures maritimes, le dépôt France Agrimer sera vendu à un opérateur spécialiste du vrac liquide qui investira fortement pour rénover les 80.000 m3 de cuves disponibles afin d'augmenter le rendement de son installation. ». Cela reste évidemment une hypothèse car cela fait de nombreuses années que ce stockage est en vente.

5/ Comment justifier l'opération ?

Malgré ces hypothèses audacieuses, le dossier considère que, si le projet n'était pas réalisé en l'état, aucun autre aménagement plus léger ne se ferait (dixit région) et le port s'effondrerait et perdrait un quart de son trafic. Avec toutes ces conditions, on arrive péniblement à une rentabilité autour de 4% avec des hypothèses sont elles-mêmes sujettes à caution.

Ce que nous demandons

Nous sommes dans un monde évoluant très rapidement ; c'est particulièrement vrai pour le commerce maritime international. Pour les entités de petites tailles comme Port la Nouvelle et plus généralement la région Languedoc Roussillon, il n'est pas prudent de faire des investissements lourds dans une seule direction qui représente un pari risqué. Et même si le monde économique est majoritairement d'accord avec ce projet, cela ne signifie rien puisque ce monde n'investit pas dans l'opération.

L'étude demandée devra étudier comment investir « raisonnablement » et surtout « progressivement » dans le port de Port La Nouvelle au fur à mesure que des demandes se présenteront de façon à lui permettre d'accroître son trafic sur des bases économiques fiables . Elle devra en particulier :

- recenser les lacunes et les besoins existants à ce jour au regard des demandes qui ont déjà émergé
- voir comment l'amélioration de ce qui existe, une meilleure organisation du port et une synergie entre les équipements peut permettre de fluidifier le trafic
- recenser tous les équipements possibles et leurs coûts avec les avantages qu'ils peuvent procurer (espaces de stockages supplémentaires, amélioration de l'embranchement fer, mise en place de nouvelles plateformes...) sans se focaliser immédiatement sur une taille de navire.
- élaborer une démarche d'équipements progressive en tenant compte de leur coût, de leur synergie et compatibilité
- voir ce qui pourrait être fait pour accroître un peu la taille des navires ou le tirant d'eau si et

seulement si les recensements précédents montre clairement quelques obstacles dû à la taille des navires

- Obtenir que cette étude puisse être présentée lors de la dernière séance publique, voire si nécessaire lors d'une séance complémentaire (le débat a démarré mi décembre, mais la première séance n'a eu lieu que mi janvier)

Signataires:

Pour ECCLA : Maryse Ardit, Présidente (maryse.arditi@wanadoo.fr – 06 78 79N39 70)

Pour EELV : Agnès Langevine, secrétaire régionale (agneslangevine@orange.fr – 06 62 63 08 61)

Contact pour le suivi du dossier de demande d'étude : Albert Cormary

af.cormary@wanadoo.fr – 06 76 05 00 10