

janvier 2013

cndp
Commission particulière
du débat public
Port-La Nouvelle 2015

Cahier d'acteur n°6

www.debatpublic-pln2015.org



CCI NARBONNE, LEZIGNAN-CORBIÈRES ET PORT-LA NOUVELLE

CONTACT >

Bernard Ballester, président

Chambre de commerce et d'industrie de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle
CS 47101 - 11785 NARBONNE Cedex

Tél : 04 68 42 71 32 - Fax : 04 68 41 52 73

E-mail : president@narbonne.cci.fr - Site : www.narbonne.cci.fr



Porte ouverte sur la Méditerranée, le port de Port-La Nouvelle ambitionne de changer d'échelle pour accroître son attractivité, saisir de nouvelles opportunités géostratégiques et mieux intégrer le Languedoc-Roussillon au sein des dynamiques internationales du transport et de la logistique.

Cette volonté s'exprime au travers d'un projet d'extension capital pour la croissance de l'activité économique, qui favorisera la création de richesses et d'emplois dans une région où le développement territorial demeure freiné par d'importantes lacunes en termes d'équipements structurants.

La mondialisation des échanges exigeant performance et compétitivité logistique, le réseau des Chambres de commerce et d'industrie du Languedoc-Roussillon se mobilise pour soutenir la réalisation du projet Port-La Nouvelle 2015 qui, en complémentarité avec Sète et Port-Vendres, permettra de positionner définitivement notre région comme un pôle d'échanges majeur du bassin méditerranéen.

Depuis l'Antiquité, les ports ont toujours été porteurs de compétitivité et de croissance durable. Les Romains avaient fait du port de Narbonne une capitale de province ; depuis le début du XX^{ème} siècle le port de Port-La Nouvelle génère de l'activité pour le territoire.

La région narbonnaise est également privilégiée par sa position de carrefour. Tous les jours, 10 000 poids lourds la traversent. Le fret routier, maillon fort de la logistique, ne peut s'affranchir d'une interconnexion avec le transport maritime et ferroviaire. En 2011, Port-La Nouvelle était le 14^{ème} des ports de France métropolitaine. En 2012, le port a reçu 344 navires de commerce, soit un trafic de 1 938 140 tonnes. Or, les contraintes nautiques actuelles ne permettant pas à une majorité de navires de faire escale au port, des trafics n'ont pu être accueillis. Le développement est une condition indispensable à la survie d'un port qui possède de sérieux atouts : embranchement fer existant, proximité d'axes routiers majeurs, savoir-faire en gestion de vracs solides et liquides...



Le projet PLN 2015 est une opportunité unique de capter des flux impossibles à accueillir actuellement et de favoriser l'installation d'industries de transformation ou de logistique ici, à l'interface entre producteurs de matières premières et consommateurs.

La gestion du port a été concédée à la CCI de 1948 à 2008, puis déléguée. Depuis l'origine, aux côtés des institutions partenaires, notre Compagnie consulaire aménage, gère, exploite et développe le port de Port-La Nouvelle pour optimiser son rayonnement et sa performance. La superstructure est soutenue par une offre de services complète dédiée aux acteurs portuaires. Face aux nouveaux besoins exprimés et dans une logique d'amélioration de la compétitivité portuaire, la progression des potentiels humain et technique est liée aux investissements en équipements qui seront consentis.

Le port aujourd'hui

>> Atouts et faiblesses

Le Golfe du Lion occupe une fonction stratégique d'organisation des échanges et de transit entre le sud-ouest de la France, la péninsule ibérique, l'Europe du nord et les pays méditerranéens. Cette véritable opportunité économique et politique en fait 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.

Fort d'une dynamique démographique de +1,4% par an entre 1999 et 2006 (qui se confirmerait au moins jusqu'en 2030 selon l'INSEE), notre territoire affiche une économie présente forte soutenue par une économie de l'innovation et de la connaissance, encouragée et accompagnée. Mais la région souffre d'un manque d'attractivité industrielle (9% de l'emploi et 8% de la richesse produite en Languedoc-Roussillon contre 13% pour la moyenne nationale)* lié à 3 facteurs :

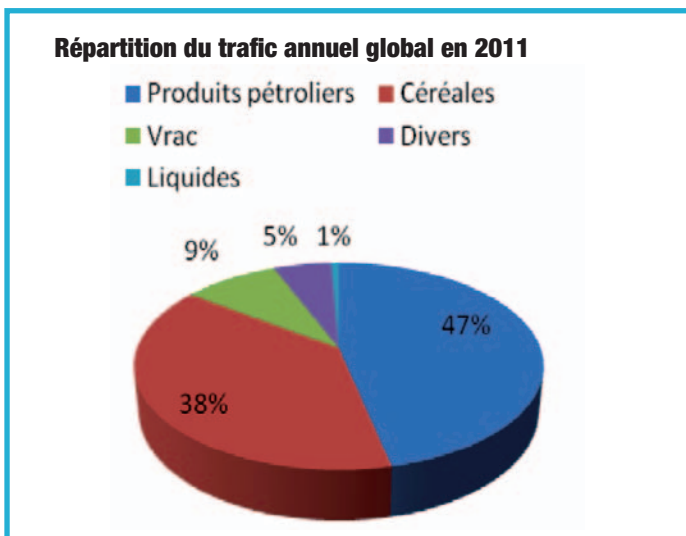
- **Historique** : la construction de l'économie régionale ne s'est pas orientée vers le secteur secondaire
- **Foncier** : dualité entre la rareté et le coût élevé du foncier sur la frange littorale, et les disponibilités recensées dans l'hinterland
- **Structurel** : manque d'infrastructures servant les industries

* source INSEE



>> Potentiel et perspectives

Le port génère 1 600 emplois directs*, indirects et induits. Concernant les emplois directs, Port-La Nouvelle bénéficie d'une performance économique pérenne.



Le trafic annuel progresse de 3,55% en 2011 au 3ème rang des ports français métropolitains de plus de 2 millions de tonnes. Port-La Nouvelle prouve un potentiel qui ne demande qu'à s'affirmer avec un espace portuaire agrandi (pour rappel, le trafic avait progressé de 8,81% en 2010). En 2012, malgré une baisse de plus de 9 % du trafic global, hors segment céréales tous les trafics croissent (+7 %) prouvant que la polyvalence est un atout du port.

< source CCI Narbonne, Lezignan-Corbières et Port-La Nouvelle

Mais le dimensionnement nautique de Port-La Nouvelle répond insuffisamment aux nouveaux standards et aux attentes des grands opérateurs en matière de shipping. Si le port ne s'adapte pas aujourd'hui aux standards maritimes internationaux, il peut périliter en obérant une partie du potentiel économique non présentiel du Languedocien-Roussillon.

Ce projet innovant offre un nouvel espoir économique permettant d'envisager la création de richesses à échelle territoriale (croissance et emploi) en complétant judicieusement l'offre régionale d'infrastructures ; l'impact économique de l'outil est très largement inter-régional et offre de nouveaux débouchés maritimes au sud-ouest.

Le transport maritime est le principal vecteur du commerce international. Près de 90 % du commerce extérieur de l'Union Européenne est transporté par la mer et le transport maritime à courte distance (TMCD) assure 40 % des échanges intra-européens de marchandises. Enfin, ce mode de transport est plébiscité pour atteindre les ambitieux objectifs de report modal définis par le Grenelle de l'Environnement.

* source Dossier du maître d'ouvrage

Le port de demain

>> Des dimensions nautiques conformes à la demande

Port-La Nouvelle accueille des navires de 145 m de long, 22 m de large avec un tirant d'eau de 8m maximum. Demain, il accueillera des navires de 225 m de long, 36 m de large et jusqu'à 14,5 m de tirant d'eau. Sur une flotte mondiale composée de 46 000 navires de commerce, seul un quart pourrait faire escale à Port-La Nouvelle considérant le dimensionnement actuel du port (un chiffre en constante diminution) ; si le projet PLN 2015 se concrétise, plus de 60 % de la flotte mondiale sera admissible. Un potentiel de trafics qui justifie à lui seul le dimensionnement maritime du projet.

Et la valeur du port ne peut être uniquement évaluée par l'importance de ses trafics et son futur dimensionnement nautique. L'impact économique s'étend au-delà du transit des marchandises, une tonne de marchandises transitant par le port n'a pas le même poids économique qu'une tonne de marchandises transformées, voire stockées localement. Le développement du port impliquera l'installation d'activités et d'emplois liés à la logistique, au transbordement, au stockage, au négoce, au transport et aux industries et services que permet la proximité des activités portuaires.

>> Une intégration territoriale équilibrée

Le Grenelle de la mer en 2009 a débouché sur des propositions visant à promouvoir le respect de l'environnement sans inhiber le développement économique par une conjugaison équilibrée des occupations et usages du sol et du patrimoine.

C'est aussi une priorité pour la CCI qui a établi un partenariat suivi avec le Parc naturel régional de la Narbonnaise depuis sa création et réalisé des aménagements et des investissements réguliers pour garantir une gestion des activités du port la plus harmonieuse possible avec son environnement.



L'organisation viaire du territoire en étoile facilite les échanges avec les régions voisines et plus particulièrement Midi-Pyrénées, la Catalogne et l'Andorre. Maximiser l'impact du projet nécessitera des efforts complémentaires en termes d'offre foncière pour les entreprises et de marketing économique pour créer les conditions optimum d'interface entre le Grand Port et les territoires qu'il dessert.

Modernisation et optimisation des Zones d'Activités Économiques susceptibles d'accompagner le développement des activités industrielles et portuaires sont incontournables. La CCI, interlocuteur privilégié du monde économique, avec ses partenaires naturels, assureront une promotion du capital territorial et accompagneront la réorganisation de l'interface logistique port / hinterland pour l'adapter aux évolutions des besoins intermodaux, répondre aux exigences de développement durable et positionner notre circonscription en pivot logistique.

Ceci permettra une valorisation locale croissante des flux de marchandises en transit, un tremplin certain pour l'emploi local donc une optimisation des retombées économiques sur notre territoire. La stratégie des acteurs du projet est claire : assurer aux entreprises et porteurs de projets endogènes et exogènes une performance économique pérenne par une offre d'excellence de produits et services régionaux liés au port.



Conclusion

La cohérence et la complémentarité de l'archipel des ports régionaux doit être développée de manière harmonieuse pour que la façade littorale soit compétitive à l'échelle méditerranéenne et européenne. Le projet propose de renforcer la visibilité de l'offre portuaire languedocienne et la stratégie commerciale régionale de « Ports Sud de France ».

La stratégie de la mandature des élus de la CCI de Narbonne, Lézignan-Corbières et Port-La Nouvelle s'inscrit naturellement en faveur de ce projet de territoire qui dimensionne l'infrastructure aux standards internationaux, contribue à développer le tissu économique, à valoriser les liens entre les entreprises, les secteurs et les territoires, et favorise la création d'emplois et de valeur ajoutée.

Poursuivant un aménagement équilibré et durable de notre circonscription, nous soutenons sans réserves le projet PLN 2015 ambitieux pour l'arrondissement, pertinent pour le Languedoc-Roussillon et structurant pour le Bassin Méditerranéen.

