

avril 2013

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Port-La Nouvelle 2015

# Cahier d'acteur n°49

[www.debatpublic-pln2015.org](http://www.debatpublic-pln2015.org)



## Confédération Générale des Petites et Moyennes Entreprises



CONTACT >

*Anne Lise BRAU*

*Nicolas DARCOS*

*E-mail : [cgpme-aude@wanadoo.fr](mailto:cgpme-aude@wanadoo.fr)*

## Le réseau de l'organisation patronale : nos missions, nos engagements des piliers de l'économie lauragaise à conforter

La CGPME assure le rôle d'interface entre les pouvoirs publics et l'entreprise. Elle est force de proposition et défend les intérêts des PME en faisant prendre en compte leurs réalités économiques et leurs spécificités. La CGPME est l'interlocuteur économique reconnu pour toute question relative aux PME/PMI.

Sur un plan local la CGPME regroupe les patrons de PME et TPE ainsi que des syndicats professionnels. Elle a pour vocation de défendre les intérêts des entreprises et contribuer à mettre en œuvre des conditions pour soutenir leurs développements. Elle est au contact

permanent avec ses membres pour répondre aux problématiques rencontrées par les dirigeants, pour les sensibiliser et les informer sur les aspects réglementaires. Elle a su constituer un véritable réseau d'échange et d'entraide entre les entrepreneurs locaux.



## Le port aujourd'hui

### >> Historique de gestion / Investissements : modernisation des infrastructures

En faveur du développement de l'activité portuaire au bénéfice des entrepreneurs et de la main-d'œuvre locale (La CGPME est attentive aux problématiques, nouveaux besoins, nouvelles attentes...). Des investissements structurants ont été réalisés depuis 1948, parmi les plus importants : la nouvelle Criée, la station d'avitaillement, le quai Est 2, le complexe céréalier, les hangars, les outillages de manutention mobile.

## >> Bilan d'activité 2011 :

- 360 navires ont fréquenté le port de commerce,
- 2 146 748 tonnes de trafic :
  - ➔ 1 013 873 tonnes d'hydrocarbures et liquides (-13%)
  - ➔ 825 334 tonnes de céréales (+27%)
  - ➔ 191 811 tonnes de vrac (+21%)
  - ➔ 115 730 tonnes de conventionnel (+22%)
- Augmentation du trafic de + 3.55% en 2011 ce qui confirme la dynamique engagée. Comparativement à des ports plus importants, Port-La Nouvelle prouve un potentiel qui ne demande qu'à s'affirmer avec un espace portuaire agrandi (pour rappel le trafic a progressé de 8.81% en 2010),
- Le développement d'autres filières est indispensable pour offrir de nouveaux fondamentaux. Nous y arrivons doucement dans les vracs solides et les marchandises diverses qui progressent constamment,
- Port-La Nouvelle 18<sup>ème</sup> port français et 14<sup>ème</sup> port de métropole,
- 3<sup>ème</sup> port français en progression de tonnage (ports métropolitains de plus de 2 millions de tonnes),
- 1<sup>er</sup> port français méditerranéen pour l'exportation des céréales,
- 2<sup>nd</sup> port français méditerranéen pour l'importation des produits pétroliers.

## Le projet grand port

### >> Contexte socio-économique (local au suprarégional)

- Le Languedoc-Roussillon occupe une fonction stratégique d'organisation des échanges et de transit entre l'Europe du nord et le bassin Méditerranée, une véritable opportunité économique et politique qui fait du territoire la clé de voûte potentielle d'une future zone d'intégration économique euro-méditerranéenne, pour autant que l'on réponde aux principaux enjeux de développement territorial. La filière logistique régionale est donc un axe de développement fort de l'économie languedocienne, pour autant que les réseaux de transport soient dûment interfacés et que l'offre proposée en matière d'équipements soit adaptée et compétitive pour capter efficacement une partie de la valeur des flux en transit.
- Le bassin d'emploi de Narbonne : 26 210 emplois : construction 12%, commerce 25%, services 53.5%.

#### Atouts du Languedoc-Roussillon :

- ➔ Situation géographique exceptionnelle entre couloir rhodanien et bassin aquitain, le Languedoc-Roussillon bénéficie d'une façade méditerranéenne continue,
- ➔ Patrimoine historique et culturel riche atout en termes de fréquentation touristique mais aussi en termes d'attractivité économique,
- ➔ Démographie dynamique : +1.4% d'habitants par an entre 1999 et 2006, tendance qui devrait se confirmer à l'horizon 2030 selon l'INSEE : la région représentera 5% de la population métropolitaine soit 3.1 à 3.7 millions d'habitants,
- ➔ Le secteur tertiaire est un pivot de l'économie languedocienne (SAP, construction, commerce, loisirs),
- ➔ Economie de l'innovation et de la connaissance encouragés et accompagnés.

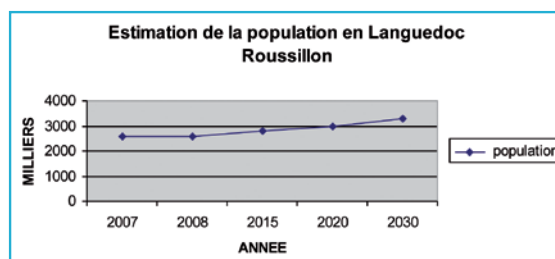
#### Faiblesses du Languedoc-Roussillon :

- ➔ Faible attractivité industrielle : 9% de l'emploi et 7.9% de la richesse produite (contre 12.5% pour la France),
- ➔ Tissu composé de TPE,
- ➔ Fort taux de chômage : 13.1% en 2011 (9.4% moyenne nationale sur la même période),
- ➔ Concentration des populations sur la frange littorale,
- ➔ PIB par habitant faible.

### 1-1 Positionnement stratégique

Positionner Port-La Nouvelle en pivot logistique intégré permettant une valorisation locale croissante des flux de marchandises en transit : la maîtrise des pré et post acheminements.

### 1-2 Dynamisme démographique en LR





### 1-3 Tissu économique de l'hinterland de Port-La Nouvelle

La place du port dans le développement économique local et dans les échanges avec le marché extérieur.

#### 1-4 L'emploi

La création d'emplois liée au projet :

- Emplois directement liés à l'activité portuaire,
- Emplois rattachés aux entreprises implantées sur la zone industrialo-portuaire.

### >> L'ambition du projet

S'adapter aux mutations de l'environnement maritime et portuaire : les bateaux grandissent, nous devons impérativement suivre le mouvement et adapter Port-La Nouvelle à cette évolution. A ce jour, Port-La Nouvelle accueille des navires de 145m de long, 22m de large avec un tirant d'eau de 8m maximum. Demain, il aura la possibilité d'accueillir des navires de 225m de long, 36m de large et jusqu'à 14.5 m de tirant d'eau (70 000 tonnes en lourd). Calibrer Port-La Nouvelle aux exigences de demain et d'après-demain car de tels investissements sont rares et doivent être exploités dans une optique prospective et durable.

Les infrastructures existantes ne permettent pas de répondre à l'évolution technique maritime, d'offrir un niveau de service d'excellence et d'absorber la croissance des trafics enregistrée en Méditerranée (chiffres à l'appui).

#### 1-1 Stratégie du projet

##### • Le prisme de l'intermodalité

- ➔ Des perspectives de croissance du trafic maritime en Méditerranée estimé entre 3 et 5%.
- ➔ La hausse de trafic pourrait entraîner des congestions routières et des accidents dans l'hypothèse où le fret ferroviaire ne serait pas davantage développé

##### • Ambitions de croissance : Port-La Nouvelle interface économique entre terre et mer

- ➔ La création d'emplois directs, indirects et induits liés au projet à court, moyen et long terme
- ➔ Une complémentarité d'acteurs au service des clients du port, des équipements portuaires adaptés aux besoins de demain
- ➔ Le développement d'un port passe par l'installation d'activités qui lui sont liées (logistique, activités industrielles...). En accompagnement du projet GP2015, la CCIN s'engage dans une politique pro active à travers la mise en place d'un plan d'actions à portée stratégique comportant des projets structurés (de concert avec les politiques économiques des CT et autres partenaires). Les volets de l'action foncière (CT) et de la prospection (Consulaire et CT) y tiendront une place majeure.

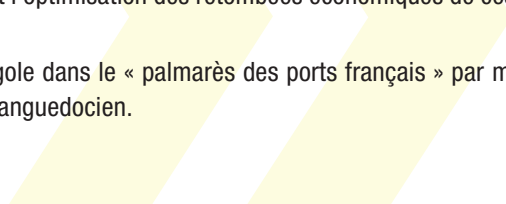
Nous affirmons que la mise en place du grand port est cruciale pour le maintien d'une activité économique locale liée aux trafics. Le positionnement du futur port sera un atout pour le développement de l'emploi dans les TPE locales dont l'activité est directement ou indirectement liée aux trafics de marchandises

##### • Massification des échanges avec le monde

- ➔ Nouvelles exigences des chaînes logistiques intermodales : nous devons poursuivre notre politique d'adaptation et d'anticipation aux évolutions des chaînes logistiques intermodales pour répondre de manière optimale aux exigences des opérateurs européens et mondiaux dans les prochaines décennies,
- ➔ Faire en parallèle face aux évolutions logistiques en matière de développement de la multimodalité dans les pré et post acheminements et ainsi mieux répondre aux exigences du développement durable,
- ➔ Donner les moyens à Port-La Nouvelle de continuer à apporter des réponses adaptées aux besoins à moyen et long terme des agents maritimes (armateurs, compagnies de navigation...) d'une part, de développer l'activité des agents consignataires, manutentionnaires et transporteurs routiers d'autre part. Le tout en interface avec le tissu économique de l'hinterland,
- ➔ Permettre la nécessaire adaptation de l'outil portuaire aux évolutions commerciales et logistiques de chaque segment de trafic répondant aux besoins industriels et commerciaux du territoire et visant l'optimisation des retombées économiques de ces activités sur le territoire,
- ➔ Le risque si ce projet n'aboutit pas, c'est que Port-La Nouvelle dégringole dans le « palmarès des ports français » par manque de capacité et de visibilité, entraînant ainsi une partie de l'entrepreneuriat languedocien.

##### • Positionnement méditerranéen

- ➔ Ports méditerranéens français,
- ➔ Ports méditerranéens ibériques,
- ➔ Ports méditerranéens autres : Maroc, Algérie, Italie...





## • Complémentarité avec les ports du Languedoc-Roussillon

- Affirmer la cohérence et la complémentarité de l'archipel des ports régionaux : ceux-ci devant se développer de manière harmonieuse pour que la façade littorale soit compétitive à l'échelle méditerranéenne et européenne,
- Associer à l'échelle régionale les établissements d'enseignement et de formation pour anticiper les besoins en nouvelles compétences et les actions de GPEC nécessaires à l'accompagnement humain /professionnel du projet Grand Port,
- Participer à renforcer la visibilité de l'offre portuaire languedocienne en s'engageant à travers les initiatives de « Port sud de France » (politique stratégique commerciale à l'échelle régionale),
- De nouveaux espaces pour garantir une qualité de services (circulation, parkings, zones de remise, stockage, postes à quai, équipement de levage, sûreté, sécurité, offre élargie de services...).

## • Retombées économiques

- Accessibilité terrestre contrainte nécessite de travailler activement à l'organisation de l'interface logistique (port – hinterland),
- Même si l'infrastructure à elle seule ne constitue jamais une réponse suffisante au fonctionnement des grands projets de développement économique, il semble incontournable que des investissements conséquents soient réalisés sur le port afin de créer les conditions de son adaptation aux évolutions économiques et techniques, à l'innovation.

### 1-2 Caractéristiques du projet

#### • Caractéristiques techniques : développer/justifier les choix opérés

Etat des lieux des apports du projet au fonctionnement actuel du port + alternatives de réorganisation proposées (degré de pertinence et d'efficacité potentielle : sens de circulation, zones de délestage...).

## >> L'insertion paysagère et environnementale du port

### 1-1 La relation ville-port

- Assurer la couture « ville-port » en matière d'aménagement du territoire (Urbanisme réglementaire, de planification),
- Port-La Nouvelle ville portuaire par essence,
- Le port est un des deux poumons de la ville (avec le tourisme balnéaire),
- La complémentarité ville-port : le port est un élément central de la culture et de l'activité nouvelloises,
- Le projet GP2015 vise à éloigner les sources de bruit et éventuelles nuisances de la ville.

### 1-2 PPRT / sécurité / sûreté

- La gestion de l'accroissement des risques liés au développement du port → quid rebondissements récents PPRT,
- Traitement de la sécurité portuaire et de son évolution programmée,
- Traitement de la sûreté portuaire et de son évolution programmée,

### 1-3 Intégration environnementale au sens large (toutes ses composantes)

- Démontrer que la cohabitation entre le développement économique et la préservation de l'environnement est possible dès lors que ce principe est pris en considération au 1<sup>er</sup> chef dès l'initiative du projet,
- La mutation économique doit être prise en compte tant dans l'organisation des infrastructures que dans l'optimisation des surfaces déjà affectées ou susceptibles de l'être au bénéfice des activités industrielles et portuaires,
- L'aménagement du port se doit d'efforcer de rendre compatible les impératifs liés à la préservation des milieux naturels et de la biodiversité et ceux relevant du développement économique, facteurs de préservation de l'emploi et de création de nouveaux emplois,
- La gestion environnementale du port : outils mis en place, outils qui seront développés...,
- Approfondir les mesures compensatoires visant à réduire l'impact du projet,
- Valorisation des déchets (système mis en place),
- Démarche volontariste dans l'intégration des problématiques liées à l'environnement,
- Projet qui présente un objectif réel de participation à la gestion et au bon fonctionnement environnemental de la réserve naturelle Ste Lucie,
- Conséquences écologiques du projet qui nous seront opposées : rejets en mer des effluents polluants, risques d'érosion (désensablement), rejets en SO<sub>2</sub>' du trafic maritime, conséquences de la montée du niveau de la mer...

Nous demandons que le développement du port intègre les contraintes environnementales, son extension ne devra pas nuire à notre patrimoine naturel qui est le premier atout de l'économie du tourisme de notre arrondissement.

1 - Dioxyde de soufre : Les rejets de SO<sub>2</sub> sont dus majoritairement à la combustion de combustibles fossiles soufrés tels que le charbon et les fiouls (soufre également présent dans les cokes, essence,...).