



Conseil général de l'Aude

» Le contexte

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

Depuis, le trafic du port de commerce n'a cessé d'augmenter, au contraire de nombreux autres ports français. Ses capacités maritimes et terrestres limitées l'empêchent cependant d'accueillir tous les navires et échanges potentiels actuels, d'augmenter ses activités, voire d'installer de nouvelles entreprises créatrices de nouveaux emplois, sans une évolution importante de ses infrastructures.

La Région a donc lancé un projet d'agrandissement du port pour permettre à des navires de plus grandes capacités d'y accéder et pour en augmenter les surfaces d'accueil et de stockage, toutes connectées aux autres grands réseaux de transport.

Compte tenu de la proximité immédiate de la Réserve naturelle régionale de Sainte Lucie et des enjeux environnementaux propres au littoral méditerranéen, ce projet s'est imposé une intégration paysagère et le maintien de la biodiversité.

Le Département de l'Aude, qui le considère comme un projet structurant son avenir et son développement, a souhaité s'associer à la Région et à la Communauté d'agglomération du Grand Narbonne pour financer 15% des 200 millions d'euros d'investissements publics estimés.

CONTACT >

Conseil général de l'Aude, allée Raymond-Courrière -11855 Carcassonne cedex 9

Tél : 04 68 11 68 11

Mail : com@cg11.fr - Site : www.aude.fr

» Synthèse

Dans un marché mondial en évolution incessante, l'activité portuaire doit elle aussi faire face à une concurrence souvent

effrénée d'offres de services de plus en plus performantes. Le seul gage de pérennité du port de commerce de Port-La Nouvelle est donc de se donner les moyens de soutenir lui aussi cette concurrence.

C'est la raison pour laquelle la Région, propriétaire particulièrement bienveillant de cette infrastructure et pleinement conscient de son formidable potentiel économique, envisage un projet d'investissements susceptible de conforter la présence des utilisateurs actuels et d'attirer de nouveaux opérateurs.

La question se pose au Département de l'Aude, soit d'accompagner la Région pour l'aider à réaliser son projet et par la même à créer un véritable gisement d'emplois, soit de s'en désolidariser au risque de voir se scléroser et périliter un des principaux outils structurants de l'Aude depuis de très nombreuses années.



Plus de 4000 emplois ?

Le chantier d'un nouveau port à La Nouvelle est certes un chantier considérable. Ses retombées sont donc elles aussi considérables.



En plus de la disparition de pans entiers de ses industries historiques durant les deux dernières décennies, l'Aude, département rural, peine encore à sortir d'une crise viticole dévastatrice.

Le poids du passé ajouté à la crise économique d'aujourd'hui rend le quotidien des Audois pour le moins difficile et leur avenir aléatoire. Les statistiques de l'emploi y sont ainsi parmi les plus alarmantes de France.

Avec 13,5% de demandeurs d'emploi au 2^{ème} trimestre 2012, soit une hausse de 1% par rapport à 2011 à la même période, l'Aude atteint désormais des niveaux de précarité rarement vécus jusque là et qui touchent, à des impacts certes variables, la quasi-totalité des familles. Autant dire que les projets économiques viables, durables et respectueux de l'environnement y sont plus que jamais une nécessité vitale et donc la priorité de tous les acteurs publics.

Le projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle tel qu'envisagé par la Région répond parfaitement à ces critères.

Il est d'une part garant des trafics actuels (céréales, hydrocarbures, vrac, pêche) et d'autre part porteur de véritables développements économiques qui généreront des emplois.

>>Comment ?

Pour rester compétitif au niveau international et sauvegarder son efficacité vis-à-vis des ports concurrents, Port-La Nouvelle doit s'adapter aux conditions du transport maritime international.

C'est un passage obligé.

Et essentiellement un problème de taille et d'espace.

La taille : la Région va veiller à ce que les installations portuaires soient surtout en adéquation avec les attentes des compagnies maritimes et des chargeurs. Des investissements conséquents vont être engagés à cet effet pour faciliter l'accès au port à des navires plus grands qui seront en service dans les futures décennies.

L'espace : du foncier va être aménagé pour permettre le développement des activités existantes et favoriser l'implantation d'entreprises nouvelles. Elles y trouveront des conditions idéales pour faire naître et grandir

des filières d'avenir telles que les énergies vertes à partir de la biomasse et de l'éolien.

>>Voir plus grand

Ainsi, en 2030, les trafics prévisionnels pourraient atteindre 5,8 à 7,5 millions de tonnes soit quasiment le triple des trafics actuels.

Ainsi, les retombées en termes d'emplois directs, indirects, induits, seraient aussi considérables. Le potentiel est évalué à plus de 2000 postes.

Auxquels il faut ajouter ceux qui seront forcément créés pour la réalisation des chantiers portuaires. Trois à quatre années seront nécessaires pour ce chantier d'exception, soit 2300 équivalents temps plein du début à la fin.



Des chiffres qui sont en eux-mêmes déjà des perspectives.

Au-delà de l'intérêt stratégique que peut représenter à moyen et long termes un tel équipement pour le développement de la Région en Méditerranée, il est aussi à plus court terme une chance pour tous d'y trouver ce qui manque le plus : du travail.

Un atout stratégique pour l'avenir de la filière céréalière.

L'exportation de blé dur et de farine, l'importation d'engrais lient déjà Port-La-Nouvelle aux autres ports méditerranéens. Mais de nouvelles installations les simplifieraient grandement.

L'agriculture est le deuxième secteur économique de l'Aude.

Les équipements hydrauliques départementaux présents sur l'ouest audois ont permis au Lauragais de devenir un territoire performant en matière de production de céréales et de semences potagères.

Très présentes sur le marché national, les structures économiques construisent une partie conséquente de leur stratégie commerciale sur l'import-export.

Le marché du blé dur représente entre 7 et 8 millions de tonnes par an. La France avec 20 à 25% des échanges est le 2^{ème} exportateur mondial après le Canada (50%).

70 à 85% des exportations françaises se font vers le bassin méditerranéen (Italie et Algérie principalement, puis le reste du Maghreb ; le solde vers différents pays d'Europe du Nord).

L'Italie et l'Algérie représentent au total un marché d'au moins 3 millions de tonnes chaque année. Or, si le marché italien se traite principalement en petits bateaux de 3000 à 5000 tonnes, le marché algérien est majoritairement alimenté par des bateaux de 20 000 à 30 000 tonnes. Le tonnage des bateaux, et en conséquence la taille des ports susceptibles de les accueillir, donnent pour l'instant au Canada un avantage auquel nous ne pouvons pas répondre.

>> Engrais : prime aux gros volumes

Les engrais minéraux sont de plus en plus importés, la production française et européenne étant en décroissance permanente (fermeture progressive des usines d'azote, arrêt de la sidérurgie qui fournissait du phosphore, fermeture des potasses d'Alsace ou d'Autriche).

Ces engrais viennent principalement de la zone Méditerranée/Mer Noire (Egypte, Russie et Algérie pour les azotés, Maroc et Jordanie pour les phosphatés). Les tarifs pratiqués sur ce marché dépendent directement des volumes de la commande.

La possibilité de décharger des bateaux de 20 000 à 30 000 tonnes sera là aussi un argument supplémentaire de négociation.

>> Farine : faire plus simple

Le plus gros moulin du sud de la Loire est installé à Sallèles d'Aude. Il peut produire jusqu'à 100 000 tonnes de farine par an. Ce moulin exporte environ 50% de sa production, vers des pays qui sont pratiquement tous

situés en Afrique. Cette activité se conduit aujourd'hui, depuis Port-La Nouvelle, par bateaux de 3500 à 6000 tonnes, avec une farine conditionnée en sacs polypropylène chargés avec des élingues.

Or, cette logistique est coûteuse et risquée (en termes de sécurité de paiement). Des installations mieux adaptées sur Port-La Nouvelle gommieraient ces deux désavantages et renforceraient la compétitivité de cette entreprise.



Le projet portuaire, par un repositionnement des activités présentes sur le site, permettrait à l'industrie agro-alimentaire audoise de profiter pleinement de l'intérêt stratégique de l'évolution des installations pour améliorer leurs activités commerciales et leurs performances économiques.

Train, avions... bateaux

Le port est l'une des structures autour desquelles s'organise l'aménagement du territoire audois.

L'Aude élabore en ce moment son Schéma départemental d'aménagement et de développement durable du territoire (SDADD). Il présente les stratégies de développement du département pour les années à venir et s'inscrit dans les axes du projet durable des Audois, AUDEVANT !

A travers ce Schéma, le Conseil général recherche une plus grande efficacité dans ses interventions et imagine les voies de développement adaptées aux réalités locales pour créer à la fois de l'emploi, de l'activité et du mieux-être social.

L'originalité de cette démarche est qu'elle se fait en lien avec l'ensemble des collectivités audoises, notamment les 5 grandes intercommunalités autour des villes principales et le comité de liaison des chambres consulaires qui cofinancent la démarche : il s'agit donc d'une construction entre partenaires, tous soucieux de leur développement, mais attentifs aussi à maintenir chacun leurs spécificités.



>>Le maillon d'une chaîne

Le projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-la Nouvelle s'intègre pleinement à cette stratégie départementale.

Outil de développement, il sera un des fers de lance économiques de l'Aude, en lien avec le projet de ligne ferroviaire Montpellier – Perpignan

et la gare TGV de Narbonne distante de quelques kilomètres à peine, avec l'aéroport de Carcassonne Sud de France en Pays Cathare et les parcs et zones d'activité économique.

C'est à cette échelle large de valorisation économique portée par les collectivités audoises que s'intègre le port, aux côtés des grands équipements en place, en développement ou en projet.



Intégré à son environnement

Le projet se situe dans un environnement naturel d'exception qu'il n'est pas question de négliger.

A proximité immédiate du port actuel se trouvent la Réserve naturelle régionale de Ste Lucie (825 ha), deux sites classés Natura 2000 (les étangs du Narbonnais et de Leucate), un site RAMSAR (convention relative aux zones humides d'importance internationale), le Parc naturel régional de la Narbonnaise et des Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique (ZNIEFF).

Ce cadre de vie remarquablement préservé constitue une des composantes majeures de l'attractivité touristique et économique de l'Aude, dont le développement est inséparable du respect de la qualité des milieux naturels, de la sauvegarde des espèces patrimoniales et de la prise en compte de la nature ordinaire.

>>La nature : l'atout audois

A travers une politique ambitieuse de préservation de ses espaces naturels sensibles, le Département a acquis de l'expérience et pu vérifier que les risques de dégradation de ces milieux suite à des

changements d'occupation sont réels ; ainsi, l'arrêt de l'activité économique des salins risquait d'engendrer la disparition de sa faune associée, la disparition de l'agriculture entraîne un appauvrissement de la biodiversité.

C'est pourquoi l'espace naturel audois est un espace géré pour préserver sa richesse naturelle, mais aussi son activité de loisirs (sports de pleine nature) et surtout sa dimension sociale et économique.

Car un espace naturel n'est pas un espace «sous cloche», réservé exclusivement à des initiés ou à des experts.

L'intégration du futur port dans son environnement constitue donc un enjeu du projet, identifié comme tel par le Maître d'ouvrage. Il souhaite même qu'elle soit exemplaire.

Conclusion

Pour le conseil général de l'Aude, le principal bénéfice de ce projet portuaire réside dans sa forte contribution à l'aménagement et au développement économique du territoire avec un gisement important d'emplois à la clef. Le Département se réjouit d'une telle opportunité et se félicite du partenariat financier correspondant contractualisé avec la Région et la Communauté d'agglomération du Grand Narbonne. Il veillera avec la Région à ce que les activités accueillies soient pérennes et respectueuses de l'environnement du port.

Pour toutes ces raisons, le Département de l'Aude soutient ce projet et en appelle à l'adhésion du plus grand nombre.