



## Union Maritime du port de Port-La Nouvelle (UMANO)

### » Introduction

L'Union Maritime Nouvelleoise

Créée en 1995, L'Union Maritime Nouvelleoise (UMaNo) est la fédération qui rassemble les acteurs, syndicats professionnels et entreprises, concernés par l'activité du port de Port-La Nouvelle, les opérateurs et industriels implantés sur zone et les utilisateurs du port bénéficiant de son existence pour leurs transports et leur logistique.

### CONTACT >

#### Union Maritime du port de Port-La Nouvelle (UMaNo)

43 Rue des Pilotes - 11210 Port La Nouvelle

[umano@laposte.net](mailto:umano@laposte.net)

## Préambule

Le port de commerce de Port-La Nouvelle se prépare à un important projet d'extension. Les nouvelles infrastructures doivent être financées par la Région Languedoc-Roussillon (propriétaire du port de commerce de Port-La Nouvelle depuis 2007) à hauteur de 140 millions d'EUR, le Conseil Général de l'Aude pour 30 millions d'EUR et la Communauté de Communes du Grand Narbonne pour également 30 millions d'EUR.

C'est au nom des entreprises qui utilisent aujourd'hui les installations portuaires que L'Union Maritime a souhaité apporter sa contribution au Grand Débat Public "Port-La Nouvelle 2015".

## "Port-La Nouvelle" et trafics portuaires

Le port est aujourd'hui spécialisé avant tout dans les trafics de vracs liquides et solides, notamment énergétiques et céréaliers. Il bénéficie d'importants espaces fonciers disponibles pour des développements futurs.

Année	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tonnage x 1000 t	2 292	2 267	2 266	2 171	2 294	2 271	2 001	1926	1905	2 073	2 147

La tendance antérieure au transfert de propriété du port à la Région Languedoc-Roussillon en 2008 montre une lente érosion du trafic. Avec la mise en place d'une politique régionale de développement volontariste, les années suivantes affichent une hausse de + 11,5 %, un résultat favorable comparativement à d'autres places portuaires françaises, surtout dans un contexte de situation économique dégradée.

# “Port-La Nouvelle 2015”

## Les enjeux d'un nouveau développement portuaire

La capacité moyenne des navires chargeant ou déchargeant dans le port de Port-La Nouvelle est de 5500 DWT contre 15000 DWT \* pour les navires fréquentant les ports méditerranéens.

Comparativement aux autres ports maritimes en capacité de desservir le Sud de la France, Port-La Nouvelle fait indéniablement face à de nombreuses contraintes qui ne lui permettent plus de tirer parti du potentiel de trafic de son hinterland régional :

- L'admission des plus grands navires limités à 10000 DWT est soumise à des contraintes d'accessibilités qui pèsent lourdement sur la compétitivité comme le tirant d'eau limité à 8 mètres, les mouvements exécutés que de jour pour cause d'étroitesse de la passe, et faisabilité de l'évitage fonction de l'occupation des postes à quai .
- Les navires au sea-line sont contraints de plafonner leur cargaison à 32000 DWT afin de respecter les limites de l'ouvrage et supportent des coûts d'escale élevés liés à la sécurité des opérations.
- A cela s'ajoute le manque de linéaire de quai et d'espace foncier aménagé qui menacent la pérennité de l'ensemble des activités.

En revanche, les approches récentes de plusieurs industriels, séduits par le positionnement géographique de Port-La Nouvelle et par sa bonne réputation, prouvent le potentiel de croissance du port s'il investit dans de nouvelles infrastructures.

\*(1 Tonne ou 1000 Kilos de Port en lourd ou DeadWeight Tonnage (DWT) est la masse totale qu'un navire peut prendre en chargement. Le déplacement total d'un navire est la somme de sa capacité totale de chargement (DWT) et de son propre poids. Ainsi, un navire de 10000 DWT déplace environ 14500 Tonnes, un navire de 32000 DWT déplace 40000 Tonnes.)

# “Port-La Nouvelle 2015”

## L'Ambition et les motivations du projet

Encore Aujourd'hui, la moitié des marchandises qui arrivent en France par la mer est débarquée dans un port étranger.

Les marchés sur lesquels se situe le port dans son projet de développement sont les vracs liquides, les céréales et les marchandises diverses y compris les colis lourds. Leur justification ou leur dynamique doivent s'apprécier à partir des éléments suivants :

### > 1 La démographie de la région et ses évolutions prévisibles

La Région Languedoc-Roussillon est un territoire de forte attractivité (cadre de vie, effet d'héliotropisme, grandes agglomérations, universités, infrastructures...). La croissance démographique devrait encore progresser de 2,6 à plus de 3,5 millions d'habitants. Ces données sont à prendre comme des paramètres importants des stratégies économiques et sociales et notamment pour les investissements structurants comme le projet « Port-La Nouvelle 2015 ».

### > 2 L'ambition économique régionale

Fondé sur l'importance de l'économie maritime et la diversification des échanges internationaux par voie maritime, le projet « Port-La Nouvelle 2015 » est un levier certain de développement économique et par conséquent d'emplois.

Le trafic du port dépend fortement des céréales et des hydrocarbures. Ces derniers, axés sur l'importation directe des produits raffinés, conservent une belle marge de progression en raison du déclin du raffinage Français et Européen et ce malgré une diminution globale de la consommation des hydrocarbures.

Le port s'intéresse aussi à d'autres filières et ambitionne de les développer (biomasse, produits forestiers, colis lourds, liquides industriels, éolien offshore, méthanisation, éthanol/biodiesel, aciers, minéraux etc..).

A cette fin, le projet s'inscrit également dans la volonté d'attirer des investisseurs industriels et d'ancrer des sites industriels ou logistiques sur le territoire :

- Le futur port a pour ambition de réserver 100 hectares aux développements logistiques des nouveaux trafics attendus qui s'ajoutent aux 40 hectares que représenteront les surfaces des futurs quais. Ces ressources offriront de bonnes possibilités de développement.
- Si la desserte routière est identique à celle qui existe aujourd'hui, les terminaux du nouveau port seront équipés d'un réseau de voies ferrées complet. La forte intégration de la composante ferroviaire sur les zones logistiques et les terminaux du projet « Port-La Nouvelle 2015 » devra aussi permettre le raccordement du port aux grands corridors de transport de demain tel que le réseau transeuropéen RTE-T.
- En complément, comme les ports maritimes sont d'autant plus efficaces qu'ils sont bien reliés aux plates-formes logistiques intérieures, la Région Languedoc-Roussillon a développé un large programme d'investissement foncier, constitué de plusieurs « Parcs Régionaux d'Activités Economiques » représentant plus de 1000 ha. Plusieurs de ces parcs sont situés à moins d'une heure du port de commerce et certains seront reliés par fer. Ces ressources foncières s'ajoutent à celles proposées par la Communauté de Communes du Grand Narbonne (100 à 200 ha).



### > 3 Perspectives de ré-industrialisation régionales

Avec le contexte économique actuel, le projet offre une réelle capacité de développement des activités commerciales. Un investisseur potentiel cherchera progressivement à réduire son empreinte carbone, c'est-à-dire à réhabiliter une production proche des lieux de consommation et cette tendance ne fera que s'accroître au regard des politiques européenne ou nationale à venir.

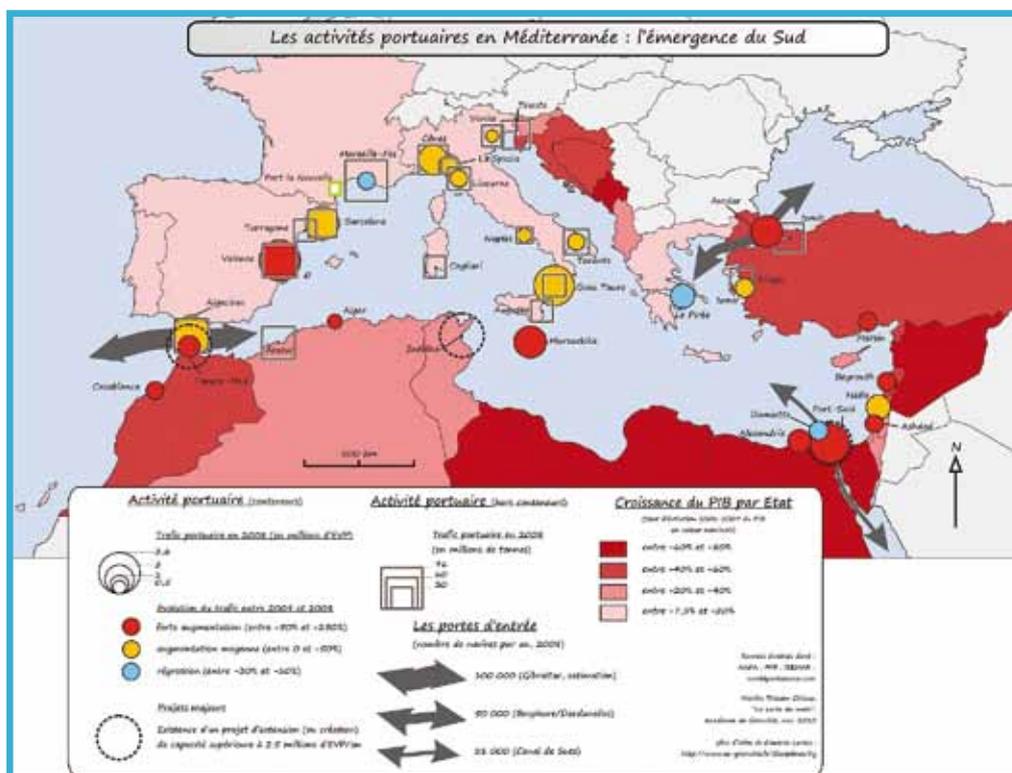
Cet industriel lorsqu'il considèrera la Méditerranée de l'Ouest aura à choisir entre plusieurs options. Les ports du nord de l'Adriatique sont des portes d'entrées lointaines des marchés européens de l'Ouest. L'Italie est davantage tournée vers la Suisse, l'Allemagne ou l'Autriche et connaît des défauts structurels qui peuvent détourner certains industriels. L'Espagne bénéficie d'une politique d'investissement portuaire dynamique, mais avec un fort taux d'endettement. En outre, le pays ne dispose pas encore d'un système ferroviaire au gabarit européen.

La France apparaîtra donc comme une très sérieuse alternative à ses yeux. Sur le marché Méditerranéen actuel, l'offre foncière proche d'un site portuaire que propose le projet « Port-La Nouvelle 2015 » ne pourra qu'en renforcer l'attractivité.

Enfin, la Région Languedoc-Roussillon est un territoire d'accueil privilégié pour la recherche et l'enseignement supérieur. Elle est la troisième de France pour les dépenses de Ressources et Développement par rapport au PIB et la cinquième pour les dépôts de brevets européens. Ces éléments sont aussi déterminants pour un investisseur potentiel.

### > 4 Le marché méditerranéen et ses évolutions prévisibles

Les avantages concurrentiels des ports du Nord conduisent une large partie des flux maritimes qu'à ne traverser le bassin Méditerranéen. Mais le développement propre aux économies du Sud de la Méditerranée, l'accroissement des échanges maritimes, et le positionnement face aux navires en transit entre Suez, le Bosphore et Gibraltar, devrait permettre à Port-La Nouvelle de jouer un rôle majeur dans le développement du marché maritime méditerranéen.



## “Port-La Nouvelle 2015” Complémentarités et Concurrence

### > 1 Complémentarités des ports du Languedoc-Roussillon

La Région Languedoc-Roussillon tirera parti de ses investissements portuaires en faisant jouer à chacun de ses ports leur rôle économique en parfaite cohérence, assurant ainsi l'équilibre du développement socio économique sur l'ensemble de son territoire.

### > 2 Concurrence des ports Espagnols

Le port de Tarragone (32 millions de tonnes) est localisé à 320 km de Port-La Nouvelle. Il est utilisé à l'exportation par certaines entreprises françaises bénéficiant de prix très compétitifs de transporteurs espagnols de retour dans leur pays. Avec le développement du futur port, et donc une meilleure capacité à proposer des flux retours, Port-La Nouvelle devrait être en mesure de se repositionner face à ce port.



Barcelone (230 km de PLN) réalise un trafic annuel de 43 millions de tonnes. C'est un port spécialisé dans les trafics de conteneurs (20 Mt) et liquides (11 Mt). Le projet « Port-La Nouvelle 2015 » n'ayant pas vocation à se développer à grande échelle dans les trafics conteneurisés, Barcelone n'est pas concurrent du port audois. En revanche, les industriels actifs sur les marchés liquides pourraient trouver dans les futures infrastructures de Port-La Nouvelle de réelles opportunités logistiques, plus proches de leurs clients et avec une meilleure compétitivité. Cette opportunité pourra aussi s'appliquer à certains trafics de vracs solides.

## “Port-La Nouvelle 2015” projet construit autour d'un navire type spécifique

La refonte des infrastructures portuaires doit se construire autour d'un navire projet, défini pour être au niveau de l'offre portuaire en méditerranée et fondé sur une vision cohérente de l'évolution de l'offre transport et donc des commandes futures faites par les armateurs.

Avec les nouvelles écluses du canal de Panama en cours d'achèvement, la nécessité de rationaliser les coûts de construction et d'exploitation a abouti à concevoir une nouvelle gamme de navires, les supramax (60000 DWT), destinés au transport des vracs et divers non conteneurisés, solides ou liquides. Ces navires sont conçus pour contribuer à la réduction des charges d'exploitation pour les armateurs et constituent une part importante du « carnet de commande » des armateurs.



Le mode d'acheminement maritime d'aujourd'hui consiste essentiellement à transporter les cargaisons en provenance des pays lointains sur des grands navires, les décharger dans un grand port (hub) puis les redistribuer partiellement vers d'autres ports de destinations, par petit caboteur. Les supramax sont destinés à se substituer à ce mode d'acheminement et sont en capacité de décharger directement leur cargaison pour partie dans plusieurs ports de destination, réduisant de manière considérable les ruptures de charges ainsi que le coût de la tonne transportée.

Les qualités commerciales des supramax, conduisent les chantiers navals à en faire le navire d'après demain, de type « écoship », au mode de propulsion mixte qui outre son mode d'exploitation optimisée contribuera à la réduction du bilan carbone de la tonne transportée.

Ces navires représentent donc tant pour les vracs liquides et solides que pour les divers non conteneurisés, une vision durable et un objectif cohérent de la capacité de réception du projet « Port-La Nouvelle 2015 ».

Parmi les différentes orientations étudiées, le projet « Grand port entrée sud », présenté comme le plus cohérent par l'Union Maritime Nouvelle, est conçu pour permettre d'accueillir ces navires de 225 m de longueur, de 36 m de largeur et de 14,50 m de tirant d'eau.

## “Port-La Nouvelle 2015” Véritable renouveau du paysage portuaire Méditerranéen

La contribution du futur port de Port-la-Nouvelle au renouveau du paysage portuaire Méditerranéen, notamment vis-à-vis de l'objectif de reconquête de parts de marché par rapport au range Nord, est tout à fait sérieuse. Le projet technique est solide, ses dimensions durablement adaptées aux besoins, les perspectives de trafics réelles et le potentiel d'attractivité de nouveaux investisseurs parfaitement crédible.



« Port-La Nouvelle 2015 » s'affirme donc comme un projet pertinent en capacité d'évoluer de manière autonome. Les décideurs régionaux et institutionnels souscrivent au projet et l'intègrent dans une démarche plus globale d'aménagement du territoire et d'une politique de développement durable.

L'Union Maritime Nouvelle apporte tout son soutien à cette nouvelle et ambitieuse initiative portuaire Régionale.