

SYNTHÈSE du dossier du maître d'ouvrage

Débat Public Décembre 2012 - Avril 2013

sur le projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle



Le projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle constitue un pilier majeur pour le développement économique de la Région Languedoc-Roussillon.

Ce projet permettra l'accès à Port-La Nouvelle à des navires plus grands et augmentera les capacités d'accueil disponibles. En liaison avec les autres grands réseaux de transport, il devrait favoriser l'intermodalité et accroître les flux sur le territoire. La création d'activités ou l'accueil de nouvelles industries d'avenir deviendront alors possibles, engendrant des emplois et de nombreuses retombées économiques.

Le Conseil Général de l'Aude et la Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne se sont associés à la Région pour financer ce projet.

C'est donc avec une volonté politique partagée que le projet a été présenté à la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Celle-ci a décidé de lancer un grand débat dès cette fin d'année 2012.

Une information plus approfondie est à votre disposition sur le site www.debatpublic-pln2015.org



PORT-LA NOUVELLE AUJOURD'HUI

Le 1^{er} janvier 2007, la Région Languedoc-Roussillon devient propriétaire des ports de Sète et Port-La Nouvelle.

En 2009, elle en a confié la gestion à la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Narbonne, Lézignan-Corbières, Port-La Nouvelle. De concert avec la Région, la CCIT entame alors des travaux importants de modernisation. Dans le même temps, la Région développe l'offre foncière adossée au port (100 ha dont 80 ha acquis auprès des Salins du Midi).

Une réflexion s'engage alors sur l'avenir du port : pour permettre au port de conserver mais surtout de renforcer sa position sur le marché, des études sont menées sur l'évolution des navires, les capacités d'accueil ainsi que les conditions d'accessibilité au port.

Ces études ont abouti à la présentation de scénarios de redimensionnement du port. Sur la base de l'un d'eux, trois alternatives ont été retenues et évaluées à environ 200 millions d'euros.

L'ÉCONOMIE DU PORT ET SES ACTIVITES



Avec 2,15 millions de tonnes traitées en 2011, 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 et dans l'exportation des céréales. Port-La Nouvelle s'est positionné récemment sur de nouveaux trafics tels que la nourriture animale, les pondéreux, etc.

Le port occupe une place stratégique :

1. pour le transport provenant d'Asie, et qui entre par le canal de Suez et ressort par le détroit de Gibraltar.
2. pour tous les échanges avec le Maghreb grâce à la courte distance à parcourir entre les ports.

En 2010, 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.

En 2011, faute de capacité, 490 000 tonnes n'ont pu être traitées.





> Les céréales (825 000 tonnes en 2011)

Port-La Nouvelle est le deuxième port céréalier français en Méditerranée, 6^{ème} au plan national et 1^{er} port français pour les exportations de blé dur. La France bénéficie d'un climat océanique plus favorable aux récoltes que le climat continental d'autres pays producteurs (Canada, Ukraine). La demande mondiale restant forte, on peut prévoir un renforcement de la filière.

> Les hydrocarbures (1 000 000 de tonnes en 2011)

Deux groupes pétroliers sont présents sur le port : Total et Dyneff. Les hydrocarbures et les [bio ou] agro-carburants représentent aujourd'hui 46 % du trafic portuaire. Les dépôts pétroliers de Port-La Nouvelle approvisionnent le grand sud de la France, en partie l'Andorre et la région toulousaine.

Malgré la baisse des importations de produits pétroliers en France, de nouveaux flux sont envisageables, liés à la croissance démographique régionale ou à de nouveaux types de carburants.

> Autres trafics liquides (15 000 tonnes en 2011)

Le terminal France Agri mer, conçu pour traiter des alcools à vocation industrielle ou alimentaire est actuellement en vente. Des investissements pourraient être réalisés par le futur propriétaire du terminal France Agri Mer permettant à terme de recevoir d'autres liquides (chimie minérale, etc.)

> Les trafics Vrac et conventionnel (300 000 tonnes en 2011)

Les vracs concernent les marchandises non conditionnées : engrais, tourteaux (nourriture animale), ciment, plaquettes forestières, pneumatiques broyés, talc, sel de déneigement, etc...

Port-La Nouvelle est en forte progression sur les trafics de vracs et divers (+ 21 % pour les vracs en 2011, et +22% divers vracs de type éoliennes démontées, transformateurs, plaques d'acier, colis industriels etc...).

De nombreux chargeurs souhaiteraient utiliser Port-La Nouvelle (carbonate, kaolin, quartz, feldspath, ferraille, ...). Les capacités insuffisantes de stockage, les voies ferrées ne permettant pas toujours un rechargement sur wagons n'ont pas permis de répondre aux demandes.

UNE RÉGION ATTRACTIVE

> Un emplacement stratégique

Au coeur de l'arc méditerranéen, entre Marseille et Barcelone, le port de Port-La Nouvelle est 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

La croissance démographique régionale est 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.

> Une économie dynamique

L'économie régionale se caractérise par quelques points forts qui peuvent être un atout pour le port. Il s'agit bien sûr du tourisme, véritable fer de lance régional, de la recherche (publique et privée), et du dynamisme des secteurs liés à l'innovation technologique.

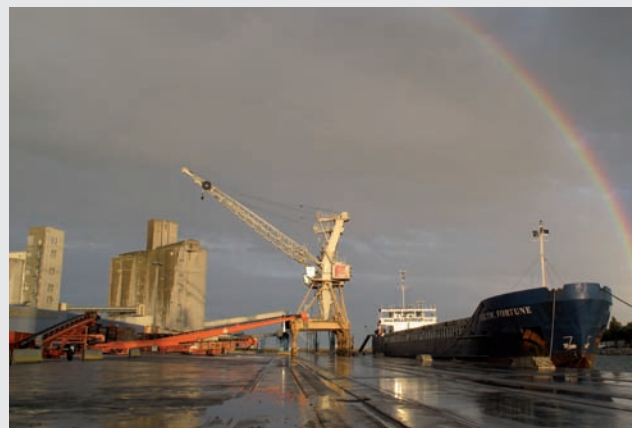
2011

LE PORT DE PORT-LA NOUVELLE EN CHIFFRES

- > 18^{ème} port de commerce français (sur une quarantaine que compte le pays).
- > 1^{er} port français méditerranéen pour l'exportation des céréales
- > 2^{ème} port français de Méditerranée pour l'importation des produits pétroliers
- > 3^{ème} port de commerce français de Méditerranée
- > 14^{ème} port français métropolitain par son tonnage

En 2010, le trafic a progressé de 8,81 % et de 3,55 % en 2011. Le port reçoit aujourd'hui des navires d'une longueur de 145,00 mètres, 22 mètres de largeur avec un tirant d'eau de 8 mètres au maximum.

Le nombre de navires accueillis baisse (360 en 2011 pour 389 en 2010) mais les volumes transportés sont plus gros (13 897 m³ en 2011 pour 12 883 m³ en 2010, soit une augmentation d'environ 8% en un an).





> Les activités pêche

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.

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).

L'année 2011 a été marquée par une très forte baisse des apports de poissons bleus, 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.

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.

> Les activités plaisance

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.



Située en face de la pêche en rive Sud, le port de plaisance comprend actuellement 255 anneaux répartis sur 11 pontons flottants amarrés sur pieux. La plaisance mêle plaisance fluviale (canal de la Robine) et maritime et est constituée principalement de petites unités (< 10,50 m).

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).



L'IMPÉRATIVE ADAPTATION AUX MUTATIONS DE L'ENVIRONNEMENT MARITIME ET PORTUAIRE

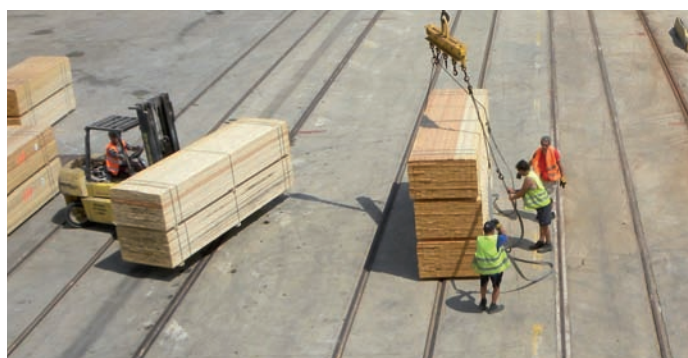
Dès à présent en limite de capacités, à la fois du côté maritime et du côté terrestre, le port de Port-La Nouvelle ne peut pas accueillir tous les navires et trafics potentiels actuels et encore moins envisager une augmentation de son activité.

Tout l'enjeu d'un agrandissement réside donc dans la préservation de ses atouts et l'amélioration de sa compétitivité.

Dans le contexte actuel de mondialisation, la Région soutient le développement économique de ses territoires au travers entre autres de son implication sur les parcs régionaux d'activités ou sur les ports maritimes et fluviaux.

Aujourd'hui, l'augmentation de la taille des navires a une incidence sur les ports, dès lors obligés d'adapter leurs infrastructures pour accueillir des navires plus grands. L'histoire montre que ce sont systématiquement les ports qui se sont adaptés aux navires et non l'inverse (ex : Bordeaux avec plusieurs terminaux le long de l'estuaire de la Gironde jusqu'au Verdon, Gijon en Espagne qui s'étend en eaux profondes au nord du port actuel, Kenitra au Maroc qui après avoir réalisé des extensions au débouché de l'estuaire étudie en dehors de ce dernier un port en eaux profondes vu le déclin de ses trafics). La concurrence entre les ports est exacerbée et ceux qui ne font pas le choix de l'adaptation sont très vite dépassés avec le risque de ne plus être compétitifs et d'accuser des pertes importantes de trafics.

En conséquence, il devient impératif pour les autorités portuaires et opérateurs de terminaux d'adapter continuellement les infrastructures portuaires afin de conserver leur compétitivité.



LES AMBITIONS DE LA RÉGION

Au plan national comme au plan régional, la ré-industrialisation est aujourd'hui une priorité. 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.

Dans un environnement économique à flux tendus, il est devenu difficile pour les entreprises d'investir lourdement eu égard aux marchés incertains et fluctuants. Dans ce contexte, la Région Languedoc-Roussillon joue son rôle en s'engageant sur les grands travaux de Port-La Nouvelle.

LES PORTS DU LANGUEDOC- ROUSSILLON, QUATRE PORTS EN RÉSEAU OUVERTS SUR LA MÉDITERRANÉE



La Stratégie Régionale Portuaire mobilise l'ensemble des politiques régionales autour d'un objectif : le développement des ports, créateurs de valeur ajoutée et vecteurs de développement économique régional.

Le positionnement sur le marché international de l'ensemble des infrastructures portuaires du Languedoc-Roussillon, complémentaires les unes des autres, est un enjeu crucial pour le territoire. Le Languedoc-Roussillon compte quatre ports importants : Sète, Port-La Nouvelle, Port-Vendres (propriété du Conseil général des Pyrénées-Orientales) et Laudun l'Ardoise sur le Rhône (propriété de Voies Navigables de France).

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, la Région Languedoc-Roussillon veut créer un « système portuaire régional » sur la façade méditerranéenne, qui permettra de traiter à bonne échelle avec les armateurs et chargeurs qui aujourd'hui raisonnent à l'échelle mondiale.

L'INTERMODALITÉ POUR AMBITION

> En créant un réseau intégré de plates-formes multimodales qui positionnera le Languedoc-Roussillon comme une plate-forme logistique de niveau européen et captera les flux de transit transcontinentaux Est- Ouest et Nord-Sud.

> En s'appuyant sur le réseau des PRAE (Parc Régionaux d'Activités Economiques) qui ouvre également des opportunités de trafics et offre des surfaces nouvelles d'activités pour des installations logistiques intermodales, intelligentes et intégrées : plus de 1 000 hectares sont en cours d'aménagement ou en réserve foncière.

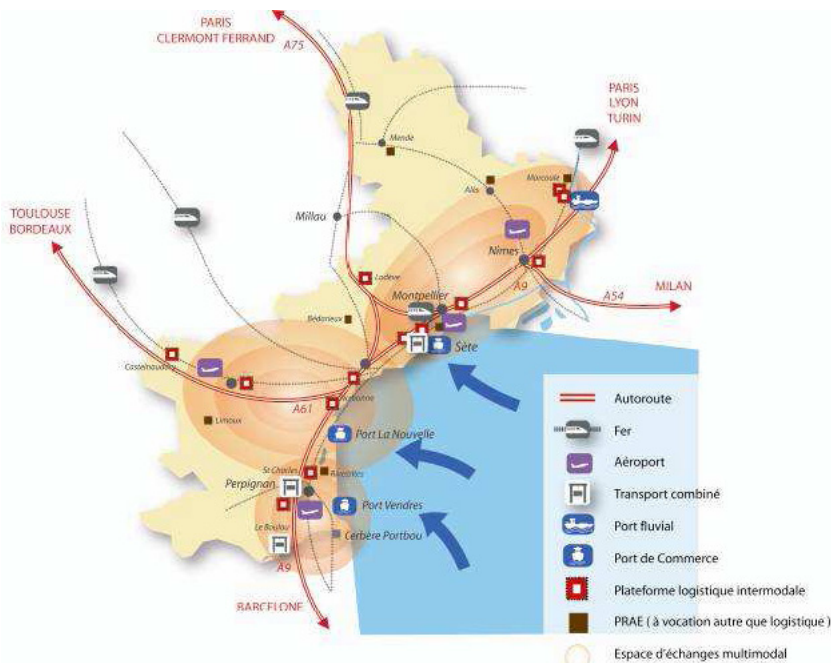
UN PORT D'OPPORTUNITES POUR DES FILIÈRES D'AVENIR

Outre le développement des filières actuelles, l'agrandissement du port pourra permettre l'implantation de nouvelles filières dont certaines ne peuvent être identifiées actuellement. La Région réalise l'investissement initial de manière à attirer les industriels qui pourront ensuite investir à leur tour.

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

- > Les seuls nouveaux espaces fonciers «bord à quai» de la façade méditerranéenne permettant d'envisager l'installation de complexes industriels et logistiques ouverts sur les échanges internationaux.
- > Une synergie des services portuaires et de sécurité exigés par les nouvelles activités portuaires.

Certaines filières sont potentiellement des opportunités à saisir pour Port-La Nouvelle comme l'installation d'une unité de production d'éthanol à des fins alimentaires ou chimiques, le développement de filières ou activités liées au développement durable (logistique liée à la filière éolienne,...).... A moyen et long terme pourront apparaître d'autres filières, 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.



LE PROJET DE LA RÉGION

LES CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET

Les caractéristiques physiques du port à l'intérieur du chenal ne permettent pas l'accueil et les manœuvres des navires au-delà de ceux actuellement reçus. De leur côté, les ports de l'hinterland proche ou éloigné de Port-La Nouvelle évoluent et s'approfondissent, acceptant des navires de plus en plus grands.

Il paraît donc essentiel d'agrandir le port de Port-La Nouvelle pour lui permettre de suivre les évolutions de la flotte et des autres ports. De premières études ont consisté à étudier plusieurs schémas d'aménagements : amélioration du port, réaménagement de l'avant-port et de la passe d'entrée. **Cependant, aucune de ces alternatives n'apporterait de réponse significative aux besoins identifiés.**

Trois alternatives dans les limites administratives sont à ce jour pré-retenues par la Région pour l'agrandissement du port

> Un grand port avec deux variantes

1/Réalisation d'une digue principale au Nord du port actuel et prolongement de la jetée Sud existante. Un nouveau plan d'eau permettant l'accueil du navire projet (voir encadré) serait alors créé. Serait également aménagés de nouveaux quais et espaces de stockage. La nouvelle passe d'entrée serait orientée au Sud-est. **Alternative 3-A Sud.**
2/Solution similaire à la précédente, mais la passe est cette fois-ci orientée au Nord-est. **Alternative 3-A Nord.**

> Un grand port à double entrée

Agrandissement du port au Nord de la passe du port actuel : il s'agit d'une configuration de port à double entrée (une pour le port historique et une pour le nouveau port).

Alternative 3-B.

> Un très grand port

La dernière alternative consisterait en la réalisation de digues plus longues assorties d'un plus grand bassin.

Alternative 3-C.

La Région Languedoc-Roussillon et ses partenaires (Conseil Général de l'Aude et Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne) prendront à leur charge l'ensemble des infrastructures maritimes, dont le montant s'élève à environ 200 millions d'euros pour les alternatives 3-A et 3-B. Les infrastructures maritimes sont plus coûteuses pour l'alternative 3-C.

ÉVOLUTIVITÉ DU PROJET

Les infrastructures permettront de générer de nouveaux investissements publics ou privés et d'envisager d'autres aménagements consistant en la construction de nouveaux quais et terre-pleins à l'intérieur des digues prévues au projet.

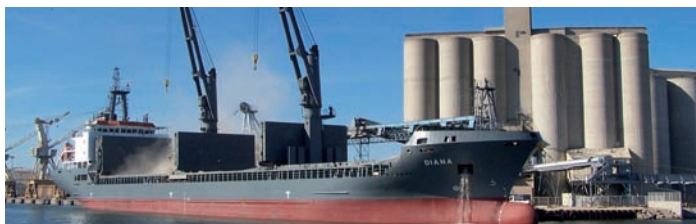
Dès la construction, les ouvrages sont envisagés de manière à être fondés suffisamment profondément afin de permettre l'accueil de navires de plus forts tirants d'eau. Ainsi, par un simple dragage, dans les aménagements des différentes étapes, le tirant d'eau pourrait passer de -12,5 m à -14,5 m.

Les aménagements maritimes viendront compléter les investissements programmés par la Région sur la partie terrestre du port. D'ores et déjà, la réalisation d'un parc logistique portuaire de 80 ha et d'une plate-forme «Nord» ont été engagés, comprenant l'amélioration et le développement du faisceau ferroviaire portuaire en lien avec la voie ferrée Paris - Port Bou.

LE NAVIRE PROJET

Les scénarios envisagés permettront au port d'accueillir un navire, défini comme « navire projet », aux dimensions suivantes :

- > Longueur admissible : 225 m
- > Largeur admissible : 36 m
- > Tirant d'eau : 12,50 m à 14,50 m de tirant d'eau selon les postes



Type de navire maximal accueilli à Port-La Nouvelle aujourd'hui



Alternative 3-A Sud



Alternative 3-A Nord



Alternative 3-B
Scénario Double entrée



Alternative 3-C
Très Grand Port.

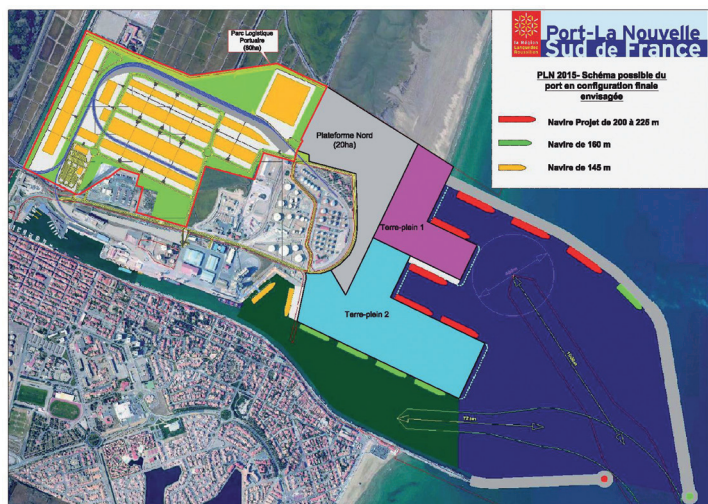
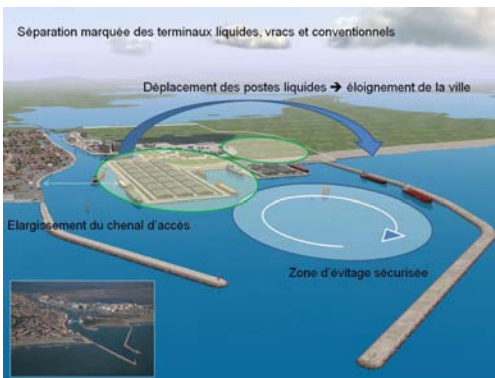


Schéma optimisé vers lequel la Région et ses partenaires souhaitent s'engager reprenant les évolutions possibles des terres-pleins liés au projet maritime associés au parc logistique portuaire.

LES COMPOSANTES ENVIRONNEMENTALES ET ECOLOGIQUES DU PROJET

Ce projet confirme la vision de la Région pour qui l'attractivité régionale et le développement économique durable sont conciliables avec la préservation de la biodiversité. Ce projet est ainsi mis en œuvre de manière cohérente avec la création, en 2009, de la Réserve Naturelle Régionale de Sainte Lucie, voisine immédiate du port de Port-La Nouvelle.

> Des risques technologiques et de sécurité



Un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) est en cours d'élaboration à Port-La Nouvelle (DREAL 2010). Le PPRT a vocation, par la mise en place de mesures préventives sur les zones habitées et sur les sites industriels, à protéger les vies humaines en cas d'accident.

Le PPRT organise la cohabitation des sites industriels à risques avec le reste des activités. L'agrandissement du port permettra d'éloigner les postes hydrocarbures et liquides de la zone urbaine. Le projet permettra de créer des synergies entre les activités afin d'intégrer le plus efficacement possible les enjeux du PPRT.

Le port s'est doté par ailleurs d'un Plan d'Intervention Portuaire ayant débouché sur la mise en œuvre d'exercices d'entraînement, d'une mise en commun de moyens de lutte divers (incendie, pollution, ...), de dispositions collectives de sécurité adaptées et d'équipements spécifiques (barrages anti-pollution, etc.)

Le projet permettra de renforcer les procédures et équipements de sécurité. Un système de contrôle d'accès en entrée de zone sera mis en place.

UN PROJET RESPECTUEUX DE L'ENVIRONNEMENT

Le projet s'inscrit dans un schéma de développement durable et dans un schéma volontariste de report modal qui favorise des alternatives à la route c'est à dire des acheminements par rail et cabotages européens. La volonté de limiter, atténuer, ou compenser les impacts environnementaux est intégrée dans le projet. Il a à cœur la protection de l'environnement existant. Un programme ambitieux d'études est engagé afin de prendre en compte tous les paramètres environnementaux : simulation des processus hydro sédimentaires, préservation de la qualité des eaux, de l'air, inventaires des milieux naturels littoraux, de valorisation des sédiments,...

> La biodiversité à préserver et valoriser



La Réserve régionale Sainte-Lucie et les milieux naturels

Créée par la Région en 2009 en tenant compte du projet d'agrandissement du port, cette réserve (825 ha) abrite une flore remarquable, ainsi que des oiseaux nicheurs.

La Réserve fait partie du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée, du réseau européen Natura 2000 et bénéficie du label RAMSAR (Zone humide d'importance internationale). Le plan de gestion que doit mettre en œuvre la réserve n'est à ce jour pas arrêté. La réserve n'aura vraisemblablement pas les moyens de réaliser les travaux correspondants. Le projet d'agrandissement du port est géré par la Région conjointement à la création de la réserve. Il représente une opportunité de participer à la mise en œuvre du plan de gestion dans le cadre de ses mesures compensatoires.

Les inventaires écologiques

La Région Languedoc-Roussillon a engagé un diagnostic écologique du milieu maritime concerné par le projet, permettant de prendre en compte l'emprise directe des futurs ouvrages en mer. Si l'opportunité d'un agrandissement du port est décidée, la biodiversité de la faune, de la flore et des sites naturels environnants sera prise en compte.

> L'approche hydrosédimentaire

Le site de Port-La Nouvelle fait l'objet de deux types de mouvements sédimentaires :

- > Un mouvement de sédiments côtiers (de type sableux) liés à l'hydrodynamique marine,
- > Un apport de sédiments (de type vaseux) en provenance de l'étang de Bages-Sigean.

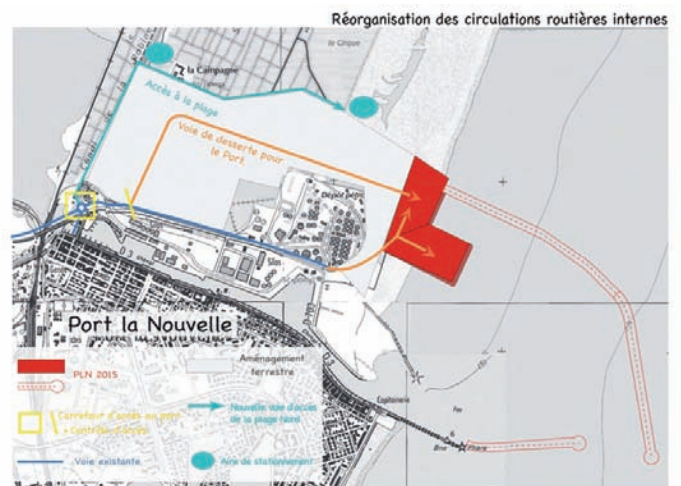
Les ouvrages existants constituent déjà un obstacle au transit naturel. Aujourd'hui, le port a une action positive grâce au dragage du chenal qui limite les dépôts sédimentaires dans l'étang. Les simulations réalisées font apparaître des mouvements très limités en 1^{ère} approche. Des études détaillées dans le cadre du projet permettront de localiser et identifier les changements éventuels et déterminer des actions à mettre en œuvre pour limiter les conséquences du projet sur cet aspect.

> La relation ville -port

L'organisation des dessertes urbaines et portuaires sera améliorée : l'enjeu est double : création de nouveaux liens ou sécurisation des anciens, tout en assurant la préservation d'espaces et de paysages urbains ou naturels.

L'accès à la plage de la Veille Nouvelle sera réorganisé.

La réorganisation des accès à la plage Nord permettra de sécuriser l'accès à cette dernière qui s'effectue aujourd'hui de façon non réglementaire.



> Mesures de réduction et de suppression des effets du projet sur l'environnement

Au stade du calendrier du projet, l'approche n'est pas finalisée pour permettre d'arrêter l'ensemble des mesures pouvant être prises pour limiter les conséquences du projet sur l'environnement. Certaines peuvent cependant être identifiées pour permettre de réduire, voire annuler les effets issus de l'agrandissement.

Les mesures de suppression et de réduction

- > Les mesures de suppression se traduiront par des choix liés à la réalisation du projet : implantation des ouvrages, techniques de constructions, etc.
- > Un contrôle de la turbidité et l'utilisation d'écrans anti-turbidité à proximité immédiate des opérations de dragage pourront être des mesures de réduction.

Les mesures compensatoires

Elles visent à rétablir une situation de qualité globale proche de la situation antérieure et un état écologique jugé normal. Elles n'interviennent qu'en cas d'impossibilité d'éviter l'impact ou de diminution effective des effets.

LES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DU PROJET

> L'impact de l'activité portuaire sur le territoire

Actuellement, le port représente 41,5 millions d'euros de chiffre d'affaires et 8% de la valeur ajoutée du département de l'Aude (17 millions d'euros). Sans projet ce dernier pourrait perdre une part importante de son chiffre d'affaire (plus de 20%).

Avec le projet d'agrandissement, le port pourrait doubler son activité sur les trafics actuels (hydrocarbures, céréales, etc.) passant ainsi de 2,15 millions de tonnes traitées en 2011 à plus de 5 millions de tonnes. Par voie de conséquence, les retombées sur les Contributions Économiques Territoriales, taxes foncières, cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises, etc. sont augmentées en proportion. Compte tenu d'autres opportunités de trafic possibles, ce sont entre 6 et 7,5 millions de tonnes qui pourront être traitées.

En prenant en compte ses effets indirects et induits, le port agrandi en 2030 générerait plus de 220 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 études socio-économiques menées en 2012 par la société CATRAM mettent en avant un taux de rentabilité interne financier du projet autour de 4,5%.



> Les retombées en termes d'emplois

L'agrandissement aura des impacts en terme d'emplois directs (métiers en lien immédiat avec le port), d'emplois indirects (dans les entreprises qui utilisent le port : logisticiens, chargeurs, chauffeurs routiers, etc.) et d'emplois induits (commerces, services et tous les corps travaillant dans les entreprises qui bénéficient de la création des richesses dans les deux premières catégories). Les études menées montrent qu'actuellement les trafics génèrent plus de 1 600 emplois (directs, indirects et induits).

Avec l'agrandissement du port, les mêmes trafics pourraient représenter 800 emplois supplémentaires en 2030. D'autres opportunités de trafics pourraient, selon la nature des trafics qui se développeront, créer entre 400 et 1 400 autres emplois supplémentaires.

Aux emplois liés aux trafics, viennent s'ajouter pendant une période de trois à quatre ans, les emplois créés pour les chantiers des infrastructures portuaires avec en moyenne 2300 emplois pour chaque année de chantier dont 1900 directs et 400 indirects ou induits sur les commerces et services.

APRÈS LE DÉBAT PUBLIC

Si, à l'issue du débat public, la Région fait part de sa volonté de poursuivre le projet d'extension, projet initial ou modifié, un processus de concertation sera mis en place avec les différents acteurs et publics.

Chaque étape vise à préciser progressivement le projet d'extension en lien avec les différents acteurs, et ce jusqu'au démarrage des travaux. Dans le cadre d'une décision positive de poursuite du projet, l'organisation de la gouvernance du projet sera mise en place durant l'été 2013.

Mai/juin 2013

La CPDP publie le compte-rendu du débat et la CNDP en établit le bilan

Été 2013

Suite au débat et à son bilan, décision de la Région sur les suites données au projet

- Si le projet est retenu
- > Engagement des études préliminaires et d'Avant-Projet
 - > Réalisation de l'étude d'impact
 - > Engagement des procédures d'autorisations réglementaires (enquêtes publiques, procédures au titre des différents codes : environnement, des ports...)
 - > Consultation des entreprises
 - > Initiation de la phase de travaux

SYNTHÈSE

Le projet pourra répondre aux exigences environnementales notamment par :

- > Une limitation des effets hydrosédimentaires ;
- > La réutilisation des matériaux de dragage du bassin en reblais qui permettra de réduire les déplacements de matériaux par camions ;
- > Une intégration des effets du changement climatique et plus particulièrement les hypothèses d'élévation du niveau de la mer ;
- > Une bonne intégration ville-port ;
- > Une limitation des effets sur les milieux naturels en optimisant l'emprise du projet et en imposant des mesures en phase travaux ;
- > Une limitation des rejets et du ruissellement dans les eaux portuaires grâce à des solutions techniques adaptées.



HOTEL DE RÉGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

201 avenue de la Pompignane
34064 Montpellier cedex 02

www.laregion.fr

