

A stylized sun logo consisting of a large blue circle at the bottom, a thick blue arc above it, and seven blue rectangular rays of varying lengths extending upwards from the arc.

Étude stratégique du port de Port la Nouvelle

Phase 1 : du diagnostic à la stratégie

19 Novembre 2003

Sommaire

1. Rappel des objectifs et de la démarche
2. Diagnostic
3. Synthèse & proposition d'axes stratégiques
4. Prochaines étapes
5. Contacts
6. Annexes



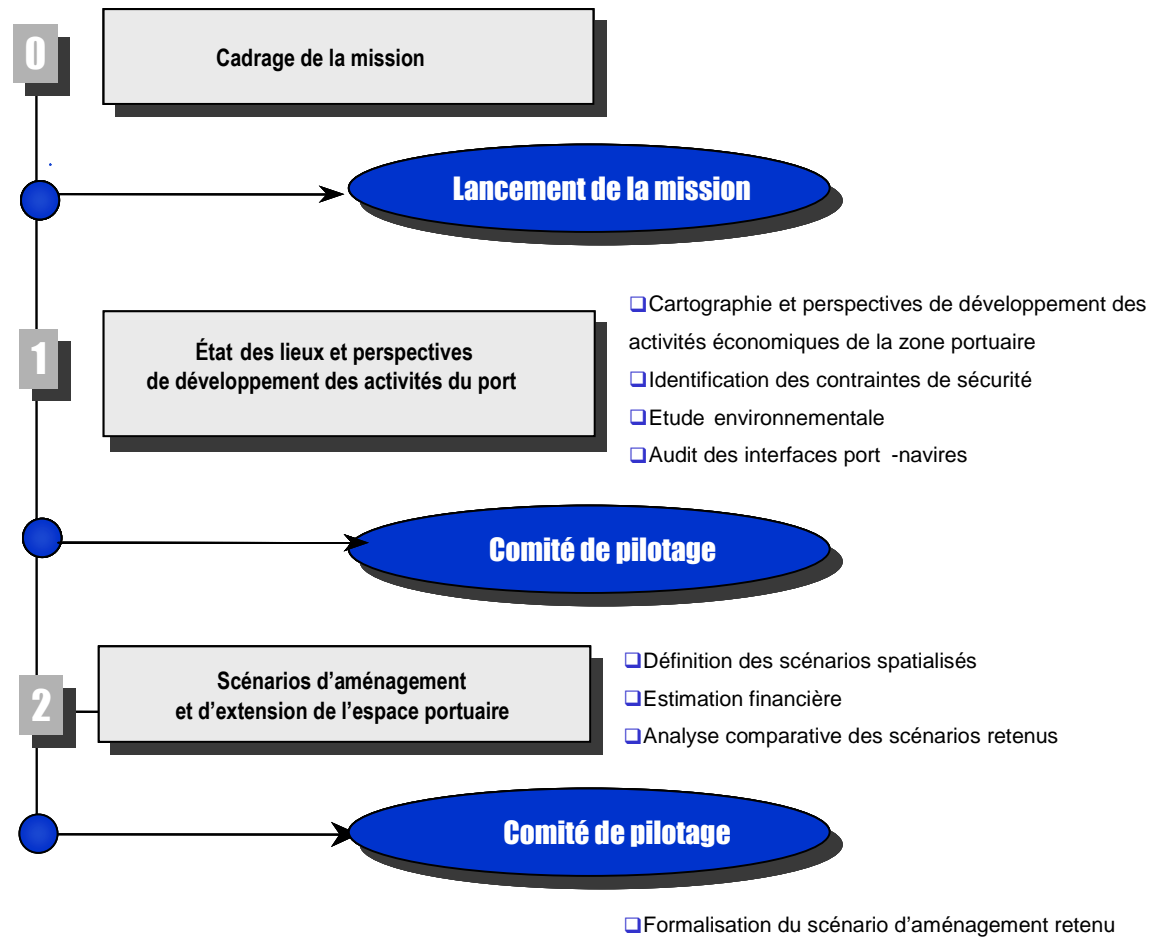
A stylized sun icon composed of a central blue circle, a thick blue arc above it, and several blue rectangular rays of varying lengths extending upwards from the arc.

1. Rappel des objectifs et de la démarche

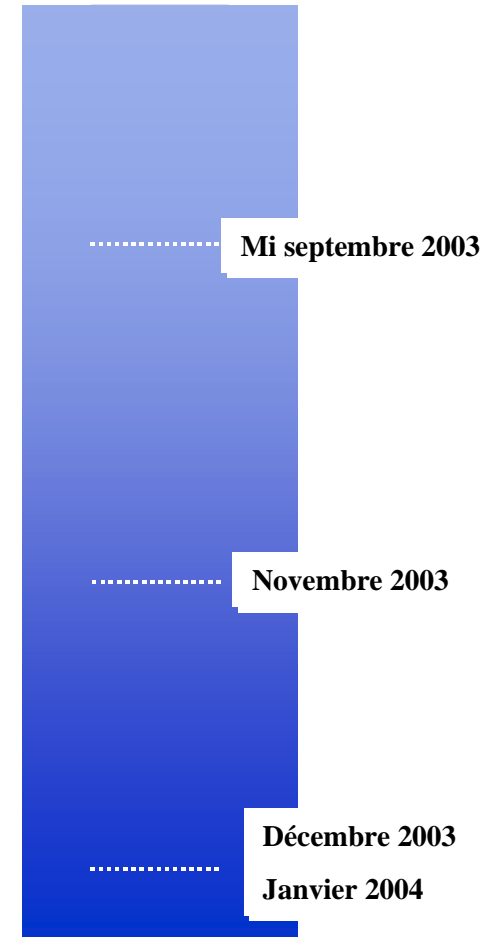
Rappel des objectifs

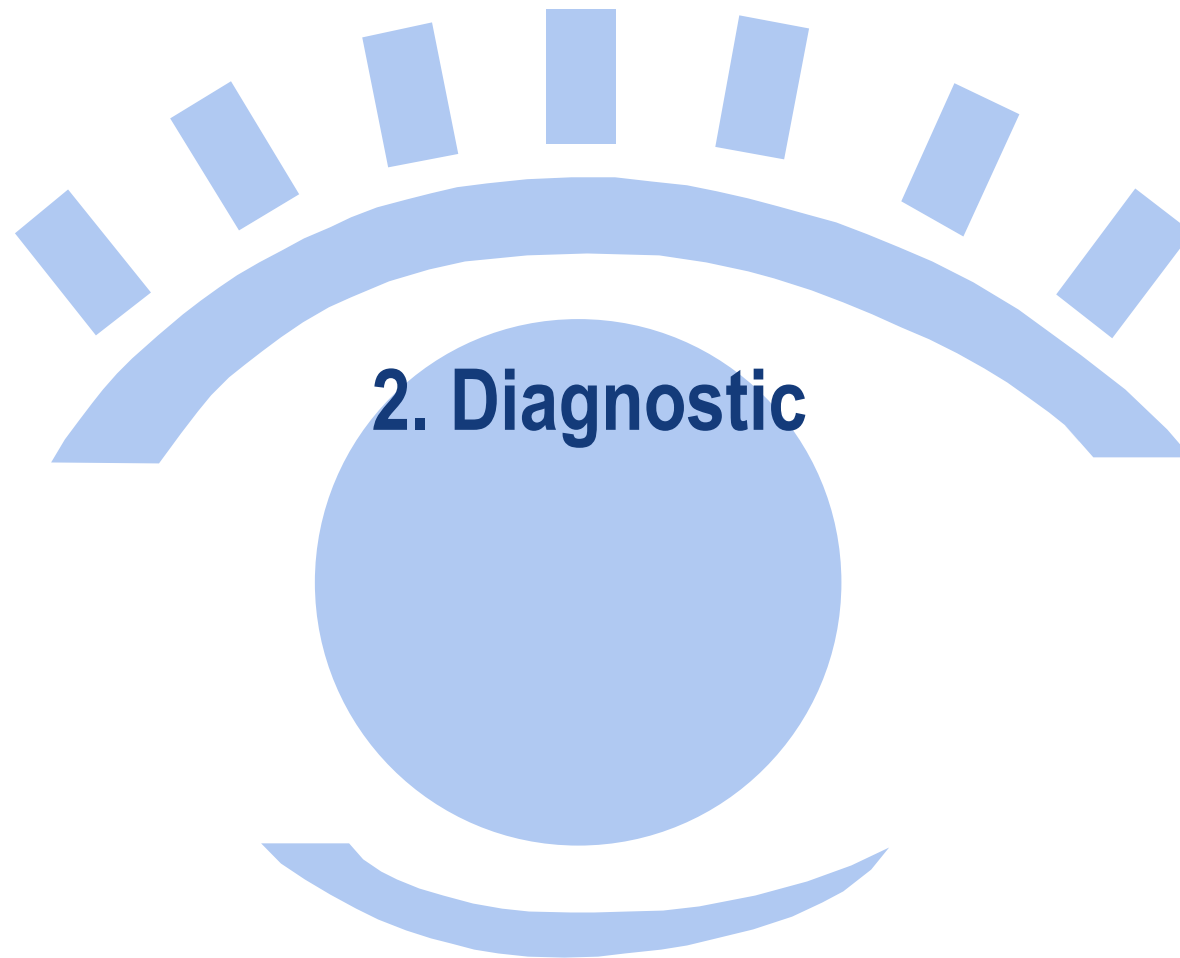
- Depuis 1997, les partenaires de Port-La-Nouvelle ont réalisé plusieurs études visant à déterminer les enjeux, risques et opportunités de la zone dans son environnement proche.
- Une charte de développement élaborée en 1999 a permis de déterminer les orientations du port à moyen et long termes, avec le souci de favoriser une bonne coexistence entre les différentes activités portuaires et leur intégration dans la commune.
- Dans la continuité des études et réflexions menées par l'État et les partenaires du port, la présente consultation porte sur **l'élaboration de scénarios d'aménagement et d'extension de l'espace portuaire à moyen terme et long terme, en fonction des trafics susceptibles de le concerner.**

Rappel de la démarche



PLANNING



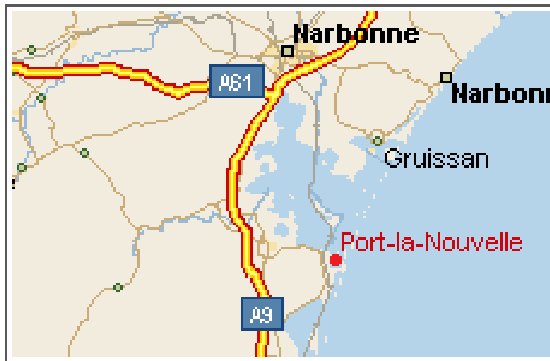


Port la Nouvelle, un port d'intérêt national



- Les activités du port :
 - Port de commerce (2 500 000 tonnes/an)
 - Port de pêche (la criée traite 4 000 tonnes/an)
 - Port de plaisance (150 anneaux)
- Port de commerce de l'Aude :
 - 15^{ème} port français d'Intérêt National
 - 3^{ème} port français en Méditerranée
 - 9^{ème} port français pour le trafic de produits pétroliers
 - 6^{ème} port français pour le trafic de céréales

Un port bénéficiant de nombreux atouts



- Situation géographique :
 - Position stratégique au nœud des autoroutes A 9 (Montpellier/Barcelone) et A 61 (Toulouse)
 - Position stratégique sur l'Ouest de la méditerranée (entre Marseille et Barcelone)
- Contexte culturel :
 - Un port à taille humaine permettant une réactivité dans l'exploitation quotidienne
- Main d'œuvre :
 - Bon climat social
 - Les problèmes de la mensualisation des ouvriers dockers sont résolus
 - Faible coût de la main d'œuvre

Un port bénéficiant de nombreux atouts

- Un port de commerce ayant des trafics bien établis :
 - Port habilité à traiter les trafics de matières dangereuses
 - Un pôle d'exploitation pétrole/gaz de qualité
 - Des démarches commerciales privées actives
 - **1er port français méditerranéen** pour le trafic de céréales
 - **2ème port français méditerranéen** (après Marseille) pour le trafic de produits pétroliers raffinés
- Un port de pêche équipé de la seule criée du département de l'Aude

Un port en cours de mutation...

- Avalisation du port : dans le cadre de la charte de développement du port, déplacement des activités vers l'aval en abandonnant la darse de commerce à la pêche ; ce transfert sera effectif au 31/12/2003.
- Sea-line : après cessation de l'exploitation, la remise en route du sea-line est en cours de discussion, une consultation a été lancée afin de désigner le concessionnaire.
- Complexe céréalier : de lourds investissements (publics et privés) ont été réalisés pour la modernisation du complexe céréalier.
- Infrastructures :
 - Les capacités de stockage ont été augmentées (Stockage sous hangar)
 - Remise en état du quai est 2
- Modernisation de l'outillage
- Le centre Francis Vals aujourd'hui voisin du port va être déplacé (délai de 4 à 5 ans), les terrains occupés par le centre hospitalier sont des opportunités foncières potentielles pour le port

Une situation spécifique qui impose de nombreuses contraintes

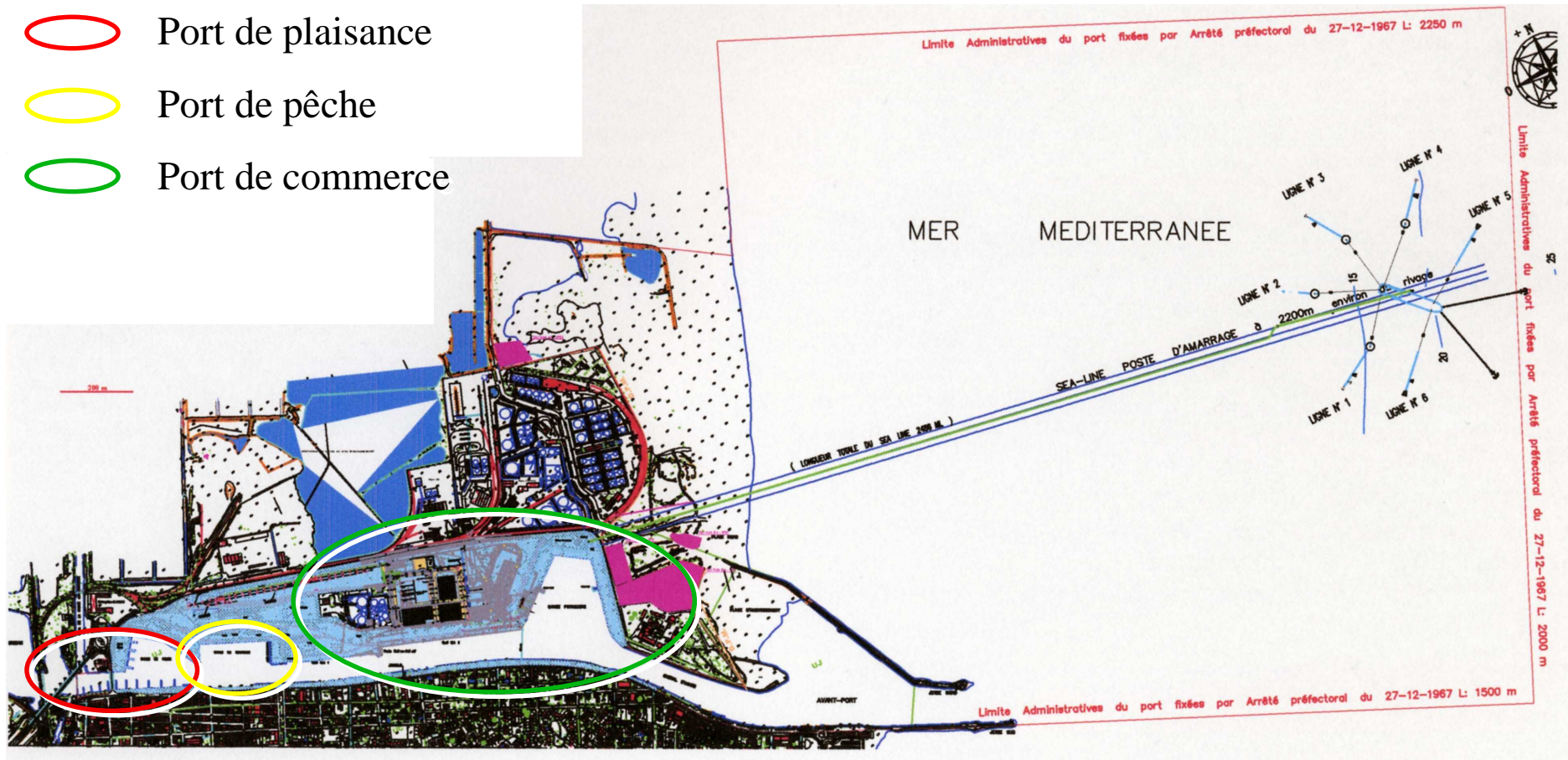
- Le port de PLN est situé sur la rive Nord du Grau, débouché de l'étang de Bages-Sigean :
 - Envasement à partir de l'étang
 - Ensablement à partir de la mer
 - Le chenal est maintenu à 8,50 m grâce à deux campagnes de dragage annuelles
- Le grau de PLN: unique lieu d'échange entre l'étang de Bages-Sigean et la mer :
 - Les échanges entre la mer et les étangs garantissent l'équilibre biologique et la biodiversité des étangs:
 - Équilibre biologique (la salinité est la source de biodiversité de l'étang sud)
 - Équilibre piscicole (reproduction des anguilles et pêche artisanale dans les étangs),
 - Échanges limités par le barrage de palplanches (réduction de 70 % des échanges entre la mer et les étangs) et les piles du pont SCNF.
 - Le grau est par la même le vecteur des éventuelles pollution du port vers les étangs.

Une situation spécifique qui impose de nombreuses contraintes

- Une largeur de canal réduite:
 - La largeur du canal et la taille de la darse pétrolière limitent l'accès aux navires dont les capacités sont de plus en plus importantes (aujourd'hui les navires de 140 mètres de long et 23 mètres de large correspondent à la taille critique)
 - La taille de la darse pétrolière interdit toute manœuvre de bateaux en toute sécurité (pour manœuvrer en toute sécurité, l'accès devrait être limité à des navires de 125 mètres de long).
- Un tirant d'eau qui limite également l'exploitation
- Proximité de la ville de PLN :
 - Impose une maîtrise des risques industriels et une maîtrise de l'urbanisation
- Une zone soumise à des vents forts :
 - L'entrée est protégée par deux digues laissant entrer les houles de secteur SE qui provoquent un ressac à l'intérieur
 - Ressac diminué par l'approfondissement du chenal et la création d'une plage d'amortissement entre la digue nord et le centre Francis Vals.

Les activités du port

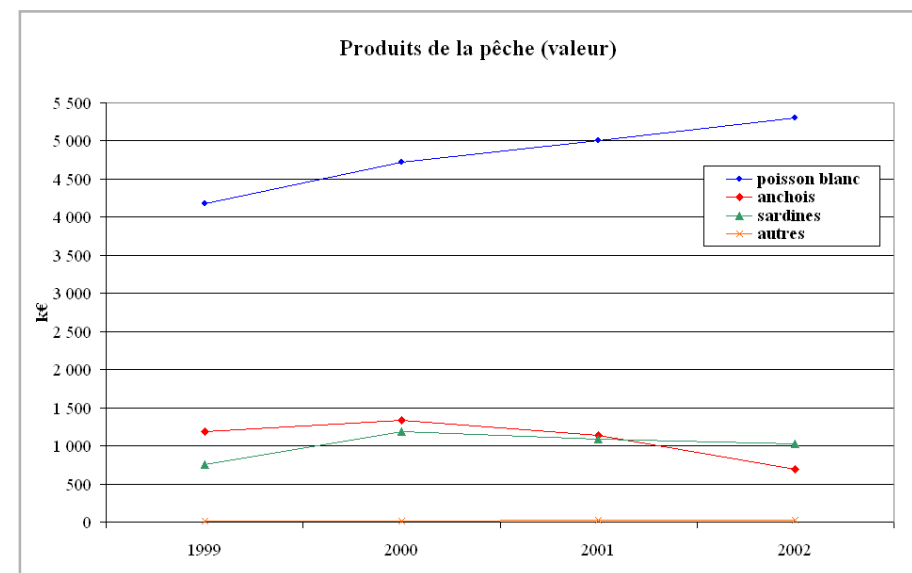
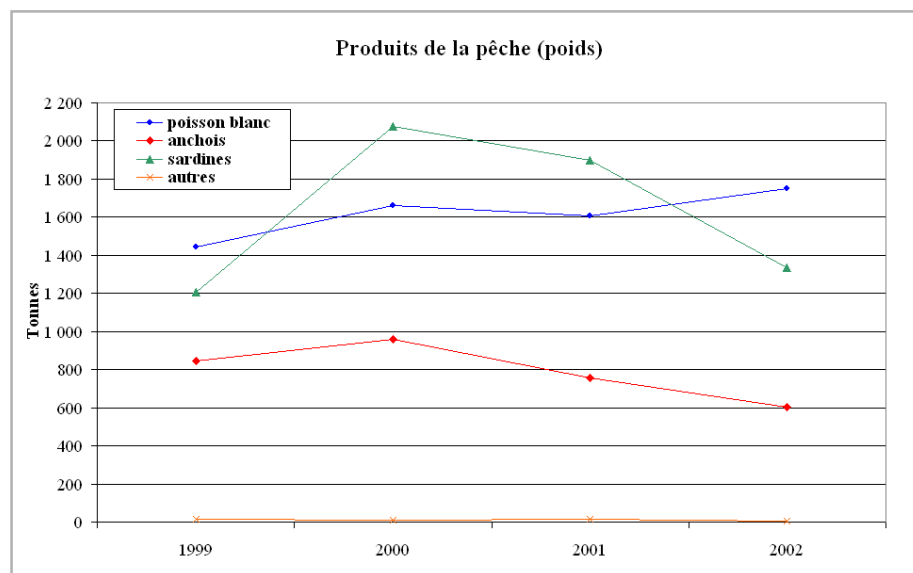
- Port de plaisance
- Port de pêche
- Port de commerce





2.1. Activité pêche

Évolution des produits de la pêche



- L'activité de la pêche dépend principalement de la ressource, de la demande intérieure et des exportations vers le marché espagnol (60 % des ventes sont à destination de l'Espagne)
- Le poisson « noble » (chalut) représente moins de la moitié des produits de la pêche en poids (47% en 2002) mais un peu plus des 2/3 en valeur (75 % en 2002).

État des lieux

- Infrastructures :
 - Capacité d'accueil en linéaire de quai : 15 postes pour 19 bateaux présents à Port la Nouvelle (17 chalutiers et 2 thoniers) ce qui génère des conflits d'usage avec la plaisance
 - La darse de commerce va être prochainement affectée à la pêche, des problèmes d'accostage doivent cependant être résolus pour permettre une exploitation satisfaisante
- La criée :
 - Port la Nouvelle dispose de la seule criée du département de l'Aude
 - Le principal atout de la criée est sa situation géographique (proche des grands axes autoroutiers)
 - La criée est principalement alimentée par les chalutiers
 - Depuis quelques années, on assiste à un approvisionnement de plus en plus important des petits métiers de Port la Nouvelle et des autres ports de la région, ce sont cependant des apports irréguliers
 - La criée n'est pas équipée pour le marché aux anguilles ni pour le poisson pélagique
- Retombées économiques :
 - La criée représente un CA de 7 millions d'euros
 - Effectif criée : 16 personnes
 - 9 emplois à plein temps
 - 7 emplois à mi-temps
 - L'effectif global de l'activité pêche peut être estimé à 150 personnes environ

Perspectives de développement

- Potentiel de développement :
 - La flotte actuelle est en évolution, sur les 17 chalutiers de Port la Nouvelle, 7 sont des bateaux neufs de 25 m. D'ici 2 ans, la flotte devrait être entièrement renouvelée pour n'accueillir que des bateaux de 25 m.
 - La venue de 2 chalutiers supplémentaires peut être envisagée à moyen terme
 - Cette évolution de la flotte (tant en quantité qu'en qualité) devrait permettre de passer à un tonnage annuel moyen de 4 500 tonnes (horizon 1 à 2 ans)
- Les impacts sur Port la Nouvelle :
 - Compte tenu des aménagements qui ont déjà été réalisés, le développement de l'activité pêche ne nécessite pas d'aménagements supplémentaires mis à part l'accostage des bateaux dans la darse de commerce

A stylized sun icon composed of a central blue circle, a thick blue arc above it, and several blue rectangular rays of varying lengths extending from the top of the arc. The text "2.2. Activité plaisance" is centered over the sun.

2.2. Activité plaisance

État des lieux



- Capacité actuelle :
 - 148 anneaux (taux d'occupation de 100%)
 - Les capacités d'accueil pour le passage sont assez limitées (environ 10 places de passage)
- Quatre types de plaisance cohabitent :
 - Plaisance fluviale (par la canal de la Robine), cette plaisance reste marginale
 - Plaisance de passage (qui transite par le canal des Deux-Mers)
 - Plaisance maritime des petits bateaux à moteurs (marché local à forte demande)
 - Plaisance maritime de passage
- Types de bateaux :
 - Une majorité de « petits bateaux » (6-7 m)
 - Quelques unités de 9-10 m moteurs
 - Quelques voiliers de 11 m



État des lieux

- Contraintes et risques :
 - Le port n'est pas suffisamment équipé en services pour permettre d'accueillir des unités importantes (aujourd'hui, pas d'eau ni d'électricité)
 - Forte immobilisation de la flotte de plaisance qui appartient à des « résidences secondaires » et qui ne sortent que 3 ou 4 fois par an pendant la période estivale
 - La proximité du port de pêche et du port de plaisance ne pose pas de problème particulier en terme de sécurité; quelques litiges sont toutefois recensés avec les pêcheurs
 - Stationnement sauvage (canal et étang, canal de la Robine)
- Retombées économiques :
 - Taxes de stationnement perçues par le port :
 - 2000 67 168 €
 - 2001 64 335 €
 - 2002 67 952 €
 - La plaisance est un complément important à l'activité touristique de Port la Nouvelle mais reste très difficile à chiffrer
 - Les retombées économiques restent toutefois aujourd'hui assez limitées
 - Pas d'entretien
 - Pas de services attachés au port ce qui impose des courts séjours

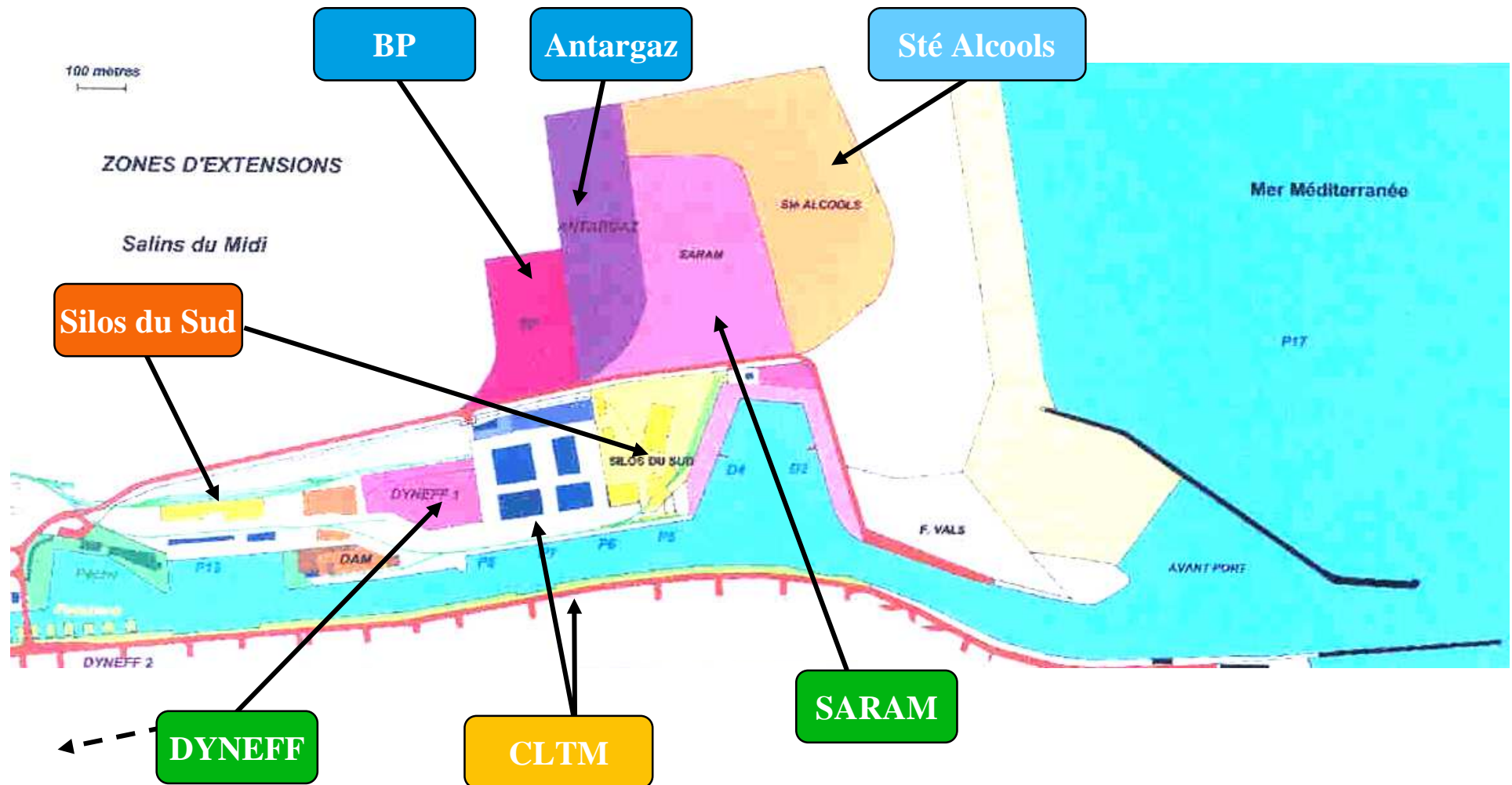
Perspectives de développement

- A court terme :
 - Réhabilitation de la halte plaisance
 - Amélioration des services (eau, électricité, sanitaires, quais)
 - Budget de 2 millions €
 - Horizon juillet 2004
- A moyen/long terme :
 - Augmentation de la capacité du port de plaisance grâce à la création de 150 anneaux supplémentaires entre le canal de la Robine et la voie ferrée à destination des bateaux à moteurs (4 à 10 m) – Budget 1,5 à 2 millions €
 - Réhabilitation de la darse de pêche pour affectation à la plaisance et aménagements des terres pleins
 - Place de passages (notamment pour des escales techniques de grosses unités).
 - Place supplémentaires pour des grosses unités (11-15 m)
- Les impacts sur l'activité plaisance :
 - Les aménagements prévus à court terme sont un premier pas vers l'augmentation du temps de séjour et l'accueil d'unités plus importantes. L'amélioration des services devrait conduire à l'augmentation des tarifs ce se traduirait par une augmentation des recettes d'exploitation de l'activité plaisance de l'ordre de 20 à 30%.
 - A moyen/long terme, avec la création de places supplémentaires, les recettes d'exploitation devraient doubler

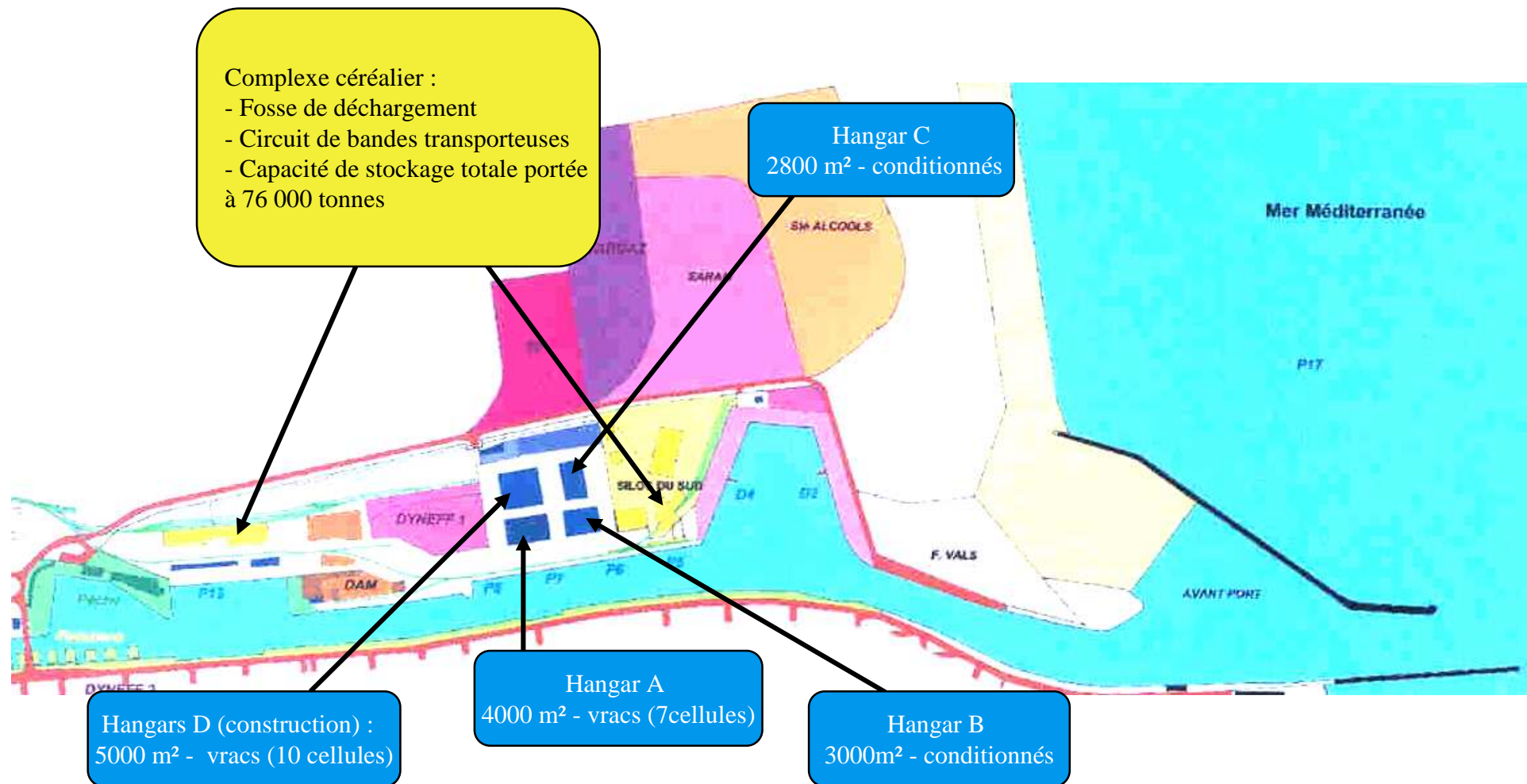


2.3. Activité commerce

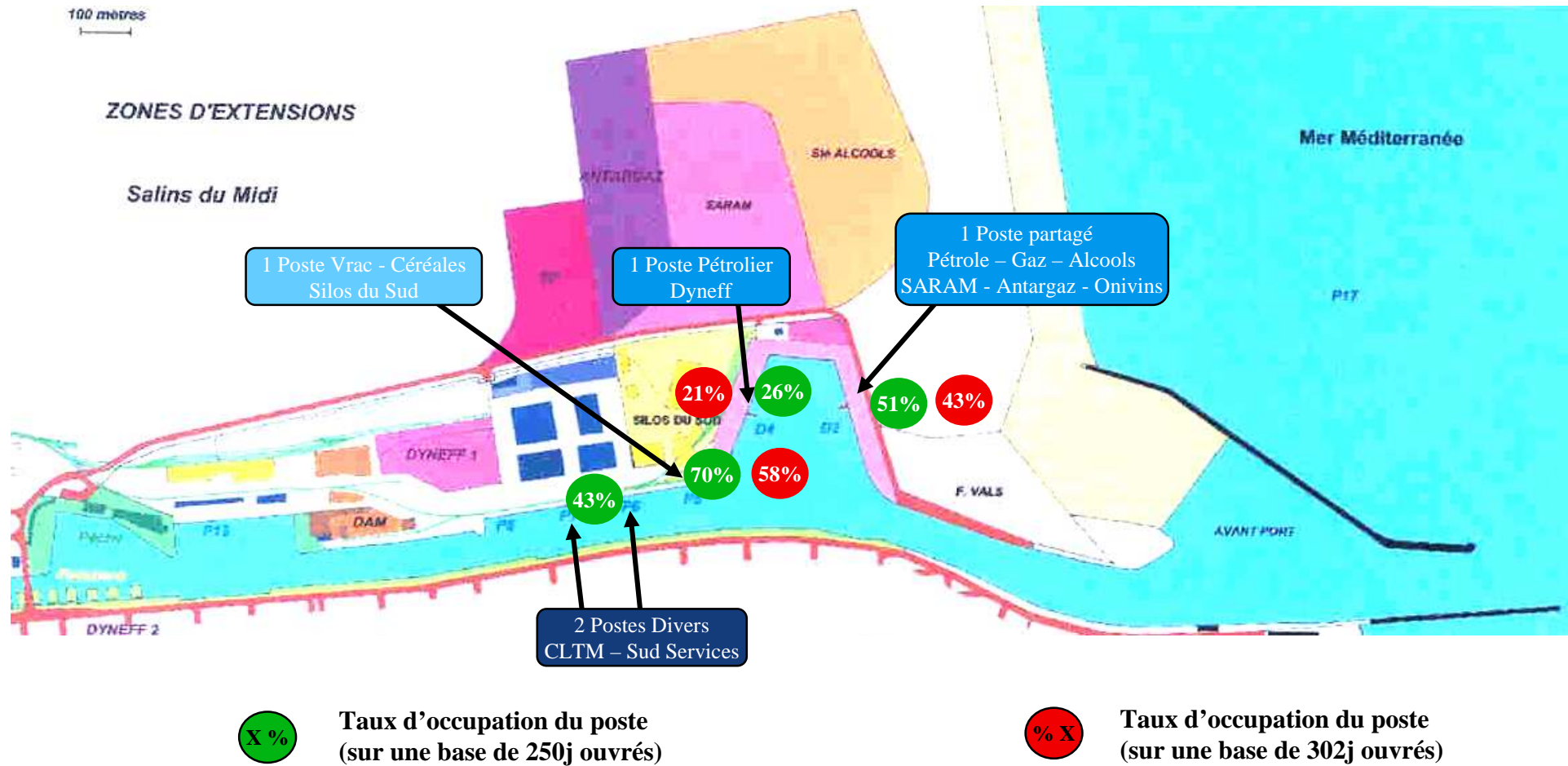
Les principaux opérateurs



Un port modernisé dans ses équipements

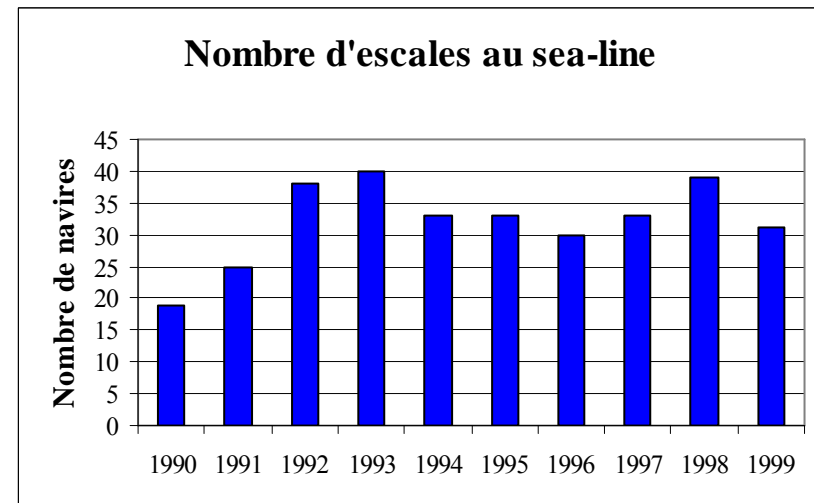


Interfaces port - navires : état d'utilisation actuel des quais



Le sea-line

- Le sea-line permet d'accueillir des navires de 30 000 t mais son utilisation nécessite des conditions spécifiques contraignantes :
 - Conditions d'opération :
 - Houle < 2m
 - Vent NO < 35 nds
 - Vent SE < 22 nds
 - Limite :
 - 30 000t
 - 200 m max
 - 12 m tirant d'eau max
 - Coût plus élevé d'amarrage et de surveillance des opérations
 - Débit réduit suite au diamètre faible des installations de répartition à terre
- Un trafic moyen de 30-35 bateaux par an



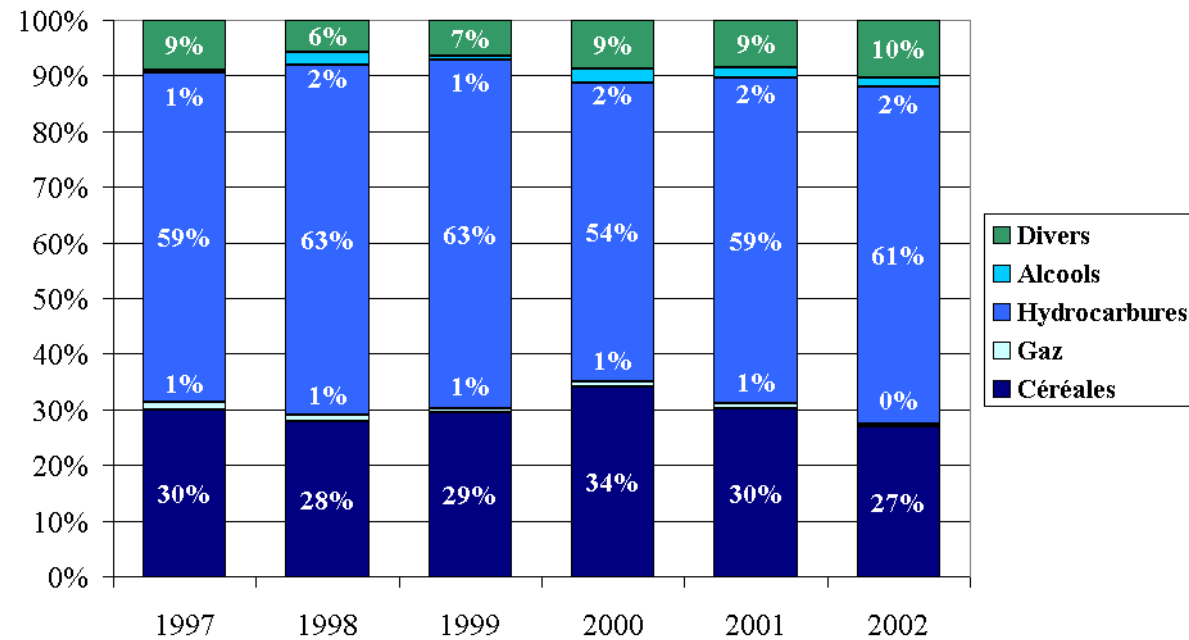
Le sea-line n'est pas actuellement exploité (appel d'offres). Le redémarrage de son exploitation est prévue courant 2004.

La desserte SNCF

- Volume du trafic :
 - Le trafic est principalement un trafic entrant :
 - 654 000 tonnes à destination de Port la Nouvelle en 2002
 - 27 850 tonnes au départ de Port la Nouvelle en 2002
 - Le nombre de rotations est assez variable, cela représente 1 à 3 trains par jour pour les céréales (qui pèsent pour 80 % du trafic SNCF), c'est irrégulier pour les autres marchandises
- Contraintes et Risques :
 - Des problèmes de sécurité doivent être résolus pour la desserte des Silos du Sud (traversée non protégée et pas d'éclairage des voies)
 - Existence d'un noyau dur source de conflits sociaux à Port la Nouvelle
 - La ligne actuelle n'est pas saturée mais est pénalisée par la configuration des voies.
- Perspectives de développement :
 - La SNCF n'a pas de nouveaux projets pour Port la Nouvelle mais souhaite plutôt rentabiliser le trafic existant
 - La saturation du trafic est estimée entre 800 000 et 1 000 000 tonnes (notamment compte tenu de la configuration des voies SNCF et du croisement des trafic marchandises et voyageurs). La saturation reste cependant fortement liée à la diversité de trafics et aux conditions de livraisons.
 - L'électrification des voies doit être réalisée courant 2004 (investissements RFF) ce qui devrait permettre une amélioration des conditions de desserte (cette électrification permet de livrer un train en une seule fois et sans cisailer les voies)

Un port fortement spécialisé...

Répartition du trafic par filière

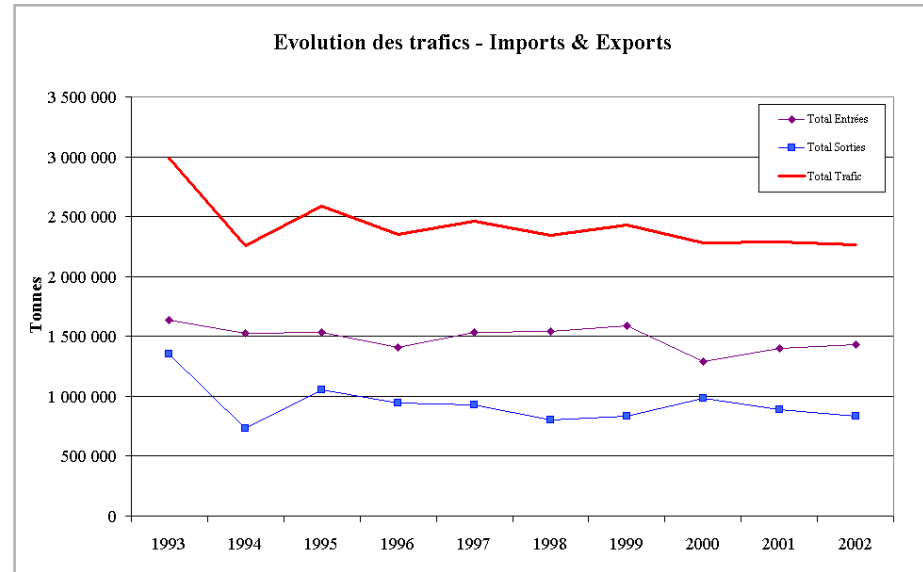
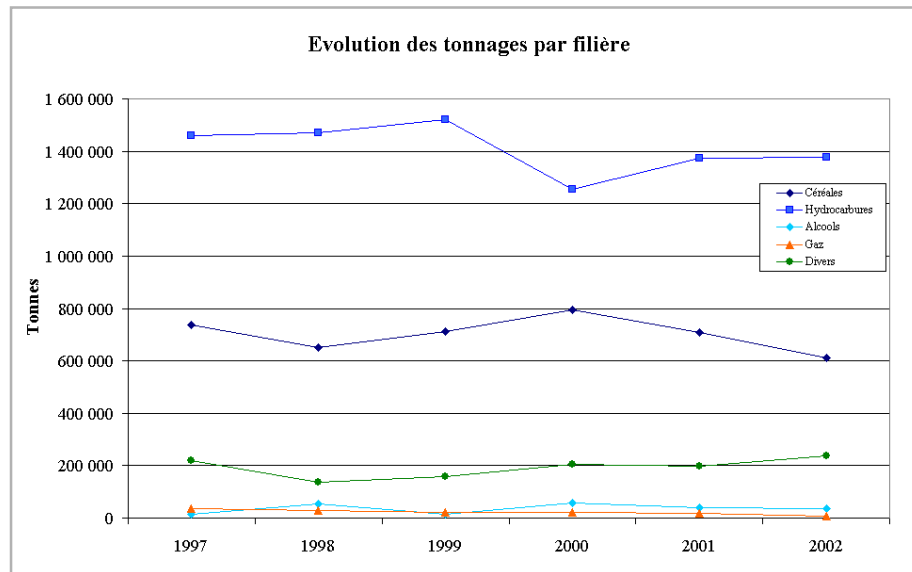


Le port se caractérise par deux trafics majeurs :

- l'importation d'hydrocarbures
- l'exportation de céréales

La part des différents trafics n'a pas évolué depuis 5 ans

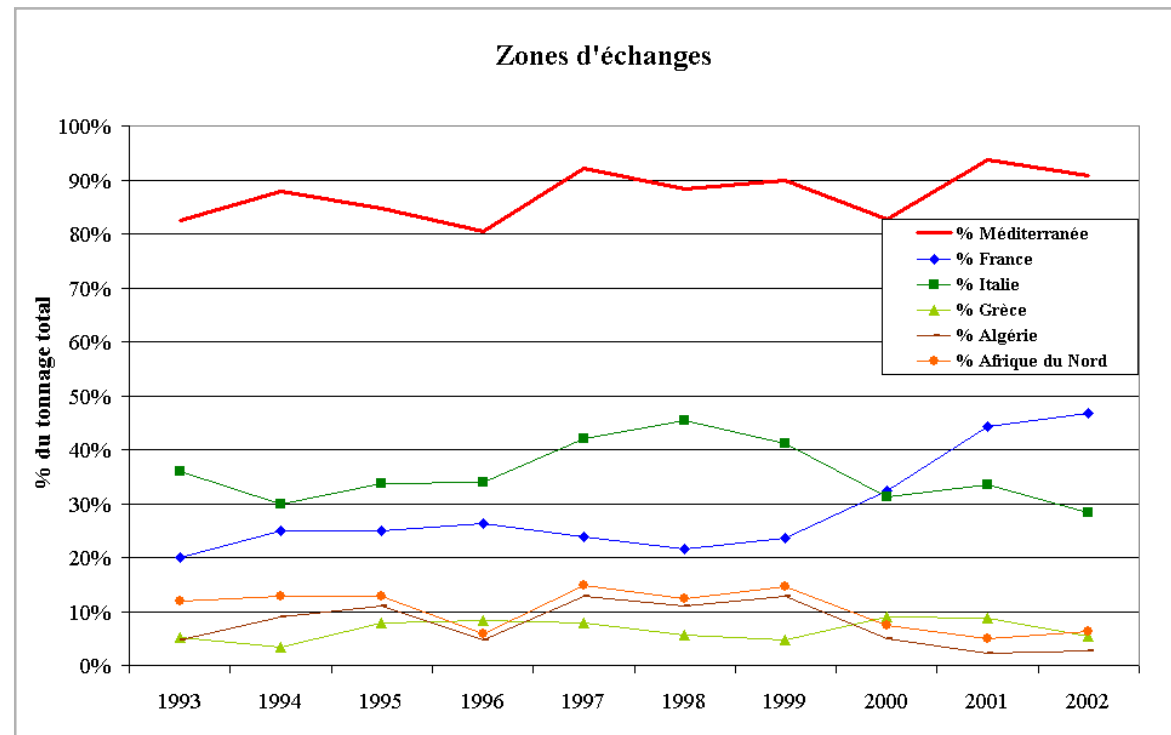
...dont les trafics n'évoluent pas



Tonnage annuel : 2 500 000 tonnes (450 navires)

- Importations : 1 600 000 tonnes (Hydrocarbure : 95% du tonnage, Gaz liquéfié : 1% du tonnage, Vrac et marchandises diverses : 4% du tonnage)
- Exportations : 900 000 tonnes (Céréales : 79% du tonnage, Produits alimentaires : 4% du tonnage, Alcools : 8% du tonnage, Vrac : 5% du tonnage, Matériaux : 4% du tonnage)

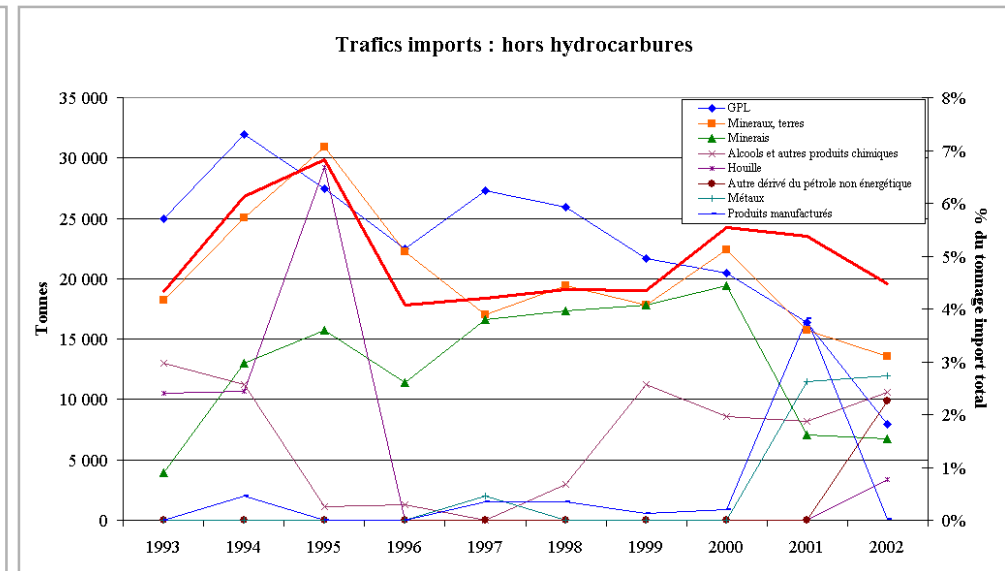
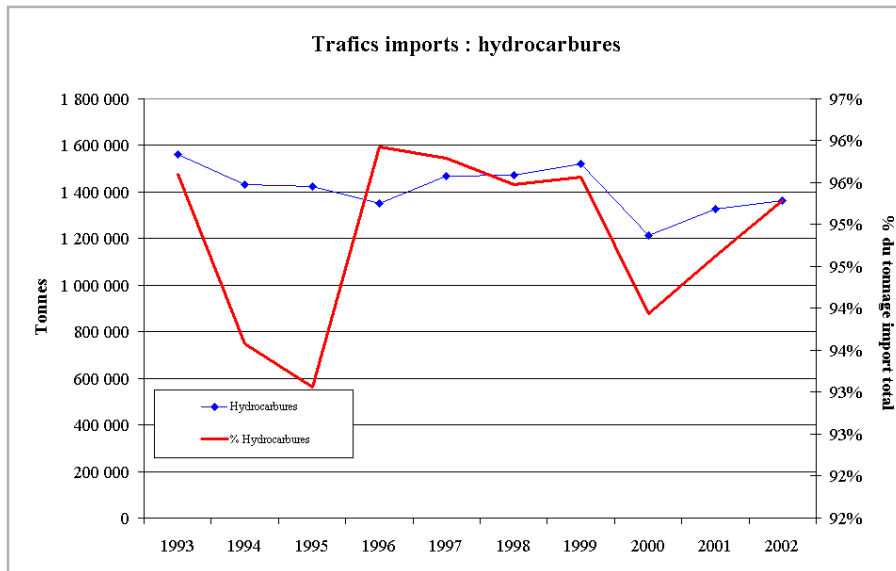
Un port méditerranéen au trafic méditerranéen



Un trafic quasi exclusivement méditerranéen (plus de 90 % du trafic en 2002) avec la prépondérance de la France et l'Italie qui représentent un peu plus de 80 % du trafic. Depuis 1999, montée en puissance de la France qui est passée de 23 % en 1999 à près de 50% en 2003

Évolution des trafics imports

Nature

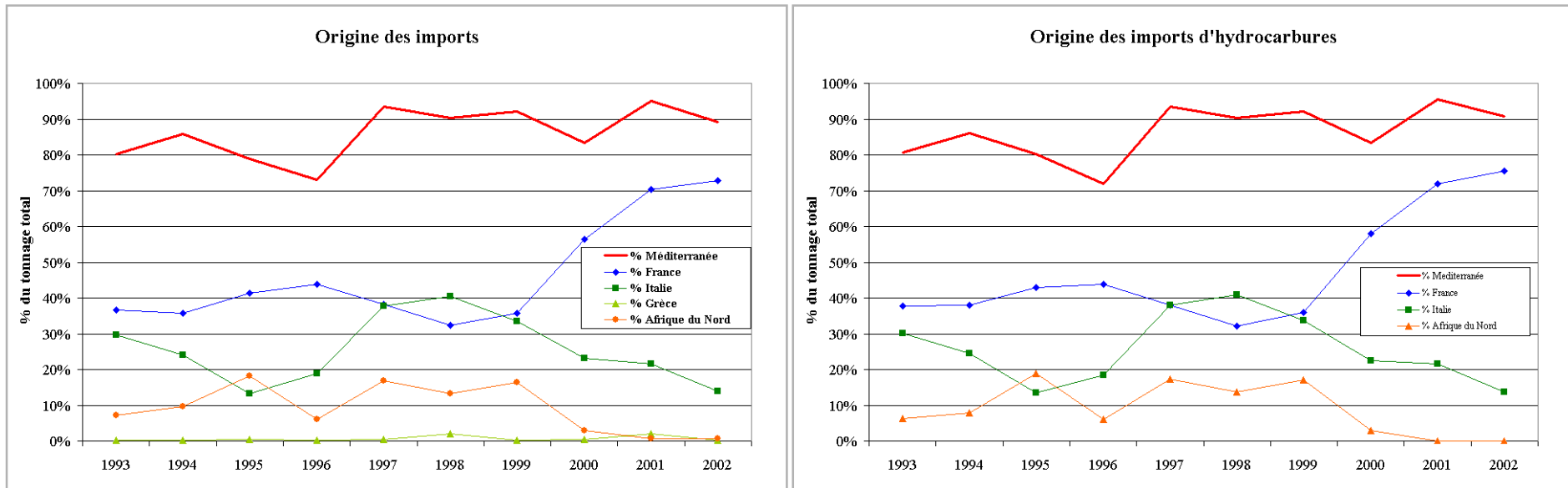


Un trafic import essentiellement lié aux hydrocarbures, dont la proportion est stable depuis dix ans, avec :

- une part du trafic total oscillant autour de 95% (+/- 2%)
- un volume moyen de 1 400 000 t

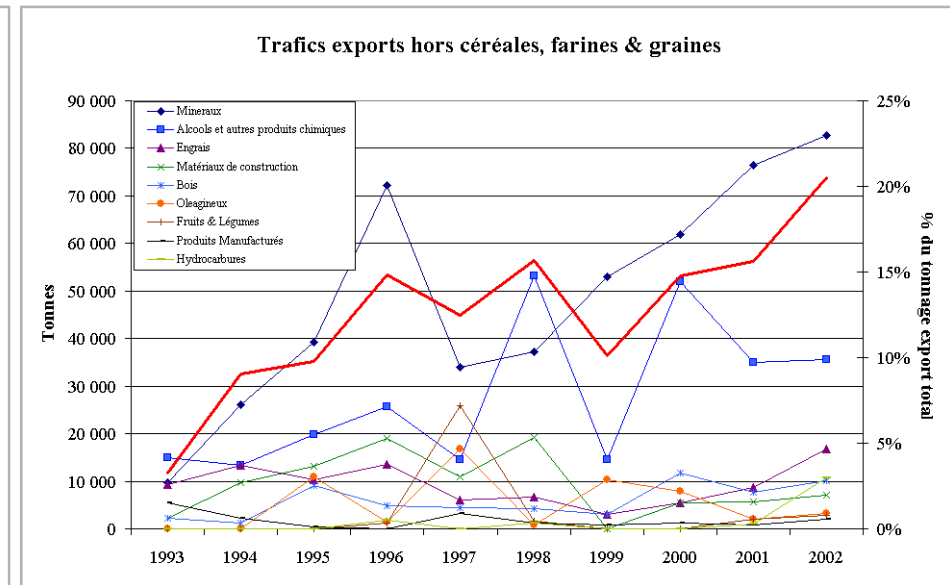
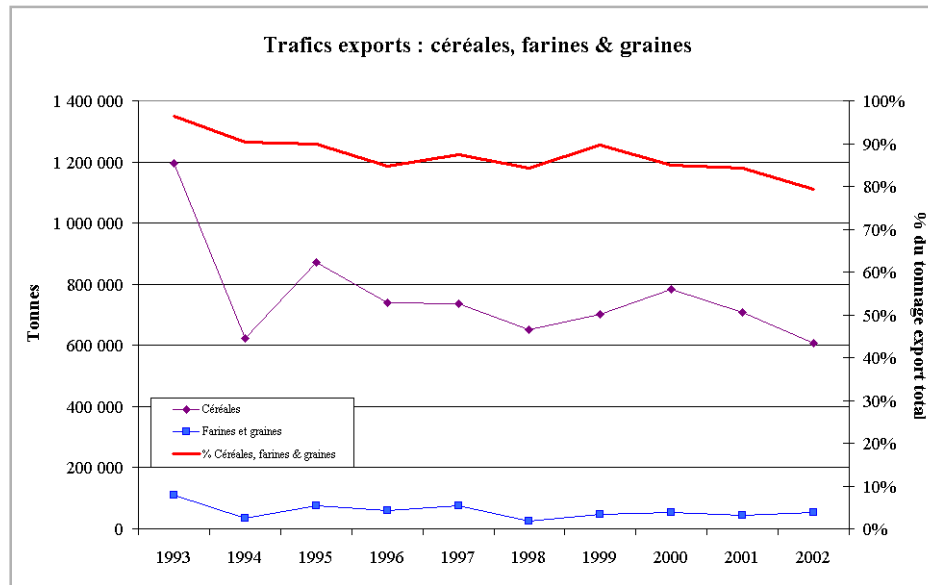
Évolution des trafics imports

Origine



Un trafic import essentiellement franco-français dont la part a doublé en 10 ans (de 37% en 1993 à 73% en 2002), reflet des flux d'échanges d'hydrocarbures entre la zone de Marseille-Fos et Port La Nouvelle

Évolution des trafics exports Nature

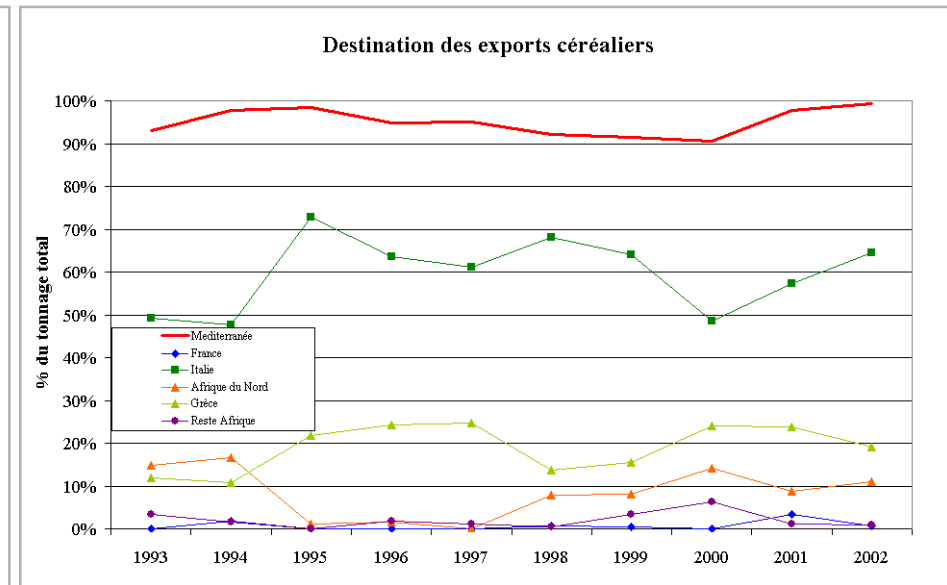
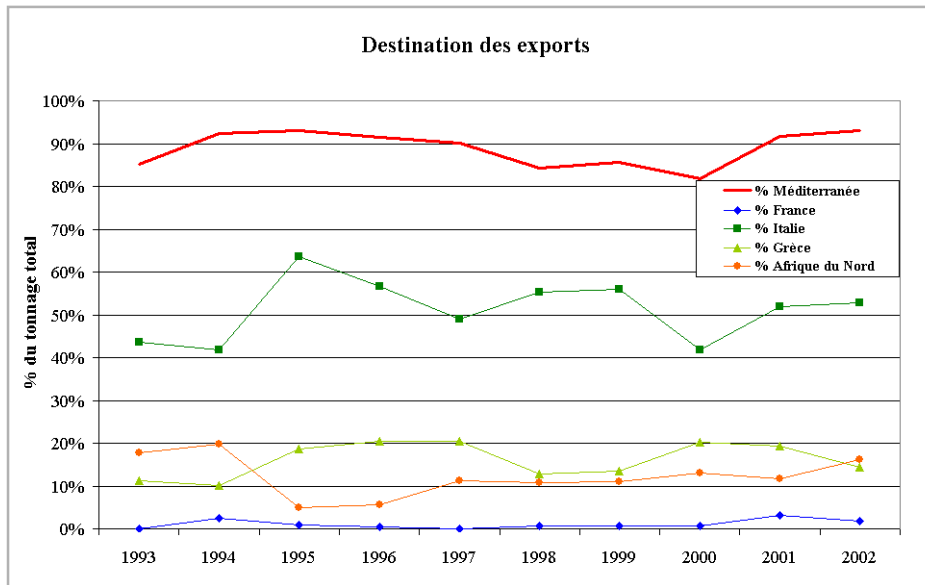


Un trafic export principalement céréalié, mais marqué par une croissance continue des autres trafics (minéraux, alcools, engrais,...), dont :

- la part est passée de 3% en 1993 à 20% en 2002
- le tonnage a été multiplié par 4, de 44 000 t à 171 000 t sur la même période

Évolution des trafics exports

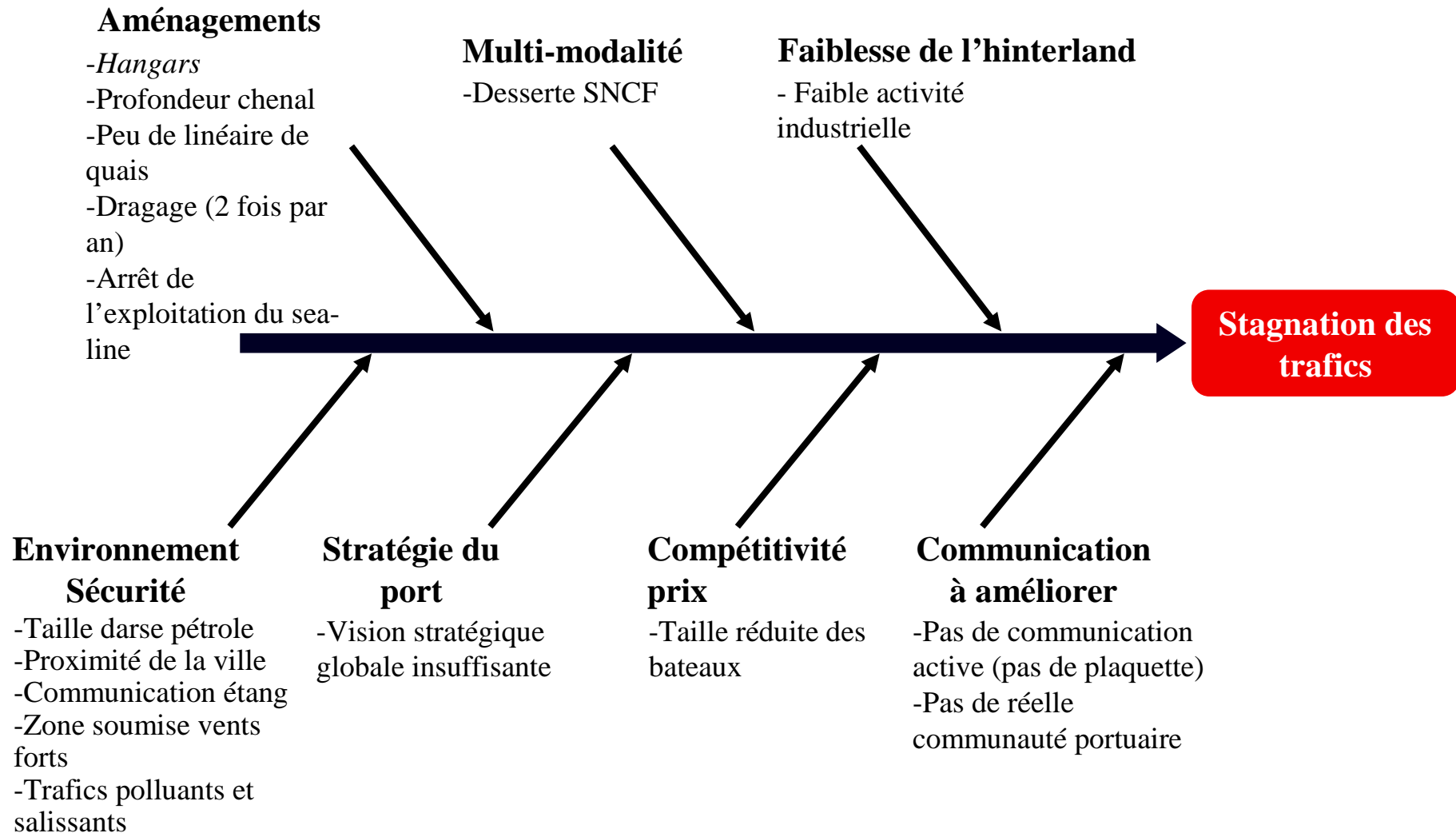
Destination

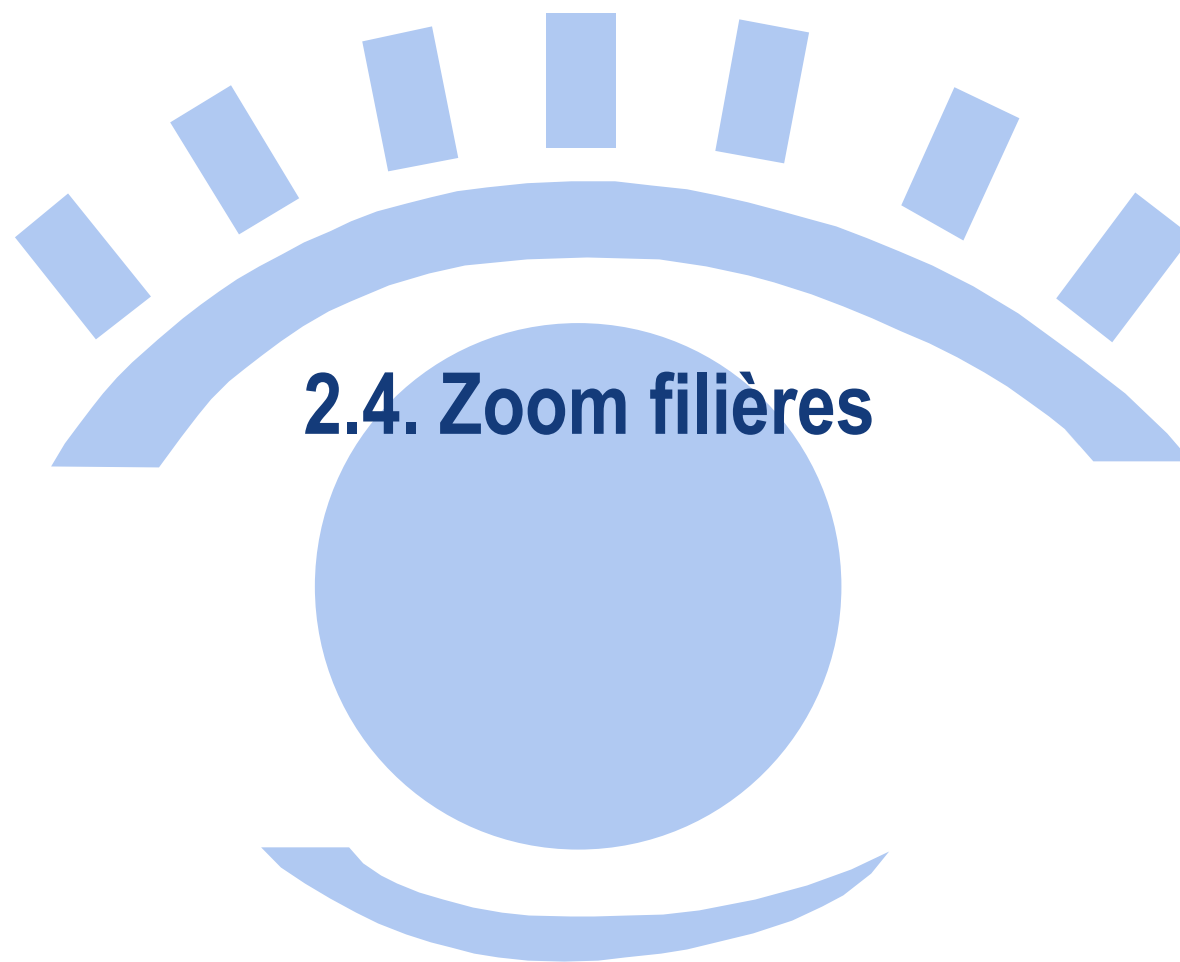


Un trafic export dominé par les échanges avec :

- l'Italie principalement, dont la part a recommencé à croître depuis 2000 (de 50% à 70%) au détriment de la Grèce (de 24% en 2000 à 11% en 2003)
- l'Afrique du Nord, dont la part a commencé à croître depuis 1997 (0%) pour atteindre un peu plus de 10% en 2003)

Analyse des contraintes





2.4. Zoom filières

Avertissement

Les perspectives de développement chiffrées qui suivent, pour chacune des filières, sont des estimations, réalisées en s'appuyant sur les données collectées au cours des différents entretiens.

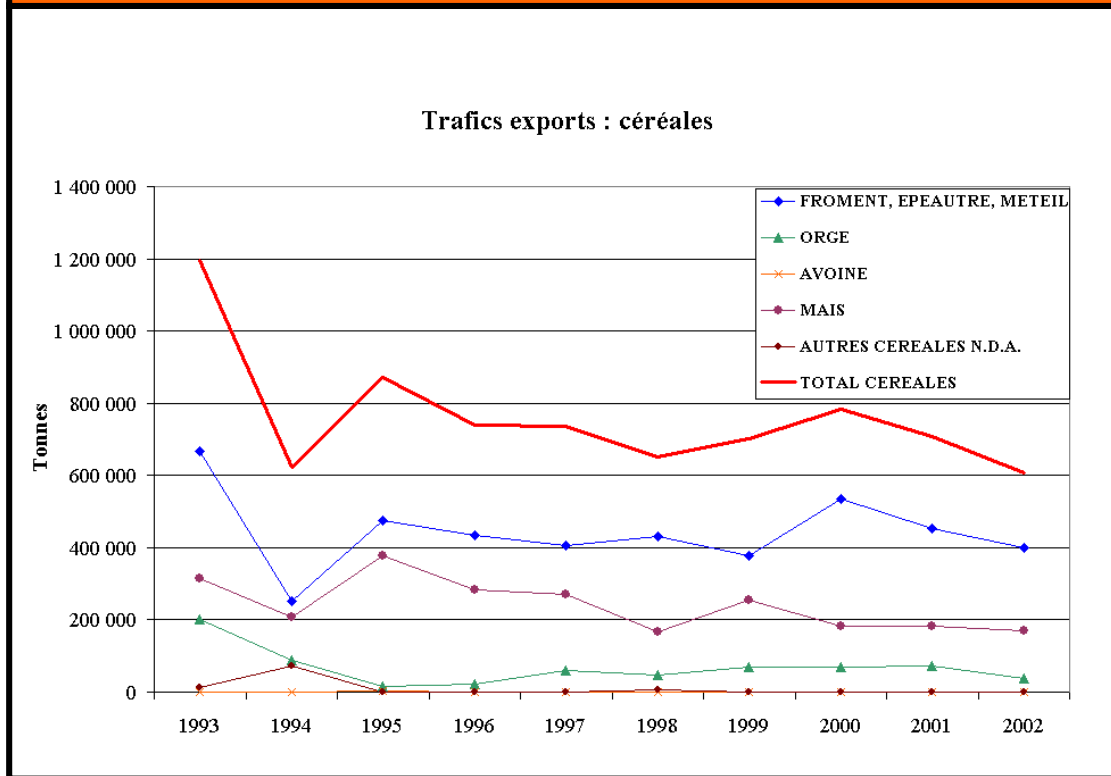
Les projections futures, pour des raisons d'homogénéité d'analyse, ont été faites à horizon 3-5 ans, « demain », horizon compatible avec le cycle de prévision des acteurs.

En complément, pour les filières hydrocarbures, céréales et gaz, une estimation des trafics à 2015 a été intégrée dans les documents de synthèse par filières.

Zoom Filière – Céréales

Vue d'ensemble

Caractéristiques générales des trafics



Position de Port La Nouvelle (2002)

Rouen	4 820 000
La Rochelle	2 222 000
Bordeaux	2 003 000
Dunkerque	955 000
Nantes	860 000
Bayonne	759 000
P.L.N.	603 000
Marseille Fos	602 000
Le Havre	524 000
Tonnay Charente	316 000
Les sables	189 000
Paris	140 000
Sète	89 000

Port la Nouvelle, 1er port en méditerranée pour le trafic de céréales

Zoom Filière – Céréales

État des lieux

Acteurs	Retombées économiques
<p>Les Silos du Sud</p> <p>Sud Services (manutentionnaire)</p>	<p>Financières</p> <ul style="list-style-type: none"> –TP (reste à obtenir) –Droits de port 2002 (Navires: 194 000 € - Marchandises: 160 000 €) <p>Emplois :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Silos du Sud : 15 personnes •Sud Services : 6 personnes
<p style="text-align: center;">Trafic actuel et historique</p> <p>Nature et destination :</p> <ul style="list-style-type: none"> –Types de produits : <ul style="list-style-type: none"> •Blé (65% environ) •Maïs (25% environ) •Orge, Avoine et autres céréales –Destination : <ul style="list-style-type: none"> •40 à 60% vers l'Italie •20 à 30 % de la Grèce •développement de l'Afrique du Nord –Clients : <ul style="list-style-type: none"> •Clientèle privée réalisant peu de stockage ce qui induit un trafic en flux tendus (taille du lot moyen en méditerranée : 3 000 tonnes) <p>Volumétrie :</p> <ul style="list-style-type: none"> •La filière céréales représente un trafic annuel de 600 000 à 800 000 tonnes à l'export exclusivement. 	

Zoom Filière – Céréales

Contraintes et Risques

Sécurité - Environnement

- Le risque induit par les stockages de Granisud est la projection de missiles en cas d'explosion. La distance d'éloignement, correspondant au rayon de projection d'éléments légers et de blocs de béton est de 85 mètres et n'affecte ni la ville ni les installations de stockage pétrolier.
- Les experts ayant réalisé les études de danger n'ont pas identifié d'effet domino potentiel notamment avec les installations pétrolières.

Aménagement

- Pas de contraintes ou de risques spécifiques liés à l'aménagement.

Infrastructure

- Desserte SNCF :
 - Possibilité de conflits sociaux présentant un risque potentiel pour le trafic
 - Point de sécurité à assurer : un seul passage à niveau pour deux voies
- Infrastructures portuaires :
 - Courant 2004, perte du poste situé dans la darse de commerce ne sera plus utilisée par les céréaliers. Un protocole d'accord a été signé entre la CCI et Silos du Sud pour utiliser le poste D4 (poste pétrolier) qui deviendrait un poste mixte (céréales/hydrocarbures) à terme.
 - Risques : saturation des quais mais également sécurité et environnement

Zoom Filière – Céréales

Perspectives de développement

Tendances du marché

- Évolution de la demande :
 - La demande de blé devrait augmenter de 1,1% à 1,5 % par an jusqu'en 2008. L'augmentation de la demande viendra essentiellement des pays en développement et notamment Chine, d'Amérique Latine, Afrique du Nord et Moyen Orient
 - Poids de l'Afrique du Nord pour le blé dur : quatre pays nord-africains, à savoir l'Algérie, le Maroc, la Tunisie et la Libye, comptent pour plus de 40 % des échanges de blé dur à l'échelle mondiale.
- Les incertitudes liées à la réforme de la PAC et au caractère volatile des récoltes pèsent sur les perspectives de développement de la filière.

Potentiel de développement

- Épis Centre a pour politique de développer l'activité sur PLN. C'est dans ce contexte que de lourds investissements (10 millions €) ont été réalisés :
 - Objectif trafic PLN : 800 000 à 1 000 000 t/an pour le trafic de céréales d'ici 3 ans
 - Consolidation de la position en Italie et Grèce
 - Développement du bassin méditerranée grâce à l'ouverture de leurs marchés (dans un premier temps vers l'Algérie et le Maroc, à plus long terme vers les autres pays d'Afrique du Nord)
 - Perspectives à 2015 : compte tenu des tendances du marché (évolution de la demande et poids de l'Afrique du Nord), le trafic de céréales devrait croître de l'ordre de 1,5% par an jusqu'en 2015 pour atteindre 900 000 à 1 150 000 t/an

Impact potentiel sur Port La Nouvelle

Aménagement :

- Mise à disposition d'un poste courant 2004 pour remplacer le poste perdu dans la darse de commerce qui sera libérée. Ce poste sera mixte avec le pétrolier Dyneff sous réserve de la conclusion positive des études environnement-sécurité.
- Extension des silos (cette extension n'aura pas d'impact nécessairement sur le volume du trafic mais plutôt sur les conditions d'exploitation)

Zoom Filière – Céréales

Synthèse de l'état des lieux

Entrées		Sorties	
Volume		Volume	
Aucun		600 000 t à 800 000 t (variable selon les campagnes)	
Fournisseurs		Clients	
•Coopératives		•Clientèle privée	
Provenance		Marchés	
<ul style="list-style-type: none"> •Centre •Lauragais 		<ul style="list-style-type: none"> ▪Italie ▪Grèce ▪Afrique du Nord en développement 	
Logistique	Escales	Logistique	Escales
Pré acheminement : <ul style="list-style-type: none"> ▪70 à 80 % par train ▪20 à 30% par camions 	N.A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪80 à 90 % par navires ▪10 à 20% par camions 	•Les silos du Sud : 200 environ



Zoom Filière – Céréales

Synthèse des perspectives de développement

Entrées		Sorties	
Volume		Volume	
Aucun		Céréales : 800 000 t à 1 000 000 t d'ici 3 ans	
Fournisseurs		Clients	
•Coopératives		•Clientèle privée (meunier)	
Provenance		Marchés	
<ul style="list-style-type: none"> •Centre •Lauragais 		<ul style="list-style-type: none"> ▪Italie ▪Grèce ▪Algérie ▪Maroc 	
Logistique	Escales	Logistique	Escales
Pré acheminement : <ul style="list-style-type: none"> ▪70 à 80 % par train ▪20 à 30% par camions 	N.A.	<ul style="list-style-type: none"> ▪80 à 90 % par navires ▪10 à 20% par camions 	Les silos du Sud : 300

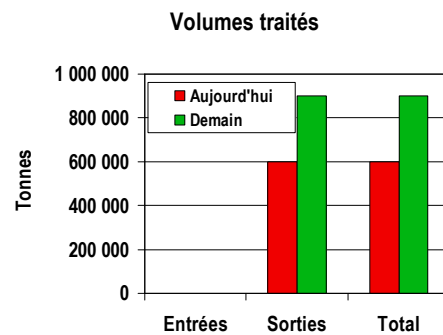


Zoom Filière – Céréales

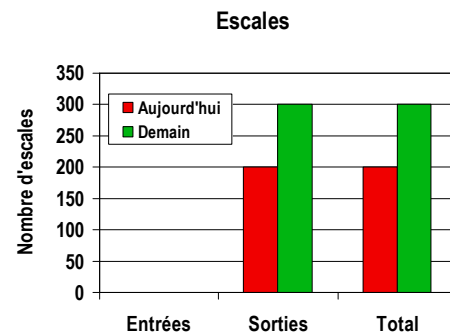
Perspectives de développement - Conclusion

Perspectives de volumes

Augmentation des tonnages de 50 % (+ 300 000 tonnes)



Augmentation du nombre d'escalles de 50% (+ 100)



Faisabilité

Potentiel de marché intrinsèque
(macro-économique)



Intégration dans la stratégie des
acteurs économiques du port



Contraintes d'aménagement



Environnement & Sécurité



Synthèse

Malgré un contexte difficile, un potentiel de développement du trafic, lié à une stratégie volontariste d'un acteur (Silos du Sud) qui a réalisé de lourds investissements pour pérenniser son trafic. Le développement de ce trafic reste cependant conditionné à l'obtention d'un quai supplémentaire, pour remplacer la perte d'un poste, suite à l'avalisation.

Zoom Filière – Engrais

État des lieux

Acteurs	Retombées économiques
<p>CLTM (Comptoir Languedocien de Transit et de Manutention)</p>	<p>Retombées financières : marginales pour l'heure</p> <p>Emplois :</p> <ul style="list-style-type: none"> •CLTM : 15 personnes (CA : 3,5 M€)
<p>Trafic actuel et historique</p> <p>–Nature et origine :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Produits <ul style="list-style-type: none"> –Engrais agricoles •Provenance : <ul style="list-style-type: none"> –Bassin Méditerranéen <p>–Volumétrie :</p> <ul style="list-style-type: none"> •20 à 25 000 tonnes envisagées cette année •Trafic principalement à l'import •Trafic en cours de création 	

Zoom Filière – Engrais

Contraintes et Risques

Sécurité - Environnement	Infrastructure
<p>–Les ammonitrates présentent principalement un risque de dégagement de fumées toxiques (NOx) en cas d'incendie. Les études de dangers montrent que les premiers effets de mortalité sont atteints sur une distance de 51 mètres et les premiers dégâts et des blessures notables peuvent être rencontrés sur une distance de 70 m. (la ville n'est pas affectée)</p>	<p>–Pas de contrainte ou de risques spécifiques liés aux infrastructures</p>
Aménagement	
<p>– Le trafic ne génère pas de contrainte ou de risques spécifiques liés à l'aménagement</p>	

Zoom Filière – Engrais

Perspectives de développement

Tendances du marché

- Le marché des engrais est fortement dépendant des fluctuations des prix des matières premières (produits pétroliers, phosphates, soufre, potasse, ammoniac...).
- Les prix des engrais ont été divisés par deux entre 1960 et 1998.
- Pour la France, les projections tablent sur une stabilisation de l'utilisation des fertilisants aussi bien quantitativement que qualitativement.
- Le marché français est :
 - le 1er en Europe
 - le 5ème dans le monde après la Chine, les USA, l'Inde et le Brésil.

Potentiel de développement

Trafic PLN :

- CLTM :
 - Triplement de l'activité sur 3 ans (passer de 25 000 t à 75 000 t)
- Les Silos du Sud :
 - Imports : Épis Centre est prêt à s'investir dans la diversification notamment à l'import d'engrais ce qui représenterait un réel intérêt pour réaliser une chaîne import/export. Objectif sur 3 ans, 50 000 à 100 000 tonnes
 - Compte tenu des perspectives « médiocres » de développement du marché des engrais mais également de la forte présence de Sète sur ce trafic (250 000 tonnes en 2002), nous retiendrons une perspective prudente de **100 000 tonnes à horizon 3 ans.**

Impact potentiel sur Port La Nouvelle

Aménagement :

- CLTM :
 - Capacité de stockage supplémentaire
- Silos du Sud :
 - Capacité de stockage supplémentaire

Zoom Filière – Engrais

Synthèse de l'état des lieux

Entrées		Sorties	
Volume		Volume	
CLTM : 20 à 25 000 t (prévision trafic 2003)		N.A.	
Fournisseurs		Clients	
Non déterminé		Coopératives	
Provenance		Marchés	
Pays du bassin méditerranéen		Hinterland	
Logistique	Escales	Logistique	Escales
100 % Mer	6 à 8 escales	100 % Camions	N.A.



Zoom Filière – Engrais

Synthèse des perspectives de développement

Entrées		Sorties	
Volume		Volume	
-100 000 tonnes		N.A.	
Fournisseurs		Clients	
CLTM : Non déterminé Silos du Sud : Non déterminé		-Silos du Sud : Coopératives -CLTM : Coopératives	
Provenance		Marchés	
Silos du Sud : Bassin Méditerranéen CLTM : Bassin Méditerranéen (Algérie, Maroc entre autres)		-CLTM : Hinterland -Silos du Sud : France	
Logistique	Escales	Logistique	Escales
Silos du Sud : 100 % mer CLTM : 100 % mer	33 escales	-Silos du Sud : post-acheminement Camions/trains -CLTM : post-acheminement 100% camions	N.A.

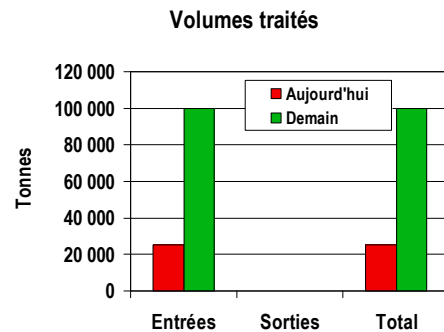


Zoom Filière – Engrais

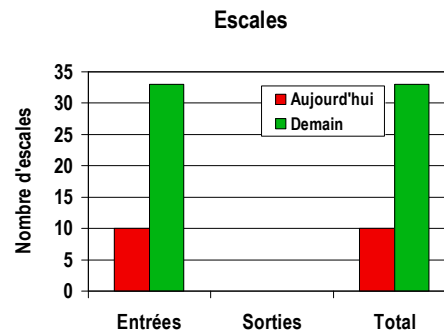
Perspectives de développement - Conclusion

Perspectives de volumes

Multiplication des tonnages par 4 - (+ 75 000 tonnes)



Multiplication des escales par 3 - (+ 23 escales)



Faisabilité

Potentiel de marché intrinsèque
(macro-économique)



Stratégie de développement des
acteurs économiques du port



Contraintes d'aménagement



Environnement & Sécurité



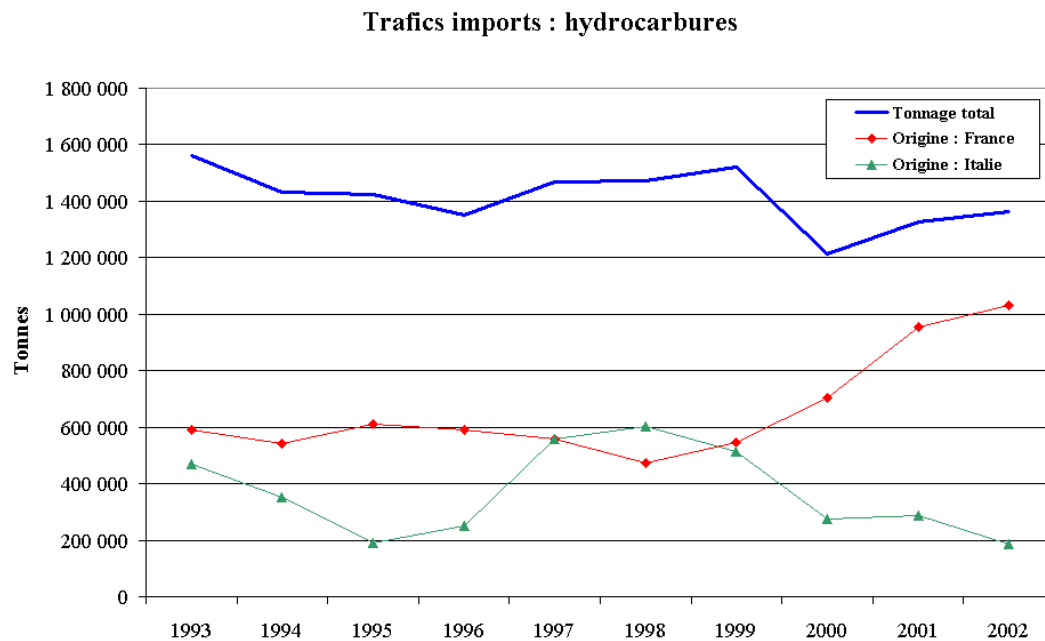
Synthèse

Un potentiel de développement de ce trafic naissant lié à la stratégie de deux acteurs. Les Silos du Sud se placent dans une perspective d'optimisation logistique (utilisation du même bateau pour l'import d'engrais et l'export de céréales). Le développement de ce trafic reste cependant conditionné à l'extension des capacités de stockage actuelles, fonction de la rotation des stocks.

Zoom Filière – Produits pétroliers raffinés

Vue d'ensemble

Caractéristiques générales des trafics



Position de Port La Nouvelle (2002)

Marseille	10 643 000
Le Havre	7 653 000
Rouen	6 202 000
Dunkerque	5 121 000
Nantes	4 429 000
Bordeaux	3 788 000
La Rochelle	2 507 000
P.L.N.	1 375 000
Sète	1 217 000
Lorient	1 121 000
Brest	698 000
Bayonne	590 000
Bastia	277 000
St Malo	144 000

Zoom Filière – Produits pétroliers raffinés

État des lieux

Acteurs	Retombées économiques
<p>Dyneff Total (via SARAM)</p>	<p>Financières</p> <ul style="list-style-type: none"> –TP (reste à obtenir) –Droits de port 2002 (Navires: 348 000 € - Marchandises: 470 000 €)
Trafic actuel et historique	
<p>Nature et origine :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Produits raffinés <ul style="list-style-type: none"> –SARAM : produits exclusivement TFE – Gasoil –Dyneff : SP, Gasoil •Provenance : <ul style="list-style-type: none"> –SARAM : Total-La Mede pour redistribution ou destockage –Dyneff : Sardaigne, Sicile, Mer Noire, Algérie – Fos (cabotage) <p>Volumétrie :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Trafic stable depuis 2001 à 1375000 t •Historique : 60 % du tonnage total sur PLN (+/- 2 %) •Impact du FSThaïs (mis en service en 2001) : Réduction du nombre de navires au sealine (31 en 1999 – 10 en 2001) 	

Zoom Filière – Produits pétroliers raffinés

Contraintes et Risques

Sécurité - Environnement

- Les effets d'un feu de nappe en cas de rupture de bras de chargement et des fuites de canalisation ne devraient pas induire d'impact sur la ville (les blessures notables peuvent être rencontrées sur une distance de 144 m par rapport à la zone d'appontement).
- Selon les études de danger en cours de réalisation, les installations industrielles actuelles de stockage de produit pétroliers ne devraient pas avoir, en cas d'accident majeur, d'impact sur la ville.
- L'amélioration et l'adaptation du dépôt Dyneff en ville sont en cours de discussion avec la DRIRE; ce dépôt alimenté par le pipe line sous la ville est stratégique pour Dyneff (17 M€ detravaux réalisés)

Aménagement

- Entrée sous-dimensionnée :
 - Navires partiellement chargés (navires chargés à 80%)
 - Manœuvres délicates (évitage, entrées liées aux fenêtres météo)
- Sous-dimensionnement du réseau de distribution à terre sur les dépôts existants

Infrastructure

2 Postes :

- 1 hydrocarbure : Dyneff seul
- 1 hydrocarbure / gaz / alcools : SARAM, Antargaz, Onivin

1 Sealine :

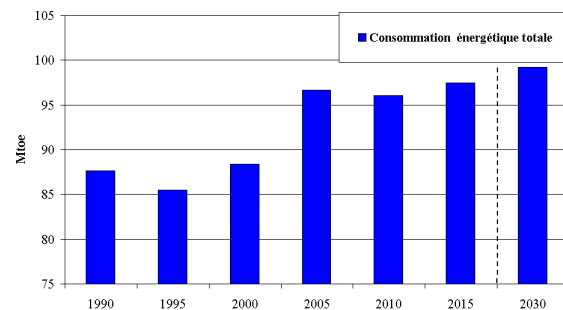
- Contraintes d'exploitation fortes :
 - Météo
 - Type de navire : dimensions, positionnement des branchements
 - Préparation : état des lieux avant opérations (plongeurs)
 - Coût du branchement et de la surveillance
- Risque : manœuvre délicate - risque environnemental nautique (échouage) plus fort qu'un poste à quai

Zoom Filière – Produits pétroliers raffinés

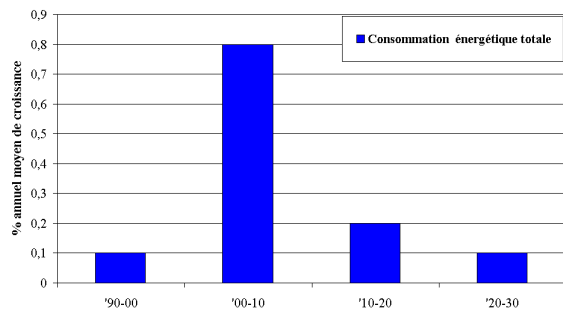
Perspectives de développement

Tendances du marché

Un marché très stable en volume...



...pour lequel on observe une diminution sensible du taux de croissance à horizon 10 – 20 ans



Potentiel de développement

Trafic PLN :

–SARAM :

- Fermeture du dépôt de Sète : opportunité de récupérer 100 000 tonnes
- Perspectives de développement sur l'Espagne : 150 000 tonnes
- Entre dans la stratégie globale TFE de gestion des dépôts : PLN est un dépôt stratégique pour Total, qui est sous exploité.

–Dyneff :

•Imports :

- Rationalisation de l'approvisionnement de Midi-Pyrénées : 500 000 t
- Croissance organique (Espagne : 150 000 t)
- Blending : bases et additifs ; mélanges faits à DPPLN

Total : 650 000 t

•Exports :

- Blending : 180 000 t, taille des bateaux (15 000 t)

Perspectives à 2015 : compte tenu des tendances du marché (évolution de la demande énergétique française), le trafic d'hydrocarbures raffinés devrait croître de l'ordre de 0,7% par an jusqu'en 2015 pour atteindre environ 2 800 000 t/an

Impact potentiel sur Port La Nouvelle

Aménagement :

- Offrir une possibilité de déchargement de navires de 30 000 à 40 000 t à une vitesse optimale (3 000 t / h)
- Selon l'évolution de la réglementation (loi du 31/07/03), déplacer les postes pétroliers hors des zones à risques (urbaine) et définir une position sur le dépôt en ville compatible avec la stratégie de Dyneff.

Zoom Filière – Produits pétroliers raffinés

Synthèse de l'état des lieux

Entrées		Sorties	
Volume		Volume	
1,530 Mt de produits raffinés		Aucun.	
Fournisseurs		Clients	
<ul style="list-style-type: none"> •TFE (SARAM) •Dyneff - marché 		<ul style="list-style-type: none"> •Réseaux de distribution propres (particuliers et professionnels) Dyneff & TFE •Autres distributeurs (grandes distribution, chauffagistes,...) 	
Provenance		Marchés	
<ul style="list-style-type: none"> •Fos – La Mede (SARAM) •Italie (Sicile, Sardaigne), Mer Noire, Algérie (Dyneff) 		Hinterland direct : Midi-Pyrénées, Andorre, Ouest-Languedoc Roussillon	
Logistique	Escales	Logistique	Escales
Mer (100%)	<ul style="list-style-type: none"> •Dyneff : 62 •SARAM : 90 	Camion (100%)	N.A.



Zoom Filière – Produits pétroliers raffinés

Synthèse des perspectives de développement

Entrées		Sorties	
Volume		Volume	
1,530 Mt + 250 000 t (SARAM) + 650 000 t (Dyneff)		180 000 t – Dyneff (blending)	
Fournisseurs		Clients	
<ul style="list-style-type: none"> •TFE (SARAM) •Dyneff – marché (base et raffinés : international ; additif : local) 		<ul style="list-style-type: none"> •Réseaux de distribution propres (particuliers et professionnels) Dyneff & TFE, autres distributeurs (grandes distribution, chauffagistes,...) •Traders 	
Provenance		Marchés	
<ul style="list-style-type: none"> •Fos – La Mede (SARAM) •Italie (Sicile, Sardaigne), Mer Noire, Algérie + autre international (Dyneff) 		<ul style="list-style-type: none"> •Hinterland direct : Midi-Pyrénées, Andorre, Ouest-Languedoc Roussillon •Espagne, USA, Liban, Afrique (blending) 	
Logistique	Escales	Logistique	Escales
Mer (100%)	<ul style="list-style-type: none"> •Dyneff : 79 + 18 au sealine •SARAM : 115 	Produits Raffinés : Fer (% à voir), Camion (100%) Blending : 100 % Mer	12 (Dyneff)

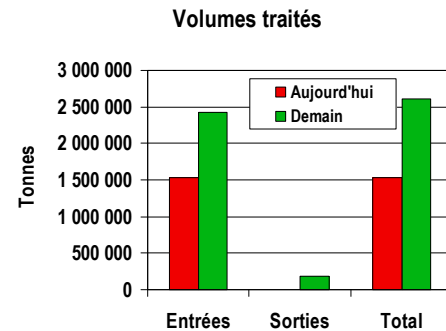


Zoom Filière – Produits pétroliers raffinés

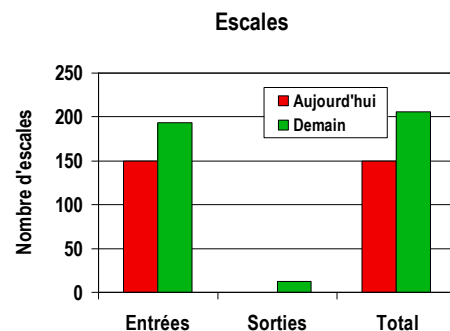
Perspectives de développement - Conclusion

Perspectives de volumes

Augmentation des tonnages de 70 % - (+ 1 080 000 tonnes)



Augmentation du nombre d'escales de 37% - (+ 72)



Faisabilité

Potentiel de marché intrinsèque
(macro-économique)



Stratégie de développement des
acteurs économiques du port



Contraintes d'aménagement



Environnement & Sécurité



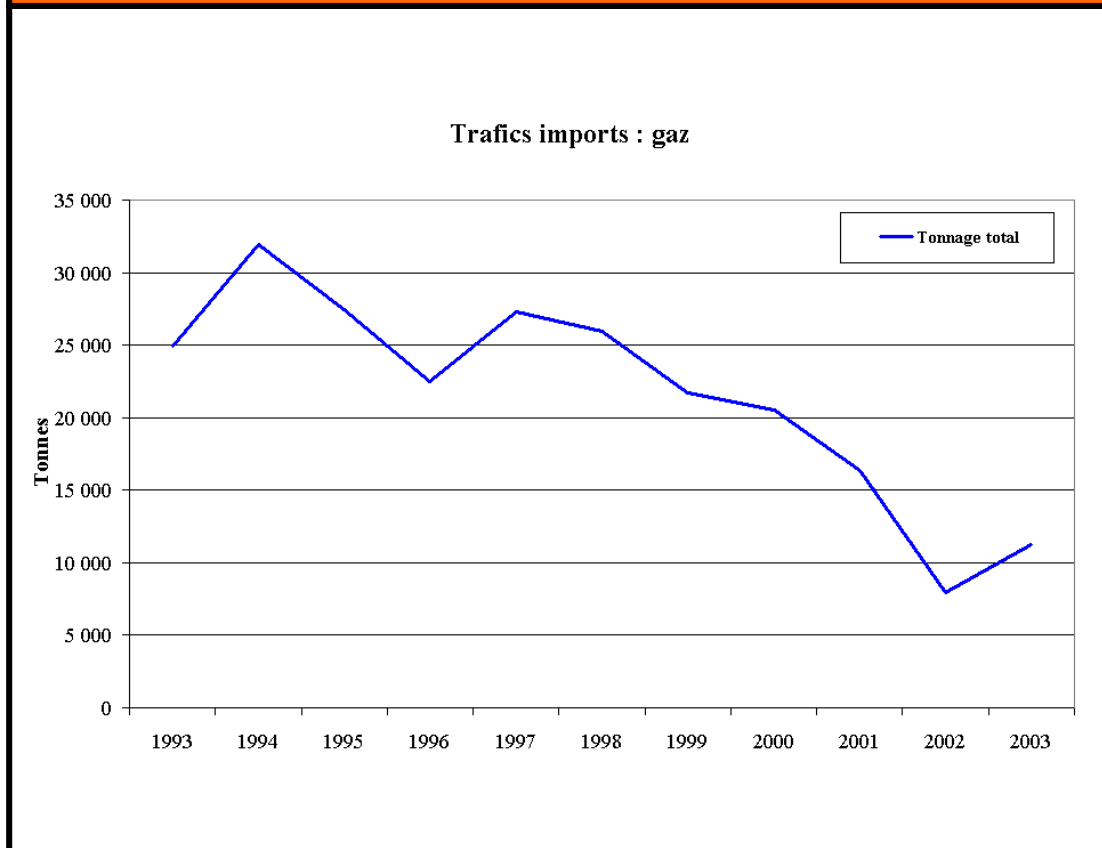
Synthèse

Un gros potentiel de développement du trafic, lié à une stratégie volontariste des acteurs de rationaliser leur logistique, mais conditionné à l'évolution des aménagements du port (capacité à accueillir des navires de 30 000 – 40 000 tonnes) et à la prise en compte des incertitudes liées à la nouvelle loi du 31/07/2003.

Zoom Filière – Gaz

Vue d'ensemble

Caractéristiques générales des trafics



Position de Port La Nouvelle (2002)

Marseille Fos	1 804 000
Le Havre	395 000
Rouen	391 000
Dunkerque	234 000
Bordeaux	118 000
Brest	88 000
Bastia	21 000
P.L.N.	8 000

Zoom Filière – Gaz

Etat des lieux

Acteurs	Retombées économiques
<p>Antargaz BP Gaz France – Butagaz</p>	<p>Financières</p> <ul style="list-style-type: none"> –TP (reste à obtenir) –Droits de port 2002 (Navires : 1 000 € - Marchandises : 2 800 €)
Trafic actuel et historique	
<p>Nature et origine :</p> <ul style="list-style-type: none"> •GPL - Vrac •Provenance : <ul style="list-style-type: none"> –Lavera - Geogaz (mer) –Algérie <p>Volumétrie :</p> <ul style="list-style-type: none"> •Traffics faibles : 8 000 t en 2001, 17 000 t en 2003 ; les dépôts de PLN sont principalement des dépôts alimentés par le fer, voire la route <ul style="list-style-type: none"> •Antargaz : Fer (60%) - Mer (27 %) – Route (13%) •BP Gaz : Fer (80 – 90 %) – Route + Mer (10 – 20 %) •Historique : Part de marché max en tonnage : 1.4% en 1997 ; sur les trois dernières années, <1 % •Les volumes actuels sont principalement liés à l’exploitation du Philippines par Antargaz, en complément de ses rotations pour l’approvisionnement de la Corse. 	

Zoom Filière – Gaz

Contraintes et Risques

Sécurité - Environnement	Infrastructure
<p>– Les opérations de chargement au niveau de l’apponement génèrent en cas d’accident majeur, un risque de mortalité sur un rayon de 134 m et de de blessures sur un rayon de 296 mètres. La ville est ainsi potentiellement impactée par les activités des méthaniers au sein de la darse pétrolière.</p> <p>– Concernant les volumes de gaz stockés, les scénarios d’accidents indiquent que les stockages en l’état pourraient impacter la ville: impact négatif sur les stocks de PLN (-50% sur les sphères à l’air libre)</p> <p>– Redéfinition de la carte du gaz en France (suite à la directive du 5 juin 2003 du Ministère de l’Environnement): incertitude sur la situation de PLN dans ce nouveau schéma.</p>	<p>– 1 Poste partagé : :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hydrocarbure / gaz / alcools : SARAM, Antargaz, Onivins <p>Le partage du poste peut devenir une contrainte à terme si les trafics en gaz augmentent, du fait des fenêtres de disponibilité du Philippines, les trafics sur la Corse étant prioritaires et des risques d’attentes pour les navires provenant de de sources d’approvisionnement différentes de Fos.</p>
Aménagement	
<p>– Pas de contraintes spécifiques liées à l’aménagement : les exploitants du Philippines sont satisfaits des conditions d’opération (le nombre d’escale étant tout de même marginal : 6 en 2002, 10 en 2003)</p> <p>– Développement éventuel lié la possibilité d’accéder à des ressources foncières supplémentaires (Salins du Midi)</p>	

Zoom Filière – Gaz

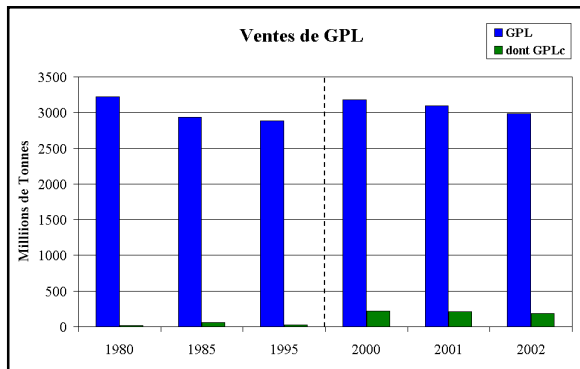
Perspectives de développement

Tendances du marché

Marché en décroissance :

- Le marché intérieur décroît (baisse de la consommation butane/propane au profit du gaz de ville, faible pénétration du GPL carburant)
- Taux de marge des raffineries en baisse et produits raffinés en baisse

Pas de perspectives d'évolution positive du trafic en se basant uniquement sur la demande



Libéralisation du marché du gaz - ouverture du marché espagnol :

- Opportunités de rayonner au delà de l'hinterland direct vers l'Espagne, relais de croissance potentiel pour BP et/ou Antargaz.
- Pas de port pouvant accueillir du gaz entre PLN et Barcelone : position intéressante de PLN pour approvisionner le Nord-Est de l'Espagne.

Potentiel de développement

Trafic PLN :

Les gaziers sont dans une logique d'optimisation des flux logistiques, avec des répercussions positives sur le trafic à PLN :

- Evolution du trafic vers le « tout-mer » plus rentable que le fer et moins difficile à gérer (problèmes liés à la SNCF) :
- PLN deviendrait le port d'entrée de gaz pour la région Midi-Pyrénées et l'agglomération de Toulouse (Antargaz), ce qui se traduirait en volume et en escales pour PLN par :
 - un à deux navires par semaine, soit 100 rotations contre 6 en 2002 et 10 en 2003.
 - volume total cible de 140 000 t au lieu de 8 000 t en 2002.

Perspectives à 2015 : compte tenu des tendances du marché (évolution de la demande énergétique française), nous ne pouvons compter sur une croissance organique du trafic de GPL, qui devrait ainsi stagner jusqu'en 2015.

Impact sur Port La Nouvelle

Aménagement :

- Poste dédié au gaz car :
 - Risque de saturation du poste partagé SARAM/Antargaz/Onivin : 100 bateaux à décharger = 100 jours ouvrés (déchargement en 12h)
 - Risque industriel : éloignement des zones de stockage et de déchargement du gaz de la ville

Zoom Filière – Gaz

Synthèse de l'état des lieux

Entrées		Sorties	
Volume		Volume	
Volume (mer) : 6 000 t (2002) – 11 000 t (2003)		Aucun.	
Fournisseurs		Clients	
•BP		•Réseaux de distribution Butagaz (BP) et Antargaz – Primagaz (Espagne)	
Provenance		Marchés	
<ul style="list-style-type: none"> •Geogaz (Lavera) •Algérie 		Hinterland direct : Midi-Pyrénées, Andorre, Ouest-Languedoc Roussillon	
Logistique	Escales	Logistique	Escales
<ul style="list-style-type: none"> •Fer (60%) - Mer (27 %) – Route (13%) (Antargaz) •Fer (80 – 90 %) – Route + Mer (10 – 20 %) (BP Gaz) 	•Antargaz : 10	Camion (100%)	N.A.



Zoom Filière – Gaz

Synthèse des perspectives de développement

Entrées		Sorties	
Volume		Volume	
Volume Mer : 140 000 t (Antargaz : 100 %) + BP		Aucun	
Fournisseurs		Clients	
<ul style="list-style-type: none"> •BP •Marché 		<ul style="list-style-type: none"> •Réseaux de distribution Butagaz (BP) et Antargaz – Primagaz (Espagne) 	
Provenance		Marchés	
<ul style="list-style-type: none"> •Geogaz (Lavera) •Algérie •Autres marchés 		<ul style="list-style-type: none"> •Hinterland direct : Midi-pyrénées, Andorre, Ouest-Languedoc Roussillon •Espagne 	
Logistique	Escales	Logistique	Escales
<ul style="list-style-type: none"> •Mer (100%) – Antargaz •Volonté de faire du mer (BP) 	50 à 100	Camion (100%) - BP Bascule Camion vers Fer pour Antargaz : 100% fer envisagé	N.A.

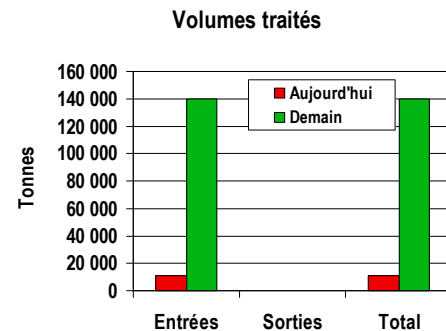


Zoom Filière – Gaz

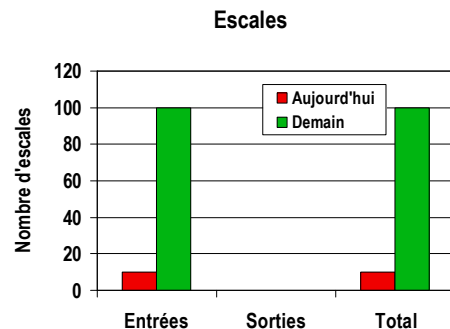
Perspectives de développement - Conclusion

Perspectives de volumes

Multiplication des tonnages par 10 (+ 130 000 tonnes)



Multiplication du nombre d'escales par 10 (+ 80 – 90)



Faisabilité

Potentiel de marché intrinsèque
(macro-économique)



Stratégie de développement des
acteurs économiques du port



Contraintes d'aménagement



Environnement & Sécurité



Synthèse

Comme pour les produits pétroliers raffinés, un potentiel de développement du trafic, lié à une stratégie logistique des acteurs de rationaliser l'approvisionnement de leur hinterland (Toulouse principalement). Ce développement est conditionné par la maîtrise des risques et l'obtention d'un poste dédié.

Zoom Filière – Divers

État des lieux

Acteurs	Retombées économiques
<p>CLTM (Comptoir Languedocien de Transit et de Manutention)</p> <p>Sud Services</p> <p>Onivins</p> <p>DAM (Denain Anzin Minéraux)</p>	<p>Financières</p> <ul style="list-style-type: none"> –TP (reste à obtenir) –Droits de port 2002 (Navires : 90 000 € - Marchandises : 45 000 €)
Trafic actuel et historique	
<ul style="list-style-type: none"> –Nature et origine : <ul style="list-style-type: none"> •Produits <ul style="list-style-type: none"> –Alcools –Minéraux –Minerais –Bois –Farines •Zone d'échange : <ul style="list-style-type: none"> –Bassin Méditerranéen –Volumétrie : <ul style="list-style-type: none"> •270 000 tonnes (89 escales) en 2002 •Trafic à l'import et à l'export •Trafic irrégulier 	

Zoom Filière – Divers

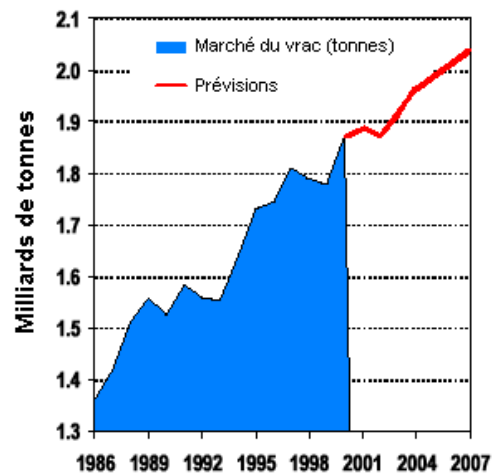
Contraintes et Risques

Sécurité - Environnement	Infrastructure
<ul style="list-style-type: none">- A voir selon nature exacte des produits- Problème de dégradation des quais et entrepôts (coke de pétrole)	<ul style="list-style-type: none">- Pas de contrainte ou de risques spécifiques liés aux infrastructures
Aménagement	
<ul style="list-style-type: none">- Deux contraintes pour les acteurs :<ul style="list-style-type: none">-Chenal sous-dimensionné, les bateaux de 15 000 tonnes ne peuvent pas rentrer-Faible tirant d'eau générant un surcoût dû à l'utilisation de bateaux trop petits	

Zoom Filière – Divers

Perspectives de développement

Tendances du marché



Potentiel de développement

Trafic PLN :

- CLTM envisage de porter son trafic total (engrais inclus) à 300 000 tonnes d'ici 3 ans
- Volonté de diversification d'Epis Centre :
 - vracs solides, vracs alimentaires, big bag (dans ce cas, sera un concurrent direct de CLTM), mais cette piste est beaucoup plus timide
 - Engrais
- Les perspectives de développement du trafic divers d'ici 5 ans sont :
 - 300 000 tonnes (260 000 tonnes (hors alcools) + 40 000 tonnes (alcools))
 - 102 escales

-Compte tenu du large éventail de produits et du caractère volatile de ces trafics, il est délicat de définir des perspectives de développement précises pour cette filière. Cependant, une stratégie « de l'offre » c'est à dire de mise à disposition de capacités de stockage pourrait permettre un développement plus important du divers. Dans cette perspective, un trafic de conteneurs (vers Toulouse notamment) pourrait être envisagé.

Recettes d'outillage : les perspectives de développements actuelles des acteurs induisent une croissance des recettes d'outillage (en incluant le trafic d'engrais) d'environ 25%, soit une augmentation de 44 000 € (estimation 2005: 218 000 €)

Impact sur Port La Nouvelle

Aménagement :

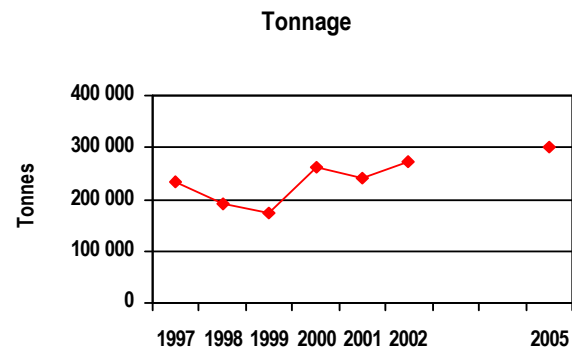
- Un des acteurs nous a fait part de leur souhait d'augmenter le tirant d'eau (de 8 m à 9-10 m dans l'avant port) et d'élargir la taille du chenal de 10 à 20 m pour permettre l'accès aux bateaux de 15 000 tonnes
- Nécessité d'augmenter la capacité de stockage (le besoin en stockage supplémentaire dépendra du taux de rotation du stock)

Zoom Filière – Divers

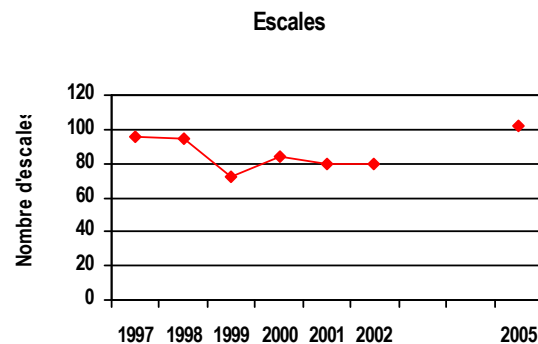
Perspectives de développement - Conclusion

Perspectives de volumes

Augmentation du tonnage de 10% environ



Augmentation du nombre d'escales de près de 15%



Faisabilité

Potentiel de marché intrinsèque
(macro-économique)



Stratégie de développement des
acteurs économiques du port



Contraintes d'aménagement



Environnement & Sécurité

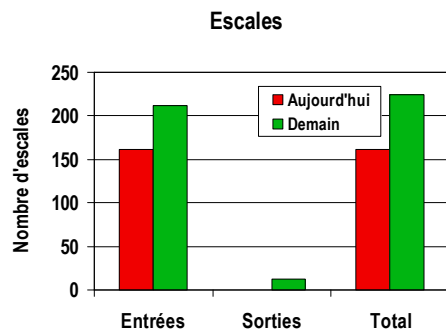
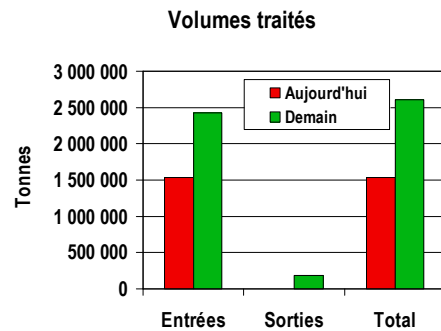


Synthèse

Des perspectives de développement difficiles à chiffrer précisément compte tenu du large éventail de produits et de la volatilité de ce trafic. Le développement de cette filière reste fortement lié aux capacités de stockage disponibles, une stratégie de « l'offre » permettrait un développement plus important de cette filière.

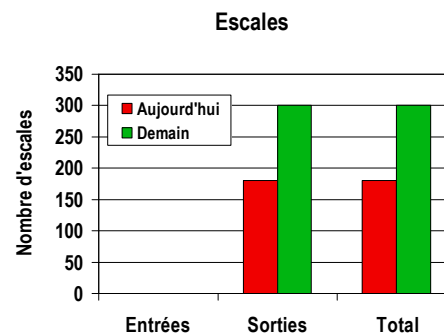
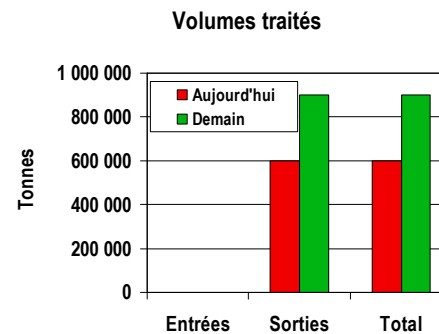
Zoom Filières – Synthèse des perspectives de développement

Pétrole



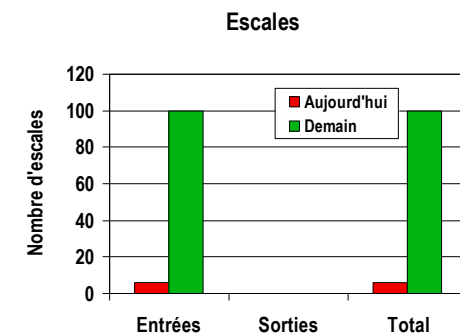
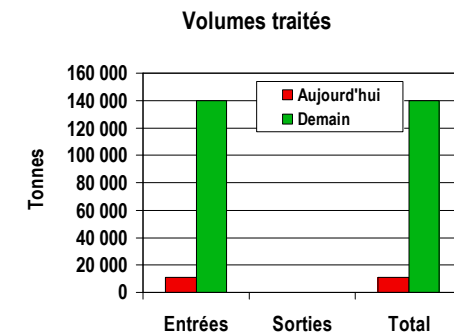
Chiffres clés :
 + 1 080 000 t (+ 70 %)
 + 63 escales (+ 40 %)

Céréales



Chiffres clés :
 + 300 000 t (+ 50 %)
 + 120 escales (+ 67 %)

Gaz

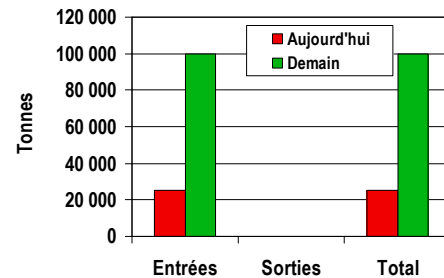


Chiffres clés :
 + 130 000 t (x 10)
 + 94 escales (x 10)

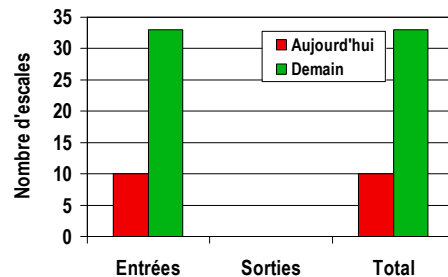
Zoom Filières – Synthèse des perspectives de développement

Engrais

Volumes traités



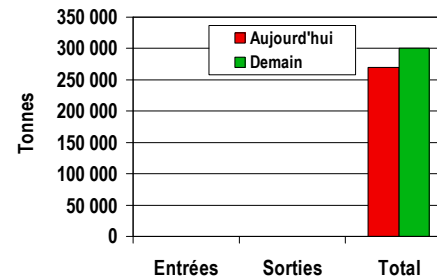
Ecales



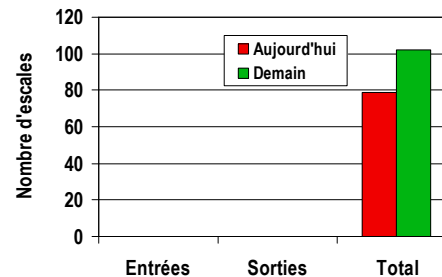
Chiffres clés :
 + 75 000 t (x 4)
 + 23 escales (x 3)

Divers

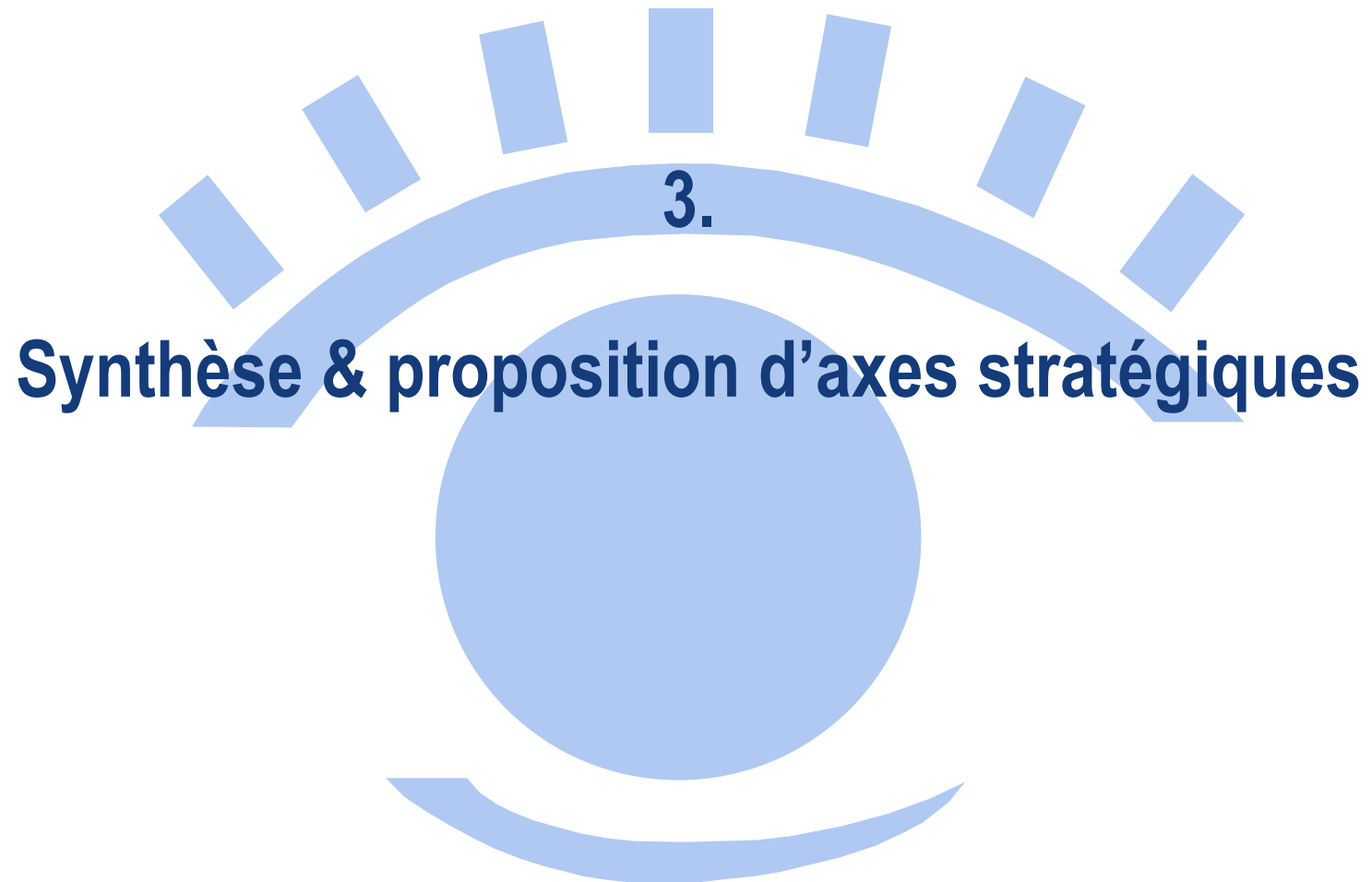
Volumes traités



Ecales



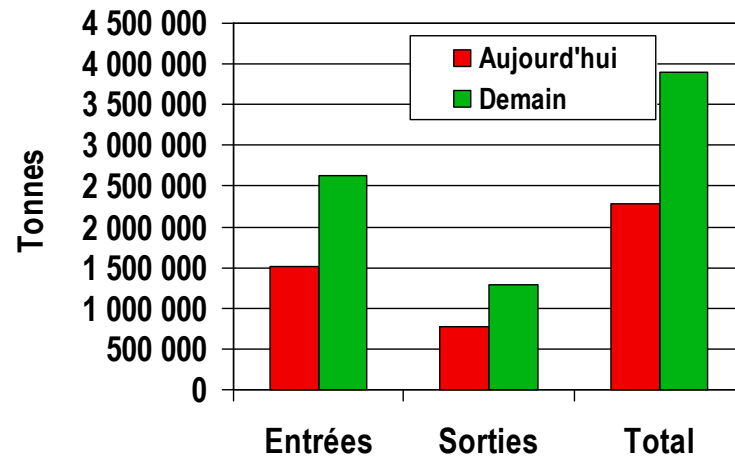
Chiffres clés :
 + 30 000 t (+ 10 %)
 + 23 escales (+ 29 %)



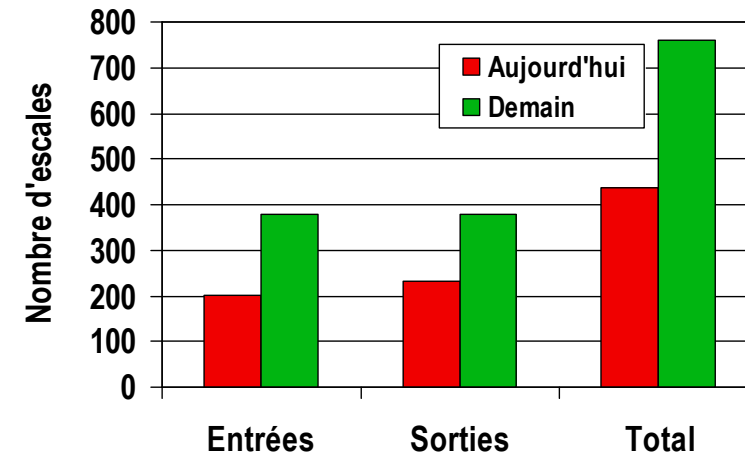
Synthèse des perspectives de développement

Total Port La Nouvelle

Volumes traités

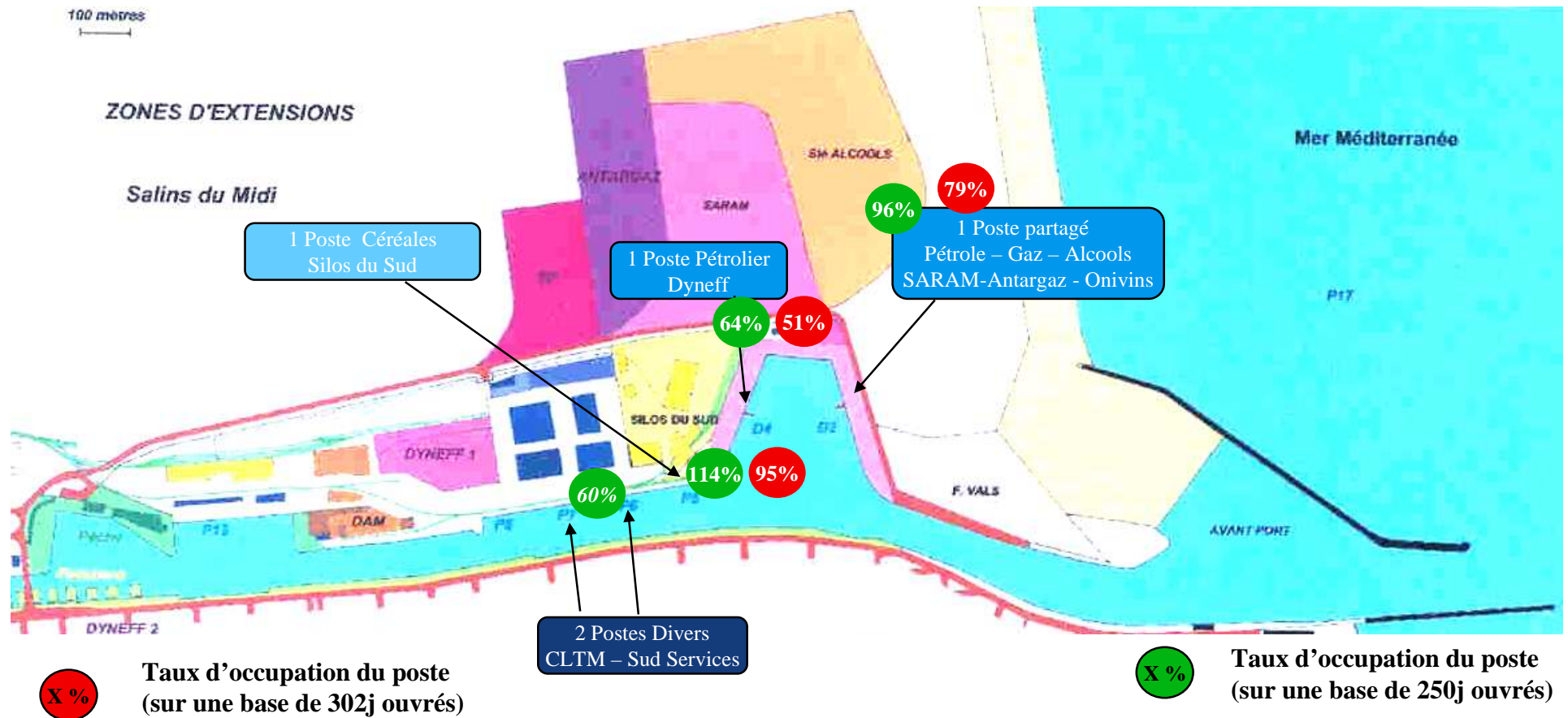


Escales



Chiffres clés :
 + 1 615 000 t (+ 70 %)
 + 323 escales (+ 74 %)

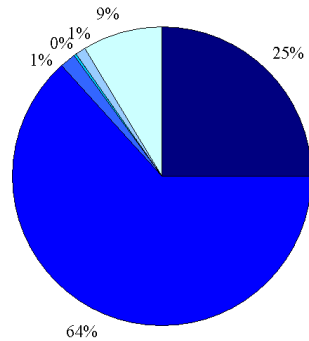
Projection sur l'utilisation des postes



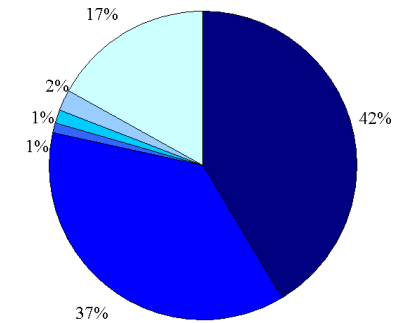
Les schémas de développement des différents acteurs induisent une saturation du poste Céréales et du poste partagé Pétrole-Gaz-Alcools

Perspectives de croissance : analyse par filière des trafics actuels et futurs

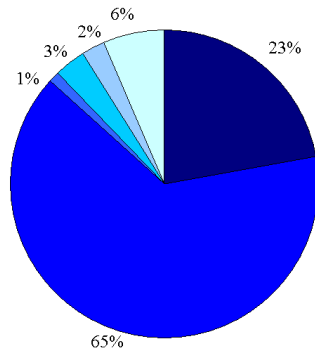
Répartitions des tonnages 2002



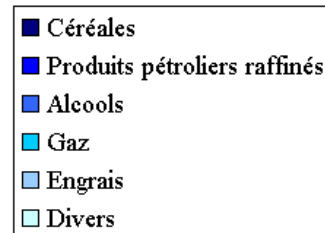
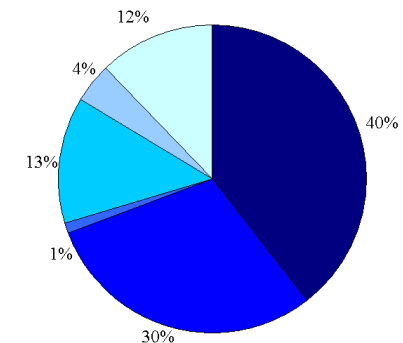
Répartitions des escales 2002



Répartitions des tonnages 2005 - 2007

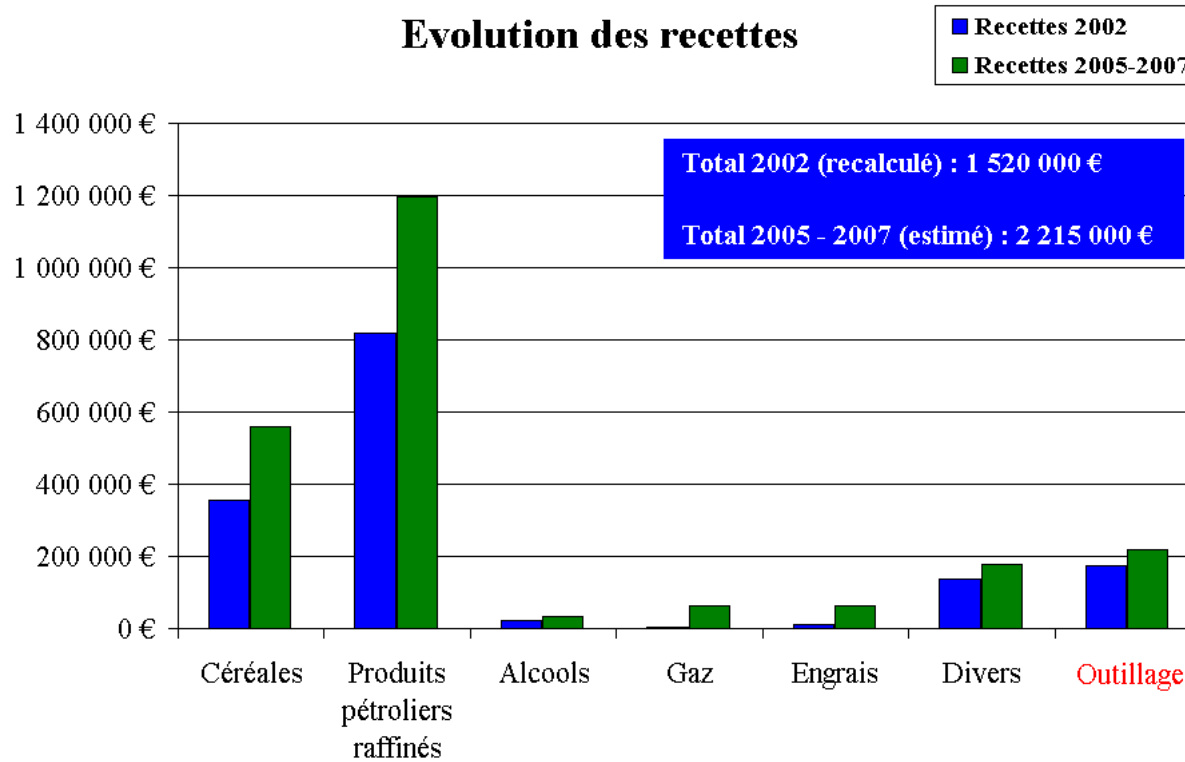


Répartitions des escales 2005 - 2007

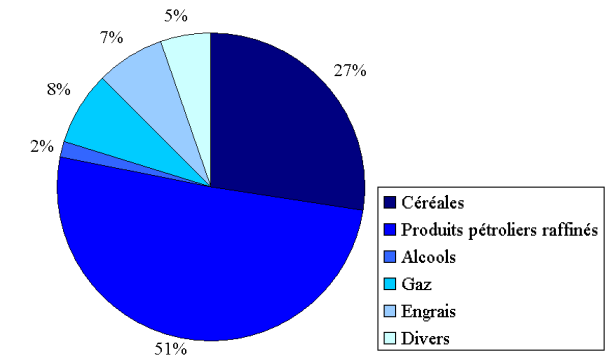


La répartition des trafics futurs souligne le poids grandissant du trafic des produits pétroliers raffinés ainsi qu'un meilleur équilibre entre les filières autres que produits pétroliers raffinés et céréales

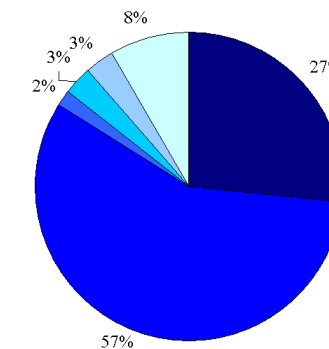
Perspectives de croissance : estimation des recettes futures (droits de port et outillage)



Répartitions des recettes supplémentaires futures

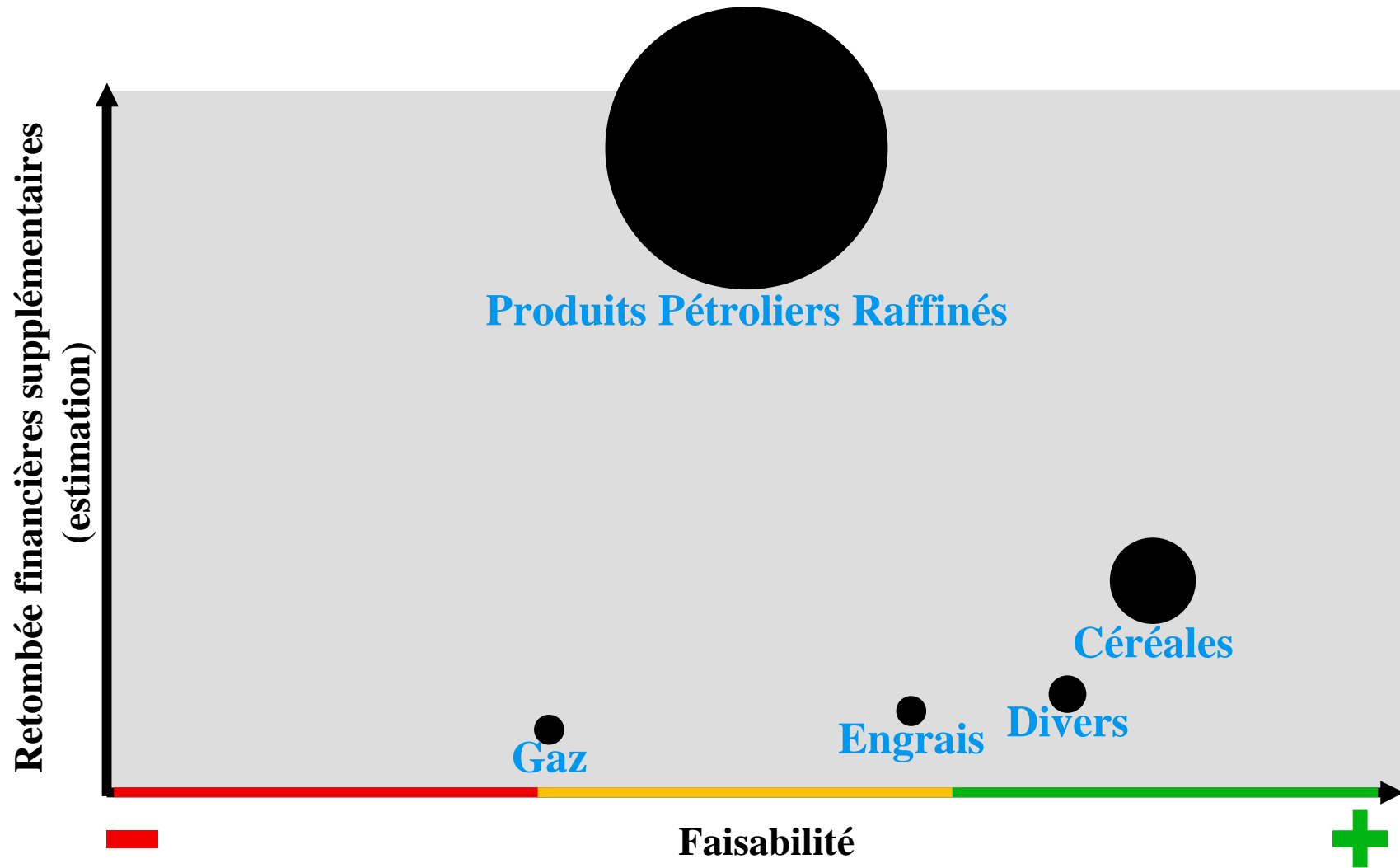


Répartitions des recettes à horizon 2005 - 2007



La répartition des recettes supplémentaires mets encore plus en avant la position dominante de la filière produits pétroliers raffinés et donc le potentiel que représente cette filière pour PLN.

Synthèse des perspectives de développement



Proposition d'axes stratégiques

- Aux vues des perspectives d'évolution des différents activités du port et des différentes filières, 4 scénarios de développement pourraient être proposés :
 - Scénario 1 : «Conservateur – Maintenir l'existant et supprimer le risque gaz »
 - Scénario 2 : « Aménagement de l'avant-port »
 - Scénario 3 : « Tout sea-line »
 - Scénario 4 : « Volontariste : Nouveau port zone nord »

Scénario n°1 : « Conservateur »

Maintenir l'existant et supprimer le risque gaz

- Suppression du poste Gaz
- Création d'un quai F. Vals
- Maintien de la profondeur du chenal à -8.50 m
- D4 : Céréales + Hydrocarbures
- D2 : Hydrocarbures + Alcools
- F. Vals : Marchandises diverses + secours pétrole

Scénario n°1 : « Conservateur »

Suppression du poste gaz

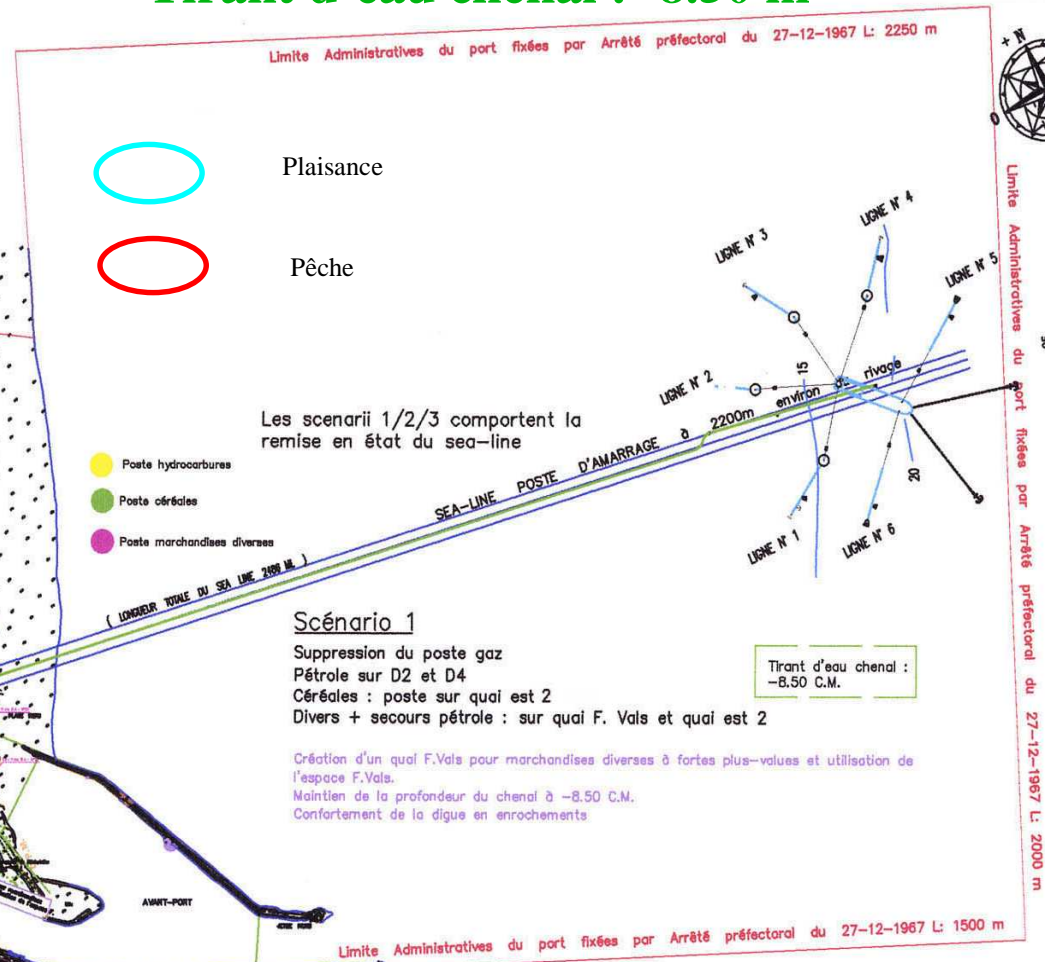
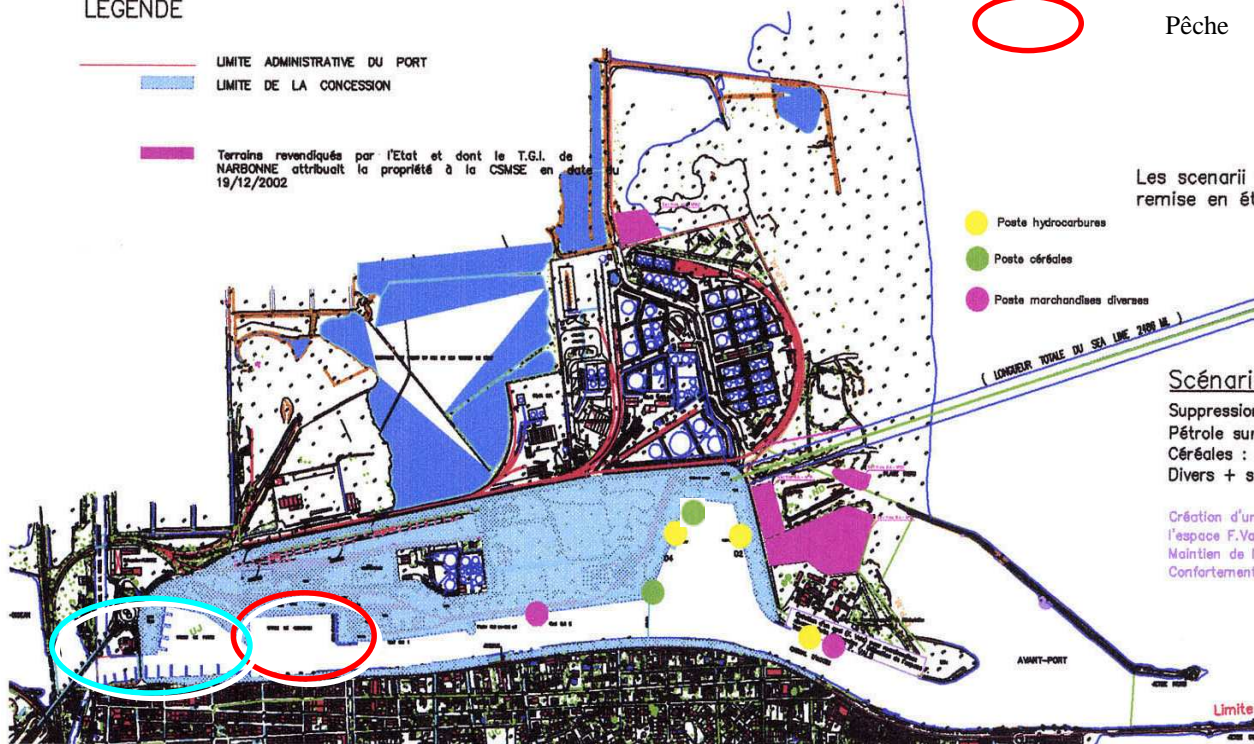
Tirant d'eau chenal : -8.50 m

PREFIGURATION DES SCENARIIS D'AMENAGEMENT PORT DE PORT LA NOUVELLE

SCENARIO N°1 "minimaliste"

LEGENDE

- LIMITE ADMINISTRATIVE DU PORT
- LIMITE DE LA CONCESSION
- Terrains revendiqués par l'Etat et dont le T.G.I. de NARBONNE attribuit la propriété à la CSMSE en date du 19/12/2002



Scénario n°1 : « Conservateur »

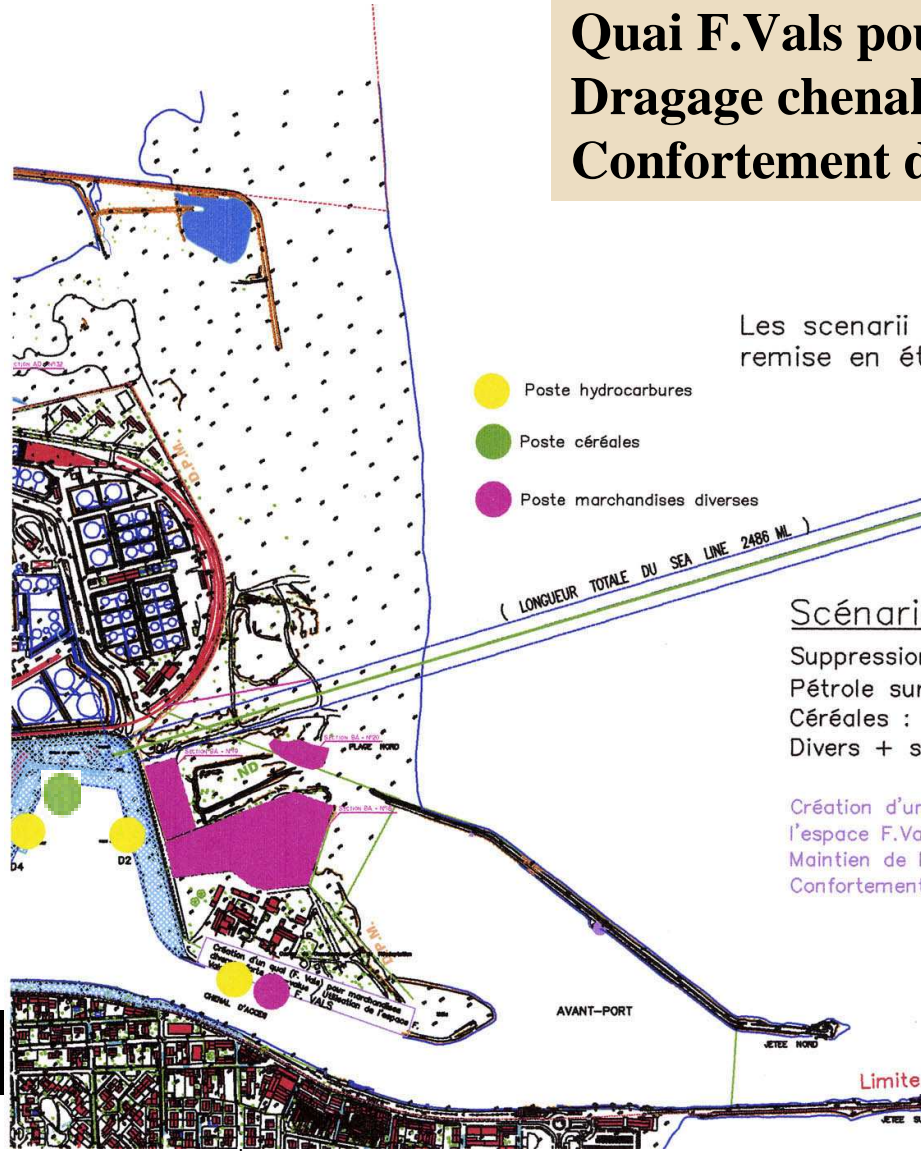
Maintenir l'existant et supprimer le risque gaz

Descriptif

- ✓ Maintien des équipements actuels, sauf approvisionnement en gaz par voie maritime
- ✓ Remise en fonction du sea-line pétrolier actuel
- ✓ Création d'un nouveau quai (F. Vals) dans le chenal : Accueil de marchandises diverses à forte plus-value et poste de secours pour pétrolier en cas de saturation des postes D2 et D4

Scénario n°1 : « Conservateur »

Quai F.Vals pour Divers
Dragage chenal : -8.50 m
Confortement digue enrochements



Les scenarii 1/2/3 comportent la remise en état du sea-line

- Poste hydrocarbures
- Poste céréales
- Poste marchandises diverses

Scénario 1

- Suppression du poste gaz
- Pétrole sur D2 et D4
- Céréales : poste sur quai est 2
- Divers + secours pétrole : sur quai F. Vals et quai est 2

Tirant d'eau chenal :
-8.50 C.M.

Création d'un quai F.Vals pour marchandises diverses à fortes plus-values et utilisation de l'espace F.Vals.
Maintien de la profondeur du chenal à -8.50 C.M.
Confortement de la digue en enrochements

Limite Administratives du port fixées par Arrêté préfectoral du 27-12-1967 L: 150

Scénario n°1 : « Conservateur »

Maintenir l'existant et supprimer le risque gaz

➤ Avantages

Limitation du coût d'aménagement à la création d'un seul quai (F. Vals)

Utilisation des terrains F. Vals pour marchandises diverses (plus propres et plus valorisées)

Suppression du risque gaz à proximité de la ville

➤ Inconvénients

Limitation du tirant d'eau (chenal et darse pétrolière) à -8.50 m. entraînant la limitation de la taille des navires

Perte des ressources gaz par voie maritime

Risque que l'application de loi 31 juillet 2003, interdise à terme l'entrée de pétroliers dans le chenal (proximité de la ville)

Peu de possibilité d'évolution du port dans l'avenir

Scénario n°2 : « Avant-port »

- Remplacement de la plage d'amortissement par un quai vertical absorbant non accostable
 - Création d'un poste gaz et hydrocarbures dans l'avant-port
 - Création d'un quai F. Vals
 - Dragage du chenal à -10.50 m
 - Confortement des berges du chenal
 - Confortement de la digue en enrochement
- ✓ *Avant-port : poste gaz et hydrocarbures*
 - ✓ *D4 : Céréales seules*
 - ✓ *D2 : Hydrocarbures*
 - ✓ *Quai F.Vals :
Marchandises diverses*
 - ✓ *Quai Est 2 : Céréales*

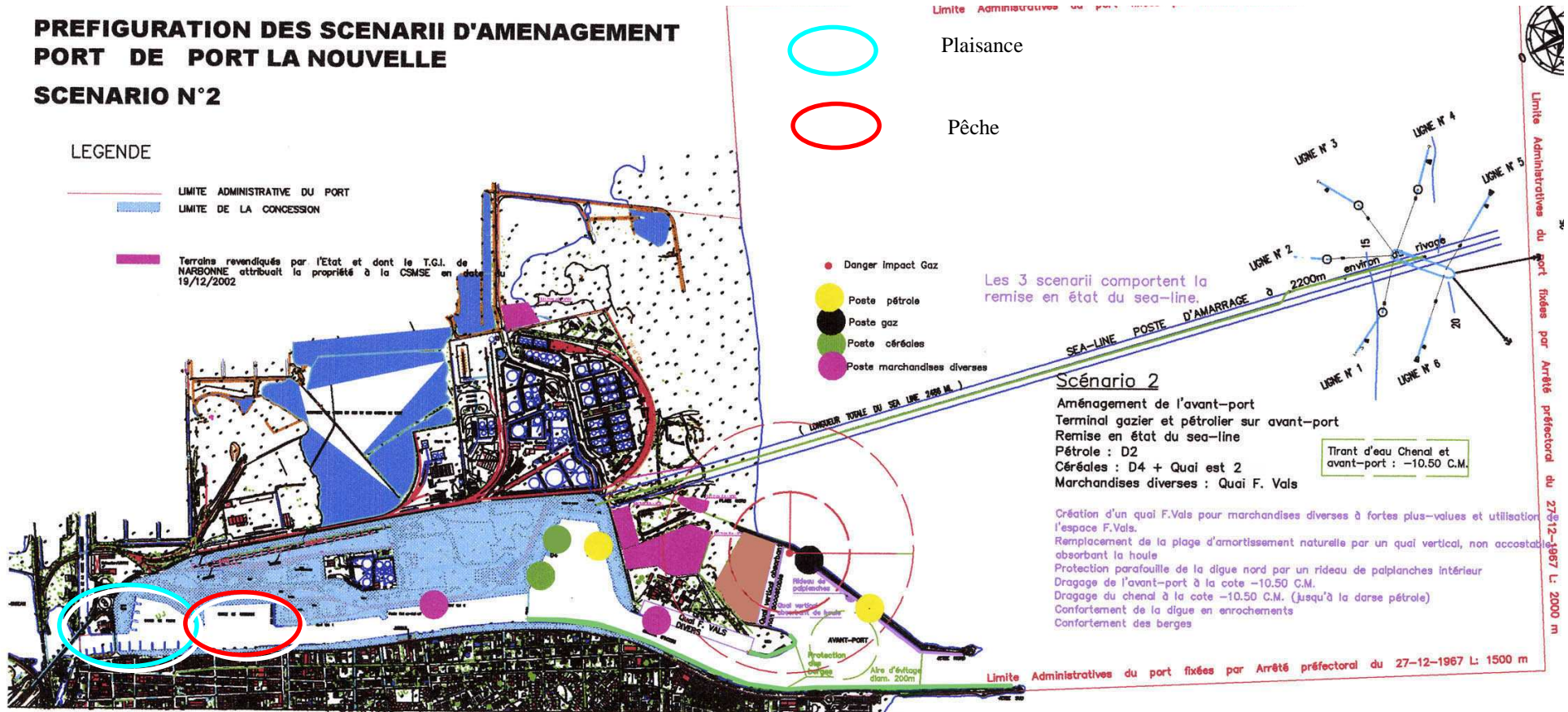
Scénario n°2 : « Avant-port »

Aménagement de l'Avant-Port Terminal gazier et pétrolier sur Avant-Port

PREFIGURATION DES SCENARII D'AMENAGEMENT PORT DE PORT LA NOUVELLE SCENARIO N°2

LEGENDE

- LIMITE ADMINISTRATIVE DU PORT
- LIMITE DE LA CONCESSION
- Terrains revendiqués par l'Etat et dont le T.G.I. de NARBONNE attribuit la propriété à la CSMSE en date du 19/12/2002



Scénario 2
 Aménagement de l'avant-port
 Terminal gazier et pétrolier sur avant-port
 Remise en état du sea-line
 Pétrole : D2
 Céréales : D4 + Quai est 2
 Marchandises diverses : Quai F. Vals

Tirant d'eau Chenal et avant-port : -10.50 C.M.

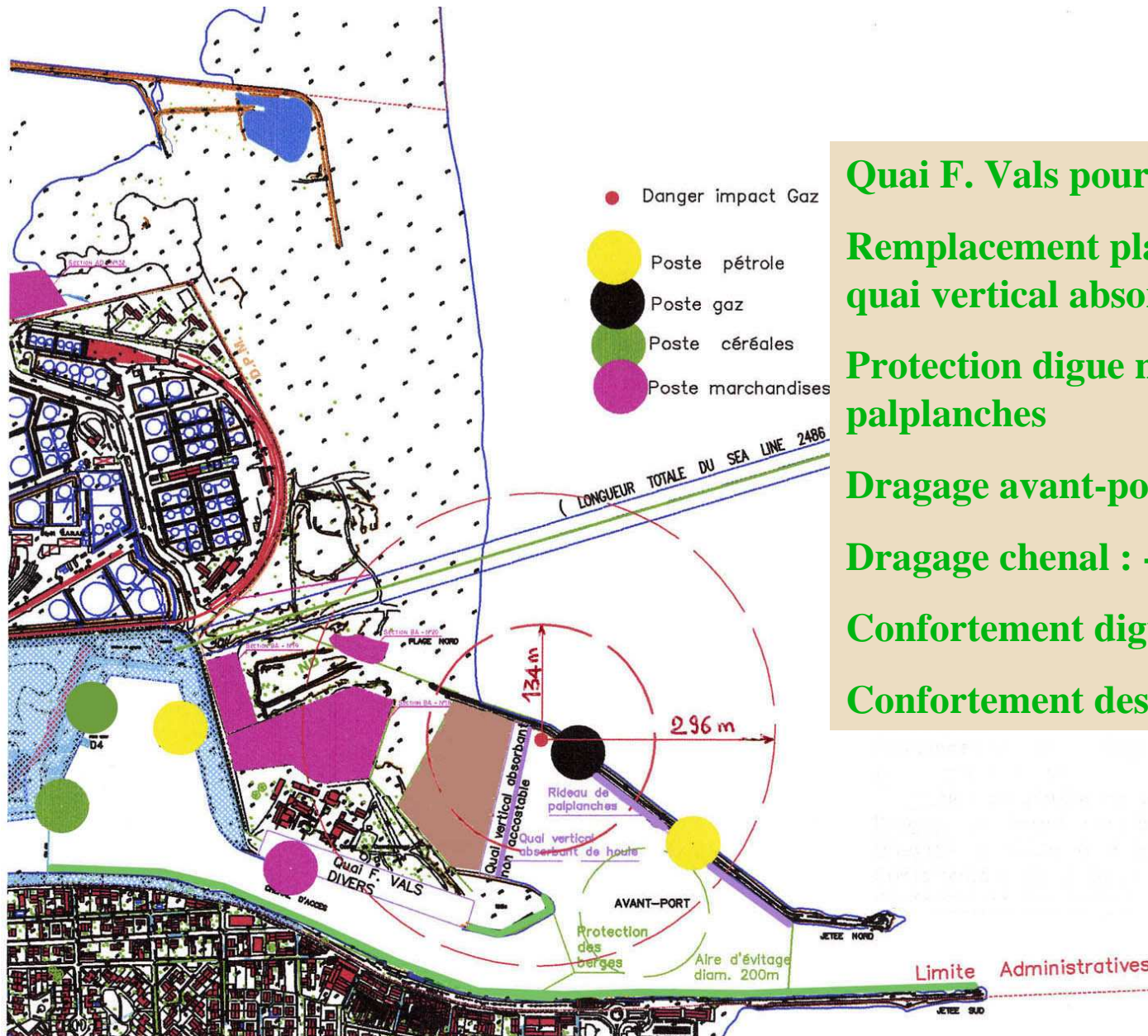
Création d'un quai F.Vals pour marchandises diverses à fortes plus-values et utilisation l'espace F.Vals.
 Remplacement de la plage d'amortissement naturelle par un quai vertical, non accostable absorbant la houle
 Protection parafouille de la digue nord par un rideau de palplanches intérieur
 Dragage de l'avant-port à la cote -10.50 C.M.
 Dragage du chenal à la cote -10.50 C.M. (Jusqu'à la darse pétrole)
 Confortement de la digue en enrochements
 Confortement des berges

Scénario n°2 : « Avant-port »

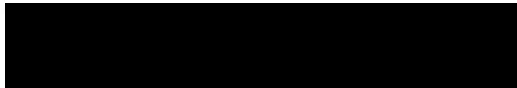
Descriptif

- ✓ *Aménagement de l'avant-port*
- ✓ *Création d'un terminal pétrolier et gazier dans l'avant-port*
- ✓ *Remise en service du sea-line pétrolier existant*
- ✓ *Approfondissement du tirant d'eau à -10.50m dans chenal d'accès (accueil de navires en marchandises diverses plus importants)*
- ✓ *Création d'un quai F. Vals avec terre-pleins associés*
- ✓ *Remplacement de la plage d'amortissement des houles par un quai vertical absorbant non accostable*
- ✓ *Confortement intérieur de la digue nord (dispositif para fouille)*
- ✓ *Confortement jetée sud et berges sud du chenal*
- ✓ *Dragage de l'avant-port, création d'une aire d'évitage diam. 200m*

Scénario n°2 : ZOOM



- Quai F. Vals pour Divers
- Remplacement plage amortissement par quai vertical absorbant non accostable
- Protection digue nord par rideau palplanches
- Dragage avant-port : -10.50 m
- Dragage chenal : -10.50 m
- Confortement digue enrochements
- Confortement des berges



Scénario n°2 : « Avant-port »

➤ Avantages

Optimisation des postes existants et valorisation maximale du futur quai F. Vals en permettant l'accès de plus gros navires

Maintien de l'approvisionnement en gaz par voie maritime en éloignant les risques d'accident au dépotage de la zone urbaine

Diminution du taux d'occupation des postes pétroliers avec possibilité d'évolution

Création d'une aire d'évitage de diam. 200/250m

Gain de surface de terre-pleins (plage d'amortissement remplacé par quai vertical) et de stockage potentiel

➤ Inconvénients

Risque que l'application de Loi 31 juillet 2003, n'interdise à terme l'entrée des navires pétroliers et surtout gaziers dans le chenal (proximité de la ville)

Développement de l'activité portuaire limité à : la création d'un seul poste pétrole dans l'avant-port, au quai F. Vals.

Scénario n°3 : « Tout sea-line »

- ▶ *Construction d'un sea-line Gaz*
- ▶ *Construction d'un sea-line hydrocarbures*
- ▶ *Création d'un quai F. Vals*
- ▶ *Dragage à -8.50 m*
- ▶ *Confortement des berges du chenal*
- ▶ *Confortement de la digue en enrochements*
- ✓ *Sea-line : poste gaz et hydrocarbures*
- ✓ *D4 : Céréales seules*
- ✓ *D2 : Divers*
- ✓ *Quai F.Vals : Marchandises diverses*
- ✓ *Quai Est 2 : Céréales*




Scénario n°3 : « Tout sea-line »



« Tout Sea-line » Création d'un sea-line pétrole et d'un sea-line gaz

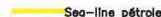

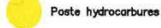
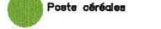
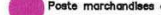
PREFIGURATION DES SCENARI D'AMENAGEMENT PORT DE PORT LA NOUVELLE

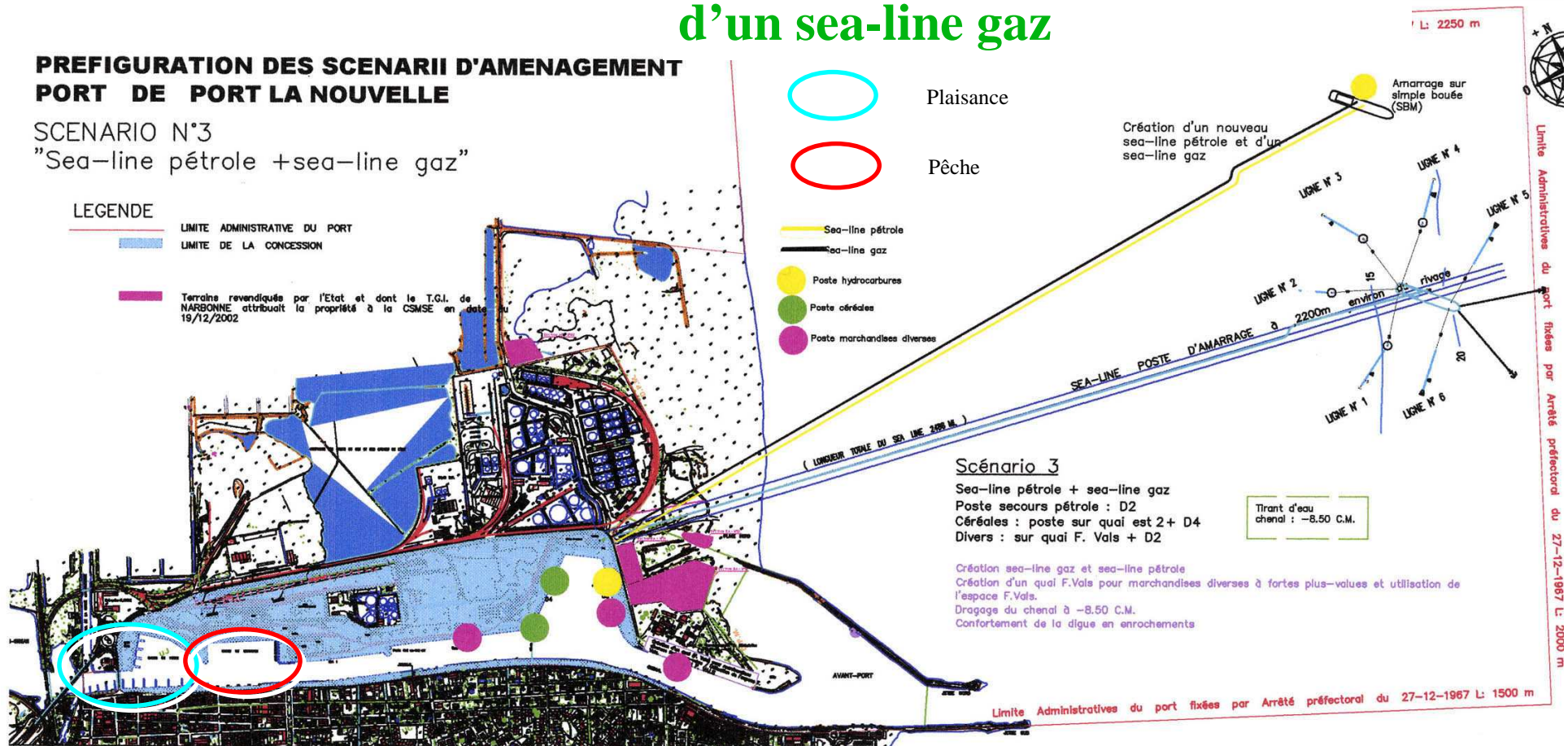
SCENARIO N°3
"Sea-line pétrole + sea-line gaz"

LEGENDE

-  LIMITE ADMINISTRATIVE DU PORT
-  LIMITE DE LA CONCESSION
-  Terrains revendiqués par l'Etat et dont le T.G.I. de NARBONNE attribuait la propriété à la CSMSE en date 19/12/2002

-  Plaisance
-  Pêche

-  Sea-line pétrole
-  Sea-line gaz
-  Poste hydrocarbures
-  Poste céréales
-  Poste marchandises diverses



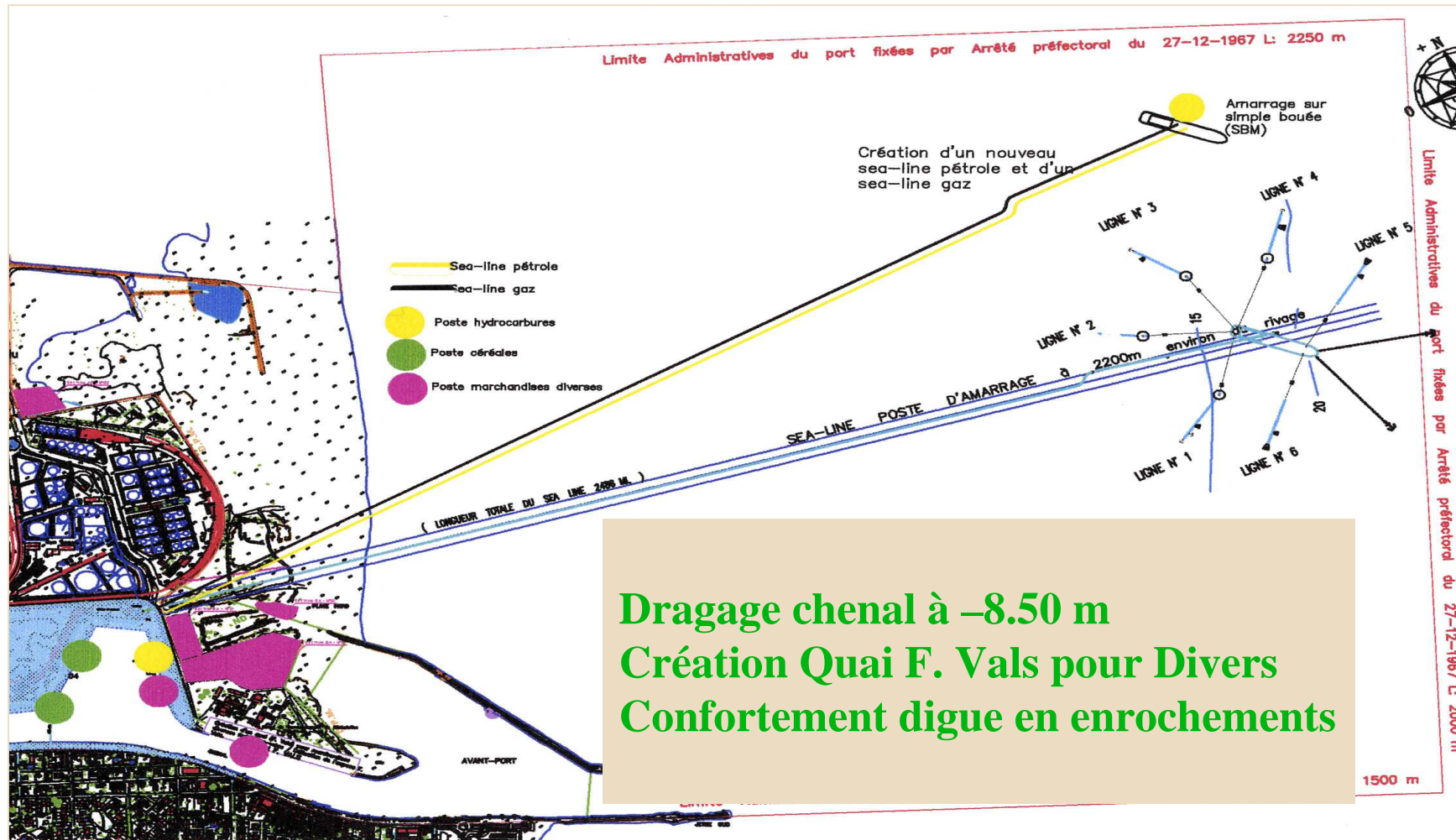
Scénario n°3 : « Tout sea-line »

Descriptif

- ✓ *Création d'un nouveau sea-line gaz et pétrole*
- ✓ *Remise en état du sea-line existant*
- ✓ *Entretien des digues et des berges actuelles du port*
- ✓ *Création d'un quai F. Vals*



Scénario n°3 : « Tout sea-line » ZOOM



Dragage chenal à -8.50 m
Création Quai F. Vals pour Divers
Confortement digue en enrochements

Scénario n°3 : « Tout sea-line »

➤ Avantages

Libération totale des postes pétrole et gaz (poste de secours conservé dans la darse-sous réserve)

Sécurité environnement accrue vis à vis de la zone urbaine

➤ Inconvénients

Limitation de la taille des navires accédant au port

Contraintes d'exploitation potentielles sur les sea lines

Scénario n°4 : « Volontariste : nouveau port zone nord »

- Création d'un port pour gaz, pétrole et divers
 - Confortement des berges du chenal
 - Confortement de la digue en enrochements
- ✓ *Port Zone Nord : poste gaz, hydrocarbures et divers*
 - ✓ *D4 : Céréales seules*
 - ✓ *D2 : Divers*
 - ✓ *Quai Est 2 : Céréales*




Scénario n°4 : « Volontariste : nouveau port zone nord »

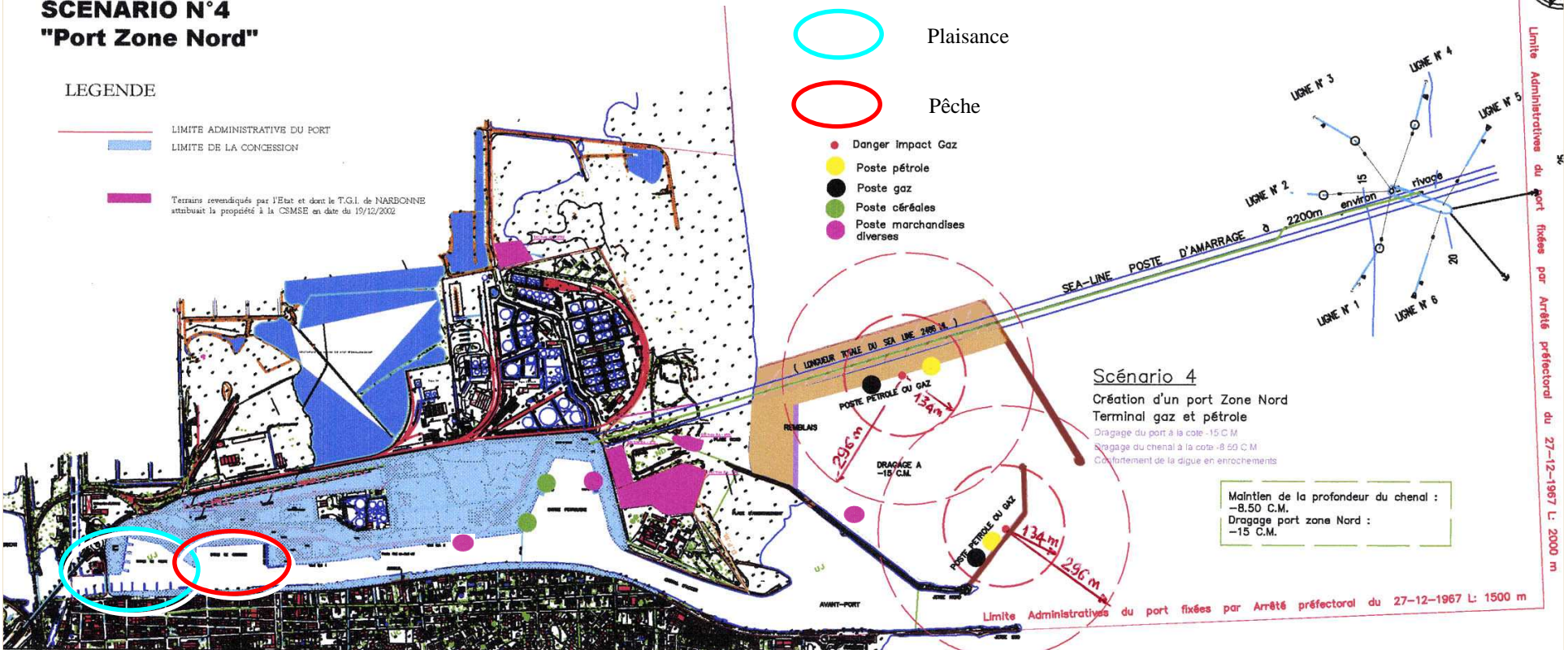
Port Zone Nord

Terminal Gaz et Pétrole

PREFIGURATION DES SCENARII D'AMENAGEMENT PORT DE PORT LA NOUVELLE SCENARIO N°4 "Port Zone Nord"

LEGENDE

-  LIMITE ADMINISTRATIVE DU PORT
-  LIMITE DE LA CONCESSION
-  Terrains revendiqués par l'Etat et dont le T.G.I. de NARBONNE attribuait la propriété à la CSMSE en date du 19/12/2002



-  Plaisance
-  Pêche
-  Danger impact Gaz
-  Poste pétrole
-  Poste gaz
-  Poste céréales
-  Poste marchandises diverses

Scénario 4
Création d'un port Zone Nord
Terminal gaz et pétrole
Dragage du port à la cote -15 C.M.
Dragage du chenal à la cote -8.50 C.M.
Confortement de la digue en entrecrochements

Maintien de la profondeur du chenal :
-8,50 C.M.
Dragage port zone Nord :
-15 C.M.

Scénario n°4 : « Volontariste : nouveau port zone nord »

Descriptif

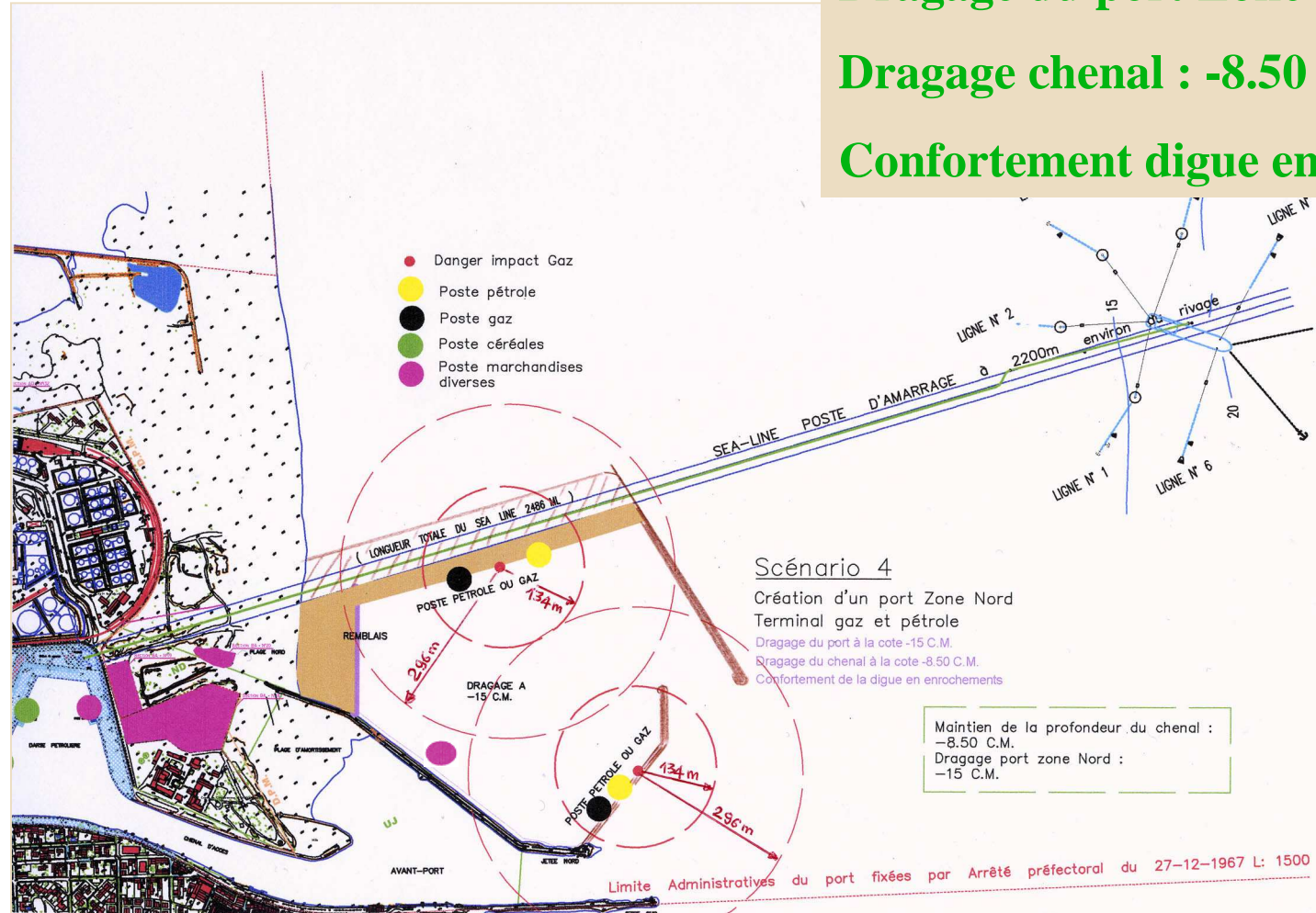
- ✓ *Création d'un nouveau port d'environ 40 hectares dans la zone nord, indépendant du port actuel*
- ✓ *Création de nouveaux terre-pleins*
- ✓ *Remise en service du sea-line actuel*

Scénario n°4 : « Volontariste : nouveau port zone nord »

Dragage du port Zone Nord : -15 m

Dragage chenal : -8.50 m

Confortement digue en enrochements



Scénario n°4 : « Volontariste : nouveau port zone nord »

➤ Avantages

Eloignement par rapport à la ville de tout risque environnemental lié au transport et au déchargement des matières dangereuses et polluantes

Grand plan d'eau pouvant être évolutif

Accueil de pétroliers plus importants avec des fonds dragués à –15 m (à valider)

Doublement des capacités de stockage portuaire

Forte optimisation des activités pour l'avenir

➤ Inconvénients

Risque de coût d'entretien annuel élevé (dragages)

Impact possible sur le transit sédimentaire côtier



4. Prochaines étapes

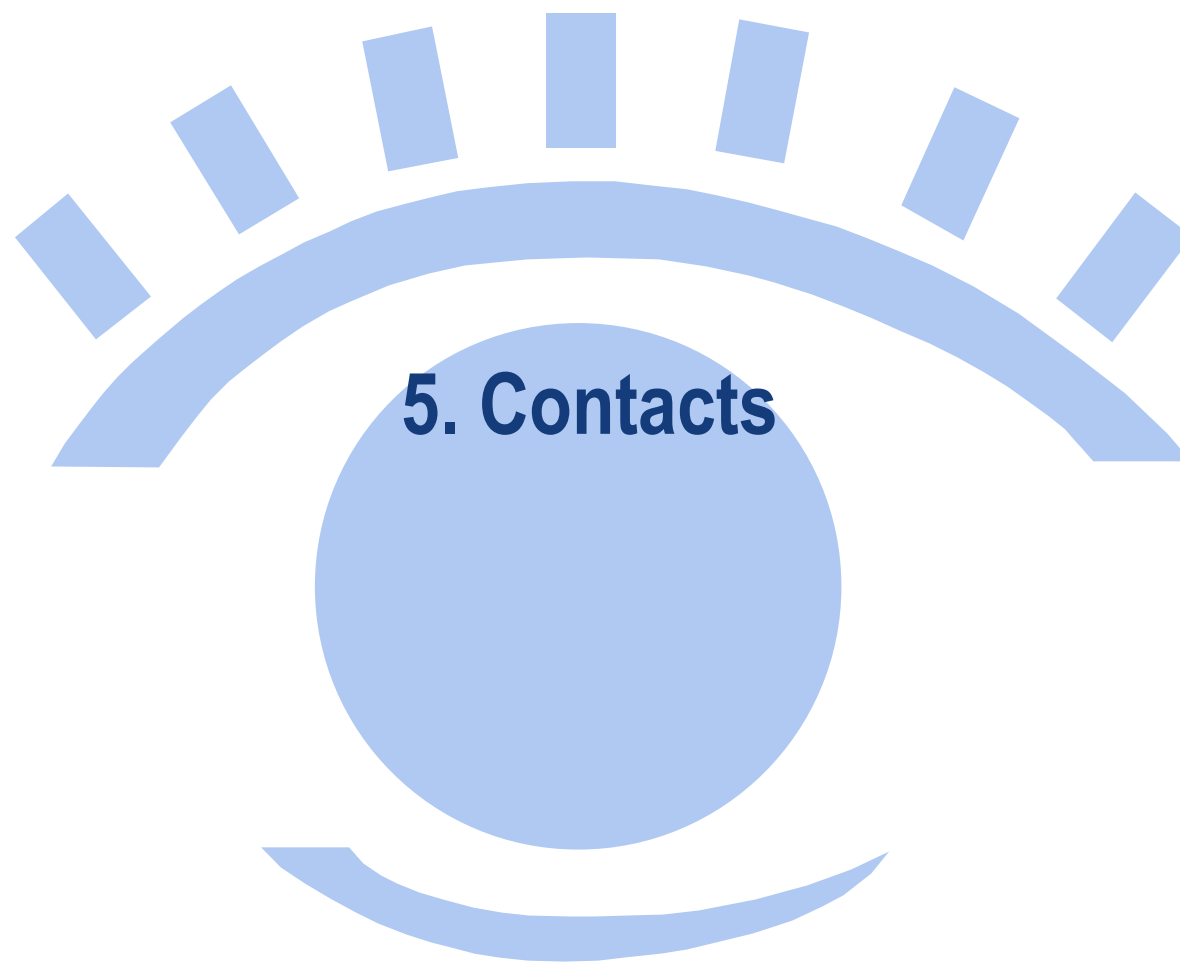
Suite de la démarche

Travaux à réaliser

- Approfondissement des scénarios d'aménagement
- Étude de faisabilité technico-économique
- Analyse comparative des scénarios

Comité de pilotage final : date à fixer

Remise du rapport final



Contacts

- **Ernst & Young Entrepreneurs Conseil**

408 avenue du Prado

BP116

13267 Marseille Cedex 08

- Christian Pasquetti

Directeur de Mission Senior

christian.pasquetti@fr.ey.com

04 97 28 86 29



Entretiens réalisés

- Mme Balatska - T&T Amarlux
- M. Cannat - Antargaz
- Mme Manau - Antargaz
- M. Casane - Société Anonyme Rhône Alpes Méditerranée (SARAM)
- M. Fievet - Fouquet Sacop
- M. Galgand - Camidi
- M. Hervé Cifai - Les Silos du Sud
- M. Jullien - BP France
- M. Lecea - Mme Lepeyre - Mlle Pinaud - Dyneff
- M. Longé – Total – Direction des Dépôts
- M. Mascle - Comptoir Languedocien de Transit et de Manutention (CLTM)
- M. Pérotin - Station de Pilotage Remorquage Lamanage
- M. Pons - SNCF
- M. Puech -Halle à Marée
- M. Bergeron - SMNLR
- M. Pujol - SMNLR
- Mme Faye de Michaux - SMNLR
- M. Chatel - CCI de Narbonne
- M. Pujau - CCI de Narbonne
- M. Lagnau - CCI de Narbonne
- M. Ball - Conseil Régional Languedoc Roussillon
- Mme Benedetto – Conseil Régional Languedoc Roussillon
- M. Monier - Commune de Port-la-Nouvelle
- M. Briche - Capitainerie de Port la Nouvelle
- M. Belda - Union Maritime Nouvelle
- M. Benedittini- SDIS
- M. Beauchamp- DRIRE
- M. Voque - Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée
- M. Dat – Association des plaisanciers

Sources et ressources

- Le marin
- Les échos
- Reuters
- Étude préalable à la définition des objectifs de réduction de flux de substances polluantes de l'agglomération de PLN (GAEA environnement – Août 2001)
- Étude technico-économique des installations de réception de vracs liquides pétroliers de PLN (Offshore – 1992)
- Projet de bassin de plaisance fluvio-maritime (SMNLR – 2001)
- Plan de développement de PLN (DCEOM – 1996)
- Plan de développement de PLN (EDAW – 1998/1999)
- Charte de développement de la place portuaire de Port La Nouvelle (GEODE – Août 1999)
- Conseil Général
- CD Orthoplan de PLN
- Statistiques SMNLR
- CD Etude de danger (Sector – 1998)
- CD Plan du port de PLN (SMNLR – 2003)
- Rapport d'activité BRS 2002
- Agreste Conjoncture – Commerce Extérieur agroalimentaire
- France Export Céréales
- Conseil International des céréales
- Agridoc (réseau d'information financé par le ministère français des affaires étrangères)
- Pluriagri
- Office National interprofessionnel des céréales
- Unifa
- AFCOME (Rencontres Internationales)

Sources et ressources

- Europe Oil & Gas (Paribas – 2000)
- Pétrole Européen (Société Générale Equity Research – 2000)
- European Energy and Transportation trends to 2030 (Commission européenne, Direction générale de l’Energie et des Transports – 2003)
- Future of Gas in Europe (USB Warburg – 2002)
- Le marché du gaz en Europe (Eurostaf – 2001)
- Industry Surveys : Oil and Gas Equipment and Services (Standard & Poors – 2003)
- LPG Market outlook (The Purvin & Getz, 2001)
- Forecasting the Dry Bulk, Tanker and Container Markets (Maritime Cyprus, 23 rd September 2001, Dr Martin Stopford, MD Clarkson Research)
- Documents internes Ernst & Young, dont European Downstream Oil Review (2000), Issues in the Downstream Oil Market (2002)



Calcul du taux d'utilisation du poste D4

POSTE D4					
	Escales	Durée	Occupation	taux/250 j	taux/302j
AUJOURD'HUI (630 000T)	62	25 heures	1550 heures	26%	21%
DEMAIN ADDITIF (60 000T)	12	15	180	3%	2%
SORTIE BLEND (180 000T)	18	25	450	8%	6%
				37%	29%
Prospect Espagne 150 000	15	25	375	6%	5%
" " " " Midi Pyr. 500 000 T	50	25	1250	21%	17%
				27%	22%
Possibilite cereales 100 000T	29	29 journées		12%	10%

Calcul du taux d'utilisation du poste D2

POSTE D2					
Aujourd'hui	Escales	Durée	Occupation	taux/250 j	taux/302j
SARAM	100	25 heures	2500 heures	41%	35%
ANTARGAZ	15	24	360	6%	5%
ONIVIN	10	24	240	4%	3%
				51%	43%
Demain +	Escales	Durée	Occupation	taux/250 j	taux/ 302 j
SARAM	125	25	3125	52%	43%
ANTARGAZ	52	24	1248	21%	17%
ONIVIN	10	24	240	4%	3%
				77%	63%
Demain ++	Escales	Durée	Occupation	taux/250 j	taux/ 302 j
SARAM	125	25	3125	52%	43%
ANTARGAZ	100	24	2400	40%	33%
ONIVIN	10	24	240	4%	3%
				96%	79%

Calcul du taux d'utilisation du poste céréales

SIMULATION POUR CHARGEMENT DE LOT DE 3500 TONNES/ NAVIRE							
1 NAVIRE/JOUR UN POSTE DE CHARGEMENT							
					365	302	250
	Tonnage	rend journalier	escales	journées	taux Occupation		
2002	612 000	3500	175,5	176	48%	58%	70%
2003	700 000	3500	200	200	55%	55%	80%
Previsions	800 000	3500	229	229	63%	76%	92%
	900 000	3500	257	257	70%	85%	103%
	1 000 000	3500	286	286	78%	95%	
	1 100 000	3500	314	314	86%	104%	
SIMULATION POUR CHARGEMENT DE LOT DE 3500 TONNES/ NAVIRE							
2 NAVIRES / JOUR SUR UN POSTE DE CHARGEMENT							
	800 000	7000	229	115	32%	38%	46%
	900 000	7000	257	129	35%	43%	52%
	1 000 000	7000	286	143	39%	47%	57%
	1 100 000	7000	314	157	43%	52%	63%
	1 200 000	7000	343	172	47%	57%	69%
TONNAGE PREVISIONNEL SUR UN POSTE OCCUPE 70% DU TEMPS FONCTION DU RENDEMENT JOUR							
	738 500	3500	211	211		70%	
	844 000	4000	241	211		70%	
	1 055 000	5000	301	211		70%	
	1 266 000	6000	362	211		70%	
	1 477 000	7000	422	211		70%	

A stylized sun icon composed of a central blue circle, a thick blue arc above it, and several blue rectangular rays of varying lengths radiating from the top of the arc.

Annexe Technique
Risques et contraintes environnement et sécurité

Sommaire

1. Rappel des objectifs et de la démarche
2. Impacts et risques environnementaux
3. Risques liés à la sécurité des biens et des personnes
4. Les moyens de maîtrise des risques





Rappel des objectifs et de la démarche

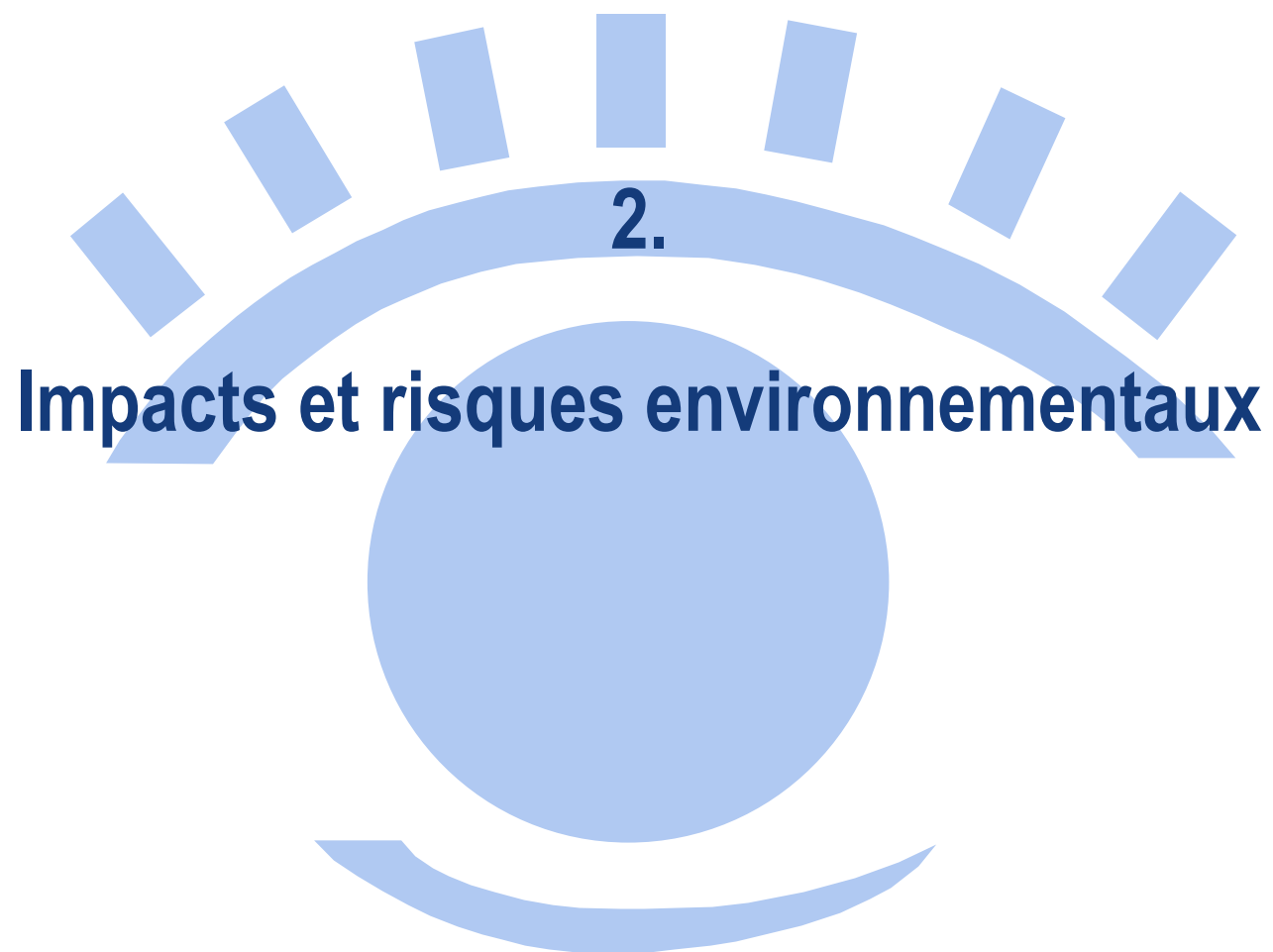
Moyens d'investigation

Entretiens

- 6 entretiens
 - CCI
 - Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en méditerranée
 - Service de Navigation du port
 - SMNLR – Capitainerie du port
 - SDIS 11
 - DRIRE LR

Sources

- Études préalable à la définition des objectifs de réduction des flux de substances polluantes Août 2001
- Charte de développement de la place portuaire de Port-La-Nouvelle Août 1999
- Préparation du contrat pour les étangs du Narbonnais « dossier de demande d'agrément provisoire » Mai 2003
- Déclinaison des orientations de la Charte du Parc sur la Frange littorale
- Plan d'intervention portuaire Novembre 1998
- Étude de danger du port de commerce de PLN



Le Port dans son environnement

- Le grau de PLN: unique lieu d'échange hydraulique entre l'étang de Bages-Sigean et la mer
 - Les échanges sont favorisés par les vents du Sud-Est qui permettent les apports d'eau de mer, alors que les vents d'Ouest (>100 km/h) favorisent la vidange des étangs.
 - Ces échanges sont limités par le barrage à vanne de palplanches localisé à proximité de l'actuel port de plaisance et dans une moindre mesure par les piles du pont SNCF. Le barrage à vanne, aujourd'hui en position ouverte est à l'origine de 70 % des réductions d'échanges entre la mer et les étangs.
 - Cet ouvrage mis en place pour réduire l'apport en sédiments venant de l'étang dans le Grau de PLN a pour conséquence environnementale de limiter les échanges hydrauliques entre la mer et les étangs. Une réflexion est en cours afin de démanteler cet ouvrage (enlèvement progressif des palplanches et de la passerelle).



Le Port dans son environnement

- Le grau de PLN: un élément indispensable à la biodiversité des étangs et aux activités de pêche associées
 - Les échanges entre la mer et les étangs garantissent l'équilibre biologique et la biodiversité des étangs:
 - Équilibre biologique (la salinité est la source de biodiversité de l'étang sud)
 - Équilibre piscicole (Le grau de PLN est un passage obligé pour les anguilles qui vont se reproduire dans les étangs)
 - Les ressources naturelles des étangs et la pêche
 - La qualité des eaux rejetées dans le Grau ainsi que la turbidité des eaux issues des opérations de dragage est un facteur de risque pour la reproduction des anguilles. Il est à noter que les anguilles constituent une source de revenu pour les 40 pêcheurs qui pratiquent une pêche artisanale dans les étangs de Gages-Sigean
 - Actuellement, le ramassage des coquillages est interdit en raison d'une pollution historique industrielle au Cadmium des sédiments, il n'est pas exclu que ce ramassage puisse être à moyen terme de nouveau autorisé, ce qui aurait un impact positif sur le tourisme local.

Les impacts du port sur la qualité des eaux du Grau

- **Aucun rejet toxique de process industriel**
 - Il est à noter qu'aucun rejet de process industriel n'est réalisé dans le chenal et les analyses des sédiments du port ne montrent pas de toxicité particulière: les activités actuelles ne semblent pas générer d'impacts en éléments toxiques (métaux lourds notamment)
 - Il est à noter néanmoins dans le Sud de l'étang de Bages-Sigean, près du pont SNCF, des teneurs en Zinc, PCB, hydrocarbures et pesticides dont l'origine n'a pas été imputée à une activité spécifique aujourd'hui.
- **Des impacts biologiques en passe de disparaître**
 - A ce jour il semble que la principale source d'impact soit la station d'épuration de Port La Nouvelle ayant un impact en Azote et Phosphore, générant une eutrophisation des étangs.
 - En 2005, la nouvelle station d'épuration, conforme à la directive européenne relative aux « zones sensibles à l'eutrophisation » devrait générer des impacts limités.



Impacts environnementaux par activité

- Impacts du port de commerce:
 - Les activités pétrolières ne génèrent pas d'impacts chroniques sur les eaux de la Darse et du chenal. Quelques incidents sans conséquences environnementales ont été reportés dans le passé.
 - Le port céréalier génère un apport en matière organique dans le chenal, en raison de l'envol de poussières lors des opérations de chargement/déchargements. La nouvelle installation de chargement devrait limiter cet impact.
- Impacts du port de plaisance:
 - Le port de plaisance génère actuellement des impacts environnementaux en raison de l'absence de sanitaires, l'absence de gestion des déchets issus des bateaux et l'impossibilité pour les plaisanciers d'évacuer les « eaux noires ».
 - La nouvelle darse dédiée à cette activité intégrera ces contraintes.
 - Il est à noter qu'en cas de développement des activités de croisière, une réflexion devra être engagée sur la gestion des déchets issus des navires.



Impacts environnementaux par activité

- Impacts du port de pêche:
 - Le port de pêche induit également un apport de matières organiques en raison des déchets de tri des chaluts qui sont rejetés à l'eau au sein même du port par certains pêcheurs.
 - Ces apports biologiques sont a priori réduits. Une benne, déjà mise à disposition des pêcheurs, ainsi que la recherche d'une filière de revalorisation des déchets de tri, devraient permettre de diminuer cet impact.





Trois secteurs/activités à risque

- Les risques liés aux activités de Port La Nouvelle peuvent être présentés en considérant les risques liés aux activités :
 - de lamanage et de circulation des navires au sein du canal et des darses,
 - de quai (chargement et déchargement), ainsi qu'aux opérations de stockage de substances sur les quais et à proximité (silos de céréales)
 - de stockage industriel plus éloigné des quais (stockages de GPL, d'alcool et d'hydrocarbures)



Risques liés au lamanage

- Une largeur de canal contraignante et un rayon d'évitage trop faible:
 - La largeur du canal et la taille de la Darse pétrolière limitent l'accès aux navires dont les capacités sont de plus en plus importantes (aujourd'hui les navires de 140 mètres de long et 23 mètres de large correspondent à la taille critique). Il est à noter qu'en raison des vents forts provoquant un ressac au sein du port, les navires de taille importante sont parfois contraints de rester en mer avant d'envisager un lamanage.
 - La taille de la darse pétrolière interdit toute manœuvre de bateaux en toute sécurité: pour manoeuvrer, l'accès devrait être limité à des navires de 125 mètres de long en l'état actuel. Un rayon d'évitage de 300 m devra être envisagé pour accueillir en toute sécurité les navires.
- Une profondeur du canal minimale:
 - La profondeur du canal, actuellement de 8,5 mètres au droit de la darse pétrolière, constitue également un risque étant donné le tirant d'eau parfois proche de 8 mètres des navires amarrés dans la darse.
 - Les opérations de lamanages impliquent une pression excessive sur les eaux et un risque de perte de contrôle du navire par les pilotes (il est à noter qu'une perte de contrôle d'un navire a déjà abouti à un endommagement d'un quai).

Risques au niveau des quais

- Au niveau des quais, les principales sources de risque sont dues aux opérations :
 - d'approvisionnement en gaz
 - d'approvisionnement en produits pétrolier
 - de stockage de céréales
 - de manipulation d'engrais
- Ces activités constituent, en cas d'accident majeur, des zones de danger à prendre en considération dans le cadre de la maîtrise de l'urbanisme. Les zones de danger sont caractérisées comme suit:
 - zone Z1: zone pour laquelle un accident aurait des conséquences mortelles pour au moins 1% des personnes présentes
 - la zone Z2: zone d'apparition d'effets irréversibles pour la santé, ou de blessures sérieuses



Approvisionnement en gaz de la darse pétrolière

- Opérations à risque
- Lors du déchargement des gaz liquéfiés, l'épandage de liquide peut se produire à l'occasion de l'ouverture d'une brèche dans la liaison entre le navire venu décharger et la jonction à terre: rupture ou décrochage du bras de chargement, fuite au niveau d'une bride, d'un joint ou d'une canalisation.
- Bien que de nombreuses mesures soient prises pour éviter de tels rejets, une fuite reste possible, du fait d'une erreur opératoire ou d'un défaut de matériau. Le volume rejeté dépendra de la rapidité de l'intervention pour fermer les vannes automatiques. Compte tenu des mesures de surveillance adoptées, le délai d'intervention actuel de l'ordre de la minute paraît réaliste.
- Impacts d'un accident majeur
- Les opérations de chargement au niveau de l'appontement génèrent en cas d'accident majeur, un risque de mortalité sur un rayon de 134 m (Z1) et de blessures sur un rayon de 296 mètres (Z2). La ville est ainsi potentiellement impactée par les activités des méthaniers au sein de la darse pétrolière.
- Une nouvelle installation d'appontement devrait être réalisée au delà de ces périmètres de sécurité.

Approvisionnement en produits pétroliers de la darse pétrolière

- Opérations à risque
- L'épandage de liquide inflammable pendant les opérations de déchargement est possible, du fait d'une erreur opératoire ou d'un défaut de matériau. Dans ce cas, le scénario de rupture du bras de chargement apparaît comme dimensionnant. Le volume rejeté dépendra de la rapidité de l'intervention pour arrêter les pompes et fermer les vannes manuelles. Compte tenu des mesures de surveillance adoptées, un délai d'intervention de l'ordre de cinq minutes devrait être rencontré en cas d'incident. La probabilité d'extension d'un sinistre au navire est plus élevée que pour les gaz liquéfiés du fait d'une faible dispersion aérienne des produits rejetés. Les liquides rejetés dans la darse pourraient trouver une source d'inflammation au niveau du trafic maritime circulant dans le chenal
- Impacts d'un accident majeur
 - Les effets d'un feu de nappe en cas de rupture de bras de chargement et des fuites de canalisation ne devraient pas induire d'impact sur la ville (les blessures notables peuvent être rencontrées sur une distance de 144 m par rapport à la zone d'appontement (Z2)).

Stockage de céréales

- **Opération à risque**
 - Le risque induit par les stockages de Granisud est la projection de missiles en cas d'explosion.
- **Impacts d'un accident majeur**
 - La distance d'éloignement, correspondant au rayon de projection d'éléments légers et de blocs de béton est de 85 mètres et n'affecte ni la ville ni les installations de stockage pétrolier.
 - Les experts ayant réalisé les études de danger n'ont pas identifié « d'effet domino » potentiels notamment avec les installations pétrolières



Manipulation d'engrais

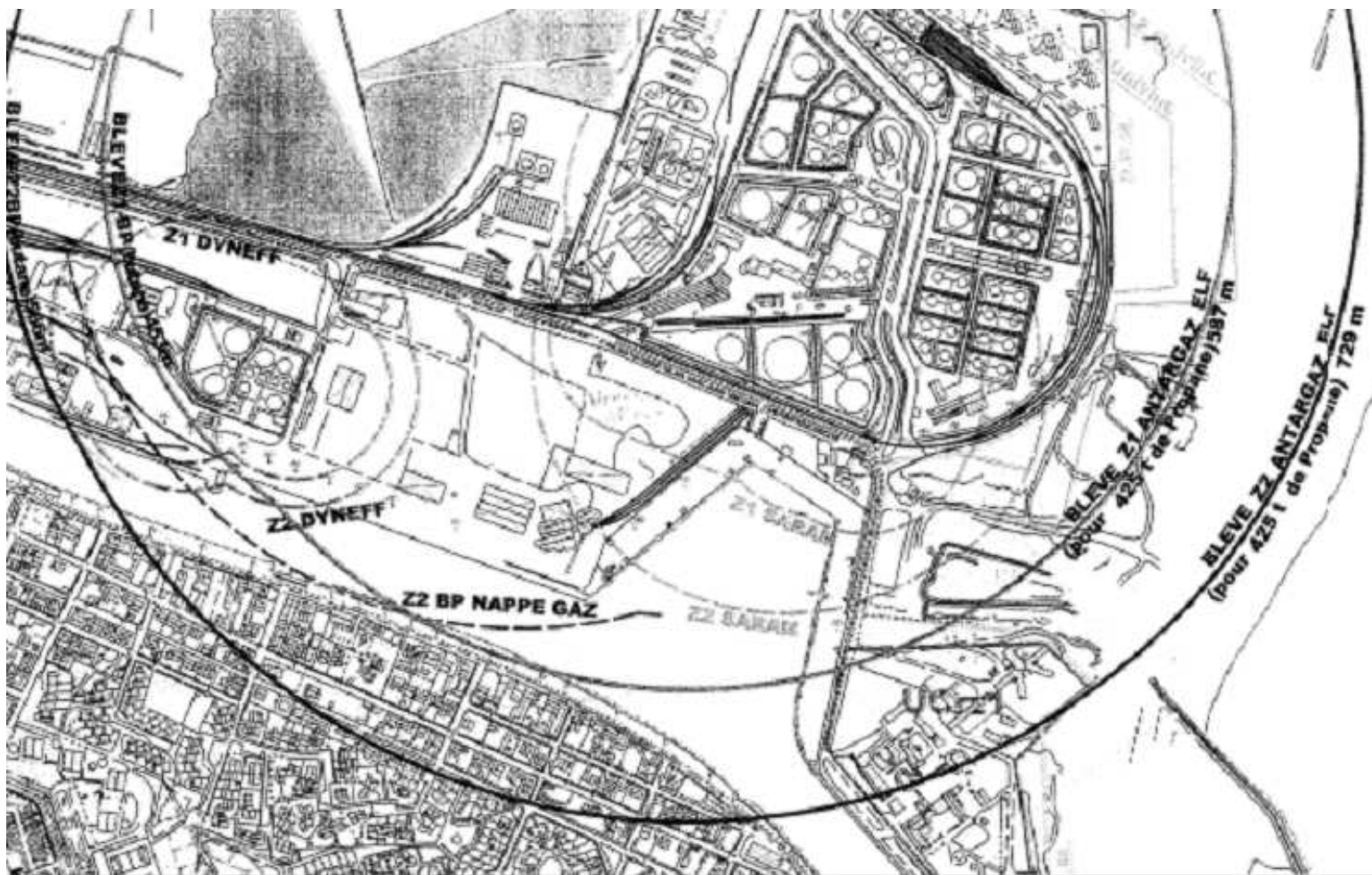
- Opération à risque
 - L'incendie d'un chargement d'engrais (ou encore de nitrate d'ammonium) suite à un feu spontané de camion est possible mais très peu probable compte tenu de la combinaison d'événements nécessaire (feu spontané dans l'enceinte du port, propagation du feu, absence d'intervention).
- Impacts d'un accident majeur
 - Les ammonitrates présentent principalement un risque de dégagement de fumées toxiques (NOx) en cas d'incendie. Les études de dangers montrent que les premiers effets de mortalité sont atteints sur une distance de 51 mètres (Z1) et les premiers dégâts et des blessures notables peuvent être rencontrés sur une distance de 70 m.
 - La ville n'est ainsi pas affectée par ce risque
 - Le nitrate d'ammonium (industriel ou ammonitrates) est très soluble dans l'eau et susceptible de générer des pollutions par nitrates. Cet aspect est notamment à prendre en compte en cas d'intervention sur un feu afin de pouvoir récupérer les eaux de lutte contre l'incendie.

Risques au niveau des stockages industriels

- Des études de dangers en cours
 - Les études de dangers des stockages BP et Antargaz sont en cours de réalisation et devraient être remises avant le 31 décembre 2004.
 - Les études de danger des dépôts de SARAM, Dyneff et ONIVINS seront remises à jour en 2004-2005
- Néanmoins il est possible d'appréhender les périmètres des zones de danger comme cela est indiqué dans la cartographie page suivante qui ne doit être considérée que comme provisoire



Cartographie provisoire des risques liés aux stockages industriels



Risques au niveau des stockages industriels

- Les dépôts pétroliers
 - Selon les études de danger réalisés ou en cours de réalisation, les installations industrielles actuelles de stockage de produits pétroliers ne devraient pas avoir, en cas d'accident majeur, d'impact sur la ville (Dyneff, SARAM, ONIVINS).
 - Il est à noter que les stockages pétroliers en ville, et notamment l'oléoduc passant en zone urbanisé, constituent une préoccupation de la DRIRE. Des risques supplémentaires induits par une augmentation de capacité de stockage ne devraient pas être autorisés par la DRIRE.
- Les stockages de gaz
 - Le BLEVE (Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion) correspond au risque majorant. Cela correspond à la mise à l'air libre brutale, par éclatement de l'enveloppe d'un stockage, d'une importante masse de Gaz Combustible Liquéfié, qui se vaporise instantanément, et peut être enflammée par une source extérieure, formant ainsi une boule de feu.
 - Concernant les volumes de gaz stockés, les scénarios d'accidents indiquent que les stockages en l'état pourraient impacter la ville, notamment ceux d'Antargaz. La suppression du risque BLEVE d'antargaz (par mise sous talus des stockages), impliquerait une réduction des impacts sur la ville et la possibilité éventuelle pour Antargaz d'augmenter ces stockages.