

III - LES AMBITIONS SOCIO-ECONOMIQUES DU PROJET

IMPULSER UN NOUVEAU DÉMARRAGE ECONOMIQUE

Une volonté politique

Elément primordial de la politique nationale, décliné à l'échelon régional, **la réindustrialisation** des régions apparaît comme une nécessité qui permettra de remettre en marche l'économie et générer plus d'emplois. En effet, seule une industrie prospère est le gage de gains de productivité élevés, d'économie dynamique et innovante, de création de PME/PMI sur tout le territoire et d'emplois qualifiés,

Deux grands axes se distinguent : la réindustrialisation du pays, et le soutien aux PME, qui sont les premiers créateurs d'emplois.

Une grande question se pose : celle du financement. Dans un contexte économique à flux tendus, les entreprises ne peuvent guère se permettre d'investir sur des infrastructures, les marchés étant incertains et fluctuants. Si la situation de grandes entreprises est préoccupante, celle de leurs sous-traitants l'est encore plus. Les PME-PMI françaises, considérées comme le véritable moteur de la création d'emplois souffrent d'un manque de structuration, d'organisation et attendent aujourd'hui un investissement fort de la puissance publique. **C'est dans ce cadre que la Région Languedoc-Roussillon s'engage sur les grands travaux de Port-La Nouvelle.**

Commune de 5600 habitants environ, Port-La Nouvelle voit sa population pratiquement multipliée par 7 en période estivale avec ses 13 km de plages et nombreuses activités (voile, kayak, plongée sous-marine, pêche amateur). Les infrastructures de la ville sont équipées pour recevoir jusqu'à 40 000 personnes. L'Insee y répertorie 519 établissements actifs sur le territoire au 31 décembre 2009. Le port de Port-La Nouvelle bénéficie d'une solide réputation. La ville a su gérer un bon compromis entre son attractivité touristique et son développement économique étroitement lié à son port de commerce méditerranéen. C'est au regard d'un site porteur d'opportunités mais également complémentaire d'autres ports que le port de Port-La Nouvelle devient un enjeu primordial des années futures pour le Languedoc-Roussillon.



Un projet structurant pour le territoire

L'organisation logistique moderne justifie la coordination des ports du Languedoc-Roussillon. A l'instar de l'Etat qui met en système portuaire ceux de la façade atlantique, Bordeaux, La Rochelle, Nantes, St Nazaire, sur la façade méditerranéenne, **la Région Languedoc-Roussillon a la volonté de créer un véritable « système portuaire régional » qui permettra de traiter à bonne échelle avec les armateurs et chargeurs qui aujourd'hui raisonnent à l'échelle mondiale.**

Fondé sur l'importance de l'économie maritime (entre 3 et 5% du PIB de l'Europe est généré par les industries et services liés à la mer, sans parler des matières premières telles qu'hydrocarbures ou poisson- 305 000 emplois - 52,1 milliards d'euros de valeur de production) et la diversification des échanges internationaux par voie maritime et terrestre, le projet PLN 2015 pourrait augmenter les retombées économiques des opérateurs et par conséquent l'emploi sur site. Si le port dépend fortement des hydrocarbures et des céréales, le développement d'autres filières pourrait être une opportunité de décollage économique pour certains trafics spécialisés.

BÉNÉFICIER DE L'ATTRACTIVITÉ DE LA RÉGION

Un emplacement stratégique

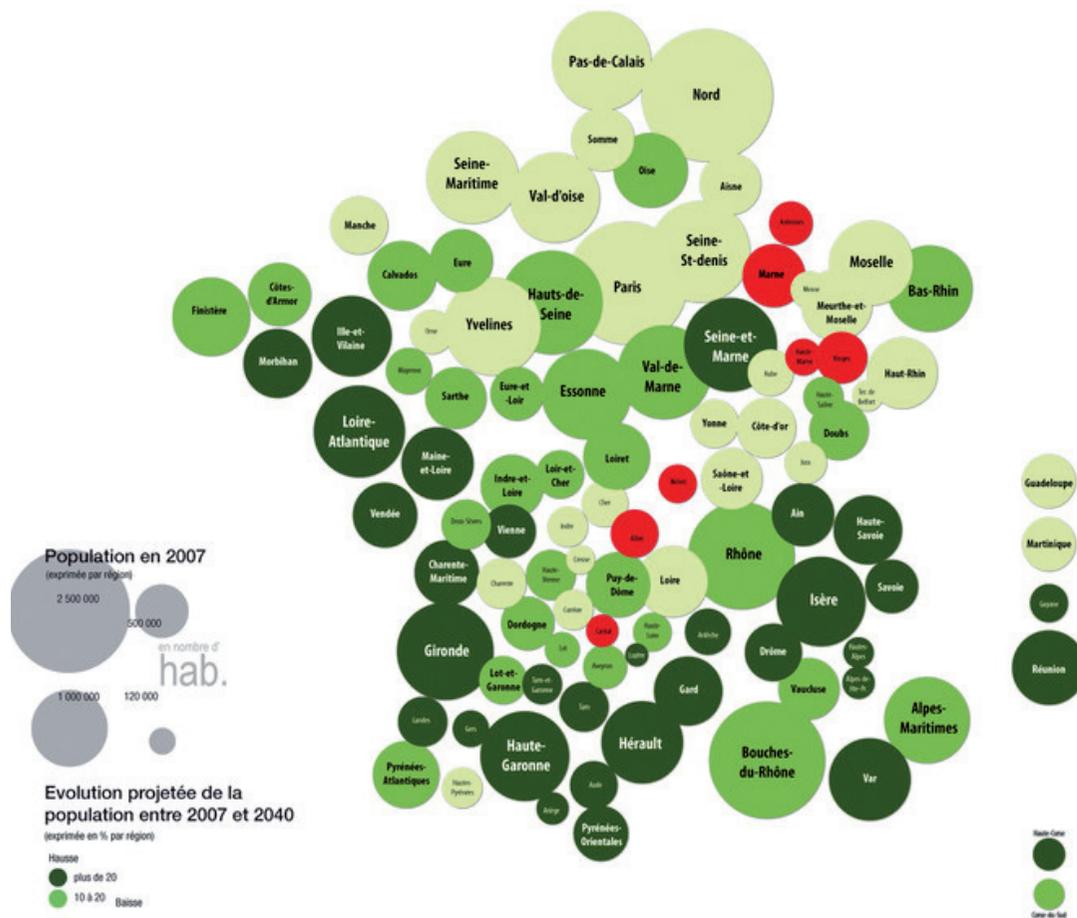
Au cœur de l'arc méditerranéen, entre Marseille et Barcelone, le port de Port-La Nouvelle est situé à un débouché naturel des régions Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées et du centre de la France. La desserte par l'autoroute A9 (Espagne/Italie) permet de rejoindre l'A61, l'A75 (Paris - Béziers) et l'A7 (Lyon - Marseille). Le port est embranché fer (voies en bord à quai) et les liaisons ferroviaires sont facilitées par la présence de plusieurs plateformes intermodales (Perpignan, Le Boulou, etc).

Des populations croissantes

A l'horizon 2040, sont prévues de fortes arrivées de population dans les régions de l'Ouest et du Sud de la France. Le territoire est caractérisé par une croissance démographique deux fois supérieure à la moyenne des régions françaises. Tous les trois ans, c'est l'équivalent d'une ville de 100 000 habitants qui naît en Languedoc-Roussillon.

Le tourisme, fer de lance régional

4^{ème} région touristique française avec ses sept stations balnéaires (Port-Camargue, La Grande-Motte, Cap d'Agde, Gruissan, Port-Leucate, Port-Barcarès, Saint-Cyprien) et ses 22 ports de plaisance, le Languedoc-Roussillon peut se prévaloir d'un fort pouvoir d'attractivité. Forte de ressources et réserves environnementales de très grande qualité, la région s'ouvre également à de nouveaux horizons tel que tourisme vert et durable.





Priorité partagée depuis plus de 15 ans, la dynamique s'appuie aujourd'hui sur quatre axes stratégiques définis dans le cadre de la Stratégie Régionale d'Innovation (SRI), initiée par l'État et la Région sous l'impulsion de l'Europe :

- . Favoriser l'innovation pour tous
- . Valoriser la matière grise
- . Renforcer les connexions internationales
- . Stimuler la convergence

La Région présente désormais la plus forte progression française des dépenses de R&D (recherche et développement).

Des financements importants pour l'innovation

Le fonds européen FEDER de 100 millions d'euros gérés par l'Etat, la Région et OSEO, a financé 300 projets innovants ; plus de 36 millions d'euros ont par ailleurs été dédiés aux TIC depuis 2007. Le Fonds Régional à l'Innovation de la Région et OSEO ont alloué 58 millions d'euros depuis 2007 pour l'innovation technologique et la R&D collaborative (recherche et développement), suscitant la création de 2 000 emplois en trois ans. Le soutien à l'innovation bénéficie aussi de dispositifs complémentaires d'OSEO et de la Région (5 millions d'euros depuis 2007) ainsi que d'outils innovants de financement comme le dispositif JEREMIE (Joint European Resources for Micro to Medium Enterprises). JEREMIE a permis d'injecter près de 140 millions d'euros au service des entreprises régionales. Le Languedoc-Roussillon est la première région à y avoir recouru en Europe. Enfin, le Crédit Impôt Recherche a représenté un montant de 42 millions d'euros en région en 2009.

Un environnement propice à l'innovation

Le territoire du Languedoc-Roussillon accueille plus de 8 000 chercheurs et 90 000 étudiants dans l'enseignement supérieur. On compte 10 organismes de recherche publique, 7 pôles de compétitivité, 7 pôles de recherche d'excellence, 7 « laboratoires d'excellence » (LabEx) retenus par l'Etat au titre des Investissements d'Avenir, 3 instituts Carnot et une forte présence d'écoles d'ingénieurs. Le Languedoc-Roussillon est la troisième région française pour les dépenses de R&D par rapport au PIB et la cinquième pour les dépôts de brevets européens. Il présente aujourd'hui la plus forte progression française des dépenses de R&D.

Un réseau d'acteurs dédié à l'accompagnement de l'innovation

Les chefs d'entreprise du Languedoc-Roussillon peuvent s'appuyer sur un vaste réseau régional d'acteurs ainsi que des interlocuteurs clés pour l'innovation sociale, artisanale, en milieu rural, le développement économique ou international :

- > Synersud, un réseau fédérant 17 structures d'aide à la création d'entreprises innovantes,
- > Transferts LR, l'association d'accompagnement de l'innovation technologique.

ZOOM SUR 6 DOMAINES LEADERS DE L'INNOVATION REGIONALE

. **L'eau**, avec un tiers de la recherche française sur l'eau, un des plus gros potentiels de recherche en Europe, un pôle de compétitivité EAU à vocation mondiale qui représente plus de 12 000 emplois.

. **Les énergies renouvelables et la maîtrise des énergies**, avec le 2^{ème} gisement éolien d'Europe, le 2^{ème} gisement solaire de France, un pôle de compétitivité (Derbi), des laboratoires de haut niveau (LBE, PROMES...).

. **La chimie verte**, avec le plus gros projet européen sur les micro algues pour la production de bio produits et de bioénergies (Salinalgue), un pôle de compétitivité (Trimatec).

. **L'agriculture durable, l'agro-alimentaire, la vitiviniculture**, avec plus de 1 700 entreprises, 25 000 emplois dans le secteur agro-alimentaire, le plus grand vignoble du monde, un pôle de compétitivité (Qualiméditerranée).

. **La santé, les biotechnologies et médicaments**, avec l'une des principales places européennes en biotechnologies, médicaments, diagnostic et santé (Sanofi Aventis, Horiba ABX, Pierre Fabre...), le premier metacluster européen entièrement dédié au diagnostic médical, un pôle de compétitivité (Eurobiomed).

. **Les technologies de l'information et de la communication (TIC)** : technologies informatiques, simulations numériques, logiciels de gestion, jeux vidéos, e-commerce, avec plus de 500 entreprises et 15 000 emplois, des laboratoires de haut niveau (CINES, LIRMM, ...), des multinationales (IBM, DELL), un centre de compétences en calcul haute performance (HPC@LR).

Plus d'informations sur www.invest-lr.fr et www.languedoc-roussillon.cci.fr

Un trafic aérien dynamisé par l'ouverture de nouvelles lignes

Le Languedoc-Roussillon bénéficie d'un réseau d'aéroports qui ont su développer des liaisons non seulement avec Paris mais aussi avec les pays européens: Grande-Bretagne, Espagne, Belgique, Europe du nord...

La Région s'engage notamment sur l'aéroport de Carcassonne Sud de France dont elle est propriétaire et qui propose aujourd'hui 12 destinations. Elle s'implique aussi dans la plate forme de Perpignan Sud de France dans le cadre d'un syndicat mixte dont elle est majoritaire à 70%. Cet aéroport a fait l'objet d'un aménagement pour accueillir en bord de piste des entreprises intervenant dans le domaine aérien (pôle aéronautique).

Selon une enquête de l'INSEE réalisée en 2009, la recherche joue un rôle majeur dans la région : le Languedoc-Roussillon consacre 2,8% de son PIB à la recherche et développement, ce qui la place au 4^{ème} rang des régions françaises. La recherche privée emploie 4 600 équivalents temps pleins dans la région, dont 2 400 chercheurs. 42% d'entre eux travaillent dans le secteur de la chimie-pharmacie. La recherche publique est encore mieux représentée. Selon l'INSEE, le Languedoc-Roussillon est « en tête des régions françaises pour l'intensité de la recherche publique ».



Transport aérien de passagers dans les aéroports du Languedoc-Roussillon Unité : milliers de passagers et % / Evolution annuelle en %

	2010	2011	Evolutions
Montpellier Méditerranée	1 181	1 313	+ 11,2%
Perpignan Sud de France	363	369	+ 1,5%
Carcassonne Sud de France	393	367	- 6,6%
Nîmes Arles Camargue	180	192	+ 6,7%
Béziers Vias	130	194	+ 48,7%
TOTAL	2 248	2 435	+8,3 %

Agriculture et viticulture

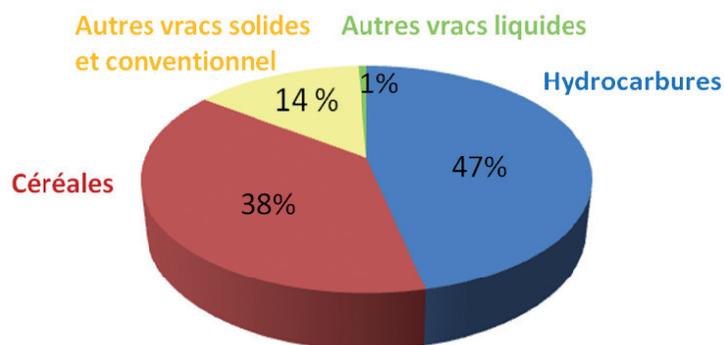
Le Languedoc-Roussillon est un grand producteur de fruits dont principalement la pêche, la pomme, l'abricot, la poire, la cerise et l'olive. Les problèmes économiques des arboriculteurs sont récurrents; la surface des vergers en production est en baisse constante depuis plusieurs années, exception faite de la production régionale d'olives qui a plus que doublé au cours de la dernière décennie. Le blé dur est la céréale la plus répandue dans la région.

Avec 80 300 ha cultivés (soit 16 % de la surface nationale), le Languedoc-Roussillon est la 3^{ème} région productrice en 2010 après les régions Centre et Midi-Pyrénées. Les surfaces en blé dur régressent de 1 % en dix ans et représentent 69 % de la sole céréalière, comme en 2000. La culture du riz représente, quant à elle, 5 % des surfaces en céréales de la région, soit près de 6 000 ha presque exclusivement concentrés en Camargue. Le tournesol avec 23 600 ha s'affiche comme le leader régional en oléagineux. Malgré une diminution de sa surface de 7 % par rapport à 2000, il représente 84 % de la sole régionale en oléagineux contre 82 % lors du dernier recensement. La progression des protéagineux (pois) a marqué le pas ces dix dernières années. Les surfaces en protéagineux augmentent de 151 % pour s'établir à 3 600 ha et le nombre d'exploitations concernées progresse de 96 % (Source Agreste - Draaf 2012).

La viticulture, activité ancestrale du Languedoc-Roussillon, fait face quant à elle à l'arrivée sur le marché de pays producteurs de vins à prix moyens. La réorganisation du secteur s'est faite au travers du développement d'une production de qualité, sous forme de vins d'Appellations d'Origine Contrôlées-AOC) et de vins de pays. Certains transporteurs nouvellois effectuent des prestations de transport importantes pour la viticulture durant les vendanges.

ACTIVITÉS PRÉSENTES ET PERSPECTIVES DES PRINCIPALES FILIÈRES ÉCONOMIQUES DU PORT

Port-La Nouvelle affiche depuis 2008 l'une des meilleures progressions de tonnages des ports français. Le port est spécialisé dans la réception des hydrocarbures pour approvisionner l'Aude, les Pyrénées Orientales mais aussi l'Andorre et la région toulousaine. A l'export, il s'est affirmé comme un grand port céréalier pour les blés durs cultivés dans le Sud-ouest/Lauragais et la région Centre. Port-La Nouvelle s'est également positionné récemment sur de nouveaux trafics tels que la nourriture animale, les pondéreux ou la biomasse. Remplissant parfaitement son rôle, le port doit renforcer sa fonction économique et développer de nouvelles activités.



Place sur le marché français

Avec 2,15 millions de tonnes traitées en 2011, Port-La Nouvelle est le 14^{ème} port français continental.

En comparant la situation des 20 premiers ports français sur la période 2008 /2011 (2008 correspondant à la reprise des ports de Sète et Port-La Nouvelle par la Région Languedoc-Roussillon), on remarquera que seuls 25 % de ces places portuaires (Rouen, La Rochelle, Sète, Brest et Port-La Nouvelle)

ont vu leur trafic global progresser. La première performance appartient à Sète, avec une hausse de + 17,8 %, la seconde à Rouen (+ 11,9 %) et la troisième à Port-La Nouvelle (+ 11,5 %). Les investissements réalisés par la Région portent donc leurs fruits et confortent la stratégie suivie.

Ports métropolitains continentaux (Tonnage annuel 2011)

1	Marseille	88 190 000	19	Les Sables d'Olonnes	935 000
2	Le Havre	68 500 000	20	Nice-Villefranche	713 000
3	Dunkerque	47 500 000	21	Roscoff	633 000
4	Calais	38 460 000	22	Rochefort	554 000
5	Nantes-St Nazaire	30 576 000	23	Tonnay-Charente	459 000
6	Rouen (+ Honfleur)	25 396 000	24	Port-Vendres	350 000
7	La Rochelle	8 444 000	25	Le Tréport	373 000
8	Bordeaux	8 378 000	26	Le Légué	343 000
9	Bayonne	3 725 000	27	Fécamp	302 000
10	Sète	3 605 000	28	Quimper	247 000
11	Caen-Ouistreham	3 538 000	29	Granville	197 000
12	Brest	3 041 000	30	Boulogne sur Mer	150 000
13	Lorient	2 688 000	31	Pontrieux	115 000
14	Port-La Nouvelle	2 147 000	32	Tréguier	97 000
15	Cherbourg	1 890 000	33	Redon	91 400
16	St Malo	1 832 000	34	Douarnenez	41 900
17	Dieppe	1 595 000	35	Royan	39 900
18	Toulon	1 335 000	36	Vannes	29 200
			37	Concarneau	21 800

Syndicat mixte
CCI
Département
Colectivité Territ.

Grand Port Maritime

Port régional 100%

2008*	
Marseille	95 938
Le Havre	80 179
Dunkerque	57 689
Calais	40 387
Nantes	33 621
Rouen	22 691
Bordeaux	9 005
La Rochelle	7 904
Bayonne	3 740
Caen	3 657
Sète	3 060
Lorient	3 011
Brest	2 794
Cherbourg	2 634
Dieppe	2 012
Port-La Nouvelle	1 926
St Malo	1 926
Toulon	1 411
Boulogne	524

2009*	
Marseille	83 194
Le Havre	73 768
Dunkerque	45 023
Calais	40 785
Nantes	29 752
Rouen	23 303
Bordeaux	8 746
La Rochelle	7 512
Bayonne	4 320
Caen	3 250
Sète	2 933
Brest	2 816
Lorient	2 550
Cherbourg	2 073
Port-La Nouvelle	1 905
Dieppe	1 700
St Malo	1 630
Toulon	1 040
Boulogne	775

2010*	
Marseille	85 690
Le Havre	70 080
Dunkerque	42 726
Calais	37 797
Nantes	31 121
Rouen	26 612
Bordeaux	8 702
La Rochelle	8 451
Bayonne	4 212
Caen	3 847
Sète	3 400
Brest	2 957
Lorient	2 660
Port-La Nouvelle	2 074
St Malo	1 993
Cherbourg	1 803
Dieppe	1 771
Boulogne	1 755
Toulon	1 493

2011*	
Marseille	88 190
Le Havre	68 500
Dunkerque	47 500
Calais	38 460
Nantes	30 576
Rouen	25 396
La Rochelle	8 444
Bordeaux	8 378
Bayonne	3 725
Sète	3 605
Caen	3 583
Brest	3 041
Lorient	2 688
Port-La Nouvelle	2 147
Cherbourg	1 890
St Malo	1 832
Dieppe	1 595
Toulon	1 335
Les Sables d'Olonnes	935

* En milliers de tonnes / Source : Journal Le Marin hors-série février 2012

Évolution du trafic de 2000 à 2011

Les trafics de Port-La Nouvelle, répertoriés par la Région et la CCI se maintiennent depuis les années 2000 autour des deux millions de tonnes. Ces chiffres sont présentés dans le tableau ainsi que le graphique ci-dessous.

Tonnage global annuel en tonnes	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Port-La Nouvelle	2 280 000	2 292 000	2 267 000	2 266 000	2 171 000	2 294 000	2 271 000	2 001 000	1 926 000	1 905 000	2 073 000	2 147 000

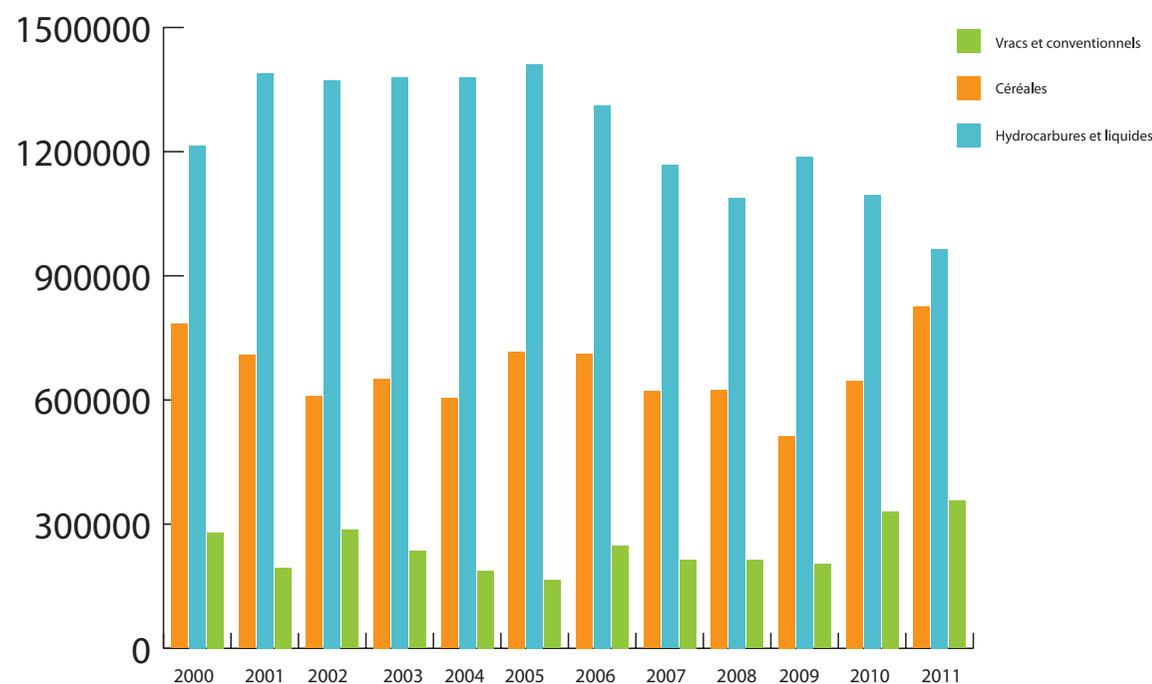
De 2002 à 2008, les trafics globaux décroissent légèrement. Ils n'enregistrent pas de baisse brutale suite à la crise économique. En effet, le port s'appuie sur des trafics fondamentaux captifs de son hinterland (céréales et hydrocarbures), ainsi que sur quelques trafics de niche, lui ayant permis de maintenir son activité.

Bien que situés dans une fourchette de deux millions de tonnes (à plus ou moins 15%), les trafics n'évoluent pas fortement. En effet, les infrastructures portuaires, limitées par le manque de linéaire de quais et d'espaces de stockage, ne permettent plus au port de Port-La Nouvelle de développer ces derniers.

Le trafic de céréales (cf. page 55), globalement constant, varie chaque année en fonction des aléas climatiques influant sur la récolte.

Conséquence directe de l'amélioration des technologies des véhicules et de la hausse du prix du pétrole, les trafics d'hydrocarbures (cf. page 55 et 56) décroissent lentement ces dernières années.

Depuis 2008, la politique régionale, volontariste en termes d'investissements portuaires, porte ses fruits et entraîne notamment une reprise des trafics vrac et conventionnels (cf. page 56 et 57).



Evolution des trafics de 2000 à 2011 / Source : Région LR - CCI

A l'export, 825 000 tonnes de céréales en 2011

Port-La Nouvelle est le premier port français de Méditerranée pour le trafic de blé dur, seulement second derrière Marseille pour l'ensemble du tonnage céréales (1 million de tonnes à Marseille en 2011). Les céréales représentent 38 % du trafic total.

Pour ces trafics, les indicateurs sont à la hausse. Les pays de la Méditerranée connaissent également une forte croissance démographique. L'agrandissement du port permettra donc à de nouveaux acteurs de développer de nouveaux trafics de céréales à Port-La Nouvelle.

Les activités céréalieres

Généralités : Port-La Nouvelle est le 2^{ème} port céréalier français en Méditerranée et le 6^{ème} au plan national après Rouen, Nantes, Dunkerque, La Rochelle et Bordeaux. Il est également la référence pour les exportations de blé dur dont il est le premier port français devant La Rochelle et Nantes. Le blé dur assure environ 90 % du tonnage expédié depuis Port-La Nouvelle, les 10 % restants étant souvent composés d'orge et de blé tendre. Les zones de production se trouvent en Languedoc-Roussillon (Lauragais), en Midi-Pyrénées et dans le centre de la France. Les marchés touchés au départ de Port-La Nouvelle sont usuellement l'Italie, l'Algérie, la Grèce et Chypre.

Année 2011 : les exportations de blé dur ont réalisé leur meilleur score depuis 12 ans avec un tonnage de 825 300 tonnes (+ 27 %). Ces exportations ont été favorisées par d'importants contrats sur l'Algérie au cours du premier trimestre, période au cours de laquelle les lacs américains d'où sortent les céréales canadiennes étaient encore gelés. Par ailleurs l'Ukraine a moins produit que les années précédentes. En 2011, précisément 745 400 tonnes de blé dur (89 %) ont été exportées, 84 800 tonnes de blé tendre (10 %) et 5 100 tonnes d'orge (1 %).

Perspectives : l'Europe et la France en particulier bénéficient d'un climat océanique qui est plus favorable aux récoltes qu'un climat continental que l'on retrouve chez d'autres pays producteurs comme le Canada ou l'Ukraine. Les variations de production d'une année sur l'autre y sont donc plus faibles. Par ailleurs, la demande mondiale reste forte. Les tendances observées permettent de se positionner pour un renforcement de la filière blé dur. Les régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon ont donc intérêt à développer leur potentiel d'exportation, notamment sur les marchés de l'Italie et de l'Afrique du Nord que Port-La Nouvelle peut servir plus rapidement que le Canada ou l'Ukraine. Il est toujours délicat de faire des hypothèses de tonnage sur un produit aussi dépendant des conditions météorologiques et du marché international. On remarque cependant une bonne stabilité de la filière au cours des 12 dernières années avec une moyenne de 700 000 tonnes par an. La construction d'un nouveau port permettra d'utiliser des navires plus grands pour gagner en compétitivité (taux de fret) et d'ouvrir Port-La Nouvelle sur des marchés plus lointains qu'aujourd'hui.

Les activités hydrocarbures

Généralités : Port-La Nouvelle bénéficie de la présence de deux groupes pétroliers majeurs, Total (5^{ème} pétrolier mondial et leader sur le marché français) et Dyneff (22 % de la distribution des produits pétroliers dans le Sud de la France). Les deux sociétés se sont localement regroupées en 2012 sous la dénomination «EPPLN» (Entrepôt Pétrolier de Port-La Nouvelle). Les hydrocarbures et les [bio ou] agro-carburants représentent aujourd'hui 46 % du trafic portuaire. Une large part des tonnages réceptionnés viennent des sites de raffinage de Fos. La présence de dépôts pétroliers à Port-La Nouvelle est indispensable à l'approvisionnement des départements de l'Aude et des Pyrénées-Orientales ainsi que de l'Est de Midi-Pyrénées (rayon de 250 km autour de port). Port-La Nouvelle représente également une alternative à l'approvisionnement de l'Andorre et de la région toulousaine par rapport à l'Espagne (Barcelone), à Fos ou Bordeaux.

Année 2011 : 964 500 tonnes de produits raffinés ont été reçus (Port-La Nouvelle ne reçoit pas de pétrole brut) ainsi que 34 000 tonnes de [bio ou] agro-carburants (esters méthyliques d'huiles végétales), soit 998 500 tonnes au total. Le trafic a diminué de 11 % par rapport à 2010, une tendance observée dans de nombreux autres ports français. Dans notre région, l'absence de périodes de grand froid au cours de l'année 2011 est certainement l'une des causes de cette baisse. A court terme, une stagnation du trafic annuel autour du million de tonnes devrait être observée.

2008	1 074 685 T	
2009	1 188 844 T	+ 10,62 %
2010	1 122 210 T	- 5,60 %
2011	998 479 T	- 11 %
Perspectives 2012	1 000 000 T	+ /- 10 %

Evolution trafic hydrocarbures à PLN de 2008 à 2011

Perspectives :

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. La désésialisation du parc automobile, les moindres cylindrées des véhicules, l'abandon du chauffage au fuel et des températures plus clémentes participent à la baisse généralisée des trafics. Il est cependant possible d'imaginer créer de nouveaux flux notamment au regard de la croissance attendue des habitants dans le Sud de la France au cours des prochaines années. Une autre opportunité est relative aux carburéacteurs (kérosène pour les avions). La présence de plusieurs aéroports dans l'hinterland de Port-La Nouvelle (Carcassonne, Toulouse, Perpignan et Béziers) pourrait créer des débouchés dans ce domaine.

Actuellement aucun trafic de « jet Fuel » ne passe par Port-La Nouvelle. L'évolution possible du marché vers les [bio ou] agrocaburants pourrait également contribuer à de nouvelles activités. Enfin, la situation difficile des raffineries françaises pourrait aussi impacter l'évolution des trafics à Port-La Nouvelle. Certains analystes prévoient de nouvelles fermetures de raffineries. Si des produits pétroliers déjà raffinés sont importés de manière croissante directement depuis les pays producteurs (notamment ceux du Golfe Arabique), la position géographique de Port-La Nouvelle lui serait très favorable. Il y aurait en effet une redistribution des cartes logistiques car le futur port de Port-La Nouvelle deviendrait la seule alternative après Fos offrant des postes à quai pétroliers dimensionnés pour recevoir des grands navires. Le port de Sète est équipé d'un sealine et les autres ports français méditerranéens n'ont pas d'activité pétrolière. Par ailleurs, si la livraison des stations-service reste du domaine des transports routiers, la forte composante du mode ferroviaire intégré dans le schéma du futur port, conjointement aux contraintes sécuritaires de plus en plus importantes dans le transport routier de produits dangereux, peut être une condition d'évolution positive des trafics.

Les trafics vrac et conventionnel

TRAFICS VRACS LIQUIDES

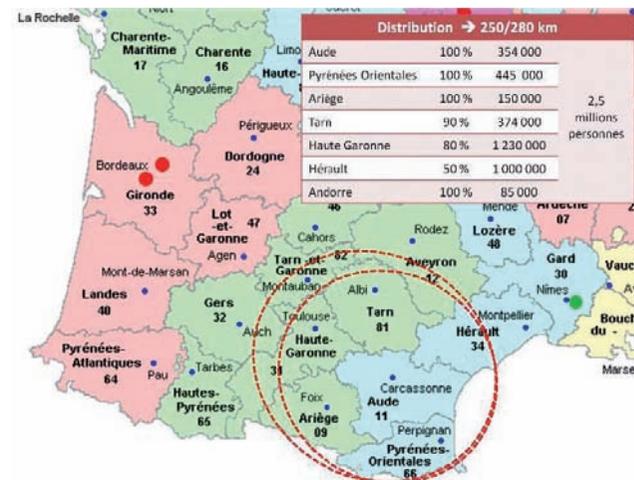
Généralités : le terminal France AGRI MER (spécialisé dans les alcools), propriété du Ministère de l'Agriculture et conçu pour traiter des alcools (à vocation industrielle ou alimentaire) est très peu utilisé depuis plusieurs années. Il fait actuellement l'objet d'un processus de vente. Dans ces conditions, les trafics liquides (hors produits pétroliers) ne se sont pas développés à Port-La Nouvelle.

Année 2011 : l'année 2010 avait connu un rebond d'activités (40 000 T / an). Mais face à la vente prévue du dépôt les clients se sont positionnés sur d'autres ports en 2011, faisant chuter l'activité à 15 400 tonnes.

Perspectives : en dehors des dépôts pétroliers (spécialisés) et du terminal France Agri Mer (qui ne traite que des alcools), Port-La Nouvelle ne dispose pas d'installations permettant de recevoir d'autres liquides (chimie minérale, pharmacie, huiles alimentaires, etc...). Un trafic de liant routier (potentiel de 150 000 tonnes par an) n'a pas pu être accueilli faute d'installations adéquates. Des investissements pourraient être réalisés par le futur propriétaire du terminal France Agri Mer pour diversifier l'activité vers une large catégorie de produits (engrais liquides, acides, hydroxyde de sodium, éthanol etc...) sans oublier un renforcement des exportations d'alcools. Mais c'est surtout l'arrivée d'un opérateur portuaire de taille internationale qui offrirait à Port-La Nouvelle une nouvelle stature et la mise en relation avec de nombreux marchés extérieurs. Le projet de Grand Port offrirait un potentiel de nouveaux postes à quai pour des vrac liquides et solides, dimensionnés pour des grands navires et une zone de 20 ha réservée pour de nouveaux stockages, ouvrirait de nouvelles opportunités logistiques dans le Sud de la France (et de l'Europe).

A l'import, 1 million de tonnes d'hydrocarbures en 2011

Port-La Nouvelle est le second port français de Méditerranée pour le trafic de produits pétroliers (le premier étant Marseille-Fos avec 59 millions de tonnes d'hydrocarbures en 2011). Les hydrocarbures représentent 47% du trafic total. Les autres

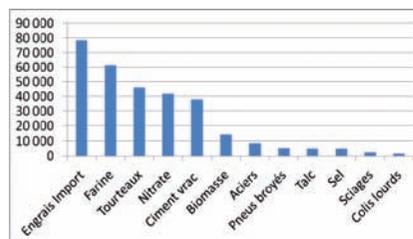


vracs liquides sont des huiles et des alcools. Les navires caboteurs viennent en grande partie de Fos, et de Mer Noire pour les pétroliers de plus important tonnage. Si les besoins de l'hinterland devaient rester stables et donc les tonnages rester les mêmes, l'agrandissement du port permettrait d'attirer des trafics d'autres ports et ce tonnage pourrait croître.

TRAFICS DE VRACS SOLIDES ET DE MARCHANDISES DIVERSES

Généralités : les vracs concernent les marchandises non conditionnées telles que les engrais, les tourteaux (nourriture animale), le ciment, les plaquettes forestières (biomasse), les pneumatiques broyés, le talc, le sel de déneigement, etc... Les divers ou conventionnels, forment la famille des produits qui sont conditionnés sur palettes (ex farine), en fardeaux, en sacs, en caisses ou qui voyagent à nu (éoliennes démontées, transformateurs, plaques d'acier, colis industriels, etc...). Dans ces filières, Port-La Nouvelle est en forte progression.

Année 2011 : 191 811 tonnes ont été manutentionnées en vrac (+ 21 % par rapport à 2010) et 115 730 tonnes en conventionnel (+ 22 %), soit un total de 307 541 tonnes. Les entrées d'engrais sont stables (78 389 tonnes), dans la moyenne des années précédentes. Les tourteaux de tournesol ont doublé leur tonnage par rapport à 2010. Les plaquettes forestières représentent 20 794 tonnes et le client destinataire italien apporte tout son soutien à Port-La Nouvelle (son potentiel d'achat est 10 fois supérieur). L'année 2011 marque l'arrivée d'un nouveau contrat de pneumatiques broyés destinés à produire de l'énergie dans des fours (type cimenteries). Les tonnages sont exportés au Maroc. Les Carrières de Luzenac ont également débuté des exportations de talc. L'année a été très favorable aux exportations de farine (61 510 tonnes). Les sorties de sciages et de bois ont quant à elles diminué (une des destinations principales de Port-La Nouvelle ayant été la Libye).



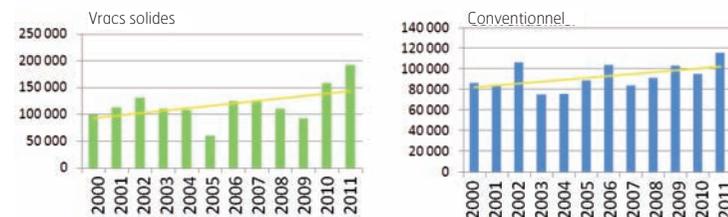
Perspectives : de nombreux chargeurs ou réceptionnaires souhaiteraient utiliser Port-La Nouvelle (carbonate, sulphate de fer, kaolin, quartz, feldspath, ferraille, billes de verre...). Mais des capacités insuffisantes de stockage, le manque de foncier disponible pour construire de nouveaux hangars, des voies ferrées pas toujours bien positionnées pour permettre un rechargement sur wagons et des conditions nautiques limitées n'ont pas permis de répondre favorablement aux demandes. Les dossiers perdus représentent des tonnages proches de 500 000 tonnes par an.

Le port de Port-La Nouvelle est face à un paradoxe. En effet, il bénéficie d'une excellente image, a su conquérir des nouveaux trafics, mais fait aussi face à un espace devenu trop petit. Des inquiétudes pèsent d'ailleurs sur certains flux. Autrement dit, Port-La Nouvelle est en train d'atteindre une limite technique. Le futur port est indispensable pour sécuriser les acquis et surtout les développer. Le Grand Port offrira des conditions opérationnelles en réelle capacité de séduction sous couvert du choix d'ouvrages intérieurs permettant une grande polyvalence. Idéalement, le futur port devra disposer de plusieurs postes à même de recevoir des stockages en bord à quai, évitant le camionnage des marchandises d'un bout à l'autre du port. Une distance suffisante devra exister entre certaines zones pour tenir compte tenu de l'incompatibilité des produits entre eux, par exemple en séparant les marchandises réclamant des conditions de propreté absolue (kaolin, carbonate, plaquettes forestières...) avec celles moins contraignantes (granulats, ...).

Les espaces de travail devront intégrer des voies ferrées permettant de charger des wagons directement depuis les zones d'entreposage, etc. En un mot, le futur port devra être suffisamment grand pour répondre aux cahiers des charges de plus en plus complexes des industriels et offrir des conditions opérationnelles de qualité. C'est un gage essentiel à la réussite du projet et une attente forte du marché.

La montée en puissance des marchandises conventionnelles et autres vracs : 300 000 tonnes en 2011

Les vracs solides et conventionnels représentent 14% du trafic total et leurs tonnages sont en croissance.



En 2009, malgré un recul de -1,09%, Port-La Nouvelle affichait les meilleurs résultats des ports maritimes français méditerranéens. En 2010, avec une progression de + 8,81%, le port a atteint le peloton de tête des ports métropolitains avec 5% de croissance.

Un an plus tard, la dynamique se confirme, Port-La Nouvelle prouve un potentiel qui ne demande qu'à s'affirmer avec un espace portuaire agrandi. Cependant en 2011, faute de capacité 490 000 tonnes n'ont pu être traitées.

Dossiers non traités faute de capacité en 2011 / 490 000 tonnes

90.000	FERRAILLAGE RECYCLAGE	Bord à quai insuffisant
60.000	HYDROXIDE DE SODIUM	Bac de stockage inexistant
60.000	ACIDE PHOSPHORIQUE	Bac se stockage inexistant
50.000	MICROBILLES DE VERRE	Plus de hangars disponible
50.000	SILICATE	Desserte SNCF
30.000	LIGNITE	Desserte SNCF
150 000	ENROBE ROUTIER	Pas de terrain

ACTIVITÉS DU PORT DE PÊCHE ET DE PLAISANCE

Port-La Nouvelle, port de pêche

Le port de Port-La Nouvelle s'est développé le long du Grau naturel de Bages-Sigean sur la côte méditerranéenne ; il est bordé par le plateau du Golfe du Lion et constitué d'une zone des trois milles peu profonde. Une situation qui explique la polyvalence des métiers de la pêche. La situation géographique de Port-La Nouvelle explique l'importance de l'activité de débarquement en termes de volume puisque c'est la structure portuaire de cette importance la plus au sud dans le Golfe du Lion ce qui conduit à une concentration des apports. Dans le classement des ports de la région, Port-La Nouvelle occupe une place importante avec Agde pour la pêche. Port-La Nouvelle a longtemps été le premier port français pour les débarquements de poissons bleus, essentiellement la sardine. Depuis quelques années, la situation s'est dégradée en raison de l'effondrement des stocks en Méditerranée.

Bases de l'économie littorale, ces activités* sont confrontées à l'augmentation du prix des carburants depuis 2007 mais aussi à la disparition progressive depuis 2009 du poisson bleu (sardines et anchois), en lien avec l'évolution des conditions environnementales. Les navires qui ciblaient le poisson bleu se sont reportés sur le poisson blanc, accroissant fortement la pression de la pêche sur cette ressource avec une diminution des rendements.

A la fin des années 90, le port de Port-La Nouvelle a compté jusqu'à 21 chalutiers. Aujourd'hui, huit chalutiers sont attachés au port.

Ce sont des navires de 25 mètres de long et sept mètres de large. L'équipage se compose de quatre à cinq hommes embarqués pour une moyenne annuelle de 220 jours de mer. Trente à quarante espèces sont ciblées, notamment la sardine, l'anchois, le merlu, la baudroie, la vive, la muge, la daurade et le maquereau...500 à 600 kg sont débarqués quotidiennement par bateau. Toute la pêche est vendue en criée.

La pêche au chalut est soumise à de nombreux aléas tels que les avaries, le mauvais temps, un marché non favorable ou des stocks de poissons en diminution. La diminution du nombre de navires serait à mettre en relation avec l'augmentation des charges, les prix du carburant qui ont été multipliés par sept en cinq ans et la diminution des stocks de poissons bleus.

L'activité « petits métiers » 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). En 1999, les « petits métiers » regroupaient six bateaux qui pratiquaient leur activité en mer, soit onze personnes embarquées, 31 bateaux sur l'étang soit 31 personnes embarquées. En revanche, à l'époque, il n'y avait pas de licence de pêche pour la pêche à pied. De ce fait, les professionnels n'étaient donc pas référencés. L'activité devait concerner deux ou trois personnes. 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. 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.

* Les petites unités de moins de 8 mètres font une pêche lagunaire (anguilles). Les navires plus longs (jusqu'à 18 mètres) pratiquent les petits métiers du large : ils s'éloignent des côtes de 20 milles (environ 40 km) pour pêcher au filet ou à la traîne. Les chalutiers (de 18 mètres à 25 mètres de long) font une pêche de poissons de fond et une pêche au large (sardines, maquereaux, anchois). Cette pêche est limitée à une dizaine d'heures d'affilée. Elle se pratique dans le Golfe du Lion. Les plus longs navires sont les thoniers qui vont en Italie, en Sardaigne et aux Baléares pour pêcher le thon rouge.



Rentrée au port des bateaux de pêche ayant un effet attractif sur les oiseaux pélagiques et ceux nichant dans les salins (Source : ECO-MED)



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). Poissons, crustacés, céphalopodes et coquillages, soit près de 80 espèces, sont mises à la vente chaque jour :

> Total des ventes en 2010 : 2 550 000 kg.

Les ventes de poissons blancs ont atteint un total de 1 555 000 kg. Les ventes des poissons bleus (anchois, thon, requin renard, sardine) ont représenté un total de 995 000 kg.

> Total des ventes en 2011 : 1 720 000 kg.

Les ventes de poissons blancs ont atteint un total de 1 320 000 kg. Les ventes des poissons bleus (anchois et sardine) ont atteint un total de 400 000 kg.

> Total des ventes de janvier à juin 2012 : 512 000 kg.

Les ventes de poissons blancs ont atteint un total de 315 000 kg. Les ventes des poissons bleus (anchois et sardine) se montent à 197 000 kg.

L'année 2011 a été marquée par une très forte baisse des apports de poissons bleu, 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 en volume de plus de 32 % entre 2010 et 2011 et en valeur, de 22 %. Le niveau des cours de vente 2011 sera marqué par une stabilisation dans l'ensemble avec cependant une nette augmentation des cours sur le dernier trimestre 2011. Sur l'année, on observe une augmentation de plus de 7 % des cours du poisson.

En 2010 et 2011, des investissements importants ont été engagés : cinq ateliers de mareyage supplémentaires (trois de 100 m², un de 180 m² et un de 220 m²) ont été 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 m² 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. Ces équipements ont permis de mettre en place un nouveau service de collecte de la pêche des petits métiers autour des étangs. Par ailleurs, l'allongement de la digue avec plus de deux kilomètres d'enrochement pourrait faire office d'abri et de récifs probablement bénéfique aux « petits métiers ».

Port-la-Nouvelle fait revivre la pêche à la traine

COUP DE CŒUR



Les pêcheurs en barque placent les filets en mer./Photo DDM

La pêche entre amis et en famille, si vous ne connaissez pas il vous faut essayer en priorité la pêche à la traine. Par chance tous les dimanches matins dès 9 h 30 sur la plage de Port-la-Nouvelle, des pêcheurs vous initient à la méthode ancestrale de cette pêche qui n'est plus pratiquée de nos jours. Une fois les équipes de pêcheurs du dimanche désignées, chaque équipe écoute solennellement les consignes. Ils doivent dans un premier temps lâcher du mou à la longue et grosse corde d'environ 300m reliée au filet lesté de plombs qui se déploie en mer tandis que les barques l'emmenent au large. Commence alors de longues minutes de suspens à guetter le signal du pêcheur à l'arrêt sur la barque. C'est alors que tous doivent intervenir dans les règles de l'art en ramenant le filet en douceur afin de retenir les poissons enserrés dans les mailles. C'est de plus en plus lourd à tirer quand il y a moins d'eau en se rapprochant du rivage. « Si on tire

trop vite, les poissons s'esquivent il faut savoir les garder en les ramenant expliquent les pêcheurs ». C'est dur, mais c'est dans la bonne humeur générale et des rires que grands et petits tirent sur la code. Un grand moment de plaisir partagé quand enfin les poissons frétilent sur le sable. La joie sera complète et les commentaires iront bon train pendant la dégustation sur place de la sardinade géante offerte par les organisateurs. De bons souvenirs de vacances et de belles photos fixeront ces instants inoubliables qui font se côtoyer dans l'effort et la convivialité des gens de toutes régions.

La Dépêche du Midi

Source : Dépêche du midi du 21/08/2011

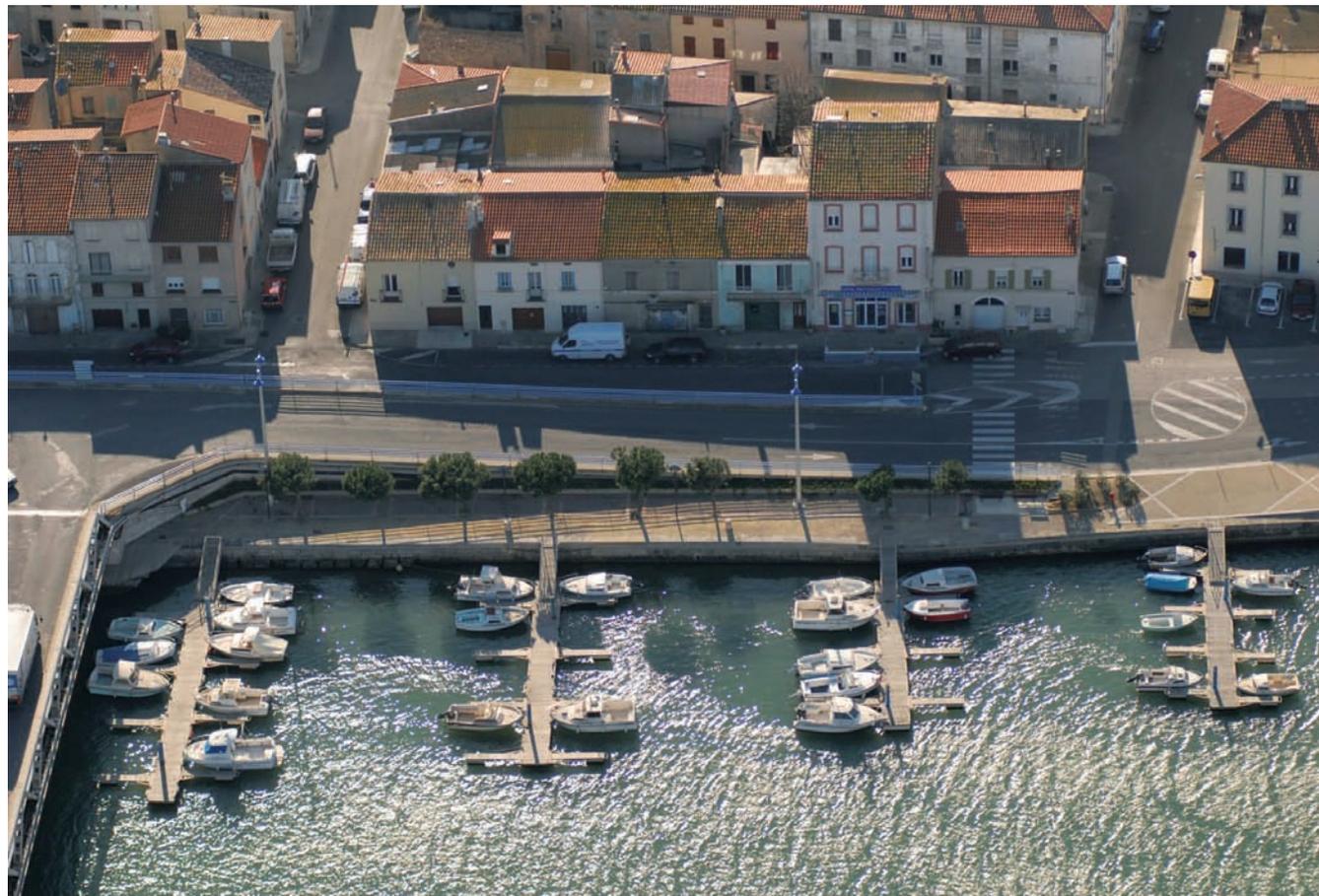
Port-La Nouvelle, port de plaisance

Dans un contexte régional où l'activité touristique occupe une place majeure dans l'économie régionale (le Languedoc-Roussillon se situe en 3^{ème} place des régions françaises hors Ile-de-France pour la fréquentation touristique), l'engouement pour la plaisance en Languedoc-Roussillon pose aujourd'hui des problèmes de capacité, qui, s'ils sont réels, ne sont pas toujours bien évalués.

L'activité de la plaisance doit être mise en perspective de la filière loisirs et tourisme : les ports de plaisance sont non seulement un pôle d'animation touristique pour les stations balnéaires (facteur d'attractivité pour touristes et moteur du développement du tourisme littoral), mais également un pôle d'activité productive tel que celui de la construction et réparation navale qui génère également des flux logistiques et d'échanges.

L'étang de Bages-Sigean présente des conditions favorables pour la pratique du nautisme en général et de la voile en particulier.

Aujourd'hui en pleine expansion, la plaisance se développe sur l'étang à partir de quatre zones portuaires réparties du Nord au Sud accueillant environ 540 embarcations. Les embarcations utilisées pour la navigation de plaisance en étang sont en général de petite taille et de puissance limitée, en raison des contraintes naturelles du milieu et des règlements internes des centres nautiques. Les parties lagunaires les plus fréquentées sont les zones centrales plus profondes, peu utilisées par les pêcheurs professionnels.



Port-La Nouvelle, port de plaisance

Située en face de la pêche en rive Sud, le port de plaisance comprend actuellement 155 anneaux répartis sur 11 pontons flottants amarrés sur pieux. La plaisance est issue de la plaisance fluviale (canal de la Robine) et maritime et est constituée principalement de petites unités (< 10,50 m).

La pratique de la plaisance connaît un pic en période estivale. Toutefois, la pratique annuelle est assurée par des associations qui organisent des manifestations. Les zones de la bande littorale des trois milles attirent aussi bien les riverains que les touristes de passage.

En 2012, la CCI Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle a investi pour l'augmentation de sa capacité d'accueil d'environ 100 anneaux ainsi que des services associés (électricité, eau, extraction des eaux noires des cuves des bateaux).

LES ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES DU PROJET DE PORT-LA NOUVELLE

Répondre aux évolutions du transport maritime

Le port de Port-La Nouvelle est une infrastructure au service du développement économique de son territoire. Afin de rester dans la compétition internationale et de sauvegarder son efficacité vis-à-vis des ports concurrents, Port-La Nouvelle doit s'adapter aux conditions du transport maritime international.

C'est au port d'adapter ses infrastructures aux navires et à leur évolution et non l'inverse.

La Région doit donc veiller à ce que les infrastructures portuaires soient en adéquation avec les attentes des principaux acteurs, compagnies maritimes et chargeurs.

Ces acteurs recherchent un port dans lequel ils bénéficient de disponibilités de stockage et de bonnes conditions de pré-post acheminement :

- Des conditions d'accès aux postes à quai fiables et sécurisées (marées, tirant d'eau, passe d'entrée, cercle d'évitage, présence de remorqueurs...)
- Une organisation des manutentions efficace (cadences, amplitude, fiabilité et performance de l'outillage...).

Tous ces éléments doivent évoluer en fonction de l'évolution des navires et des ports concurrents capables de desservir le même hinterland.

À défaut d'adaptation, les opérateurs maritimes (armateurs) et les chargeurs dérouteront leurs navires et trafics vers des ports plus efficaces correspondant à leurs besoins. Sans évolution et avec une image dégradée auprès des principaux acteurs économiques, Port-La Nouvelle risquerait de voir son trafic décliner.

Conforter les trafics existants

(Cf. Page 53)

Un port d'opportunité pour des filières d'avenir

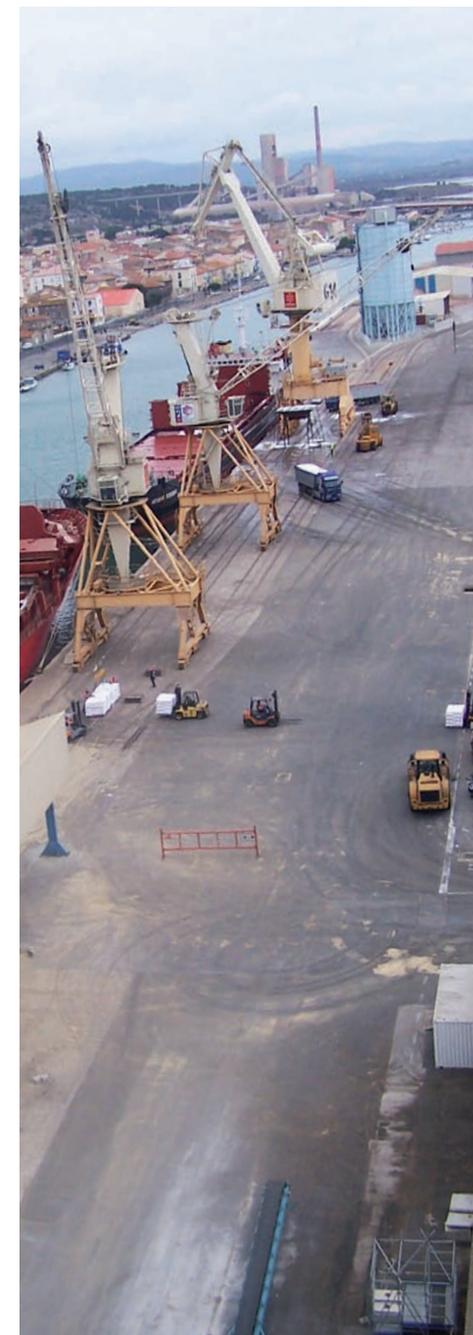
L'agrandissement du port de Port-La Nouvelle est à mettre en regard des opportunités économiques d'implantations industrielles et/ou logistiques de nouvelles filières dont certaines ne peuvent être identifiées actuellement, mais qui seront les filières d'avenir de l'activité économique.

Les opportunités économiques sont des créations d'activité qui, sans le projet d'agrandissement, ne pourraient pas voir le jour, du moins dans la région Languedoc-Roussillon. Le projet d'agrandissement du port est ainsi non seulement une condition au maintien et au développement des activités locales existantes ou identifiées, mais aussi, et peut-être surtout, un tremplin pour générer un développement de l'activité économique locale, voire régionale. C'est un objectif affirmé de la Région qui réalise l'investissement initial de manière à attirer les industriels qui ensuite investiront à leur tour.

Ces «filières d'avenir», dont certaines ont cependant été identifiées dans le cadre de l'étude socio-économique réalisée en 2012 (CATRAM Consultants), ne pourront se concrétiser qu'une fois le port construit. Elles contribueront à la justification économique du projet :

L'agrandissement du port mettra à disposition des acteurs économiques:

> Les seuls nouveaux espaces fonciers «bord à quai» de la



Port-La Nouvelle, Quai Est 2

façade méditerranéenne permettant d'envisager :

- L'installation de nouveaux complexes industriels et/ou logistiques ouverts sur les échanges internationaux.

- Des volumes accrus de trafic maritime dans des conditions satisfaisantes de compétitivité.

> Une synergie des services portuaires et de sécurité

- Le développement des trafics et des activités portuaires qui en découlent justifieront la mise à niveau des services portuaires et des mesures de sécurité/sûreté, y compris la mise en place d'équipes d'intervention communes et formées à tous les risques, un matériel mutualisé (comme des bateaux de lutte contre les incendies, les pollutions, etc.)

> Une synergie de compétences industrielles.

Ces atouts représentent des opportunités pour les activités déjà présentées sur le port (céréaliers, raffineurs, producteur/distributeur de gaz et carburants (agrocarburants), producteurs d'engrais, etc.. qui trouveront grâce au projet des conditions de développement de leur activité, mais aussi (et surtout ?) pour les nouvelles filières «d'avenir».

> Quelles filières d'avenir ?

L'étude socio-économique a fait une analyse au niveau national et local des filières économiques liées au port. Certaines ont été identifiées comme des opportunités à saisir par Port-La Nouvelle. Ce sont des filières en plein essor, qui ont de l'avenir, qui pourraient être attirées à Port-La Nouvelle par le projet d'agrandissement du port. Par exemple, l'agrandissement du port de Port-La Nouvelle autoriserait l'entrée d'industriels qui pourraient choisir Port-La Nouvelle pour développer un nouveau site. Une usine de production d'éthanol à des fins alimentaires ou chimiques, et surtout pour l'incorporation dans les carburants classiques, 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. Dans la même veine mais sur un autre créneau, l'industrie du recyclage est en forte croissance. Une usine de recyclage de métaux aurait sa place sur le port car les matières premières bon marché arrivent par bateaux des pays du pourtour méditerranéen. D'autres projets encore plus ambitieux sont susceptibles de voir en Port-La Nouvelle un outil intermodal très fort notamment dans le domaine de l'énergie. En effet il est aujourd'hui une priorité pour notre pays de diversifier son bouquet énergétique. Il y a de grandes opportunités dans les filières du gaz naturel, du GPL carburant, mais aussi de l'éolien et notamment l'éolien offshore pour lequel des terminaux colis lourds sont nécessaires.

Il est certain qu'à moyen-long terme apparaîtront d'autres filières d'avenir, non identifiables à ce jour, qui seront une chance pour la région qui aura su anticiper les conditions de leur implantation dans un contexte de mondialisation accrue, mais aussi de «ré-industrialisation» pour répondre à des besoins de proximité. En effet, d'ici à la pleine exploitation du port, de nouvelles filières existeront : par exemple, 20 ans auparavant, l'essor que prendrait l'éolien en France était inimaginable. Avec l'agrandissement du port, Port-La Nouvelle sera prêt pour accueillir ces nouveaux secteurs économiques.

> Un exemple d'opportunité : les industries vertes

L'agrandissement du port permettra d'attirer de nouvelles activités et tout sera mis en oeuvre pour faire venir les secteurs en croissance en leur proposant des espaces fonciers importants et connectés à un port leur permettant de réduire leurs coûts de transport. Or ces secteurs sont actuellement très représentés par toutes les industries consommant de la biomasse.

La chimie porte ses efforts en termes d'innovation sur le remplacement de ses matières premières traditionnelles par des matières premières issues de la biomasse. Les parts de marché de la chimie verte ne cessent de croître, c'est un secteur qui va fortement se développer à l'avenir. Pour Port-La Nouvelle, c'est dans le domaine des engrais, et du raffinage des céréales (pour produire entre autres des agrocarburants) que cela impactera le port agrandi : ces industries auront de plus en plus besoin de faire transiter leurs matières premières et leurs produits finis.

De même l'industrie des carburants se transforme rapidement sous l'impulsion de politiques ambitieuses et la part des agrocarburants dans les mélanges ne cesse de croître. Certaines raffineries pétrolières françaises ferment. Dans le même temps, des bioraffineries se créent. Elles produisent non seulement des agrocarburants mais bien d'autres produits industriels verts qui alimentent entre autres la chimie verte. Le développement de ce secteur à Port-La Nouvelle pourrait être assuré avec davantage de place pour s'installer : les distributeurs de carburants qui seraient ces clients pour les agrocarburants sont déjà sur place, les transports routiers et ferroviaires qui amènent les céréales (matière première) et les engrais (produits de ces clients de l'industrie chimique) repartent aujourd'hui parfois vides et pourraient être assurés de repartir avec des produits qui seront les matières premières de l'industrie chimique verte.

Un autre exemple de secteur économique très important pour le projet d'agrandissement et faisant partie des industries vertes est celui de l'éolien. La France cherche effectivement à diversifier son bouquet énergétique et a lancé dans ce but de grands chantiers d'éoliennes offshore sur les façades de la Manche et de l'Atlantique en 2012. Cette dynamique touchera un jour la Méditerranée où le gisement éolien est exceptionnel et où les développeurs auront besoin d'un port pendant plusieurs années pour approvisionner leur chantier de construction. A ce moment là, si Port-La Nouvelle a bénéficié de l'agrandissement prévu, il sera le port idéal pour recevoir les colis lourds que sont les éléments des éoliennes, à destination de la France et/ou de l'Espagne.

Tous ces projets ne relèvent pas d'un futur lointain : le bioraffinage, la chimie verte, le biogaz, l'éolien offshore sont des réalités aujourd'hui en France et en Europe. Et nombreux sont les autres secteurs qui cherchent à se moderniser, se diversifier, diminuer leur impact sur l'environnement et développent en conséquence des produits « verts » à leur activité. Ce sont ces acteurs pour qui le port de Port-La Nouvelle représente une formidable opportunité (foncier au sein d'un port à saisir) et qui en retour représentent une formidable opportunité pour Port-La Nouvelle (développement de son activité économique).

Les retombées économiques du projet

L'évaluation des différentes composantes des retombées socio-économiques du port de Port-La Nouvelle résulte de deux études récentes :

- > Etude socio-économique du projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle, CATRAM Consultants, décembre 2012,
- > Etude Economique et Financière du projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle, Jonction, décembre 2012.

Cette évaluation a été menée pour trois situations :

- > **La situation présente (actuelle*)** : celle-ci correspond au port avec ses infrastructures actuelles et le trafic de 2011.
- > **La situation inchangée (de référence*)** : il s'agit de considérer le port en 2030 sans évolution majeure en termes d'infrastructures et de superstructures. C'est une situation dégradée car les équipements et les caractéristiques du port subissent une obsolescence qui les rend inadaptés aux exigences des chargeurs. Les trafics portuaires sont plus faibles qu'en situation actuelle.
- > **Le projet proposé (situation de projet*)** : cette situation correspond au port ayant bénéficié de l'agrandissement projeté, des investissements en superstructures et équipements adéquats afin de s'adapter aux exigences des chargeurs. Les trafics prévus correspondant à un potentiel d'import/export de l'arrière-pays du port.

La **situation inchangée (ou de référence) en 2030** permet de faire des comparaisons entre une situation avec projet et une situation sans projet. Il serait incorrect de comparer la situation présente sans évolution (et à un horizon temporel différent) avec le projet proposé. La situation présente sert de base de travail pour construire les hypothèses correspondant à la situation inchangée et au projet proposé.

> Les retombées en termes de trafics

Deux types de trafics sont estimés à horizon 2030 :

> Les trafics identifiés sont des trafics pour lesquels des estimations précises ont pu être réalisées à partir des trafics actuels. En situation inchangée (situation de référence), les faibles investissements en infrastructures et équipements portuaires induisent une diminution des trafics car le port n'est plus adapté aux attentes des chargeurs.

> Les trafics d'opportunité seront fonction des projets industriels qui viendront s'implanter à proximité du port. Ils correspondent à des hypothèses.

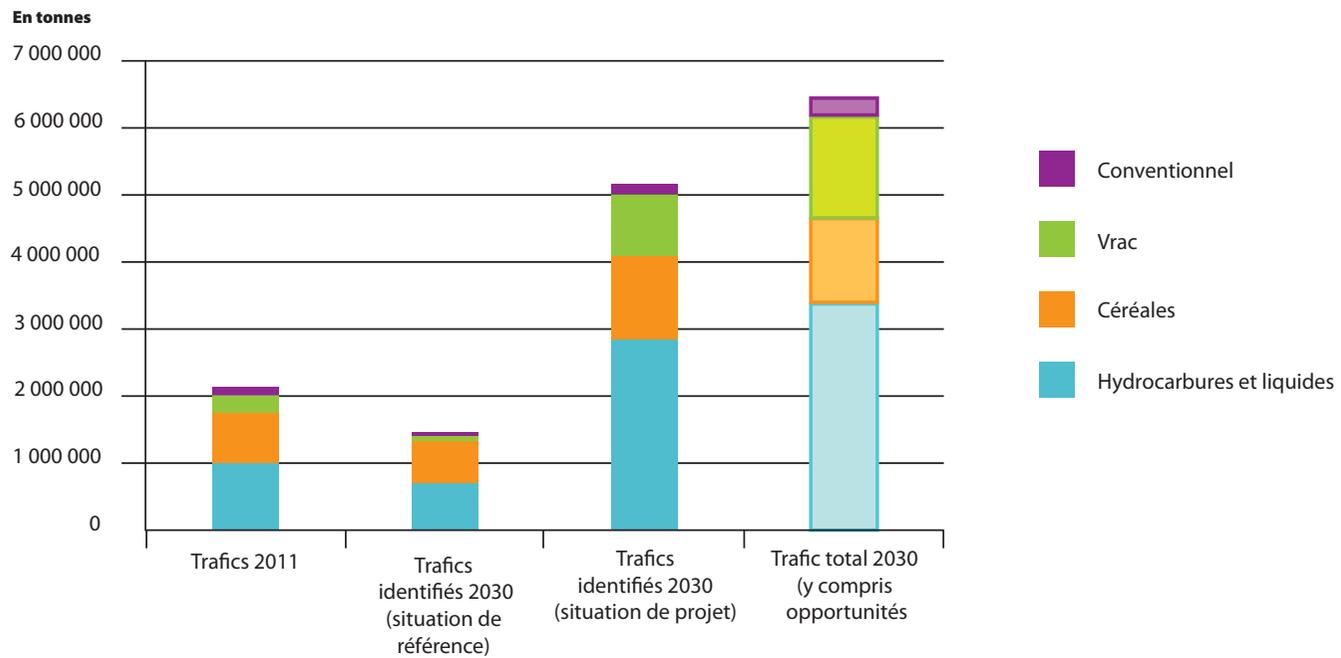
Le nombre de navires n'augmente pas dans la même proportion compte-tenu du fait que des navires de plus grandes dimensions peuvent être accueillis dans le port agrandi.

	Trafics 2011 Situation présente	Trafics identifiés 2030 Situation inchangée	Trafics identifiés 2030 Projet proposé	Trafics liés aux opportunités (2030)	Trafic total 2030 (y compris opportunités)
Hydrocarbures et liquides	1 013 873	640 000	2 955 000	250 000 à 1 000 000	3,2 à 4 millions
Céréales	825 334	600 000	1 100 000	100 000 à 400 000	1,2 à 1,5 millions
Vrac	191 811	330 000	950 000	250 000 à 800 000	1,2 à 1,75 millions
Conventionnels	115 730	10 000	135 000	100 000 à 250 000	235 000 à 285 000
TOTAL (Tonnes)	2 146 748	1 580 000	5 140 000	700 000 à 2 450 000	5,8 à 7,5 millions
TOTAL (Nb. de navires)	361	253	521		

En prenant en compte les opportunités, le trafic pourrait se situer entre 5,8 et 7,5 millions de tonnes.

Sources : Trafics situation présente / rapport annuel de la CCIT
Trafics 2030 / Etude économique et financière (CATRAM-JONCTION - 12/12)

Evolution des trafics portuaires à Port-La Nouvelle



Les prévisions de trafics détaillés sont présentées en annexe 5 page 117 .



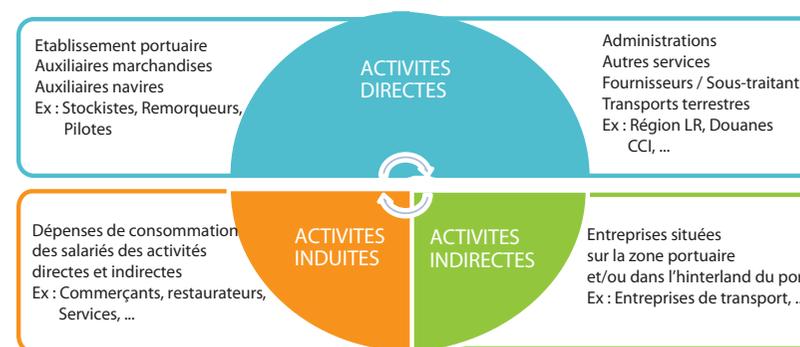
> Les retombées économiques

Les retombées économiques liées à l'activité portuaire peuvent être décomposées selon trois catégories :

- **L'activité directe** regroupe les acteurs directement liés à l'activité portuaire (services aux navires : pilotage, remorquage, lamanage, stockage et logistique sur site...), à l'organisation de la chaîne logistique portuaire (commissionnaires, transitaires, manutentionnaires, douane, police...) ou à l'organisation, l'exploitation et la gestion du port (CCI, Région).
- **L'activité indirecte** est rendue possible par l'existence du port, mais n'en fait 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 de cette activité pour le port.
- **L'activité induite** est liée aux dépenses effectuées dans le tissu économique local grâce aux revenus distribués par l'activité directe et indirecte.



Port-La Nouvelle, navires au Quai Est 2



Une définition plus précise des indicateurs de retombées socio-économiques est présentée en annexe 6 page 124.

> Les retombées des trafics identifiés

L'activité directe a été nommément identifiée (étude CATRAM/ Jonction Décembre 2012) et son impact sur l'économie a été calculé. La méthode de calcul et le détail par type d'activités (administrations, services portuaires, activités industrielles, pêche) sont précisés en annexe 7, pages 127 et suivantes.

Actuellement, le port impacte directement l'économie en termes de :

- > **Chiffre d'affaires*** : 41,5 millions d'euros,
- > **Valeur ajoutée** : 17,1 millions d'euros,
- > **Contribution Economique Territoriale** (équivalent de la taxe professionnelle) : 360 000 euros.

* Chiffre de l'ensemble des activités directes de la place portuaire, administration directement liée au port, manutentionnaires, stockeurs, transitaires,

Ce sont des chiffres très importants : plus de 8% de la valeur ajoutée du département de l'Aude.

Sans projet d'agrandissement d'ici 2030 (situation de référence), les retombées de l'activité directe seraient en forte diminution :

- > **9,5 millions de moins de chiffre d'affaires.**

Non seulement Port-La Nouvelle n'attirera pas de nouveaux trafics, mais en plus le port perdra une partie des trafics existants qui seront détournés vers d'autres ports où les infrastructures permettent l'accueil de navires plus grands et donc de diminuer le coût de transport à la tonne. Avec des baisses de trafics, Port-La Nouvelle sera dans l'incapacité de renouveler ses équipements, au risque de voir la qualité de service se dégrader fortement.

En situation de projet, en revanche les retombées liées à l'activité directe seraient très importantes :

Elles sont calculées à partir des retombées actuelles avec des ratios sur l'évolution des tonnages et des trafics de navires suite à l'agrandissement du port. La méthodologie de l'étude est explicitée dans l'annexe 6 page 124 et 7 page 127.

- > **56,8 millions d'euros de chiffre d'affaires,**
- > **22,7 millions d'euros de valeur ajoutée,**
- > **470 000 euros de Contribution Economique Territoriale.**

Le port prendrait de l'ampleur, gagnerait de nouveaux trafics et créerait de la richesse. Les retombées indirectes et induites de cette activité directe sont en proportion de celle-ci et le port agrandi en 2030 génèrerait presque 224 millions d'euros de chiffre d'affaire dans l'économie de la région : C'est un outil économique structurant qui participe au développement de toute son aire d'influence économique.

Les retombées indirectes et induites sont calculées à partir de données et ratios INSEE et Banque de France (cf. méthodologie annexe 7 page 127 et suivantes).

> Les retombées en période de chantier

En situation de projet, il est également important de considérer les retombées générées en période de chantier. Un investissement d'une telle envergure (montant supérieur à 200 millions d'euros va entraîner une forte activité BTP pendant une période de trois ou quatre ans). Cette activité peut être également quantifiée en termes de retombées directes, indirectes et induites.

Les retombées économiques détaillées sont présentées en annexe 7 page 127 et suivantes.



> Les retombées en termes d'emplois

Les retombées en termes d'emplois des activités identifiées (activités liées aux trafics identifiés, activités liées au chantier) sont calculées selon le même découpage :

- **Les emplois directs** correspondent aux métiers en lien immédiat avec le port.
- **Les emplois indirects** sont identifiés dans toutes les entreprises qui utilisent le port : logisticiens, chargeurs (ceux qui importent et exportent les marchandises), chauffeurs routiers, etc.
- **Les emplois induits** se retrouvent dans les métiers du commerce, des services et tous les corps travaillant dans les entreprises qui bénéficient de la création des richesses dans les deux premières catégories.

> Les emplois liés aux trafics identifiés

Les trafics identifiés génèrent actuellement plus de 1 600 emplois. Avec le projet, l'agrandissement du port permettra la création de 835 emplois supplémentaires. **Les trafics identifiés pourraient représenter 2 500 emplois en 2030.**

> Les emplois liés aux opportunités

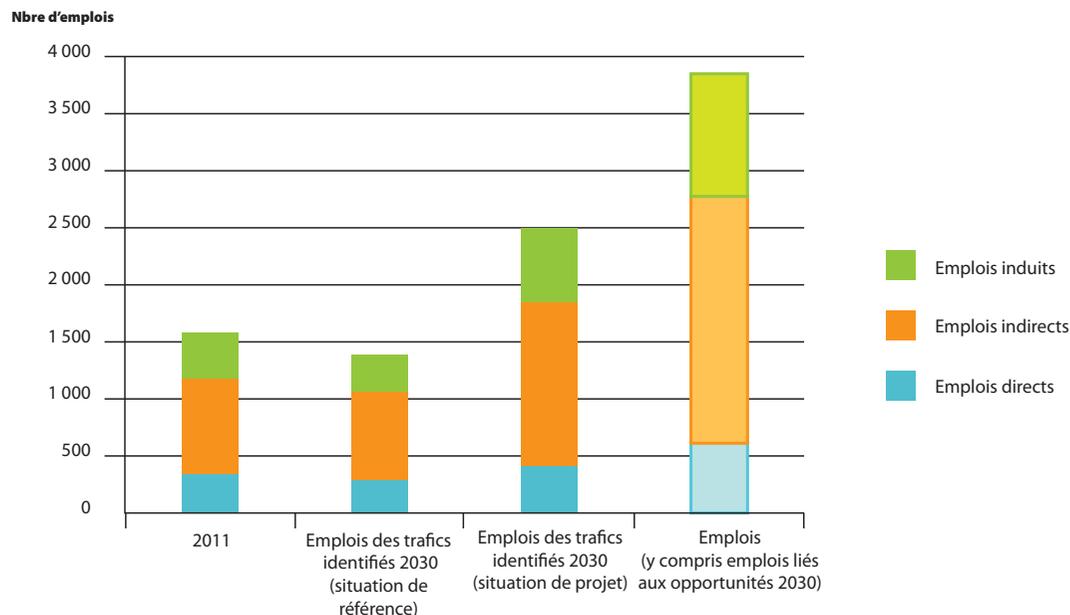
Il s'agit des emplois liés aux projets industriels qui pourraient venir s'implanter à proximité du port. Les hypothèses de création d'emplois, établies à partir d'exemples de projets similaires développés récemment, sont présentées en annexe 7 page 133. **Les trafics d'opportunités pourraient selon les hypothèses créer entre 400 et 1 400 emplois supplémentaires.** Ces chiffres sont des ordres de grandeur. En effet, il n'est pas possible de déterminer quel type d'entreprise s'installera à Port-La Nouvelle : plusieurs PME, une grande entreprise, etc. Le choix se fera au regard d'un dossier de candidature.

Au total (trafics identifiés et opportunités) le port pourrait générer de 1000 à 2000 emplois supplémentaires, ce qui permettrait de multiplier par 2,5 (en fourchette haute) les emplois générés actuellement par l'activité portuaire.

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 stimulent ainsi le marché du travail alors que la population ne cesse de croître depuis plusieurs années.

Emplois liés au port de Port-La Nouvelle (hors chantier)					
	2011	2030 Situation inchangée	2030 Projet proposé	2030 emplois liés aux opportunités	2030 (y compris emplois liés aux opportunités)
Directs	333	281	423	100 à 350	520 à 770
Indirects	892	786	1 416	200 à 750	1 615 à 2 165
Induits	400	349	601	100 à 300	700 à 900
TOTAL	1 625	1 416	2 440	400 à 1 400	2 835 à 3 835

Evolution des emplois liés au port de Port-La Nouvelle

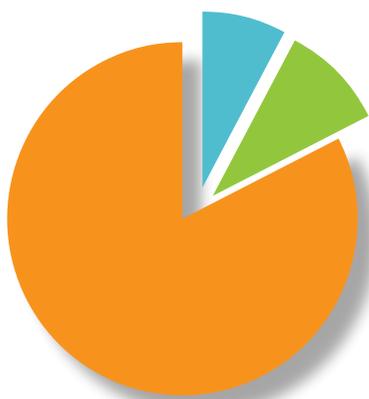


La méthodologie de calcul des emplois est présentée en annexe 7 page 127 et suivantes.

> Les emplois liés au chantier

Aux emplois des trafics identifiés, viennent s'ajouter pendant une période de trois à quatre ans, les emplois créés pour les chantiers des infrastructures portuaires. Ceci correspond en moyenne pour chaque année de chantier à 2300 emplois dont près de 1900 emplois directs auxquels s'ajoutent des emplois indirects (essentiellement liés à la fourniture des matériaux) ou induits (commerces ou services essentiellement).

La méthodologie de calcul des emplois liés au chantier est présentée en annexe 7, page 133.



Emplois liés au chantier

- Directs /1895
- Indirects /180
- Induits /225

> Les retombées en termes de fiscalité locale

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 1er janvier 2010, a pu être estimée à partir des ratios INSEE ou Banque de France des entreprises de Languedoc-Roussillon:

- > 800 000 euros dans la situation présente,
- > 760 000 euros en situation inchangée,
- > entre 1,6 et 5 millions d'euros 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.

La méthodologie de calcul des retombées fiscales est présentée en annexe 7, page 134.

La méthodologie de l'étude des retombées socio-économiques du projet d'agrandissement de Port-La Nouvelle (nature des impacts, modalités de calcul des impacts et sources mobilisées) a fait l'objet d'une comparaison avec d'autres études socio-économiques menées dans d'autres ports français et européens.

La comparaison entre Ports est rendue difficile, d'une part en raison de la diversité même des Ports et de leur environnement économique (portefeuille d'activités intégrant ou non la filière halieutique, la réparation navale, le tourisme, la marine nationale mais aussi structuration de l'hinterland - avec notamment la présence plus ou moins importante d'activités industrielles ou commerciales) et d'autre part des modes de calculs et des sources utilisées, qui ne sont pas homogènes.

L'exemple du Port de Bayonne peut cependant nous apporter des éléments d'appréciation comparative, ou du moins des ordres de grandeur. En 2009, pour un trafic de 4,3 millions de tonnes, les emplois directs sont de l'ordre d'un millier et le chiffre d'affaire généré par l'activité directe de 182 millions d'euros. Les emplois indirects et induits se montent à 2450 pour 346 millions d'euros de chiffre d'affaire (en précisant que l'hinterland du Port de Bayonne est plus riche en entreprises industrielles que celui de Port-La Nouvelle)*.

* Source CCI Bayonne Pays-Basque janvier 2011



Port-La Nouvelle, navires au Quai Est 2

> Les avantages économiques pour le territoire en termes de compétitivité

Les avantages économiques pour le territoire ont été calculés de façon préliminaire compte tenu de l'imprécision tant que les études de projet n'auront pas été réalisées. Ces calculs sont conformes à l'Instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 mars 2004, mise à jour le 27 mai 2005, sur une durée de vie du projet de cinquante ans à partir des premiers travaux d'aménagement.

Il s'agit ainsi de calculer :

> **Le Taux de Rentabilité Interne du projet (TRI)** en comparant 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 oeuvre de l'agrandissement du port. La comparaison est faite entre la situation inchangée (ou situation de référence) et le projet proposé (ou situation de projet). deux points ont principalement été identifiés dans le calcul :

Les avantages liés à l'utilisation du sealine

L'utilisation du sealine (en situation présente et en situation inchangée) est très pénalisante pour les pétroliers en termes de coûts (coûts supplémentaires de pilotage, astreinte des remorqueurs, temps de déchargement des navires...). L'entretien du sealine représente par ailleurs un montant annuel d'environ 2,2 millions d'euros.

Le projet d'agrandissement du port, en abandonnant le sealine, permettra de faire des économies importantes qui, pour un navire de 35 000 tpl, sont de l'ordre de 70 000 euros par escale.

Les 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.

> **La Valeur Actualisée Nette (VAN)** permet de vérifier si le projet est globalement générateur de valeur pour la collectivité. Elle est calculée en tenant compte du taux d'actualisation fixé par le Commissariat général du plan devenu en 2006 le Centre d'Analyse Stratégique.

Au terme du processus de calcul, le bilan socio-économique permet d'obtenir le taux de rentabilité interne (TRI) du projet et sa valeur actualisée nette (VAN), ci-contre présenté pour chaque alternative :

Le projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle est une opportunité économiquement justifiée pour le territoire dans les configurations 3-A et 3-B. Un projet d'infrastructure en France est en effet considéré comme rentable lorsque son TRI est supérieur à 4%.

En revanche, l'alternative 3-C est 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.

	VAN (en euros)	TRI
Alternative 3-A Grand Port Sud	16 619 539	4,4%
Alternative 3-A Grand Port Nord	16 619 539	4,4%
Alternative 3-B Grand Port double entrée	25 401 943	4,7%
Alternative 3-C Très Grand Port	- 50 126 733	2,8%

Le détail du calcul des TRI et VAN est présenté en annexe 8 page 135

LES CONSÉQUENCES D'UN STATU QUO

Dans l'hypothèse de non-réalisation du projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle, de la non-évolution des infrastructures actuelles, un enchaînement de conséquences économiques négatives risquerait de faire périr le port, élément essentiel de l'activité économique locale et régionale :

Au regard de l'environnement maritime actuel et comme précisé précédemment, sans l'adaptation des infrastructures portuaires à l'accueil de plus grands navires, le port perdra en compétitivité sur les trafics qu'il traite à ce jour. Les ports voisins, voire concurrents réaliseront ces adaptations leur permettant ainsi de proposer des conditions de chargement et déchargement plus attractives que Port-La Nouvelle : accueil de navires à plus fort tirant d'eau et de grande taille, offre multimodale vers l'hinterland, services de manutention plus modernes, plus écologiques, etc.

Les opérateurs utilisant le port de Port-La Nouvelle se trouveront pénalisés par des coûts rapportés à la tonne de marchandise devenus non concurrentiels, entraînant ainsi un risque de délocalisation de leurs activités novelloises vers d'autres ports. Dès lors, l'effet d'entraînement sera inévitable : l'activité baissera à Port-La Nouvelle, les coûts augmenteront et l'absence de gain ne permettra pas les investissements nécessaires pour pallier l'obsolescence des installations. Conséquence naturelle, les opérateurs paieront un service plus cher, bien que moins performant.

Sans la mise à disposition de nouveaux terre-pleins et postes à quai permettant l'accueil de plus grands navires, aucune des opportunités listées précédemment ne verra le jour. De nouveaux acteurs ne s'installeront pas, privant ainsi le port de revenus supplémentaires et d'investissements réalisés à l'occasion de ces installations susceptibles d'impacter le port (réaménagement de dessertes, modernisation des équipements, etc.).

Dans le même temps, Sète ne pourra être une alternative au projet d'agrandissement de Port-La Nouvelle en raison de la différence de nature des trafics accueillis : Sète accueille des trafics dits «à rotation rapide» (stockage court) en opposition aux trafics à «rotation lente» (installations de stockage plus importantes) accueillis à Port-La Nouvelle. Au final, sans investissement à Port-La Nouvelle, et en dépit des efforts consentis par la Région à Sète, un certain volume de trafic se détournera

vers d'autres ports au détriment du Languedoc-Roussillon dont le tissu économique risque de s'appauvrir : moins de services, de partenaires économiques (fournisseurs, acheteurs) sur un territoire donné sont rapidement synonymes de territoire «délaissé».

La stratégie engagée par la Région ne se limite pas à se contenter des trafics existants en ignorant les opportunités de filières précédemment mentionnées et en faisant abstraction des besoins d'agrandissement et de modernisation des infrastructures portuaires. L'objectif est d'anticiper ce ralentissement probable des activités au travers d'un investissement économique fort. La volonté portée est de faire, demain en 2015, du port de Port-La Nouvelle un élément majeur du développement économique maritime et plus globalement logistique au service d'un territoire.

Avec la croissance démographique prévue, le Languedoc-Roussillon devrait être davantage consommateur de biens, favorisant ainsi le développement des entreprises locales, à condition que le réseau de transport de fret soit efficace, et pour cela, le point nodal que constitue le port est essentiel.

Par ailleurs, pour répondre aux besoins en termes de foncier (manque d'espaces disponibles dans l'enceinte du port pour accueillir de nouvelles activités), la Région a programmé, conformément à sa stratégie portuaire, la réalisation de nouvelles surfaces d'accueil pour les entreprises par l'aménagement de la plate-forme Nord et du parc logistique portuaire. Une entreprise aura d'autant plus d'avantages à s'implanter sur ces espaces si elle peut profiter d'axes de communication efficaces tant maritimes que ferroviaires ou routiers. Le projet d'extension des infrastructures maritimes viendra donc conforter les aménagements terrestres engagés.