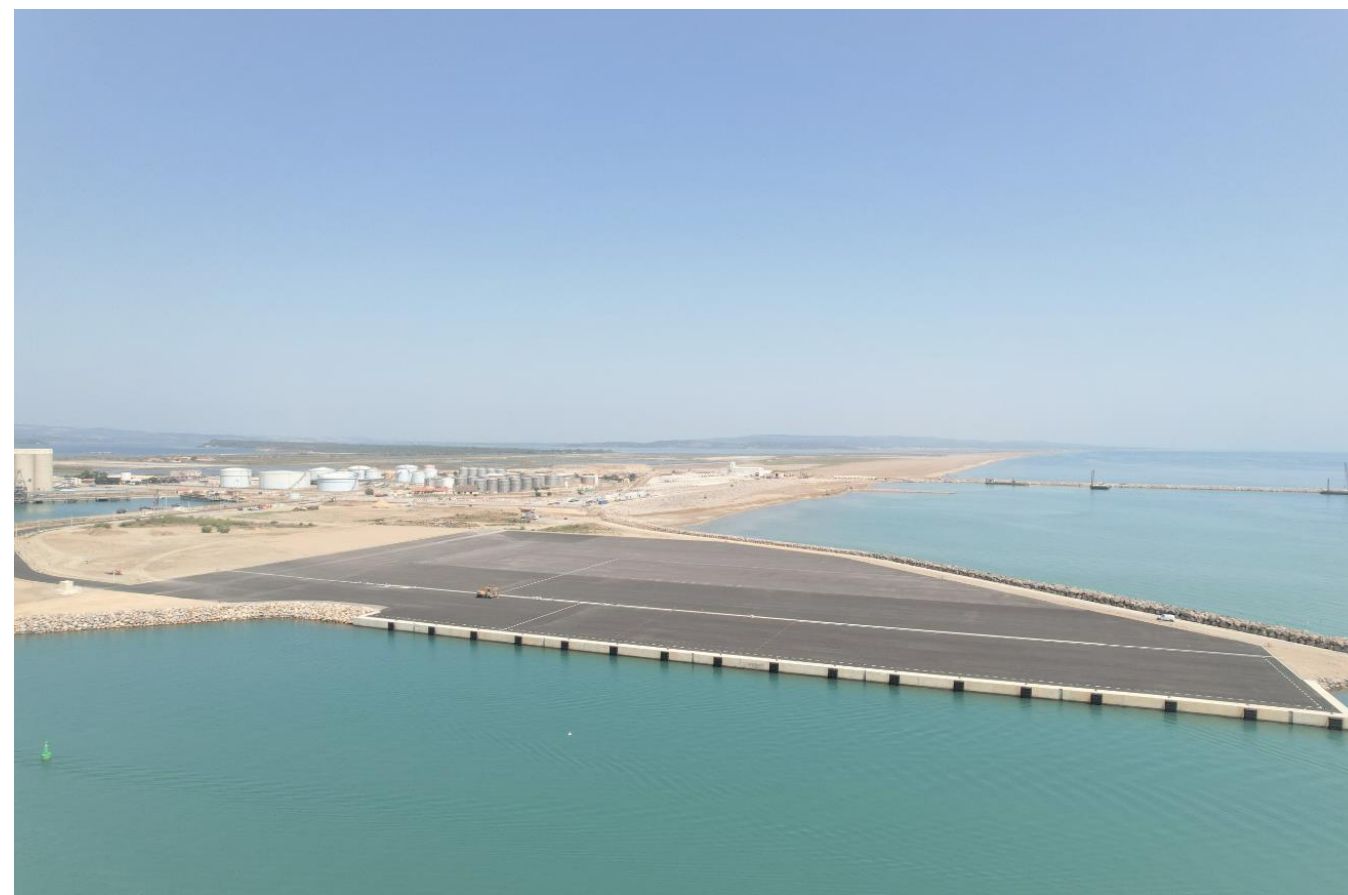


DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE POUR LA PHASE 2 DU PROJET D'EXTENSION DU PORT DE PORT-LA NOUVELLE

Volume 3: Dossier d'étude socio-économique au titre du code des transports



SOMMAIRE

SOMMAIRE GENERAL DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE	5
Volume 1 : Note non technique	5
Volume 2 : Evaluation environnementale valant document d'incidences	5
Volume 3: Dossier d'étude socio-économique au titre du Code des Transports	5
Volume 4: Avis emis sur la Phase 2.....	5
Volume 5: Documents d'études facilitant la compréhension du dossier	5
PREAMBULE	6
1. LE CADRE DE L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE.....	7
1.1. Préambule	7
1.2. Cadre réglementaire	7
1.3. Cadre méthodologique	7
1.3.1. L'analyse stratégique	7
1.3.2. L'analyse des effets	8
1.3.3. La synthèse	8
2. ANALYSE STRATEGIQUE.....	9
2.1. La situation existante	9
2.1.1. Les décisions en cours.....	9
2.1.2. L'état du territoire	11
2.1.3. L'offre portuaire en Occitanie	17
2.1.4. La situation actuelle du port de PLN	17
2.1.5. Les ambitions de la Région.....	19
2.2. Le scénario de référence	20
2.2.1. Extrait des éléments de cadrage de l'évaluation de la Phase 1 du projet.....	20
2.2.2. Les perspectives de développement du port de PLN	23
2.2.4. Les filieres de la Phase 1 d'aménagement	26
2.2.5. Les filieres induites par la Phase 1 d'aménagement et dont le développement des trafics est renforcé par la Phase 2	32
2.3. Le scenario de projet (Phase 2).....	42
2.3.1. La filière éolien flottant	42
2.3.2. La filière éolien terrestre.....	43
2.4. L'Option de référence	44
2.4.1. L'option de référence associée à la Phase 2 du projet	44
2.4.2. Rappel de l'option de référence associée à la Phase 1 du projet	44
3. LES COUTS DU PROJET	47
3.1. Les couts de la Phase 2 du projet	47
3.1.1. Les coûts d'investissements.....	47
3.1.2. Les coûts d'entretien maintenance des infrastructures et équipements.....	47
3.1.3. Le coût d'opportunité des fonds publics	47
3.2. Rappel des coûts de la Phase 1 du projet à date de l'enquête publique	47
4. ANALYSE QUALITATIVE ET QUANTITATIVE DES EFFETS DE L'OPTION DE PROJET.....	49
4.1. Présentation.....	49
4.2. Les indicateurs du bilan socio-économique	49
4.3. Les effets sociaux	50
4.3.1. en phase de construction	50
4.3.2. en phase d'exploitation.....	51
4.4. Les effets économiques	53
4.4.1. Les effets économiques de la Phase 2 du projet.....	53
5. LE BILAN SOCIO-ECONOMIQUE	58
5.1. Phase 2 du projet	58
5.1.1. Le résultat du bilan socio-économique de la Phase 2 du projet	58
5.1.2. Les tests de sensibilité	58
5.2. Rappel Phase 1 du projet	59
5.2.1. Le résultat du bilan socio-économique de la Phase 1 du projet	59
5.2.2. Les tests de sensibilité	60
6. GLOSSAIRE	61

TABLES DES ILLUSTRATIONS

FIGURES

Figure 1 : Phase 1 et 2 d'aménagement du port	10
Figure 2 : Plan masse de la Phase 2 de la partie maritime du projet d'extension portuaire	10
Figure 3 : Plan masse Des évolutions possibles du projet à l'issue de la Phase 2	11
Figure 4 : Commerce extérieur de la Région Occitanie par département.....	16
Figure 5 : Exportations et Importations de la Région Occitanie par zone géographique et par département (Source : Douanes)	16
Figure 6 : Territoire de l'Occitanie	17
Figure 7 : Port-La Nouvelle – Travaux de Phase 1 en cours	18
Figure 8 : Réseaux de gaz naturel en France	26
Figure 9: Evolution des produits pétroliers à Port-La Nouvelle en kT	28
Figure 10: Evolution de la filière hydrocarbures à Port-La Nouvelle en kT	29
Figure 11: Evolution de la filière biocarburants à Port-La Nouvelle en kT	29
Figure 12: Evolution de la filière autres vracs liquides à Port-La Nouvelle en kT	30
Figure 13 : Prévisions de trafics de la filière autres vracs liquides à Port-La Nouvelle en kT.....	31
Figure 14 : Prévisions de trafics de la filière colis lourds à Port-La Nouvelle en kT.....	32
Figure 15 : Les 5 premières régions céréalières françaises	32
Figure 16: Prévisions de trafics de la filière produits céréaliers à Port-La Nouvelle en kT	34
Figure 17: Prévisions de trafics de la filière engrais et minéraux à Port-La Nouvelle en kT	35
Figure 18: Prévisions de trafics de la filière produits cimentiers / matériaux de construction à Port-La Nouvelle en kT.....	37
Figure 19: Récolte de bois en Occitanie de 2005 à 2019	37
Figure 20: Filière « papier » et clients associés	38
Figure 21: Prévisions de trafics de la filière produits forestiers à Port-La Nouvelle en kT	39
Figure 22: Prévisions de trafics de la filière produits à recycler à Port-La Nouvelle en kT	40
Figure 23: Localisation des infrastructures dédiées au pôle marchandise	40

Figure 24: La zone logistique de Port-La Nouvelle	41
Figure 25 : Zones d'étude des parcs éoliens flottants en Méditerranée	42
Figure 26 : Filière éolien terrestre et maritime.....	43
Figure 27: Le pôle vert.....	43
Figure 28: Hypothèses d'évolution du trafic en option de référence (source : Catram et hypothèses Artelia 2018)	46
Figure 29 : Coût des infrastructures (Phase 2)	47
Figure 30 : Estimation du coût des travaux d'infrastructure portuaire valeur 2016 (source MOE)	48
Figure 31 : Schématisation des effets sociaux en phase de construction	50
Figure 32 : Emplois annuels prévisionnels liés à la filière EMR à PLN.....	52
Figure 33 : Evolution des taux d'affrètement au voyage des navires.....	54
Figure 34 : Bilan socio-économique par acteur de la Phase 2.....	59

TABLEAUX

Tableau 1 : Evolution démographique.....	11
Tableau 2 : Population active	12
Tableau 3 : Répartition des emplois industriels.....	14
Tableau 4 : Evolution des emplois industriels (unité ?)	15
Tableau 5 : Balance commerciale de la région Occitanie en 2018 (unité ?) – Source Douanes	16
Tableau 6: Bilan d'approvisionnement et production de la papeterie Fibre Excellence à Saint-Gaudens	38
Tableau 7: Prévisions éoliennes flottantes.....	42
Tableau 8: Prévisions éoliennes terrestres	43
Tableau 9 : Emploi Phase construction (Phase 2)	51
Tableau 10 : Emplois en phases 1 et 2 du projet d'aménagement	52
Tableau 11 : Distance des principaux ports et temps de trajets	54

Tableau 12 : Ratios d'évaluation des externalités liées au transport (en € tkm)..... 55

Tableau 13 : Valorisation de l'EBE de la manutention 56

Tableau 14 : Synhtèse des résultats des avantages..... 57

Tableau 15 : Indicateurs de rentabilité économique..... 58

Tableau 16 : Variables des tests de sensibilité 58

Tableau 17 : Indicateurs de rentabilité économique..... 59

Tableau 18 : Test de sesibilité..... 60

GRAPHIQUES

Graphique 1 : Evolution démographique..... 11

Graphique 2 : Evolution du nombre de logements à PLN..... 12

Graphique 3 : Répartition de la population par tranche d'âge..... 12

Graphique 4 : Evolution des trafics du port de PLN 19

Graphique 5 : Prévisions de trafics associées au projet d'aménagement global..... 23

Graphique 6 : Prévisions de trafics associées à la Phase 1 du projet d'aménagement 24

Graphique 7 : Prévisions de trafics associées à la Phase 2 du projet d'aménagement 24

Graphique 8 : Prévisions d'escales de navires associées à la Phase 1 du projet d'aménagement 25

Graphique 9 : Prévisions d'escales de navires associées à la Phase 2 du projet d'aménagement 25

Graphique 10 : Coût d'entretien maintenance (Phase 2)..... 47

SOMMAIRE GENERAL DU DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE

VOLUME 1 : NOTE NON TECHNIQUE

- Présentation du demandeur
- Contexte de la Phase 2 et grands principes d'aménagement
- Plan de situation
- Cadre réglementaire
- Bilan de la concertation

VOLUME 2 : EVALUATION ENVIRONNEMENTALE VALANT DOCUMENT D'INCIDENCES

- **Volume 2.1 : Présentation de la Phase 2**
 - Description de la Phase 2
 - Évolution probable de l'environnement en l'absence de mise en œuvre du projet
 - Cahier de plans
- **Volume 2.2 : État initial**
 - Définitions (zones d'études, enjeux)
 - Milieu physique
 - Milieu naturel
 - Risques majeurs
 - Paysage et patrimoine
 - Milieu humain
 - Synthèse des enjeux

- **Volume 2.3 : Évaluation des incidences de la Phase 2 du projet d'extension portuaire**
 - Analyse des impacts bruts de la Phase 2
 - Compatibilité avec les documents de planification
 - Cumul des incidences avec d'autres projets existants ou approuvés
 - Analyse des effets cumulés avec les différentes phases des aménagements prévus dans le cadre du projet d'extension portuaire
 - Description des incidences négatives notables attendues sur l'environnement résultant de la vulnérabilité des aménagements de la Phase 2 à des risques d'accidents ou de catastrophes majeures
 - Description des solutions de substitutions raisonnables
 - Mesures ERC et modalités de suivi prévues par le maître d'ouvrage
 - Description des méthodes de prévision

- **Volume 2.4 : Résumé non technique**

VOLUME 3: DOSSIER D'ETUDE SOCIO- ECONOMIQUE AU TITRE DU CODE DES TRANSPORTS

VOLUME 4: AVIS EMIS SUR LA PHASE 2

VOLUME 5: DOCUMENTS D'ETUDES FACILITANT LA COMPREHENSION DU DOSSIER

PREAMBULE

La Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée est propriétaire des ports de Sète et de Port-La Nouvelle depuis janvier 2007, suite à la loi « Libertés et responsabilités locales » du 13 août 2004. Depuis le 1er janvier 2017, et suite à la loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRe), elle est également propriétaire du port de pêche du Grau du Roi.

C'est autour des trois ports dont elle est propriétaire et des ports de Port-Vendres (propriété du Département des Pyrénées-Orientales) et de L'Ardoise sur le Rhône (propriété de Voies Navigables de France) que la Région poursuit sa stratégie régionale portuaire. Cette stratégie s'attache à assurer la compétitivité des ports de commerce dans une logique d'aménagement durable du territoire régional, en appliquant une politique volontariste de développement des trafics et de recherche de nouveaux opérateurs économiques permettant l'accroissement des activités portuaires.

Depuis 2007, la Région a investi, dans le cadre de travaux qui ont été réalisés dans l'emprise actuelle du port, pour remettre en état certaines installations (remise à niveau des terre-pleins portuaires, de l'outillage, remise à niveau des ouvrages de protection de la passe d'entrée du port et réhabilitation des ouvrages de quai). Encore récemment, la Région a réhabilité le quai principal du port (le quai Est II) qui présentait d'importants défauts structurels.

Toutefois, si la plupart des ports européens ont augmenté leurs caractéristiques nautiques pour faire face à la massification des transports de marchandises et à l'augmentation de la taille des navires marchands, Port-La Nouvelle n'a pas fait évoluer les siennes.

En effet, une croissance continue de la taille des navires de commerce est constatée ainsi que le manque de surfaces de stockage. Le port actuel, aménagé le long du grau, ne pourra pas répondre aux besoins futurs des opérateurs portuaires.

A terme, par manque de possibilités d'accueil de navires plus importants, le port risque de voir son trafic péricliter et ne plus avoir les moyens de fonctionner.

Par ailleurs, le Plan de Prévention des Risques Technologiques, approuvé en novembre 2014, contraint encore plus les possibilités d'accueil d'activités supplémentaires dans les emprises actuelles du port.

Ainsi, après avoir occupé plusieurs années la 14ème place des ports français continentaux en termes de tonnage, le port de Port-La Nouvelle occupait en 2020 la 16ème place. Après une stagnation des trafics autour de 2 millions de tonnes au début des années 2010, le trafic du port a ensuite progressivement diminué pour atteindre en 2020 1,49 millions de tonnes.

La diminution des trafics concerne en particulier les céréales, qui souffrent du fait que de plus grands navires ne peuvent être accueillis à Port-La Nouvelle.

D'autre part, le potentiel que représente la desserte ferrée du port à partir de la voie ferrée Paris / Port-Bou est rapidement apparu sous exploité. La Région souhaite profiter de la présence de plusieurs modes de transport (mer, fer, route) pour développer au niveau du port une plate-forme logistique moderne répondant aux besoins du transport durable.

La Région s'est donc engagée depuis 2010 dans un projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle qui consiste à répondre aux attentes des futurs opérateurs portuaires et à construire de nouvelles installations, à terre comme en mer, répondant aux standards des ports modernes, pour permettre à Port-La Nouvelle de garder sa place parmi les grands ports méditerranéens :

En développant l'offre foncière avec l'aménagement d'un parc logistique portuaire dont la vocation est d'accueillir des activités industrielles et logistiques en lien avec l'activité portuaire ;

En améliorant les accès nautiques au port avec la création d'un nouveau bassin portuaire afin de pouvoir accueillir des navires aux dimensions plus importantes.

L'évaluation socio-économique de la Phase 1 du projet d'extension portuaire à Port-La Nouvelle a déjà été réalisée en 2018. L'objet de ce présent rapport est d'évaluer le bilan socio-économique de la Phase 2 du projet. Un rappel des analyses ayant abouti au bilan socio-économique de la Phase 1 du projet est proposé tout au long du présent rapport (sous cette forme encadré vert)

1. LE CADRE DE L'EVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE

1.1. PREAMBULE

L'objet du présent rapport porte sur l'évaluation socio-économique de la Phase 2 du projet d'aménagement et de développement du port de Port-La Nouvelle.

Dans cet objectif, le présent volume « dossier d'évaluation socio-économique » a été mené en se référant à "l'instruction cadre¹ relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport".

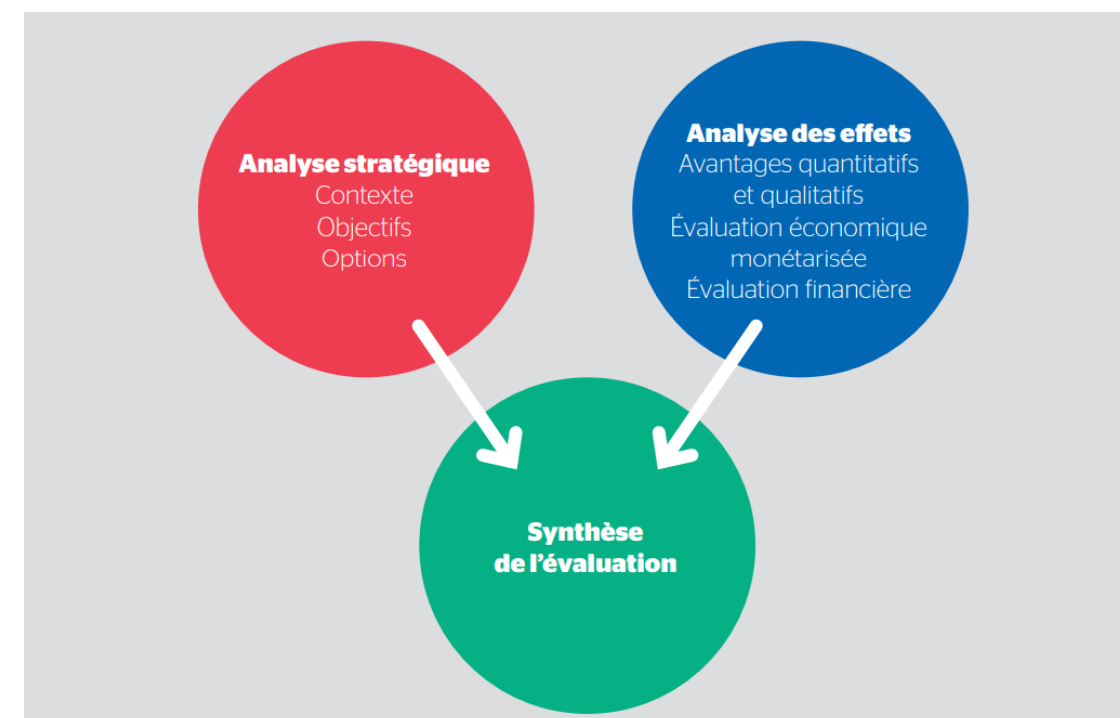
1.2. CADRE REGLEMENTAIRE

L'analyse socio-économique du projet est réalisée selon les préceptes explicités par le Ministère de la Transition Ecologique (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer DGITM) dans le document « Référentiel méthodologique pour l'évaluation des projets de transport » et ses annexes. Ce document a été publié d'abord en 2014, a été ensuite révisé en 2015 et finalement en août 2019.

Ce Référentiel méthodologique permet d'appliquer les dispositions prévues aux articles L.1511-1 à L.1511-6 du code des transports et à l'article 17 de la loi n°2012-1558 du 31 décembre 2012, et de constituer les éléments d'évaluation au sens de l'article 2-III du Décret n°2013-1211 du 23 décembre 2013.

La méthodologie développée pour l'évaluation socio-économique de la Phase 2 du projet d'aménagement portuaire de Port-La Nouvelle repose sur ce référentiel.

Cette méthodologie implique une démarche progressive visant tout d'abord à poser les termes du problème par une **analyse stratégique**, puis par une **identification des effets** (quantitatifs et qualitatifs) **du projet pour les différents acteurs intéressés** et finalement par une **analyse quantitative de l'impact du projet pour la collectivité nationale**.



1.3. CADRE METHODOLOGIQUE

1.3.1. L'ANALYSE STRATEGIQUE

L'analyse stratégique identifie un nombre raisonnable d'objectifs relevant des politiques publiques de transport, aux différentes échelles territoriales. Par la rencontre de ces objectifs, des besoins et des attentes des différents acteurs, les objectifs propres au projet sont précisés et hiérarchisés.

L'analyse stratégique définit le contexte de l'intervention :

- la situation existante décrit les infrastructures et services de transport existants que l'on envisage de moderniser, d'élargir, de renforcer. Elle identifie l'état des territoires et ses ambitions ;
- le scénario de référence rassemble, sur la durée de projection de l'évaluation, les contextes d'évolution future et exogène au projet, sur les thèmes sociaux, spatiaux, environnementaux, énergétiques et économiques, ainsi que les différents projets d'aménagement. Les évolutions de l'offre de transport relevant d'autres maîtres d'ouvrage sont également considérées.

¹ Instruction cadre du 25 mars 2004 mise à jour en 2019

Elle présente :

- l'option de référence, qui correspond aux investissements les plus probables que réaliserait le maître d'ouvrage dans le cas où le projet ne serait pas réalisé. Ces investissements peuvent concerner les infrastructures ou les services de transport ;
- les options de projet et leurs variantes. On change d'option de projet quand on change d'orientation pour répondre aux objectifs (type d'investissement, mode de transport, dimensionnement, zone de passage, mode de financement...). Au sein d'une option de projet, on change de variante dès que, par exemple, l'on change de phasage de réalisation ou de caractéristiques techniques d'un ouvrage.

L'analyse stratégique prend comme point de départ la problématique générale, les enjeux principaux, les éléments déjà actés ainsi que le niveau d'études déjà atteint selon les thèmes considérés ; ceux-ci sont ensuite mis à jour, complétés et précisés. Elle examine si le contexte de l'intervention et les objectifs assignés au projet sont stables ou ont évolué, pour faciliter l'examen de l'opportunité du projet ou des choix effectués sur les options. L'analyse stratégique permet ainsi de faire le lien entre les différentes phases de maturation du projet.

1.3.2. *L'ANALYSE DES EFFETS*

L'évaluation identifie et caractérise les effets sociaux, environnementaux et économiques des options de projet. Des indicateurs pertinents pour ces effets sont construits dans la mesure du possible.

1.3.3. *LA SYNTHÈSE*

La synthèse reprend les points essentiels de l'analyse stratégique, notamment la contribution des différentes options de projet à l'atteinte des objectifs et leurs effets. Elle présente la distribution des effets dans le temps, dans l'espace et entre les acteurs.

2. ANALYSE STRATEGIQUE

2.1. LA SITUATION EXISTANTE

La situation existante décrit l'état du territoire concerné par le projet et notamment :

- les décisions en cours mise en œuvre ;
- l'état du territoire ;
- l'offre actuelle de transport.

2.1.1. LES DECISIONS EN COURS

2.1.1.1. PREAMBULE

La Région Languedoc-Roussillon est propriétaire des ports de Sète et de Port-La Nouvelle depuis le 1er janvier 2007, suite à la loi « Libertés et responsabilités locales » du 13 août 2004. Elle s'est engagée depuis 2007 dans une politique volontariste de développement des trafics et de recherche de nouveaux opérateurs économiques permettant l'accroissement des activités de ses ports régionaux.

Depuis 2016, les régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées ont fusionné pour constituer une grande région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée. Au 1er janvier 2017 et suite à la loi NOTRe cette nouvelle région est également propriétaire du port de pêche du Grau du Roi. La nouvelle Région a confirmé son engagement dans les projets de développement des infrastructures portuaires régionales notamment au travers du Plan Littoral 21.

Le projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle dans lequel s'est engagé la Région consiste à répondre aux attentes des opérateurs portuaires actuels et futurs en termes de nouvelles installations, à terre comme en mer, répondant aux standards actuels des ports modernes.

Cet agrandissement a consisté en la création d'un nouvel avant-port au Nord de la passe d'entrée actuelle, indispensable au développement de l'activité portuaire de Port-La Nouvelle. Le port intérieur actuel poursuivra son activité en complémentarité avec l'extension portuaire extérieure.

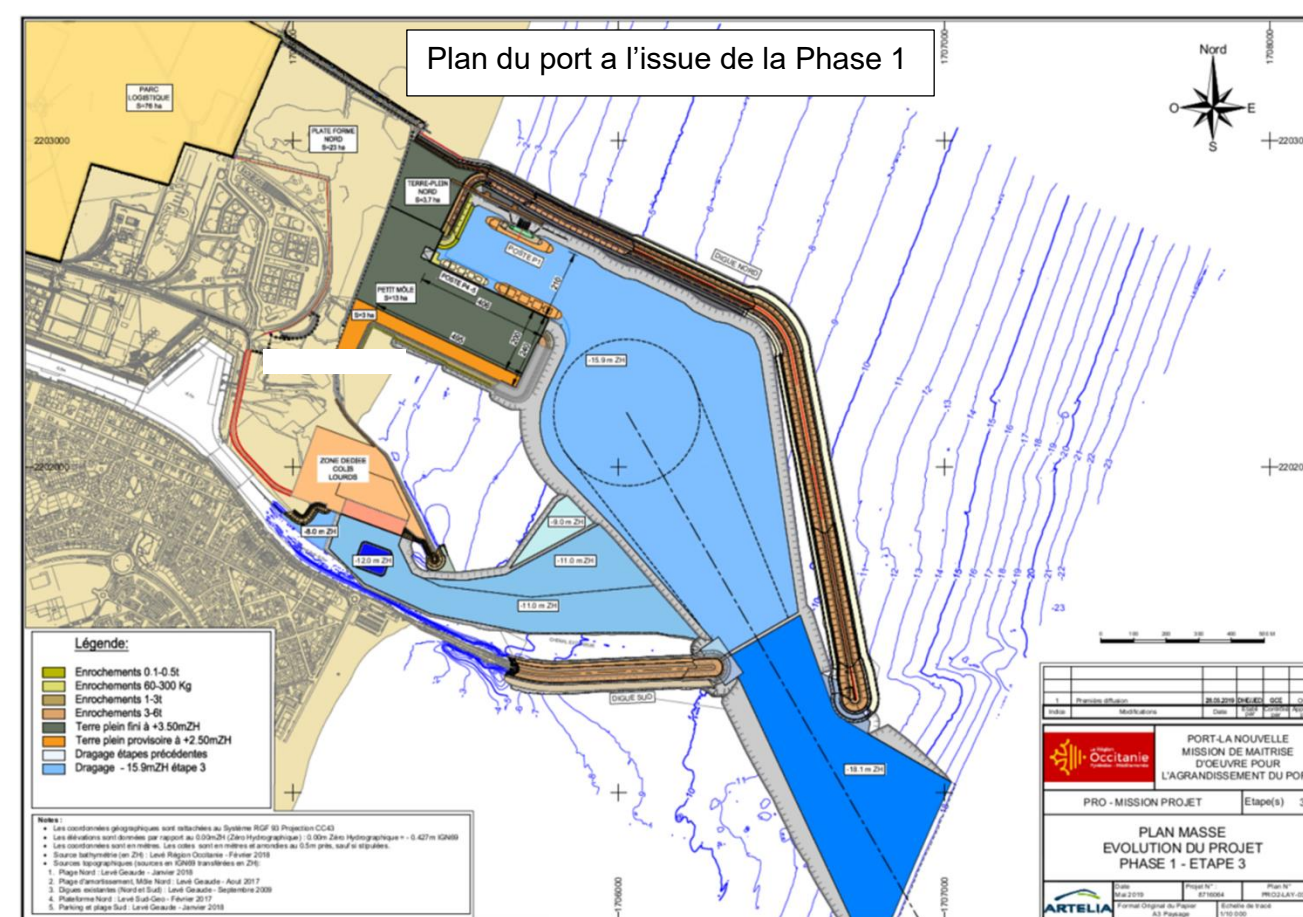
Il s'agit de conforter et développer les filières existantes et également de saisir les opportunités de trafics nouveaux dans une perspective d'implantation et de développement de nouvelles filières sur le port de Port-La Nouvelle.

Les travaux d'agrandissement porté en Maitrise d'ouvrage publique par la Région ont été engagé début 2020 pour une durée initiale prévue de 3 ans.

Sur le plan de la gouvernance, un contrat de concession de service public avec constitution d'une SEMOP a été approuvé par une délibération de la Région le 11 décembre 2020. Ce contrat de concession de service public pour l'aménagement, l'exploitation, la gestion et le développement du port de commerce de port-la Nouvelle est prévu pour une durée de 40 ans. Le Capital de la SEMOP est détenu à 51% par le groupement d'entreprises Nou Vela aux côtés de la Région Occitanie (34%) et la Banque des Territoires (15%). A l'issue d'une période de tuilage avec le précédent concessionnaire, le contrat est entré en vigueur le 01 mai 2021.

2.1.1.2. LE PROJET RETENU ET SON PHASAGE

Le projet d'extension du port comprend deux phases d'aménagement :



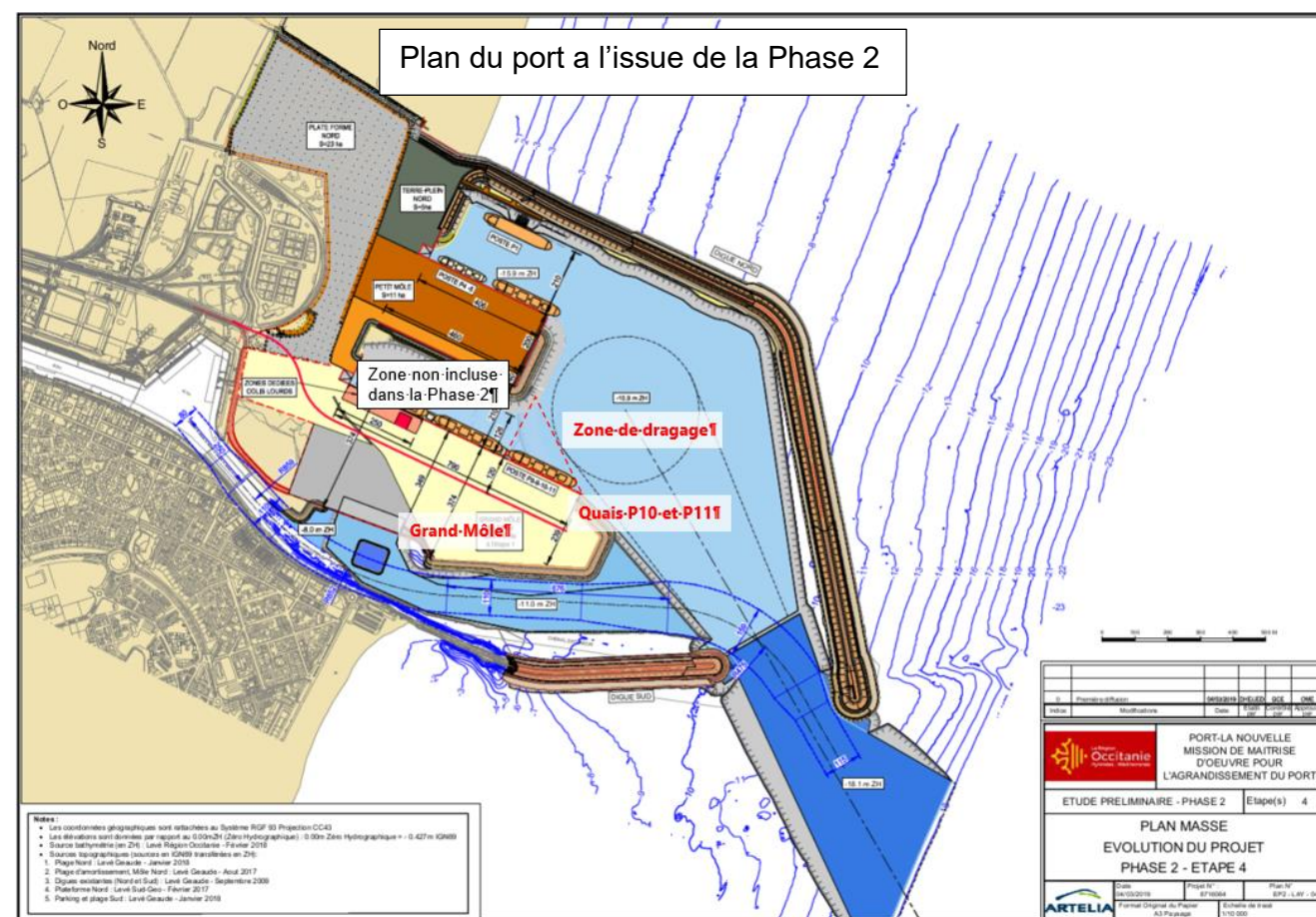


Figure 1 : Phase 1 et 2 d'aménagement du port

2.1.1.2.1. PHASE 1

- Etape 1 Travaux réalisés sous la maîtrise d'ouvrage Région Occitanie
 - Réalisation des digues de protection et les infrastructures portuaires dédiées à l'éolien et le dragage correspondant.

Dans cette étape, seul le chenal d'accès et la zone d'évitage sont dragués pour permettre l'accès au quai d'assemblage de l'activité éolienne. Le nouveau bassin portuaire n'est pas dragué.

- Etape 2 Travaux réalisés sous maîtrise d'ouvrage SEMOP
 - La construction d'un poste vrac liquide P1 et les travaux de dragage nécessaires pour y accéder ;
 - La réalisation du TP « Petit Môle » et protection des talus ;
 - Le remblaiement préalable du futur parc logistique.
 - L'aménagement des VRD du TP Nord ;
- Etape 3
 - La construction d'un quai polyvalent P4-P5 incluant les travaux de dragage nécessaires à l'accès aux postes P4-P5 ;
 - La construction d'une rampe Ro-Ro ;
 - Les travaux de plateforme du TP « Petit Môle » ;

2.1.1.2.2. PHASE 2

Tout comme les extensions de la Phase 1, les aménagements de la Phase 2 sont intégrés dans un projet évolutif des installations, qui a pour but de s'adapter aux opportunités de trafics et d'exploitation du port. Les travaux prévus dans la première étape de cette deuxième phase (Phase 2) sont les suivants :

- **Partie maritime :**
 - Déconstruction et reprise des ouvrages, (digue Nord actuelle)
 - Construction d'un nouveau terre-plein (Grand Môle) par remblais hydrauliques dans la continuité de la zone « Colis lourd » créée en Phase 1,
 - Protection des terre-pleins du Grand Môle,
 - Construction de nouveaux quais polyvalents P10 à P11 situés en partie Nord du Grand Môle et d'un duc d'Albe associé ;
 - Dragage à la cote -15.9MZH au-devant des postes pour les rendre exploitables et accessibles
- **Partie terrestre :**
 - 22 ha supplémentaires de terre-plein portuaire formant le Grand Môle, et 9ha de terre plein au Nord -Ouest de celui-ci.

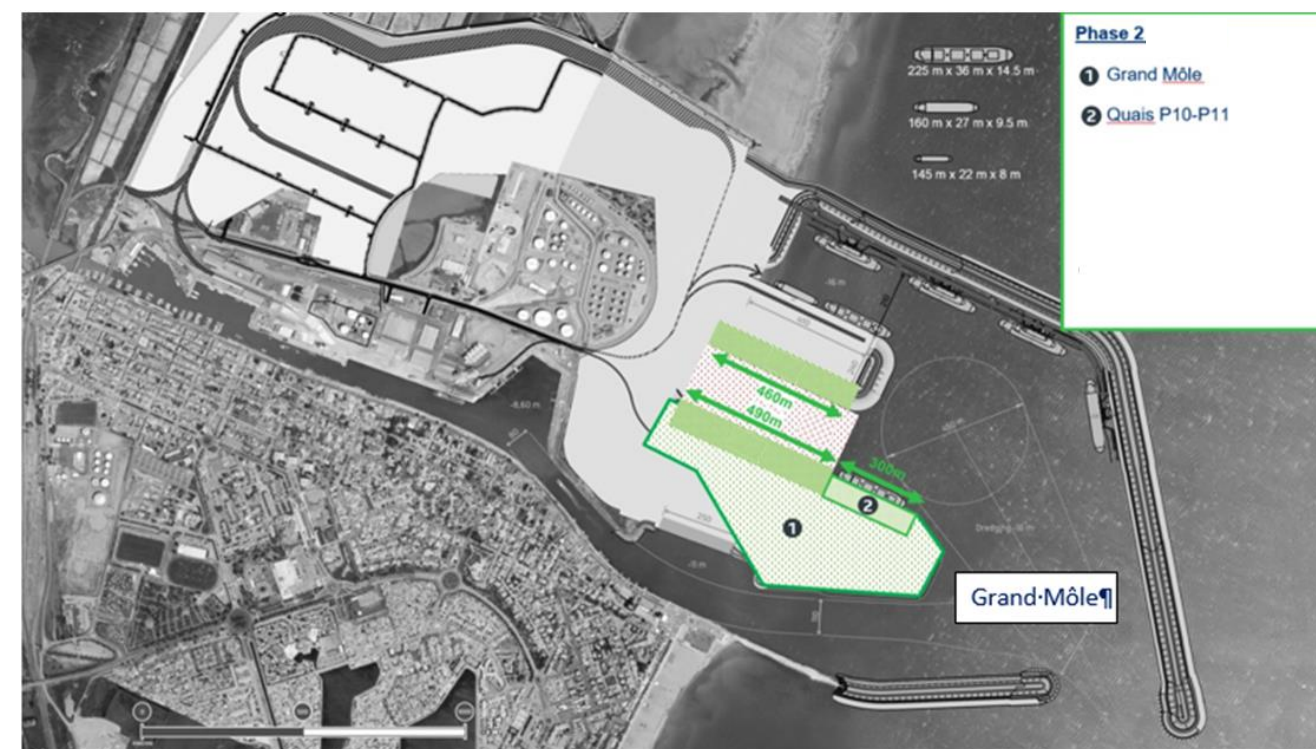


Figure 2 : Plan masse de la Phase 2 de la partie maritime du projet d'extension portuaire

Les quais P10 et P11 serviront à l'accueil des intrants liés aux filières éoliennes marine et terrestres mais également à l'accueil de trafics vracs et général cargo en complément des postes P4 et P5.

2.1.1.3. LES FUTURS DEVELOPPEMENTS POSSIBLES DU PROJET

Le projet d'extension portuaire de Port-La Nouvelle est conçu pour pouvoir évoluer dans le temps afin de s'adapter aux futures opportunités de trafics nouveaux ou de développement des trafics existants. Il sera donc possible d'engager des étapes ultérieures d'aménagement (qui ne font pas aujourd'hui partie du présent dossier d'enquête publique) représentée en rouge dans le schéma sous le vocable « Phase B » et consistant à réaliser d'autres quais :

- La réalisation des quais P6-7et P8-9
- les travaux de dragage associés.



Figure 3 : Plan masse Des évolutions possibles du projet à l'issue de la Phase 2

Le bilan socio-économique du projet, objet du présent rapport, porte sur la Phase 2 d'aménagement.

2.1.2. L'ETAT DU TERRITOIRE

2.1.2.1. EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE

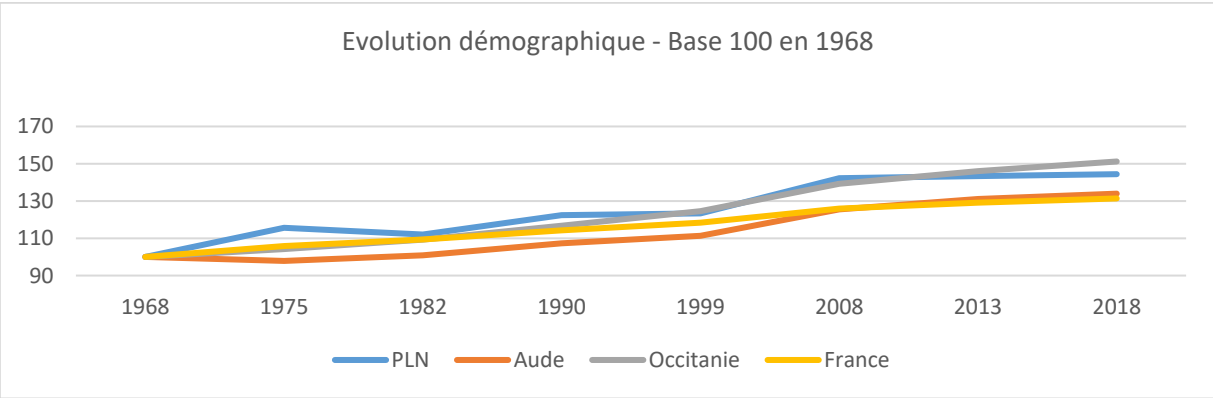
Avec 5 686 habitants recensés en 2018, PLN enregistre sur les 10 dernières années une croissance démographie plus ténue (+1,5%) que celles observées le reste du territoire régional (Aude : +6,7% ; Occitanie : +8,6%) et national (France : +4,3%)².

	1968	1975	1982	1990	1999	2008	2013	2018
PLN	3 938	4 554	4 410	4 822	4 859	5 603	5 644	5 686
Aude	278 323	272 366	280 686	298 712	309 770	349 237	364 877	372 806
Occitanie	3 892 344	4 057 772	4 251 833	4 545 648	4 847 335	5 419 946	5 683 878	5 885 496
France	50 798 112	53 764 064	55 569 542	58 040 659	60 149 901	63 961 859	65 564 756	66 732 538

Tableau 1 : Evolution démographique

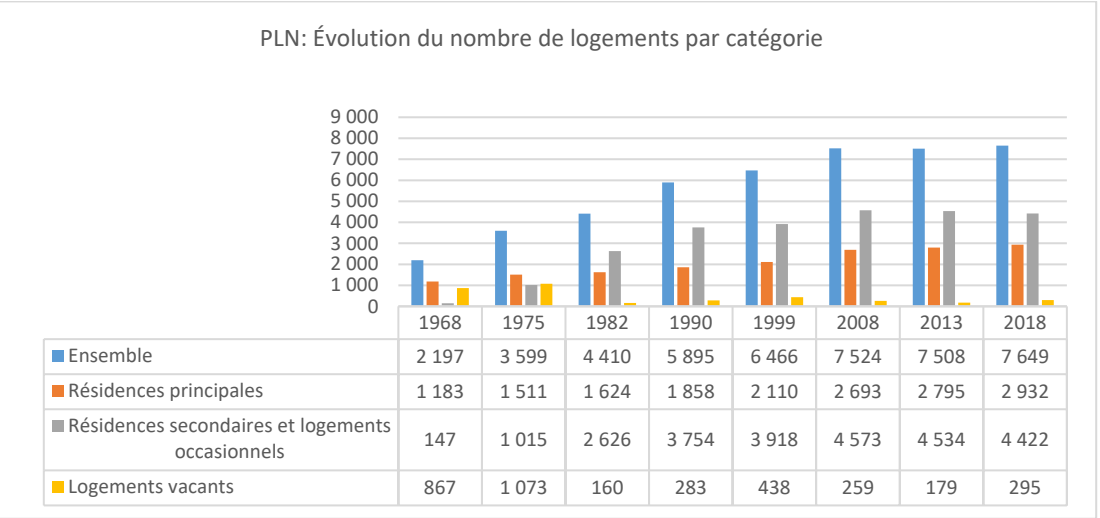
L'accroissement fort des années 60 correspond à l'essor de la commune, notamment dû à l'implantation du site industrialo-portuaire et de la station balnéaire. L'accueil de population est, de fait, essentiellement dû à un solde migratoire très élevé. La commune a connu, entre 1975 et les années 90, une attractivité plus faible.

A la fin des années 90, et au début des années 2000, la création de nouveaux lotissements a permis l'accueil de nouveaux habitants, soit environ 1000 en 10 ans (lotissement les 3 lacs, l'étoile du Sud, les terrasses de la Méditerranée...).



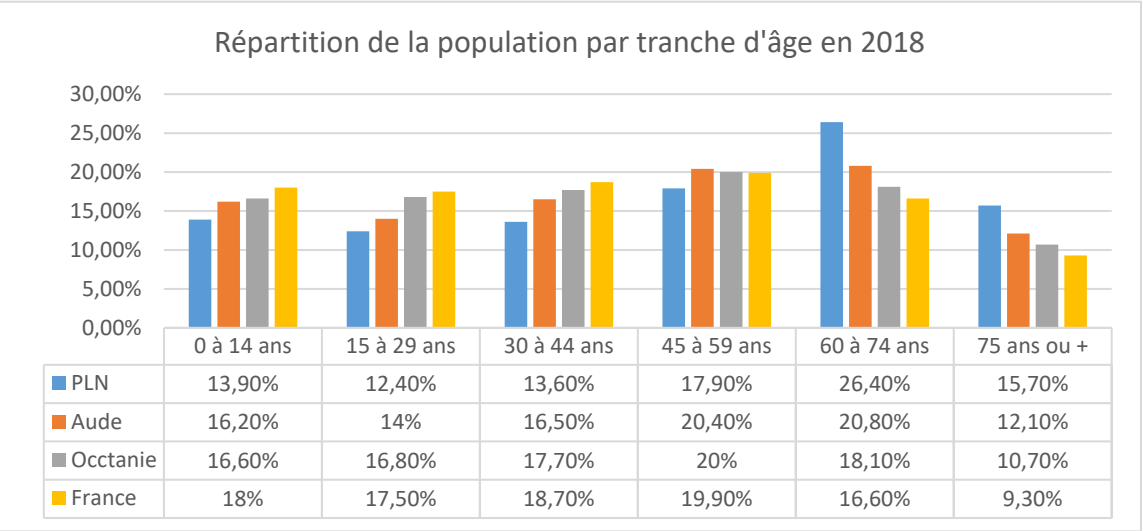
Graphique 1 : Evolution démographique

² Traitement données INSEE



Graphique 2 : Evolution du nombre de logements à PLN

La population de Port-La Nouvelle est globalement plus âgée que le reste du territoire régional avec une sous-représentation des classes d'âge inférieures à 60 ans ; la classe d'âge des 60-74 ans est de 10 points supérieurs à la moyenne nationale.



Graphique 3 : Répartition de la population par tranche d'âge

2.1.2.2. POPULATION ACTIVE

La population active (69%) est proportionnellement moindre que le reste du territoire régional et national et le taux de chômage y est nettement supérieur (15%).

2018	PLN	Aude	Occitanie	France
Actifs en %	69%	72%	73%	74%
Actifs ayant un emploi en %	54%	59%	62%	64%
Chômeurs en %	15%	13%	11%	10%
Inactifs en %	31%	28%	27%	26%
Élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés %	7%	8%	11%	11%
Retraités ou préretraités en %	10%	8%	7%	6%
Autres inactifs en %	14%	12%	10%	9%
Ensemble	2 915	216 325	3 587 702	41 519 101

Tableau 2 : Population active

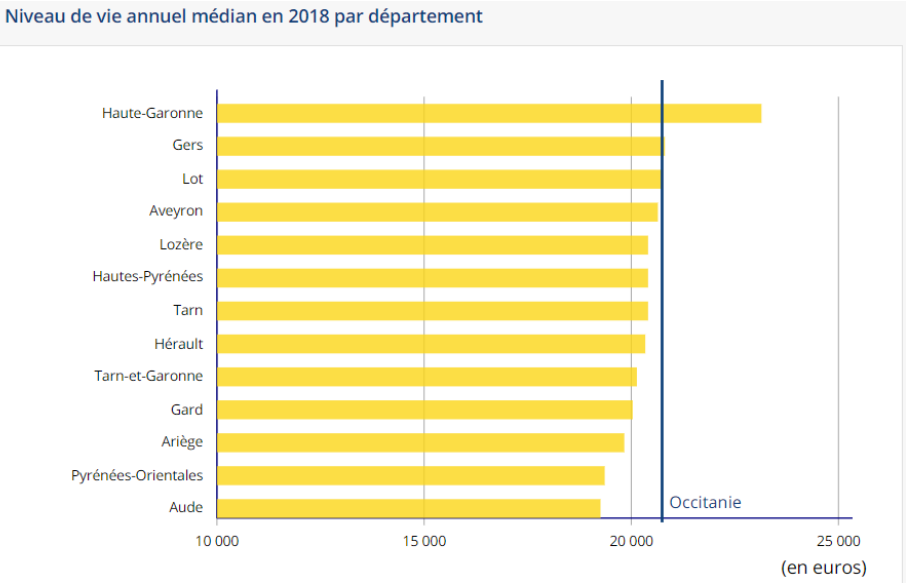
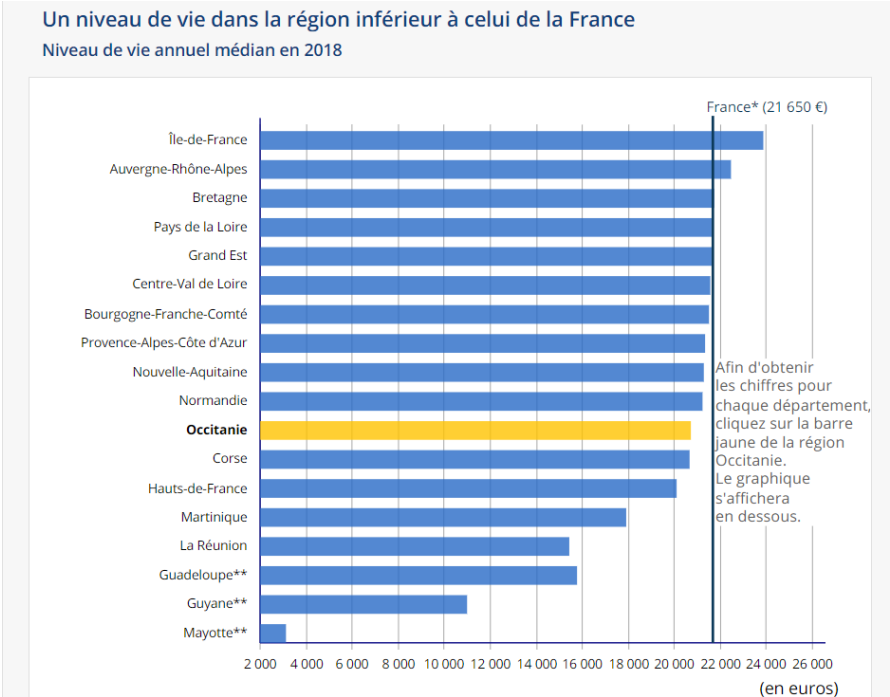
2.1.2.3. LA SITUATION ECONOMIQUE

2.1.2.3.1. POSITIONNEMENT DE LA REGION OCCITANIE PAR RAPPORT AU RESTE DU TERRITOIRE METROPOLITAIN

La région Occitanie est un territoire de contrastes. Marquée par un dynamisme démographique parmi les plus élevés des régions métropolitaines sur la période 2013-2018 principalement porté par des migrations, elle est aussi une région où le niveau de vie moyen est parmi les plus faibles (3^{ème} en termes de classement des revenus les plus faibles en France métropolitaine après les Hauts-de-France et la Corse).

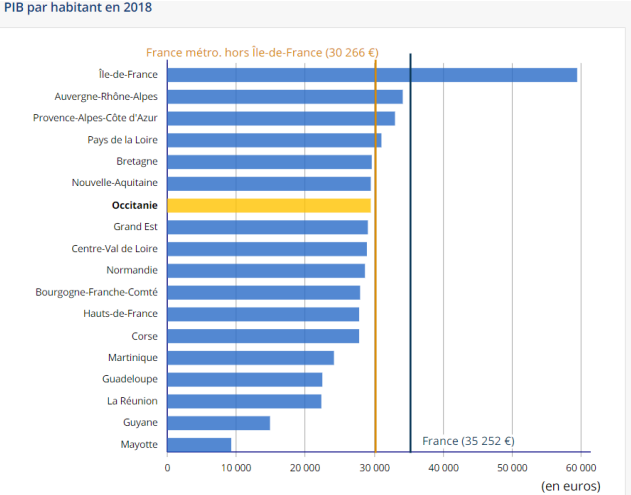
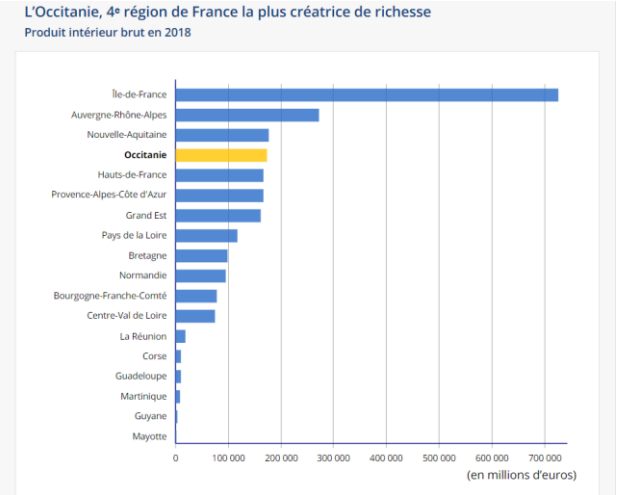
Le niveau de vie médian des habitants de la région s'élève à 20 740 euros annuels en 2018, soit 910 euros de moins que le niveau de vie médian national. Ce niveau de vie présente de fortes disparités régionales avec le niveau le plus faible constaté dans l'Aude (19 240 euros) et le plus élevée en Haute-Garonne (23 140 euros) en 2018.

Dossier d'enquête publique pour la Phase 2 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle



Source : Insee, dichier localisé social et fisaci, enquête budget famille 2017

Parallèlement à ces indicateurs, le PIB régional est parmi les plus élevés de l'Hexagone (4^{ème} place) avec 174 milliards d'euros de création de richesses en 2018. Cependant, ramené par habitant et par emploi, le PIB régional est un peu inférieur à la moyenne métropolitaine hors Île-de-France.



Source : Insee, comptes régionaux

2.1.2.3.2. LA STRUCTURATION DES EMPLOIS ET DES ETABLISSEMENTS ECONOMIQUES

La structure de l'emploi salarié à PLN tout comme pour le reste du territoire départemental et régional est dominée par les services mais avec une représentation plus forte des services non marchands dans l'Aude (42%) qu'en région Occitanie (14%) et qu'au niveau de la France métropolitaine (33%).

Les emplois industriels sont globalement moins bien représentés à toutes les échelles territoriales de la région (6 à 8%) qu'au niveau national (13%). Les activités du BTP sont globalement mieux représentées à PLN (8%) et en Occitanie (11%) qu'au niveau départemental et national (6%).

RES T2 - Postes salariés par secteur d'activité agrégé et taille d'établissement fin 2018	PLN	AUDE	OCCITANIE	FRANCE Métro.	PLN	AUDE	OCCITANIE	FRANCE Métro.
Ensemble	1 652	99 535	200 957	24 030 100	100%	100%	100%	100%
Agriculture, sylviculture et pêche	5	2 869	10 593	253 005	0%	3%	5%	1%
Industrie	114	7 860	13 382	3 106 062	7%	8%	7%	13%
Construction	137	5 988	22 066	1 390 172	8%	6%	11%	6%
Commerce, transports, services divers	926	40 648	126 446	11 407 397	56%	41%	63%	48%
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	470	42 170	28 470	7 873 464	29%	42%	14%	33%

Source : Insee, Flores (Fichier LLocalisé des Rémunérations et de l'Emploi Salarié) en géographie au 01/01/2021.

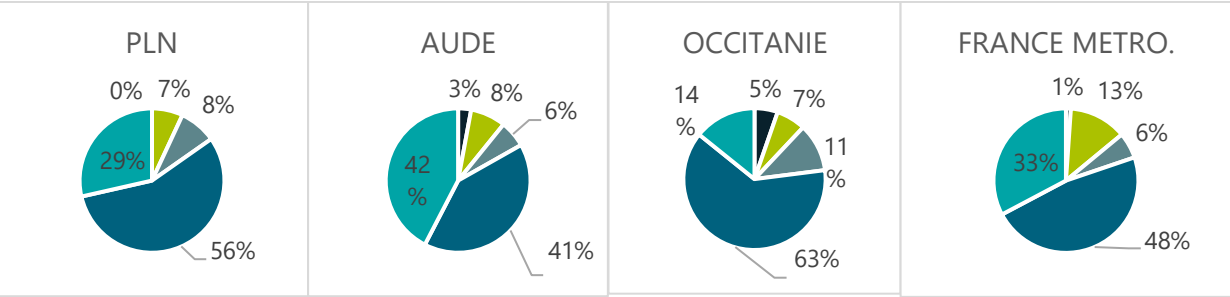
La proportion d'établissements d'activités de services marchands à PLN est nettement supérieure à celles des territoires comparatifs lié à la présence des activités industrialo-portuaires.

Dossier d'enquête publique pour la Phase 2 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle

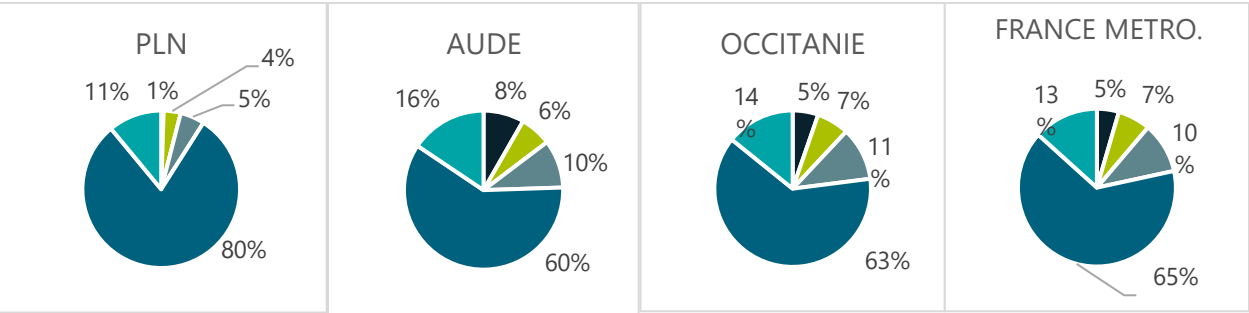
RES T1 - Établissements actifs employeurs par secteur d'activité agrégé et taille fin 2018	PLN	AUDE	OCCITANIE	FRANCE Métro.
Ensemble	200	12 695	200 957	2 119 700
Agriculture, sylviculture et pêche	1	1 048	10 593	96 038
Industrie	7	810	13 382	142 175
Construction	10	1 245	22 066	220 964
Commerce, transports, services divers	160	7 616	126 446	1 379 526
dont commerce et réparation automobile	42	2 670	40 422	410 519
Administration publique, enseignement, santé, action sociale	22	1 976	28 470	280 997

Source : Insee, Flores (Fichier Localisé des Rémunérations et de l'Emploi Salarié) en géographie au 01/01/2021.

► Emploi par secteur



► Nombre d'établissements par secteur



- Agriculture, sylviculture et pêche
- Industrie
- Construction
- Commerce, transports, services divers
- Administration publique, enseignement, santé, action sociale

2.1.2.3.3. LA REPARTITION DES EMPLOIS INDUSTRIELS

En 2020, les emplois salariés du secteur industriel s'élèvent à 6 759 dans l'Aude, 64 472 dans l'ancienne région Languedoc-Roussillon et 210 390 en Occitanie (Source Urssaf).

	Aude	Languedoc-Roussillon	Occitanie
2020	6 759	64 472	210 390
2018	6 677	63 927	211 821
2016	6 468	61 977	206 152

La structure du tissu industriel dans l'Aude est principalement portée par les industries agro-alimentaires (24%), l'industrie des plastiques et autres minéraux (17%) ainsi que le secteur de l'énergie, de l'eau et des déchets (18%).

Répartition des emplois par secteur industriel en 2020 - Urssaf	Aude	Languedoc-Roussillon	Occitanie
BZ Industries extractives	2%	1%	1%
CA Industries agro-alimentaires	24%	24%	18%
CB Habillement, textile et cuir	5%	3%	2%
CC Bois et papier	6%	6%	5%
CD Cokéfaction et raffinage	0%	0%	0%
CE Industrie chimique	5%	4%	4%
CF Industrie pharmaceutique	0%	2%	1%
CG Industrie des plastiques et autres produits non minéraux	17%	8%	6%
CH Métallurgie et fabrication de produits métalliques	7%	9%	11%
CI Fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques	1%	4%	4%
CJ Fabrication d'équipements électriques	0%	2%	3%
CK Fabrication de machines et équipements n.c.a.	6%	4%	3%
CL Fabrication de matériels de transport	2%	2%	22%
CM Industrie du meuble et diverses ; réparation et installation de machines	9%	11%	7%
DZ Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné	6%	6%	6%
EZ Production et distribution d'eau, assainissement, gestion des déchets et dépollution	12%	12%	6%
Total général	100%	100%	100%

Tableau 3 : Répartition des emplois industriels

Sur les 5 dernières années et en dépit de la pandémie Covid-19, les emplois industriels ont globalement tous progressé au niveau de chacune des trois échelles géographiques.

Dossier d'enquête publique pour la Phase 2 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle

	AUDE			Languedoc-Roussillon			OCCITANIE		
Année	2016	2018	2020	2016	2018	2020	2016	2018	2020
BZ Industries extractives	100	74	73	100	98	99	100	98	96
CA Industries agro-alimentaires	100	106	108	100	109	110	100	104	105
CB Habillement, textile et cuir	100	128	135	100	103	110	100	98	99
CC Bois et papier	100	106	97	100	104	100	100	101	94
CD Cokéfaction et raffinage							100	120	92
CE Industrie chimique	100	90	92	100	103	103	100	106	106
CF Industrie pharmaceutique				100	98	99	100	101	101
CG Industrie des plastiques et autres produits non minéraux	100	105	108	100	103	103	100	99	98
CH Métallurgie et fabrication de produits métalliques	100	98	101	100	99	98	100	101	97
CI Fabrication de produits informatiques, électroniques et optiques	100	97	94	100	93	91	100	102	100
CJ Fabrication d'équipements électriques	100	60	20	100	103	94	100	105	100
CK Fabrication de machines et équipements n.c.a.	100	109	111	100	95	97	100	99	100
CL Fabrication de matériels de transport	100	97	93	100	125	128	100	107	107
CM Industrie du meuble et diverses ; réparation et installation de machines	100	106	115	100	104	108	100	101	102
DZ Production et distribution d'électricité, de gaz, de vapeur et d'air conditionné	100	87	81	100	92	90	100	94	93
EZ Production et distribution d'eau, assainissement, gestion des déchets et dépollution	100	107	110	100	108	112	100	106	111
Total général	100	103	104	100	103	104	100	103	102

Tableau 4 : Evolution des emplois industriels (unité ?)

2.1.2.3.4. LES EMPLOIS ATTENDUS DU LANCEMENT DE LA PHASE 1 DU PROJET PORTUAIRE

Le projet devrait générer (ou préserver) entre 1700 et 1800 emplois en équivalent temps plein durant l'ensemble de la période de construction. Ces emplois seront étalés sur les années de construction avec des pics comme lors de la construction des digues ou lors de la construction des terre-pleins et postes à quai de commerce. Actuellement, le lancement des travaux génère déjà entre 200 et 300 emplois.

Estimation du nombre d'emplois locaux durant le chantier de construction des infrastructures portuaires de Port-La Nouvelle (source : calculs Consultant)

Designation	Montant investissement (€HT)	Origines possibles des entreprises de construction et équipements	Emplois directs + indirects (nb moyen/M€)	Part régionale estimée (hypothèse)	Emplois régionaux (moyenne sur durée chantier)
Nombre unitaire d'emploi/M€ investi			10,0		
Dragages	57 990 000	Etps internationales	(*)	0%	
Remblais	4 570 000	Majors BTP français + appuis Etps locales	46	50%	23
Digues et talus	144 316 850	Majors BTP français + appuis Etps locales	1 443	50%	722
Quais et postes à quai	62 712 000	Majors BTP français + appuis Etps locales	627	50%	314
Terre-pleins et VRD	56 523 600	Etps locales	565	100%	565
Ouvrages et équipements	51 861 250	Etps France + locales	519	25%	130
Total			3 200		1 754

(*) ne devrait pas concerner les entreprises régionales

	Répartition	Emplois régionaux (moyenne sur durée chantier)
Direct	70%	1 228
Indirect	30%	526
Total régional		1 754

2.1.2.3.5. LE COMMERCE EXTERIEUR

En 2018, la région Occitanie présentait un excédent commercial de 10 405 M€. La balance commerciale est générée très majoritairement par le département de la Haute-Garonne (78% des exportations et 59% des importations) qui présente un excédent commercial de 15 504 M€ lié à la filière aéronautique. Étant donné la puissance de cette filière, les autres départements sont tous proportionnellement faiblement contributeurs. Les principaux déficits commerciaux sont générés par les départements de l'Hérault (- 2956 M€) et des Pyrénées-Orientales (- 2027 M€). Le déficit commercial de l'Aude s'élève à 532 M€.

Dossier d'enquête publique pour la Phase 2 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle

Balance commerciale (M€)	Export + Import		Export		Import		Solde
région Occitanie	91 369	100%	50 887	100%	40 482	100%	10 406
dont Haute Garonne	63 401	69,40%	39 452	77,50%	23 948	59,20%	15 504
dont Hérault	6 742	7,40%	1 893	3,70%	4 849	12,00%	-2 956
dont Pyrénées-Orientales	4 946	5,40%	1 460	2,90%	3 487	8,60%	-2 027
dont Gard	4 392	4,80%	2 171	4,30%	2 221	5,50%	-50
dont Aude	2 127	2,30%	797	1,60%	1 329	3,30%	-532
dont Hautes-Pyrénées	1 713	1,90%	1 301	2,60%	412	1,00%	889
dont Tarn	1 575	1,70%	628	1,20%	948	2,30%	-320
dont Aveyron	1 520	1,70%	812	1,60%	708	1,70%	105
dont Tarn-et-Garonne	1 505	1,60%	541	1,10%	965	2,40%	-424
dont Ariège	1 162	1,30%	688	1,40%	475	1,20%	213
dont Lot	1 019	1,10%	463	0,90%	555	1,40%	-92
dont Gers	873	1,00%	424	0,80%	449	1,10%	-26
dont Lozère	394	0,40%	259	0,50%	135	0,30%	124

Tableau 5 : Balance commerciale de la région Occitanie en 2018 (unité ?) – Source Douanes

En termes de volumes d'échanges économiques, l'Aude est en 5^{ème} position représentant 2,3% du poids régional (1,6% des exportations et 3,3% des importations en valeurs).

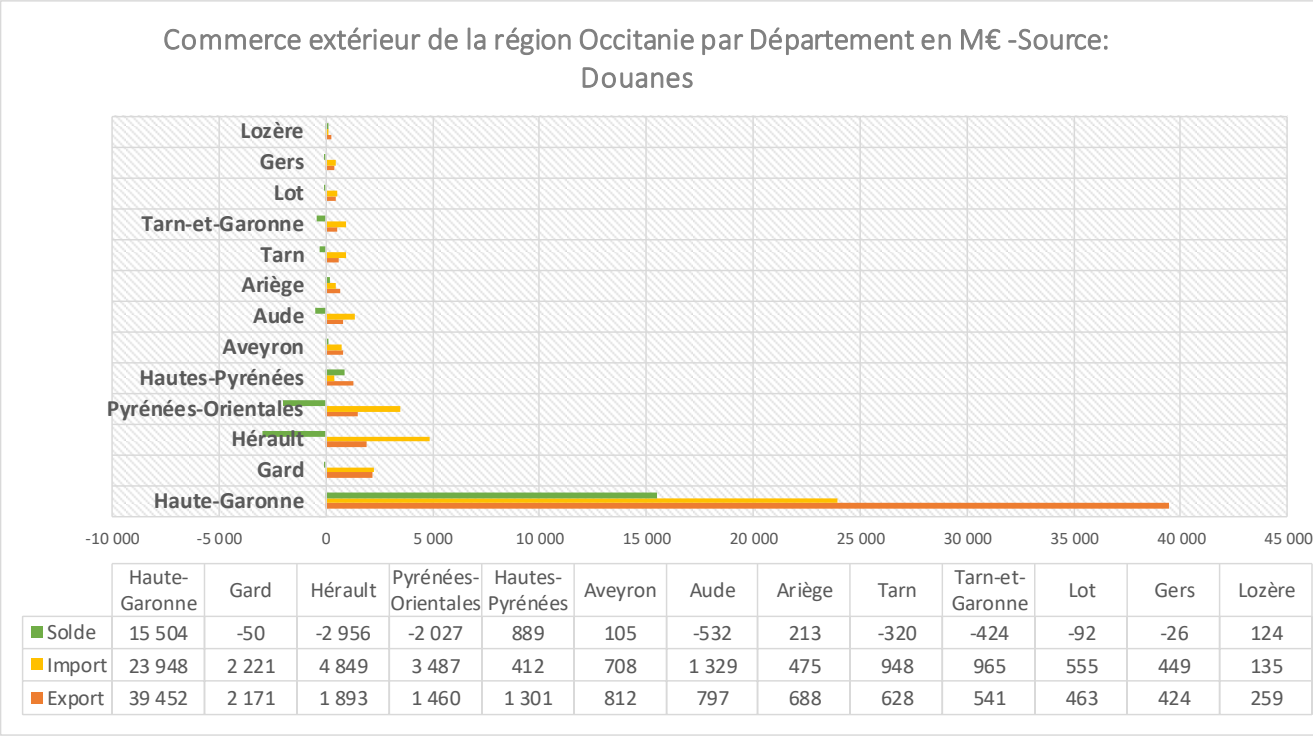


Figure 4 : Commerce extérieur de la Région Occitanie par département

La région Occitanie échange majoritairement avec les pays européens (51%), principalement à l'import (67%) contre 38% à l'export. L'importance des flux d'exportations vers les marchés asiatiques, américains et du Proche et Moyen-Orient est liée à la filière aéronautique. Elle représente également environ 50% des échanges avec les pays européens tant à l'import qu'à l'export.

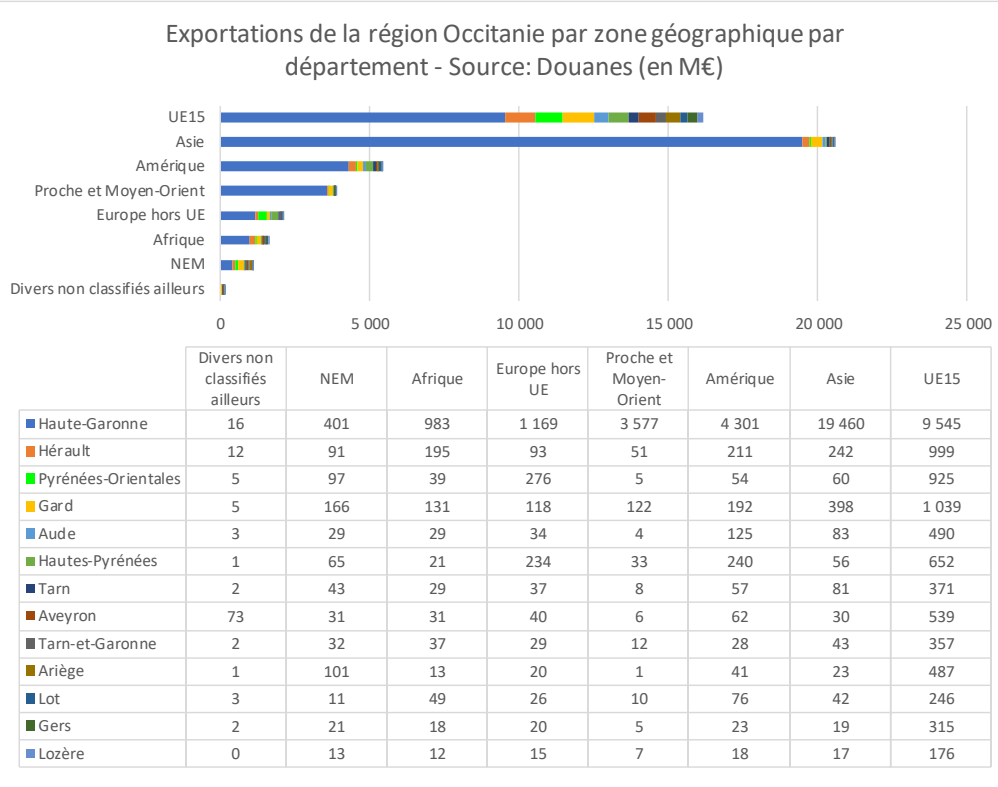
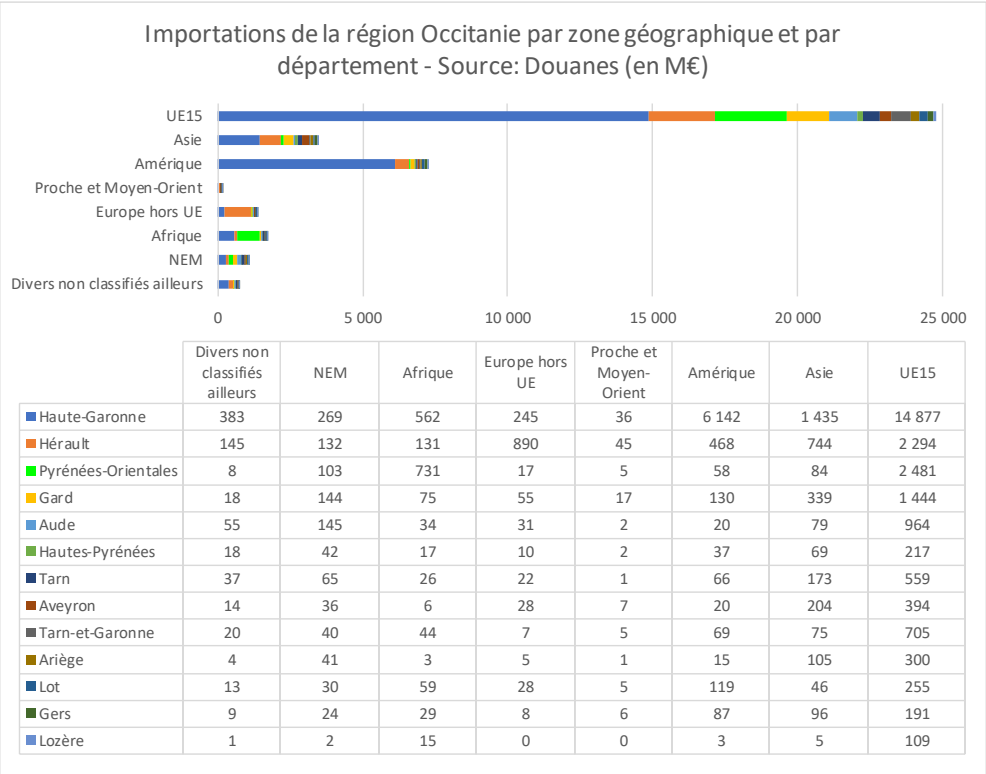


Figure 5 : Exportations et Importations de la Région Occitanie par zone géographique et par département (Source : Douanes)

2.1.3. L'OFFRE PORTUAIRE EN OCCITANIE

Sur un linéaire de 215 km de littoral, il existe trois ports de commerce (Sète et Port-La Nouvelle propriété de la Région, Port-Vendres propriété du département des Pyrénées-Orientales), un port fluvial à l'Ardoise sur le Rhône (propriété de VNF), ainsi que 66 ports de plaisance dépendant généralement des communes. La Région Occitanie est également propriétaire depuis le 1er janvier 2017 du port de pêche du Grau du Roi.



Figure 6 : Territoire de l'Occitanie

Afin d'harmoniser les différentes politiques et stratégies régionales issues des anciennes régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée a lancé une large concertation pour établir sa Stratégie pour l'Emploi et la Croissance en s'appuyant sur l'élaboration de trois documents d'orientation :

- le Schéma Régional de Développement Economique, d'Innovation et d'Internationalisation (SRDE2I) ;
- le Contrat de Plan Régional de Développement de la Formation et de l'Orientation Professionnelles (CPRDFOP) ;
- le Schéma Régional de l'Enseignement Supérieur, de la Recherche et de l'Innovation (SRESRI).
- Le plan Littoral 21

Les grandes lignes de la stratégie régionale ont été définies par l'exécutif régional, avec un leitmotiv de croissance durable. La poursuite du développement de l'offre portuaire régionale et notamment le projet d'agrandissement du port de Port-La Nouvelle s'inscrit pleinement dans cet objectif.

Egis

2.1.4. LA SITUATION ACTUELLE DU PORT DE PLN

2.1.4.1. L'OFFRE ACTUELLE DU PORT DE PLN

Port-La Nouvelle est le 3ème port français de Méditerranée, le 2ème pour l'importation des produits pétroliers et le 1er pour l'exportation des céréales. Le trafic annuel représente 1 483 829 t en 2020. A mi-chemin entre Marseille et Barcelone et au carrefour des autoroutes A9, A61 et A75 et embranché fer, il constitue le débouché maritime naturel de la Région Occitanie Pyrénées-Méditerranée et du centre de la France.

Bénéficiant d'infrastructures de qualité et d'une offre de services complète, le port opère toutes les catégories de marchandises : produits pétroliers, liquides alimentaires et industriels, céréales, vrac secs et agro-alimentaires, marchandises diverses et colis lourds. Ses principaux échanges concernent les pays méditerranéens, l'Europe et l'Afrique de l'Ouest.

Le port historique est embranché fer et présente les capacités et équipements suivants :

- 160 000 m² de terre-plein
- 13 300 m² de stockage couvert
- une capacité de stockage liquide de 220 000 m³
- 2 portiques céréales
- 3 silos à céréales de capacité totale de 75 600 t
- 2 silos à ciment d'une capacité totale de 7 000 t
- 600 m linéaires de quai (6 postes à quai)
- 1 poste en mer sealine

Postes à quai vrac et conventionnels : n° 6, 7 and 8 (conditions nautiques admissibles : 145 m de long x 22 m de large x 8 m de tirant-d'eau).

- Un terminal éolien spécialisé avec 7ha de terre-pleins et 250 m de quai
- des opérateurs privés (Entrepôt Pétrolier de Port-La Nouvelle (Total et Dyneff), Franceagrimer, Frangaz, Antargaz).

Port-La Nouvelle est un port organisé long du chenal qui relie l'étang de Bages à la mer,. Le port se développe en façade du tissu urbain de la ville de Port-la Nouvelle..



Figure 7 : Port-La Nouvelle – Travaux de Phase 1 en cours

Les points forts sont :

- une bonne acceptation par la population locale de la cohabitation ville-port
- un positionnement géographique privilégiée au sein du bassin méditerranéen, particulièrement pour la logistique des parcs éoliens flottants
- des infrastructures de dessertes performantes et denses (autoroute, route, fer...),
- des réserves foncières liées à la plateforme Nord et au Parc Logistique Portuaire de 80 hectares,
- une exploitation fiable,
- une opportunité identifiée avec l'installation de fermes éoliennes flottantes.

Les points faibles et de vigilances sont :

- la faiblesse du tirant d'eau et de la taille admissible des navires,
- une cohabitation des usages (commerce, pêche, plaisance), en particulier dans le chenal,
- un tissu industriel peu développé dans un hinterland proche,
- un foncier grévé par le PPRT

2.1.4.2. L'EVOLUTION DES TRAFICS DE PLN

Le port opère plusieurs catégories de marchandises : produits pétroliers, liquides alimentaires et industriels, céréales, vrac secs et agro-alimentaires, marchandises diverses et colis lourds qui se regroupent en trois grandes familles de produits :

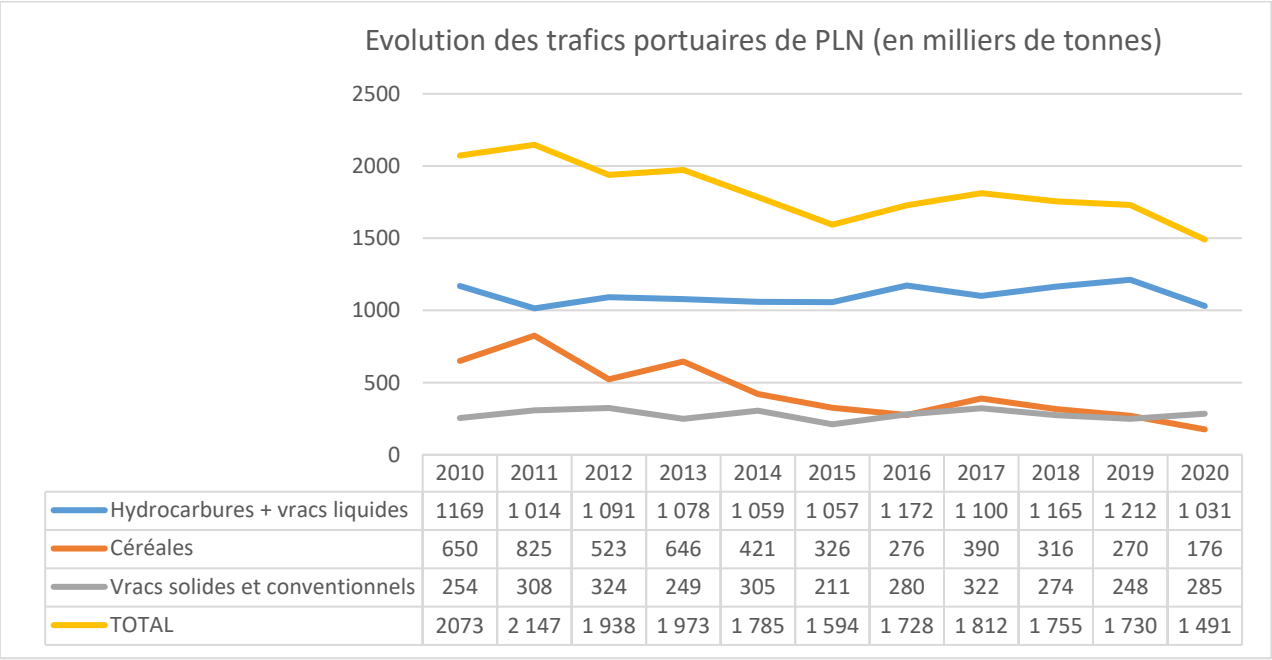
- les hydrocarbures et vracs liquides,
- les céréales
- les vracs solides et conventionnels.

Les céréales subissent des variations parfois importantes en fonction de la météorologie favorisant ou pénalisant la production, autant en France que dans les autres pays producteurs. Le marché entre l'offre et la demande se redéfinit ainsi chaque année. Les importations de produits pétroliers suivent aussi des fluctuations en fonction du climat avec l'utilisation des carburants agricoles et, dans une moindre mesure, du chauffage domestique.

Globalement les volumes ont diminué de près de 25% en 10 ans. Cette baisse est imputable à l'érosion du trafic de céréales (176 kt en 2020 contre 825 kt en 2011). Cette baisse drastique est liée à différents facteurs en premier lieu desquels la concurrence des ports de Fos et de La Rochelle dont les conditions nautiques et la capacité de stockage permettent aux opérateurs de réaliser des économies d'échelles. Notamment, Cérévia a doublé ses capacités de stockage en 2015 à Fos et le groupe Soufflet s'est doté d'un terminal neuf de stockage à La Rochelle, triplant sa capacité.

Parallèlement, les dernières campagnes ont subi l'exposition des céréales à la fusariose (malade fongique des végétaux) les rendant impropre à la consommation humaine ce qui a induit leur routage vers l'alimentation animale. La qualité et la performance logistique priment pour cette filière et les fabricants de pâtes alimentaires, dont le métier est de plus en plus compliqué en raison d'une traçabilité extrême, cherchent avant tout de bons blés durs, des navires performants et des capacités de stockage.

La concentration du marché céréalier, désormais aux mains de grandes coopératives (Axérial, InVivo, Cargill...) en font des opérateurs financiers dont les stratégies peuvent influencer fortement sur les trafics portuaires. Le projet d'extension du port pourrait faire émerger une nouvelle chaîne céréalrière indépendante.



Graphique 4 : Evolution des trafics du port de PLN

à des navires plus grands et augmentera les capacités d'accueil disponibles. En liaison avec les autres grands réseaux de transport, il favorisera l'intermodalité en accroissant les flux de fret ferroviaire 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.

Ce projet ambitieux constituera également une pièce opérationnelle de la Région pour mettre en œuvre son plan de développement stratégique en matière de ressources énergétiques décarbonées. La Région Occitanie a en effet l'ambition de devenir la 1^{ère} région à énergie positive d'Europe à l'horizon 2050. Elle a mis en place pour cela sa *stratégie RePos* qui repose notamment sur le développement des filières hydrogène et éolien flottant en mer qui trouvent toute leur place dans le projet de développement portuaire de PLN.

L'organisation logistique moderne justifie la coordination des ports de l'Occitanie. A l'instar de l'Etat qui met en système portuaire ceux de la façade atlantique, Bordeaux, La Rochelle, Nantes, St Nazaire, la Région Occitanie pilote les ports régionaux de manière cohérente et articulée sur la façade méditerranéenne, qui permettra de traiter à bonne échelle avec les armateurs et chargeurs qui aujourd'hui raisonnent à l'échelle mondiale.

2.1.5. LES AMBITIONS DE LA REGION

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 de l'Occitanie, complémentaires les unes des autres, est un enjeu crucial pour le territoire.

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 joue son rôle en s'engageant sur les grands travaux de Port-La Nouvelle.

La volonté affirmée du Conseil Régional est de définir et entreprendre une politique littorale et maritime intégrée de développement territorial autour de 4 axes transversaux majeurs :

- Orienter le développement régional vers un modèle plus équilibré, plus équitable, plus solidaire.
- Soutenir la compétitivité et l'attractivité des territoires littoraux, fluviaux et lacustres.
- Soutenir l'accélération de la mutation de l'économie régionale.
- Soutenir l'activité maritime, et développer la Croissance Bleue.

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

2.2. LE SCENARIO DE REFERENCE

Le scénario de référence formule des hypothèses relatives au contexte général dans lequel s'insérera le projet et des évolutions futures, probables et exogènes au projet de transport.

2.2.1. EXTRAIT DES ELEMENTS DE CADRAGE DE L'EVALUATION DE LA PHASE 1 DU PROJET

Quels que soient les scénarios macro-économiques qui présideront au futur du monde, les ports sont et seront soumis aux évolutions structurelles tant du transport maritime que du transport intérieur, qui eux-mêmes s'adaptent aux évolutions conjoncturelles et/ou structurelles de l'économie mondiale et des enjeux environnementaux.

1. Les tendances dans le domaine du transport maritime

- Des défis de plus en plus importants pour les ports

La mondialisation de l'économie, a été facilitée à la fois par la puissance de « l'usine chinoise » jusqu'à récemment, et par la diminution des coûts de transport maritime découlant de la course au gigantisme des navires par les compagnies maritimes dans leur recherche récurrente d'économies d'échelle.

Même si l'économie mondiale s'est engagée depuis les crises économique et financière de 2007-2008 dans une reprise lente et surtout inégale entre les pays développés, émergents ou en développement, les impacts se font sentir sur les échanges mondiaux et les flux de marchandises, notamment avec un ralentissement des échanges Asie – Europe et Asie – continent nord-américain et un ralentissement économique des puissances émergentes.

Comme le constate la Commission des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED), la croissance du PIB, et donc des échanges de marchandises et du commerce maritime, devrait se poursuivre à un rythme modéré. Les perspectives restent incertaines et exposées à de nombreux risques, notamment la persistance d'une demande mondiale et d'un commerce de marchandises en faible progression, la fragilité de la reprise en Europe, la divergence des perspectives économiques, les tensions géopolitiques, et une décélération persistante des économies en développement et notamment les grandes économies émergentes, ainsi que l'incertitude qui règne quant au rythme et aux incidences du ralentissement en Chine.

Malgré ces facteurs et incertitudes qui ont impacté le marché des transports maritimes, les compagnies maritimes poursuivent leurs stratégies de mise en service de grands navires quels que soient les trades, poursuivant leur but de recherche d'une réduction des coûts de transport à l'unité transportée, générant une situation de surcapacité tant dans le domaine des vraquiers que dans le domaine des porte-conteneurs.

Parallèlement, les nouvelles réglementations internationales qui se mettent en place dans un souci de produire un transport maritime soutenable et durable (contrôle des émissions de gaz à effet de serre ou de polluant, traitement des eaux de ballast et des déchets, développement des scrubbers³, etc.), exigent des investissements importants de la part des compagnies maritimes mais également une réflexion sur les

nouveaux services que les ports doivent offrir aux navires : récupération et traitement des déchets, voire fourniture de nouveaux carburants, comme le GNL qui connaît un réel démarrage depuis 2016.

De manière générale, il faut retenir que le renchérissement inéluctable des coûts de transport (coût des soutes, durcissement des normes d'émissions de polluant, ...) et le développement de routes maritimes de plus en plus longues pour toucher des marchés d'origine (importations) ou de destination (exportations) plus lointains pour faire face à la concurrence, poussent les armateurs à rechercher des économies d'échelle par la mise en service de navires plus grands qui permet de réduire le coût de transport à la tonne transportée.

De même, du fait d'un commerce mondial, le secteur du transport maritime connaît à nouveau un phénomène de concentration, soit par rachat de compagnies par d'autres, soit par association de plusieurs compagnies entre elles pour former des alliances de niveau mondial. Comme le note la CNUCED, ces deux tendances sont les deux faces de la même médaille, à savoir qu'à mesure que la taille des navires augmente et que les compagnies maritimes cherchent à réaliser des économies d'échelle, le nombre de compagnies diminue sur chacun des marchés du transport maritime.

Dans le domaine portuaire, on assiste également depuis une décennie à un phénomène double, de transfert de gestion et exploitation des terminaux portuaires à des opérateurs privés (les autorités portuaires ne conservant que la responsabilité des infrastructures, la responsabilité régaliennne de police portuaire et la stratégie portuaire), et de concentration des opérateurs portuaires : par exemple, le principal exploitant portuaire Port of Singapor a traité plus de 65 millions de conteneurs, suivi par Hutchinson Port Holding, APM Terminals et DP World, ce dernier étant le plus mondialisé avec 65 terminaux portuaires en exploitation.

Les ports sont des maillons essentiels dans le commerce mondial mais ils subissent directement les conséquences des évolutions des compagnies maritimes entre course à la taille des navires et concentration de l'offre de transport maritime. Ils sont soumis dans un tel contexte à de nombreux défis techniques, technologiques, environnementaux et sociaux et enfin économiques : concentration des flux par un nombre plus restreint d'opérateurs portuaires et de transporteurs maritimes par la massification du trafic, nécessité d'adapter l'offre portuaire aux enjeux imposés par les compagnies (accueil de navires de plus en plus grands, intégration et développement des connexions avec les hinterlands intérieurs, évolutivité pour ne pas dire instabilité des stratégies des compagnies maritimes qui varient au gré des alliances et des rachats, ajoutant des escales portuaires sur des trades majeurs et en supprimant d'autres sur des trades secondaires, ... Pour répondre aux attentes des transporteurs maritimes ainsi qu'à la montée des exigences environnementales et sociétales, les ports doivent investir et aller de l'avant afin de ne pas être marginalisés hors des flux et trades internationaux, tandis que dans le même temps les ressources financières notamment publiques sont plus rares.

- Les impacts pour les ports selon les filières de trafics connues sur Port-La Nouvelle

Les analyses proposées lors du Débat Public de la Phase 1 du projet par les experts lors de l'atelier ad hoc sur l'évolution de la taille des navires ainsi que l'observation des évolutions récentes de navires reçus au port de Port-La Nouvelle, confirment cette tendance majeure.

Ceci peut être le cas de filières connaissant une mutation/restructuration lourde comme par exemple, dans le domaine des produits pétroliers, où les paramètres qui conduisent les stratégies aujourd'hui sont :

La crise du raffinage en France, avec une surcapacité et un décalage entre ces capacités et les besoins d'un marché stagnant, qui conduira de plus en plus à importer les carburants en provenance de zones de production plus compétitives. En effet, les acteurs européens et français souffrent d'un désavantage du point

³ Filtres à particules et polluants installés en sortie des moteurs et générant des cendres et poussières chargées en métaux lourds par exemple

Dossier d'enquête publique pour la Phase 2 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle

de vue de la taille des unités de raffinage par rapport aux raffineries nord-américaines et d'un désavantage encore plus grand par rapport aux nouvelles super-raffineries situées au Moyen-Orient et en Asie⁴ ;

Le renchérissement des normes de sécurité et/ou de lutte contre la pollution augmente les coûts de construction des navires (double coque, mise en place de scrubbers, motorisations hybrides ou GNL, ...) dont l'amortissement est plus difficile sur les navires de petite taille.

Cette tendance à l'augmentation de la taille des navires se rencontre aussi pour des filières qui, pour assoir ou améliorer une compétitivité face à la concurrence, doivent pouvoir s'adapter aux marchés. Ce peut être le cas par exemple de la filière céréalière qui doit tenir compte par exemple :

- Des résultats de la campagne de production nationale et de la qualité des produits : la France exporte plus de 50% de sa production de blé vers des pays très exigeants en termes qualitatif. Alors, face à une production nationale aux résultats mitigés, exposée à des problèmes de qualités ou de quantités, il est nécessaire pour les opérateurs de pouvoir travailler sur un panel de clientèles potentielles le plus large possible. Ils doivent pouvoir travailler sur de petits marchés méditerranéens (petits navires de cabotage < 10 000 tonnes) et en même temps sur de grands marchés nécessitant des grands navires jusqu'à 70 000 tonnes. On observe en effet que certains marchés exigent la livraison de cargaison unitaire de grand tonnage. C'est le cas de l'Algérie ou de l'Egypte par exemple, Port-La Nouvelle étant pénalisé car ne pouvant pas recevoir ce genre de grands navires. L'exportateur français est alors devant une contrainte : soit il ne peut pas répondre à ce marché soit il y répond en fractionnant les cargaisons (dès lors que les contrats le permettent) mais généralement il subit une pénalité financière de la part de son client⁵.

Par exemple, sur le marché algérien, le fait d'arriver avec des gros lots acheminés par grands navires de 40 à 60.000 tonnes procurerait un avantage compétitif certain face à la concurrence des origines nord-américaines.

- de la possibilité de pouvoir réorienter ses exportations en cas de concurrence étrangère arrivant sur les marchés traditionnels (la concurrence du Canada en Algérie par exemple) ou en cas de récolte aux résultats mitigés : les blés fourragers français se sont exportés vers une multitude de destinations lointaines comme les Etats-Unis, le Bangladesh, la Corée du Sud ou encore l'Asie du Sud-Est ; - du renforcement de la concurrence des autres grandes zones de production mondiale traditionnelles (Amérique du Nord, Ukraine) ou émergentes (Mexique, Brésil, Argentine). Ces exportateurs utilisent généralement des navires vraquiers/céréaliers de grande capacité (30 000 à 70 000 tonnes) pour atteindre des marchés éloignés pour eux (Méditerranée) à des prix compétitifs ;

- de la difficulté à trouver des navires de qualité disponibles sur le marché de l'affrètement dans les tailles inférieures à 12 000 TPL. En parallèle, les clients étrangers sollicitent, parfois contractuellement, les exportateurs pour qu'ils utilisent des navires de bonne qualité, répondant aux normes internationales (sécurité, pollution ...), généralement récents et de plus grande taille. Ainsi, les contacts réalisés auprès des opérateurs économiques et portuaires de Port-La Nouvelle confirment qu'il est de plus en plus difficile pour eux d'affréter des navires de petite taille ou pouvant accéder à pleine charge au port de commerce.

La flotte de navire pouvant rentrer aujourd'hui au port de Port-La Nouvelle vieillit car elle est moins renouvelée que les catégories supérieures par les armements et propriétaires de navires. Cette tendance a comme conséquence :

- Difficulté de trouver des navires récents disponibles à la bonne date pour le chargement et l'expédition ;

- Fret à la tonne plus cher sur un petit navire (< 12 000 tonnes) par rapport à un grand navire (20 000 tonnes et plus) ;

- Surcôt des assurances maritimes pour compenser les risques d'utilisation d'un navire ancien.

Sur la filière céréales, il apparaît ainsi nécessaire d'offrir aux opérateurs français travaillant par Port-La Nouvelle, la possibilité de s'adapter à la fois aux marchés étrangers (demande) et aux résultats de la production française (offre quantitative et qualitative) afin de mieux absorber la conjoncture et de lisser les flux d'exportations afin d'amortir les chutes⁶.

Sur le segment des engrais à l'importation sur Port-La Nouvelle, les grands pays producteurs sont de plus en plus éloignés des consommateurs européens. Jusqu'à présent, l'appareil de production se trouvait concentré majoritairement dans les pays occidentaux. Le secteur des engrais est entré dans une phase de transition marquée par un basculement des zones de consommation mais aussi de production. Un certain nombre de sites industriels ont été délocalisés dans les pays émergents. La plupart des nouveaux projets industriels se concentrent également dans ces pays. On assiste actuellement à une délocalisation des usines de fabrication des engrais azotés dans les pays producteurs de matières premières et de ce fait, à une montée en puissance des industriels d'Afrique du Nord, du Moyen Orient, et de Russie qui affichent des avantages compétitifs non négligeables par rapport aux unités industrielles européennes. Cette recomposition du secteur s'accompagne du renforcement du négoce et des acteurs déployant une stratégie internationale (présents sur les différents marchés et implantés dans les pays à bas coûts énergétiques).

L'éloignement des sources d'approvisionnement implique l'utilisation de navires de grande taille afin de ne pas surenchérir les coûts de transport maritime et donc les coûts livrés chez l'agriculteur français, encore pénalisé aujourd'hui par la hausse importante subie dans les années 2008-2010. L'ensemble de ces contraintes liées aux limitations imposées par les caractéristiques du port de Port-La Nouvelle a pour impact une moindre compétitivité des importations face à la concurrence qui peut atteindre selon les périodes entre 5 et 10 \$US/tonne.

- Résilience des ports et durabilité des activités

Dans un contexte où plus de 80% des échanges mondiaux de marchandises sont réalisés par voie maritime et face aux conséquences du changement climatique, qui nécessite maintenant de prendre les mesures nécessaires pour en modérer les impacts, les ports tout comme les opérateurs de transport maritimes et terrestres doivent mettre en œuvre les mesures requises pour assoir de nouveaux systèmes de transport intégrés et durables, ce qui suppose entre autres, des infrastructures et des services portuaires et de transport fiables, socialement acceptables, respectueux de l'environnement et résilients face aux changements climatiques. Cette durabilité impose et imposera dans le secteur des transports maritimes et des vecteurs portuaires associés une plus grande responsabilité sociale notamment en contribuant chacun à leur niveau à la réduction de l'empreinte environnementale des transports, tout au long des chaînes d'approvisionnement. Les consommateurs sont de plus en plus attentifs à une demande de transparence et de participation des transports en général et maritimes en particulier aux gains économiques et aux avancées sociales et environnementales.

⁴ Les pétroliers comme Total se tournent vers les marchés émergents pour suivre la demande mondiale qui s'est déplacée vers l'Orient, en participant en joint-venture aux nouvelles super-raffineries comme celle de Jubail (Arabie Saoudite) avec Saudi Aramco. L'indien Reliance Petroleum, a mis en service en 2008 dans la plus grande raffinerie du monde une nouvelle unité de raffinage de 1,24 Mb/jour qui est consacrée à l'exportation vers l'Europe, les Etats-Unis et l'Afrique.

⁵ Par exemple, l'Algérie demande généralement des cargaisons d'au moins 20 000 tonnes, éventuellement fractionnables mais avec une pénalité. L'Egypte, autre grand importateur, demande des navires de 60 000 tonnes. Egalement à noter les exportateurs d'engrais comme l'Algérie et l'Egypte qui souhaitent exporter par des navires d'au moins 20 000 tonnes qui ne peuvent pas rentrer en charge à Port-La Nouvelle

⁶ Par exemple un port comme La Rochelle peut lisser les flux céréalier et amortir les variations brutales d'une mauvaise campagne céréalière, car travaillant sur un large hinterland, une large gamme de produits céréaliers et oléagineux et qui peut traiter des petits et très grands navires céréaliers jusqu'à 80 000 TPL.

2. Les tendances dans le domaine du transport intérieur et de la logistique

Si elle est essentielle, la compétitivité intrinsèque des ports ne suffit plus aujourd'hui à faire la différence face à la concurrence qui fait rage pour l'élargissement des hinterlands⁷ immédiats.

Un port, s'il doit améliorer sa connectivité du côté maritime en permettant l'accès des navires correspondants aux besoins des marchés et des hinterlands internationaux, doit également développer ses liens du côté terrestre pour connecter la mer vers les hinterlands intérieurs régionaux et nationaux voire intra-européens.

Les critères de qualité de service, de capacité et de massification, ou encore de multi-modalité, sont primordiaux sur les pré/post-acheminements de et vers les ports. Le domaine du transport intérieur et de la logistique est devenu un enjeu essentiel pour les ports.

Ainsi, la concurrence entre les ports ne peut plus être vue du seul regard portuaire mais doit être comprise au travers du concept de la chaîne logistique globale ou supply chain en anglais.

La logistique globale actuelle se caractérise par le fait que la production de biens, le contrôle de leur production, l'acheminement des marchandises et leur distribution sont conçus comme une seule et même entité, coordonnée par l'intermédiaire des technologies de l'information.

Or, ces chaînes ne dépendent plus simplement d'une compétitivité portuaire et de la présence d'un hinterland proche. Ces derniers restent une condition nécessaire voire historique mais n'est plus suffisante pour faire la différence face aux autres ports.

D'autres facteurs de compétitivité rentrent aujourd'hui en ligne de compte :

- Les qualités nautiques des accès maritimes pour l'accueil de navires de plus en plus grands ;
- Les coûts, la qualité et la fiabilité opérationnelle des services portuaires offerts pour fidéliser les clients chargeurs et armateurs ;
- La flexibilité, c'est-à-dire la capacité à réagir à court terme au marché tout comme l'adaptabilité rapide à la demande, est un des facteurs de compétitivité qui peut être réalisé par une optimisation des flux d'informations au sein des écosystèmes logistiques⁸. Par ailleurs, la souplesse constitue un critère important en matière de logistique et plus particulièrement de transport ;
- L'existence d'une desserte terrestre performante et massifiée voire permettant un report modal vers des alternatives au « tout route ».

Ainsi, de la même façon que pour le transport routier, la desserte ferroviaire portuaire est de première importance. Les ports français et européens ne s'y trompent pas avec par exemple la création de corridors de fret où ils cherchent à densifier les capacités et les fréquences de dessertes de et vers les pôles économiques majeurs de leurs hinterlands. Ou encore par la création d'Opérateurs Ferroviaires Portuaires dans lesquels les ports s'investissent fortement (à l'exemple du port de La Rochelle) et nouent des alliances avec des opérateurs ferroviaires sur les corridors français et européens. Comme le transport maritime, ces services de desserte terrestre sont basés sur le principe de la massification et nécessitent à la fois des fréquences attractives pour les chargeurs et des taux de remplissage élevés (notamment en fret de retour) pour assurer une compétitivité ;

La prise en compte environnementale constitue un facteur d'attractivité pour un port et de compétitivité.

Les grandes tendances d'évolution de la logistique exigent des transports toujours plus de flexibilité, de souplesse et en parallèle de rigueur et une exemplarité environnementale. Les acteurs de la chaîne logistique globale, chargeurs, transporteurs, logisticiens ..., se souciaient encore récemment assez peu des aspects environnementaux. Depuis quelques années, la prise de conscience des risques et des conséquences

associées au changement climatique pour lequel le secteur du transporteur est un gros contributeur, amène ces acteurs à modifier leur perception de l'environnement et à l'intégrer comme composante de choix des organisations logistiques et des modes de transport.

Ainsi, la pression des pouvoirs publics à l'échelle européenne et les exigences citoyennes pour un développement durable des transports commencent à influencer les pratiques et organisations logistiques ;

La performance du passage portuaire constitue un facteur de compétitivité des délais d'acheminement (transports et logistique compris) auquel il participe largement.

3. Le positionnement des ports régionaux face aux évolutions du transport et de la logistique

Il apparaît clairement que les acteurs économiques et les opérateurs portuaires de la région Occitanie doivent disposer des moyens pour adapter leurs pratiques, leurs méthodes et organisations logistiques pour s'insérer dans cette tendance lourde en matière de transport maritime afin de conserver leur compétitivité face à la concurrence internationale sur leurs marchés. Le projet d'extension de Port-La Nouvelle est de créer les conditions nécessaires pour leur permettre de faire face aux tendances dans le domaine du transport maritime, ce que ne peuvent pas permettre les caractéristiques du port de commerce actuel.

⁷ On peut le définir comme l'espace géographique et économique dans lequel le port trouve l'activité économique qui, en générant des flux de marchandises en production (exportation) ou consommation (importation), va alimenter son activité portuaire

⁸ Les ports constituent de tels écosystèmes logistiques

2.2.2. LES PERSPECTIVES DE DEVELOPPEMENT DU PORT DE PLN

2.2.2.1.1. LES AXES DE DEVELOPPEMENT DU PORT

Le développement du port s'inscrit pleinement dans une politique de croissance durable qui répond aux défis mondiaux à long terme. Ainsi, l'ambition est de développer Port-La Nouvelle en articulant le développement des trafics conventionnels et l'orientation vers des flux durables liés à la transition énergétique.

L'objectif est de développer Port-La Nouvelle en tant que Port de la transition énergétique. En ce sens, l'offre portuaire oriente le port de Port-La Nouvelle comme « Le Port » en Méditerranée idéalement positionné afin de le développer à l'avant-garde pour le développement de l'hydrogène, et qui servira comme base pour le déploiement des éoliennes, en mer flottantes et terrestres sans négliger les flux de trafics conventionnels.

Le développement est constitué de cinq axes principaux :

- Développer Port-La Nouvelle comme hub de la logistique pour l'éolien en mer flottant.** Premièrement en matière d'installation des parcs éoliens flottants conformément aux ambitions confirmées par la Région pour le développement de ces parcs (impact foncier important pour la production des flotteurs, le montage et d'emplois). Deuxièmement la réalisation d'une base de maintenance pour les éoliennes flottantes (en première phase dans le port historique, potentiellement ensuite sur le grand môle en fonction des développements). Les quais et installations réalisés pour cette filière contribueront aussi à l'attractivité du port pour le traitement des flux de colis lourds, ainsi que l'importation d'éléments pour les éoliennes terrestres.
- Développer Port-La Nouvelle comme hub Hydrogène Vert** avec dans un premier temps la production et la distribution d'hydrogène vert en utilisant l'énergie des éoliennes flottantes mais également l'importation d'hydrogène vert pour la France et l'Europe en provenance des sites de production mondiaux en développement..
- Renforcer Port-La Nouvelle comme pôle pour vracs liquides** en intégrant l'opérateur historique et en construisant en lieu et place du Sealine actuel, une solution de déchargement des navires plus sûre, plus respectueuse de l'environnement et plus moderne, en particulier grâce à la protection offerte par les travaux réalisés par la Région. Cette orientation affiche une ambition claire en positionnant le port de Port-La Nouvelle comme véritable pôle carburants « verts » multiproduits, y-inclus le soutage maritime de carburants verts.
- Repositionner Port-La Nouvelle comme Pôle de référence pour les vracs solides et marchandises diverses** en Méditerranée, en offrant un accès nautique pour les navires de grande taille et des installations de manutention dédiés et modernes. L'actionnaire Euroports de la SEMOP apportant son savoir-faire, son réseau international, et son indépendance (Euroports ne fait pas le métier de ses clients), le port de Port-La Nouvelle va entrer dans une dynamique de développement international. Le positionnement du port avec ses nouvelles caractéristiques lui permettra de capter une part de marché plus élevée pour les produits céréaliers, agro-alimentaires et agricoles, les produits de la sylviculture, les véhicules, les matériaux de construction, les minéraux bruts et minerais, les déchets à recycler (ferrailles, papiers, Combustibles solides de Récupération, biomasse...) ;

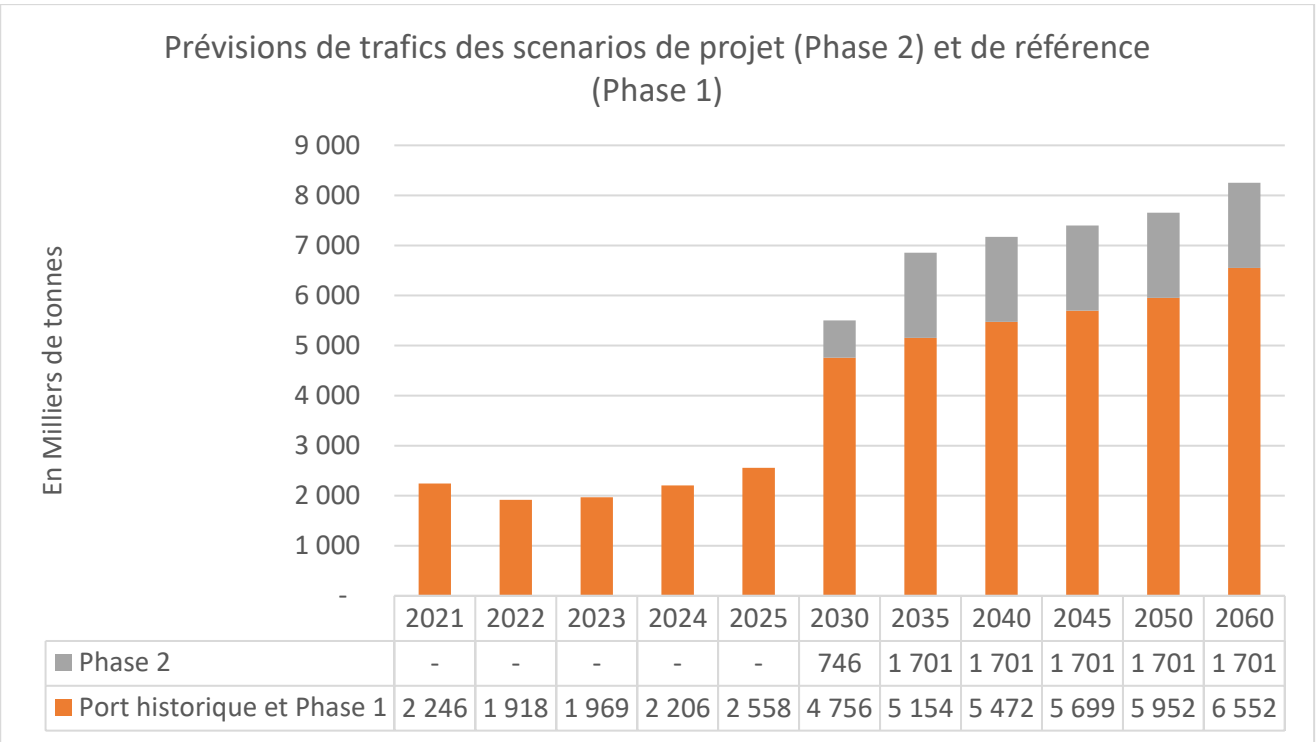
- Développer graduellement et en synergie avec des trafics maritimes, le parc logistique portuaire.** La disponibilité limitée du foncier (embranché fer, dans un port) dans la Région est un atout majeur sur sa commercialisation.

Le recours au mode ferroviaire comme mode de transport privilégié est clairement mis en avant et constitue un levier fort de la compétitivité du projet de développement. Ceci est en corrélation avec les perspectives de trafics maritimes proposés et les engagements de la Région à développer ce mode par des investissements et aménagements adaptés.

L'articulation avec les caractéristiques, les activités et les acteurs du port historique dans le développement permet une croissance et un démarrage de l'activité sans rupture. De même, les parties du port historique qui ne seront plus utilisées pourront être revalorisées en base de maintenance pour le secteur éolien en mer. Les services aux navires (remorquage en particulier) sont d'ores et déjà fléchés comme indispensables pour assurer un bon niveau de service aux usagers.

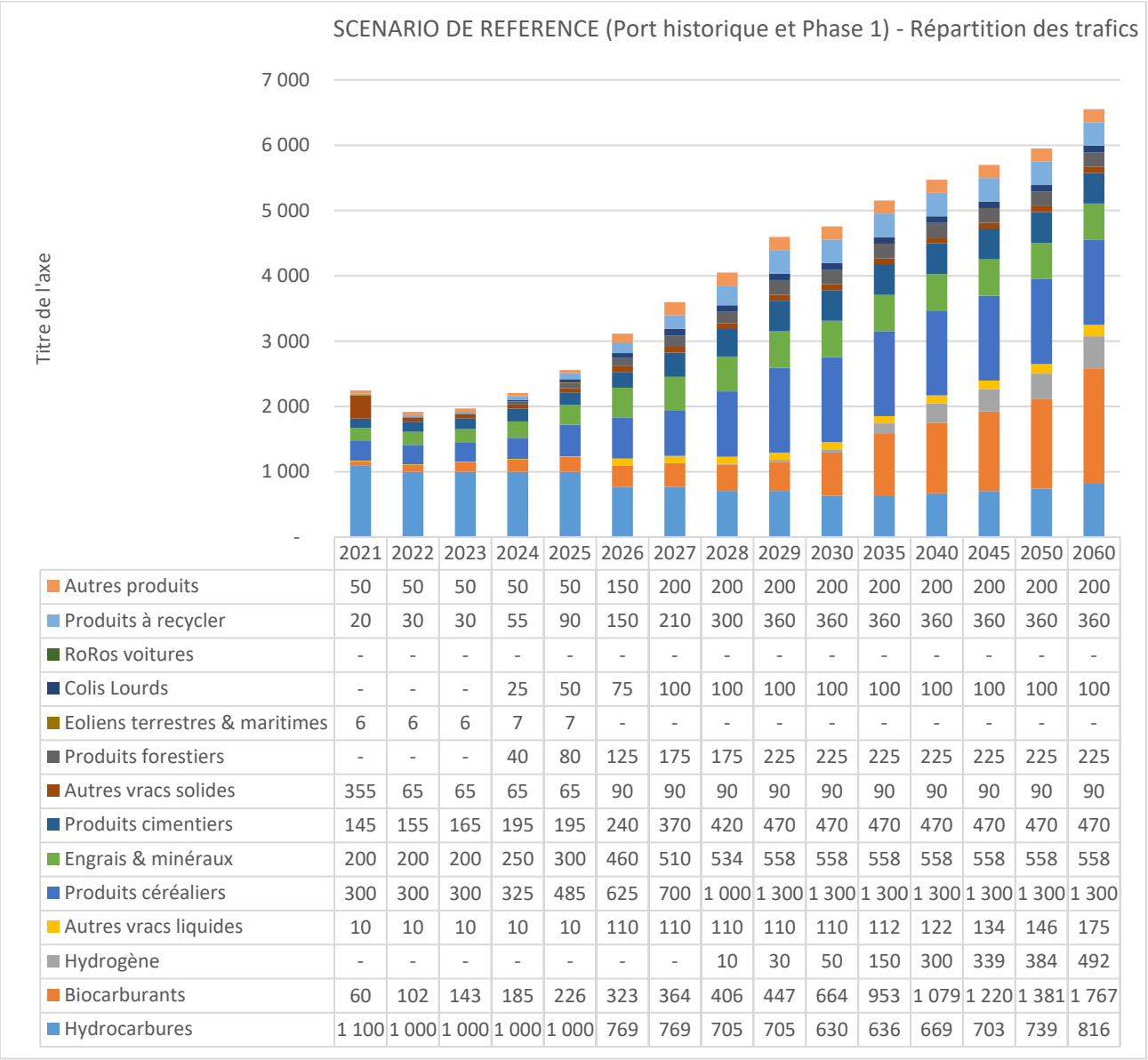
2.2.2.1.2. LES PROJECTIONS DE TRAFICS ASSOCIEES

Les projections de trafics (marchandises, escales navires) associées au projet d'aménagement sont repris dans les graphiques ci-dessous en distinguant celles correspondant au scénario de projet (Phase 2) et celles relatives au scénario de référence (Port historique + Phase 1).

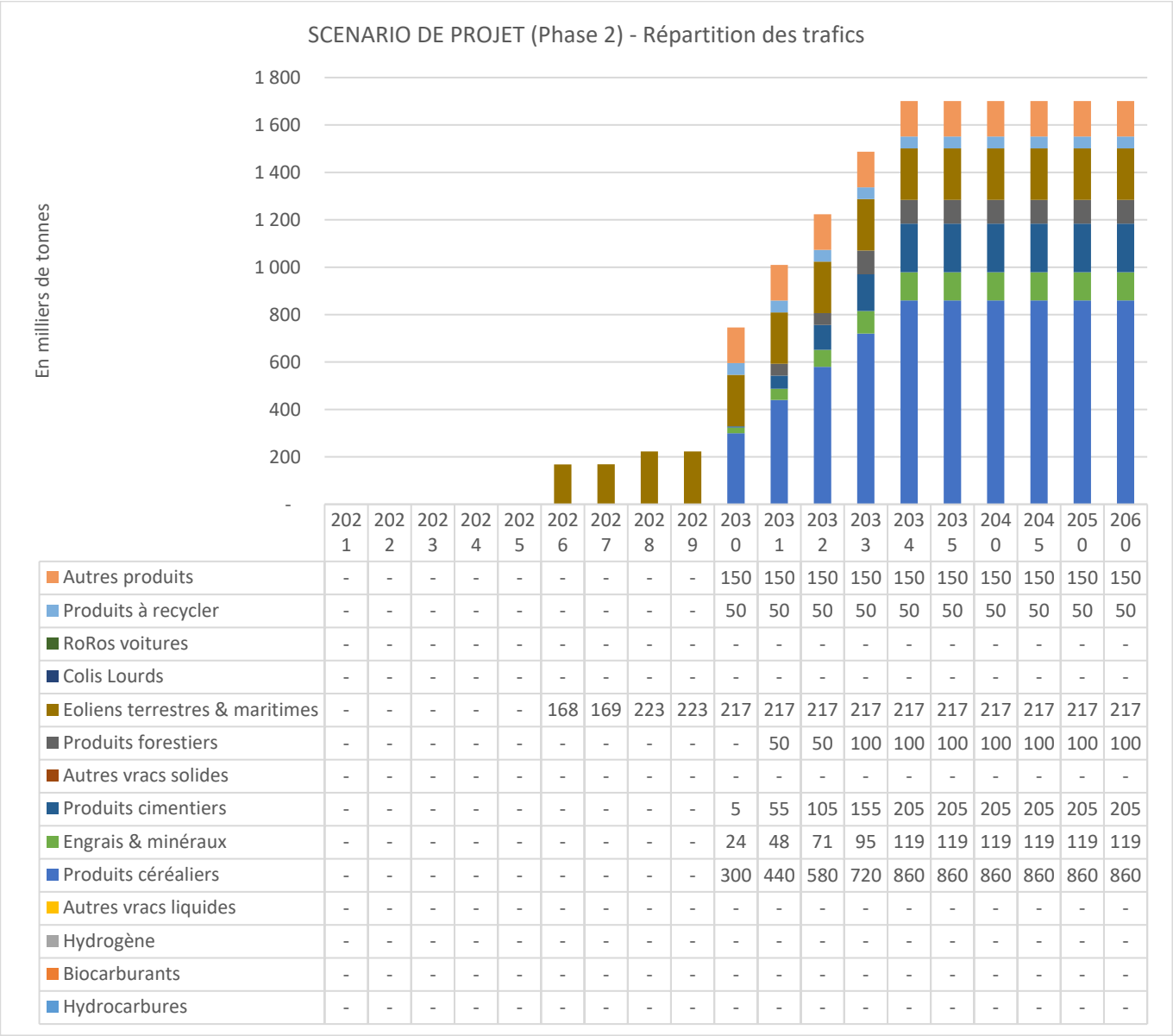


Graphique 5 : Prévisions de trafics associées au projet d'aménagement global

Dossier d'enquête publique pour la Phase 2 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle

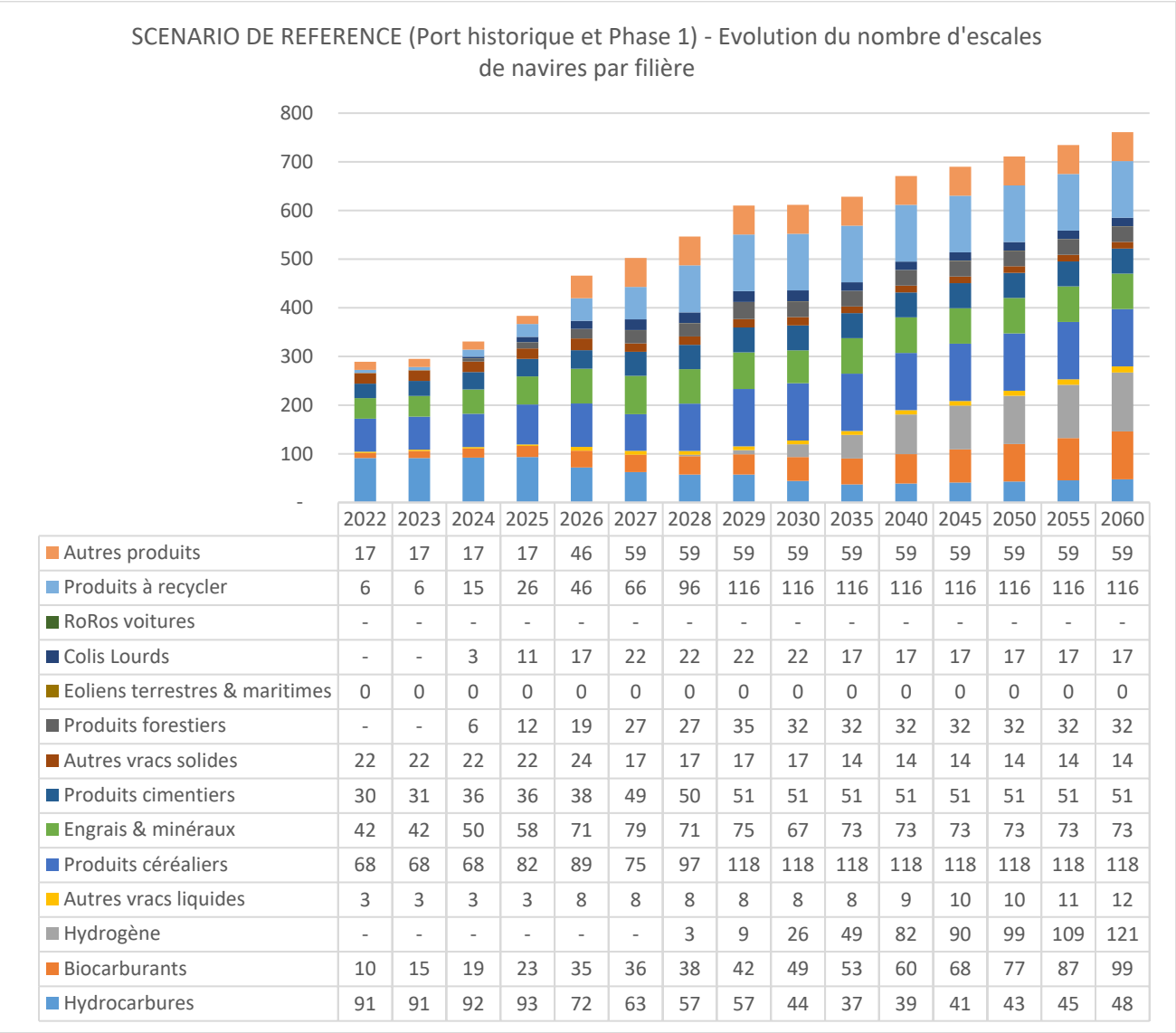


Graphique 6 : Prévisions de trafics associées à la Phase 1 du projet d'aménagement

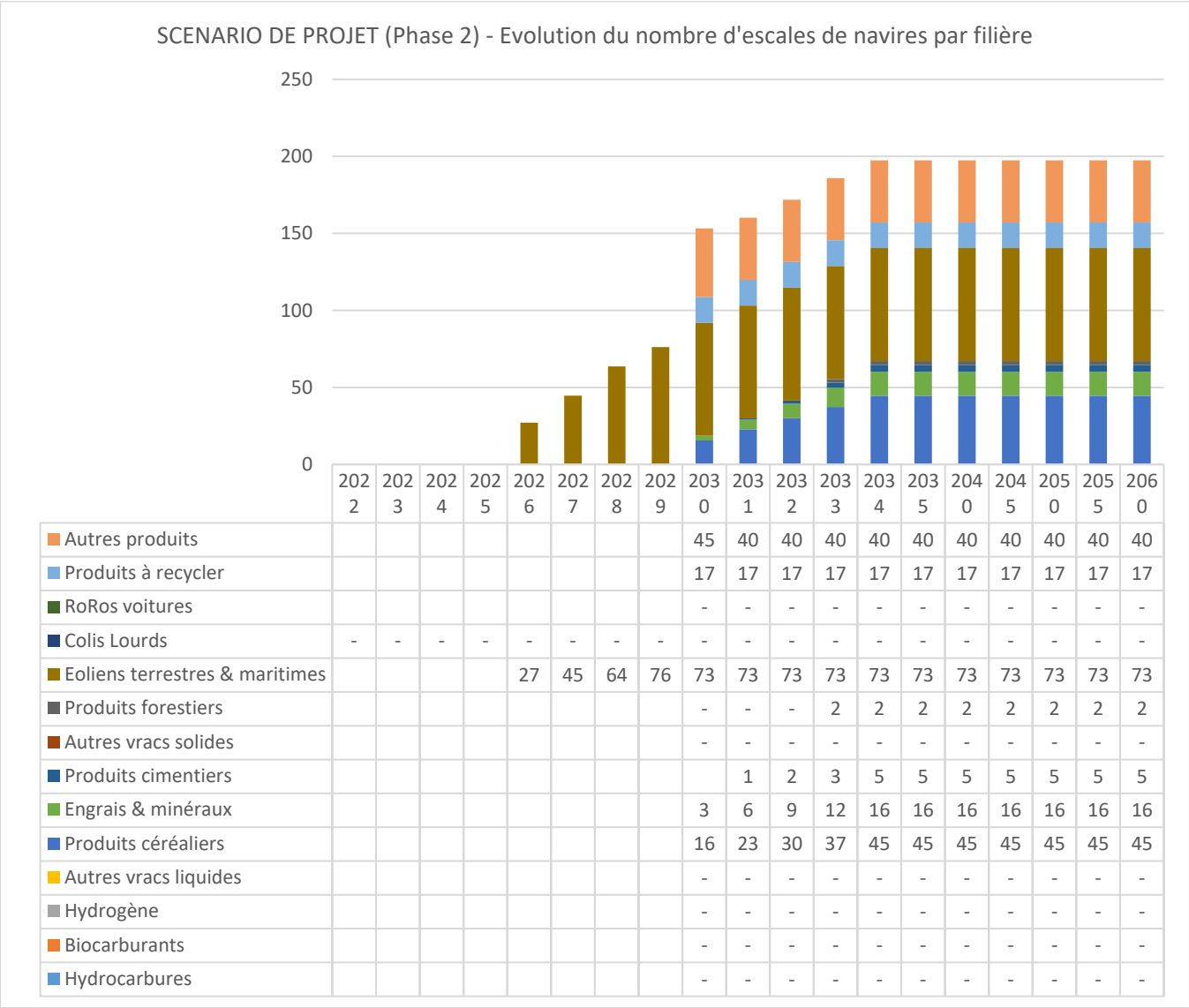


Graphique 7 : Prévisions de trafics associées à la Phase 2 du projet d'aménagement

Dossier d'enquête publique pour la Phase 2 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle



Graphique 8 : Prévisions d'escales de navires associées à la Phase 1 du projet d'aménagement



Graphique 9 : Prévisions d'escales de navires associées à la Phase 2 du projet d'aménagement

2.2.4. LES FILIERES DE LA PHASE 1 D'AMENAGEMENT

2.2.4.1. LA FILIERE HYDROGENE

2.2.4.1.1. L'ACTIVITE HYDROGENE

Dès 2016, la Région Occitanie a formalisé le souhait de devenir Région à Energie Positive à l'horizon 2050 en s'appuyant sur les nombreux gisements d'énergies renouvelables et les compétences présentes sur son territoire au-travers du pôle de compétitivité DERBI et des acteurs des énergies renouvelables dont QAIR présent sur le territoire occitan depuis une trentaine d'années.

La Région Occitanie a inscrit dans son scénario RePos (Région à Energie Positive) la production d'hydrogène par électrolyse de l'eau à partir de sources renouvelables, soit 700 MW d'électrolyse pour permettre de décarboner les usages Mobilité pour 5,5 TWh, soit environ 86 000 t d'H₂ à l'horizon 2050.

Cette ambition rejoint le projet européen « Corridor H2 » qui a pour objectif de structurer un corridor décarboné pour le transport routier (marchandises et passagers) du Nord au Sud de l'Europe grâce à l'hydrogène vert. Il s'appuie sur deux piliers : d'une part, le déploiement d'un réseau de stations de distribution d'hydrogène le long des grands axes européens Nord/Sud reliant la Mer du Nord à la Méditerranée et, d'autre part, le développement d'une flotte de véhicules lourds pour le transport de marchandises et de passagers (camions, groupes frigorifiques et autocars). Ce projet a vocation à impliquer l'ensemble des territoires traversés par le Réseau transeuropéen de transport, afin de construire le Corridor H2 par phases, en commençant par un territoire, puis un autre.

La Région Occitanie est la première à s'inscrire dans cette perspective puisque la partie occitane constitue la toute première brique de ce corridor H2. Le 15 avril 2021, l'Union européenne a informé la Région qu'elle retenait son projet dans le cadre de son appel à projets Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE) volet transport. À ce titre, elle lui a octroyé une subvention de 14,5 M€ qui s'ajoute au prêt de 40 M€ que lui a accordé la Banque Européenne d'Investissement (BEI). La Région a donc lancé le 19 avril un appel à projets pour identifier les acteurs qui déploieront les infrastructures de production et de distribution d'hydrogène vert sur la partie occitane de Corridor H2, en se concentrant dans un premier temps sur trois zones : Littoral A9, Toulouse et le Tarn (pour le segment Toulouse / Albi, A68).

En parallèle, la Région a enclenché un Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI), complémentaire de l'appel à projets, pour accompagner dès à présent les acteurs du territoire (transporteurs, chargeurs...) dans leur transition vers l'usage de l'hydrogène pour la mobilité lourde zéro émission où il fait sens.

Sur son périmètre, la Région prévoit ainsi d'ici fin 2023 la mise en service de deux unités de production d'hydrogène vert, huit stations de distribution d'hydrogène, 40 camions à propulsion H₂, 62 remorques/unités frigorifiques et 15 autocars H₂ interurbains rétrofit (moteur converti). Un investissement total chiffré à 110 M€.

2.2.4.1.2. POSITIONNEMENT MARCHE

La SEMOP envisage un développement des flux commerciaux de l'hydrogène en deux phases. Les hypothèses ont été fondées sur une analyse préliminaire des prévisions de développement du secteur. Il est à noter que le secteur entier est en plein développement. L'ambition est de faire de Port-La Nouvelle un hub d'importation pour l'hydrogène en provenance de l'Afrique du Nord, aussi bien que pour la production locale.

Port-La Nouvelle est d'ailleurs idéalement positionné afin de faciliter le transport et la logistique de l'hydrogène. Les gestionnaires des réseaux de gaz naturel envisagent tous de modifier leurs réseaux de gaz afin de pouvoir transporter de l'hydrogène des centres de production et de stockage vers les zones de consommation.

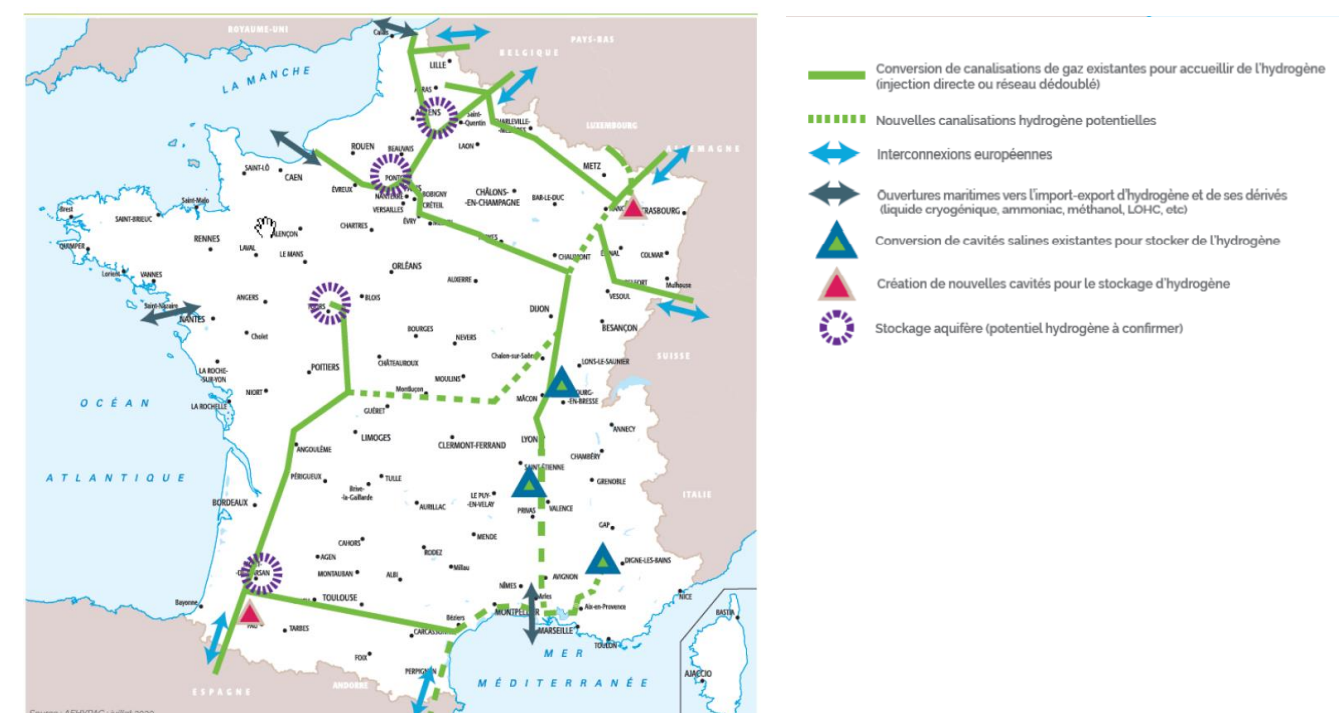


Figure 8 : Réseaux de gaz naturel en France

L'accueil dès 2024 d'une production d'hydrogène vert à partir d'énergies renouvelables sur la plateforme logistique, projet Hyd'Occ., permettra de développer durablement une filière aval de consommation d'H₂ notamment pour des usages de mobilité sur un hinterland étendu sur l'ensemble du quart sud-est de la Région Occitanie dans un périmètre allant de Perpignan au sud, Montpellier au nord et Toulouse à l'ouest. Après avoir été lauréat du TIGA "littoral H2" en 2018, dossier porté par la Région et Qair, mettant en avant, notamment le volet de résilience énergétique du littoral, Hyd'Occ, filiale de Qair à 65% et de l'AREC (Agence Régionale de l'Energie et du Climat) à 35%, créée en Juillet 2020, a décidé de développer et d'exploiter une usine de production d'hydrogène renouvelable par électrolyse de l'eau.

Hyd'Occ consiste en la mise en place d'une unité de production d'hydrogène vert de grande capacité (6000 t H₂/an - 50MWe), avec des phases évolutives par tranche de 10/20 MWe), dans l'enceinte du port de Port-La Nouvelle, permettant à terme d'alimenter tous les usages de l'hydrogène sur l'ensemble du littoral et de l'arrière-pays, grâce à une chaîne logistique s'appuyant sur des conteneurs à haute densité de stockage et par l'usage d'hydrogénoduc.

Dossier d'enquête publique pour la Phase 2 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle

Par ailleurs, Hyd'Occ participera activement à l'émergence d'écosystèmes territoriaux pour le déploiement des solutions hydrogène vert pour décarboner les usages de l'industrie, de production d'électricité et de la mobilité lourde ou urbaines. Hyd'Occ s'est engagé auprès de partenaires industriels. Ce projet, outre un centre de production prévoit le développement d'usages spécifiques aux activités maritimes et portuaires locales :

- décarbonation des activités de transport de matériaux avec des camions à hydrogène gazeux (Lafarge Holcim et CAMIDI pour le projet ThyrOcc) ;
- conversion de plus de 100 véhicules diesel à l'hydrogène (Véolia, Hydromer, Port de Sète, Eolmed et les collectivités locales) ;
- Avitaillement d'une drague à hydrogène (Hydromer) et un CTV ;
- Développement d'un courant à quai et alimentation de groupes électrogènes à hydrogène pour les chantiers forain sur la SEMOP.

L'objectif est de concilier production locale décarbonée à usage territoriale et importation de flux de façon à développer Port-La Nouvelle comme hub pour l'importation d'hydrogène vert en provenance des marchés mondiaux.

Les marchés de la production et de la consommation d'H2 décarboné sont en plein démarrage à l'échelle mondiale avec une volonté très forte en Europe d'en développer les usages. La production d'H2 décarboné est une source énergétique alternative qui prendra de plus en plus d'ampleur, devenant l'un des vecteurs de la production d'énergie électrique renouvelable. Le marché de la production d'hydrogène renouvelable est notamment en train de se développer, premièrement au Moyen Orient, avec le projet ambitieux Hyport au Sultanat d'Oman mais aussi de manière massive dans tous les pays du pourtour méditerranéen avec notamment des initiatives ambitieuses sur quelques pays du Maghreb (Maroc, Mauritanie, Tunisie, Egypte...).

Dans ces pays, certains producteurs d'hydrogène renouvelable envisagent de dédier des centrales solaires de grandes tailles (1 à 2 GW) à cet usage.

Il est à noter par ailleurs, à la suite de la crise liée au COVID 19, une impulsion massive donnée par l'Europe et la France sur ce segment de production énergétique, tout en faisant le lien avec le Green Deal.

Port-La Nouvelle, forte de son expertise développée sur ce type de produit et l'hinterland désormais en place, vise à devenir le point d'entrée en Europe de l'ensemble de ces volumes d'hydrogène renouvelable.

Sa localisation géographique est par ailleurs très stratégique en ouvrant, via le Sud de la France, les marchés français et espagnols.

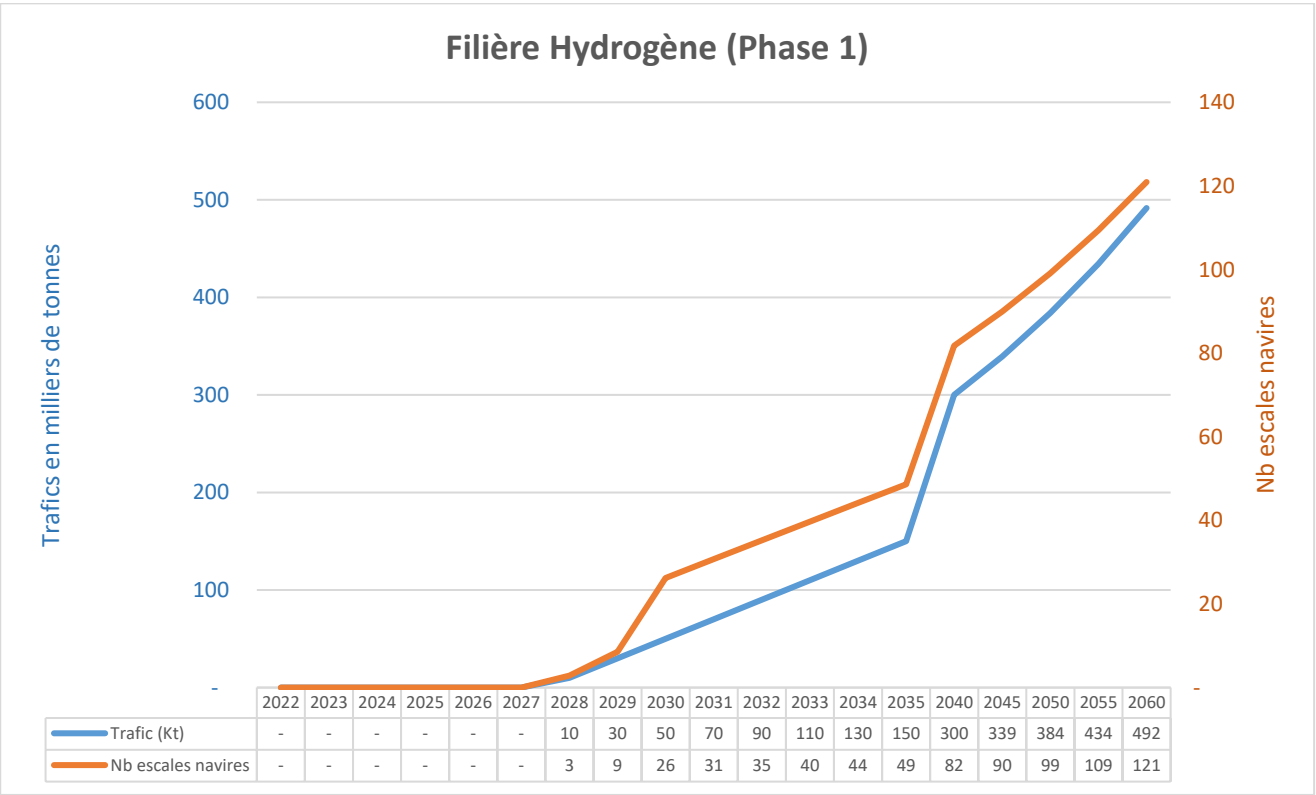
2.2.4.1.3. LES PREVISIONS DE TRAFICS

Les volumes estimés pourraient être les suivants en fonction de la mise en production des capacités de production d'énergies renouvelables au Sultanat d'Oman et au Maghreb (essentiellement du solaire photovoltaïque) :

- 2030 – 2 GW d'ENR à 50 000 t d'H2 renouvelable
- 2035 – 6 GW d'ENR à 150 000 t d'H2 renouvelable
- 2040 – 12 GW d'ENR à 300 000 t d'H2 renouvelable

Il est à noter que l'hydrogène pourrait être transformé en méthanol ou en ammoniac vert, puisque ces produits sont plus faciles à transporter. Dans ce cas, les volumes augmenteraient considérablement. Par conséquent, l'hydrogène pure pourrait être évaluée comme un produit de grande valeur et il pourrait être envisagé une augmentation significative des tarifs. Néanmoins, un tel effet n'a pas encore été pris en compte dans le plan de développement. .

Les hypothèses de trafics retenus sont les suivantes :



2.2.4.2. LE POLE VRACS LIQUIDES

Les développements actuels de la filière verte et en particulier des carburants propres ou verts permet d'identifier une voie de développement réelle pour le port de Port-La Nouvelle qui participera ainsi directement à la transition énergétique de la Région Occitanie tout en répondant aux besoins croissants de la Méditerranée occidentale en matière de carburants aériens, marins et terrestre verts.

Par ailleurs, le port de Port-La Nouvelle, aura comme objectif de se positionner sur des opérations de transbordement pour pallier l'absence de raffinerie dans le périmètre.

Parallèlement, cette présence de combustibles verts permettra l'implantation de nouveaux acteurs, dans la zone logistique par exemple, pour des opérations à valeur ajoutée (par exemple les mélanges ou l'hydrogène). Ces activités permettront au port de Port-La Nouvelle de se positionner comme référence du domaine, en accompagnant la Région dans le succès de sa conversion énergétique.

2.2.4.2.1. LA FILIERE HYDROCARBURES – BIOCARBURANTS

. Au regard de la mutation énergétique, il a été adopté une prévision prudentielle avec comme base les volumes actuels et une augmentation mesurée (entre 30 et 50 Kt/an) et une évolution des volumes liés à l'accroissement des carburants et combustibles plus écologiques.

EPPLN est une JV 50/50 Dyneff-Total Raffinage Marketing, créée en 2011 pour la gestion mutualisée des dépôts pétroliers existants. Ses principaux clients sont ses actionnaires et il effectue aussi du stockage pour compte de tiers (notamment pour des stations indépendantes liées à des groupes de Grande distribution).

Des investissements de l'ordre de 30 M€ ont été réalisés dans le dépôt afin de le mettre aux normes et le moderniser.

EPPLN réalise 60 à 66% du trafic global du port et génère autour d'un million de tonnes de trafic annuel. Le terminal approvisionne notamment l'Andorre.

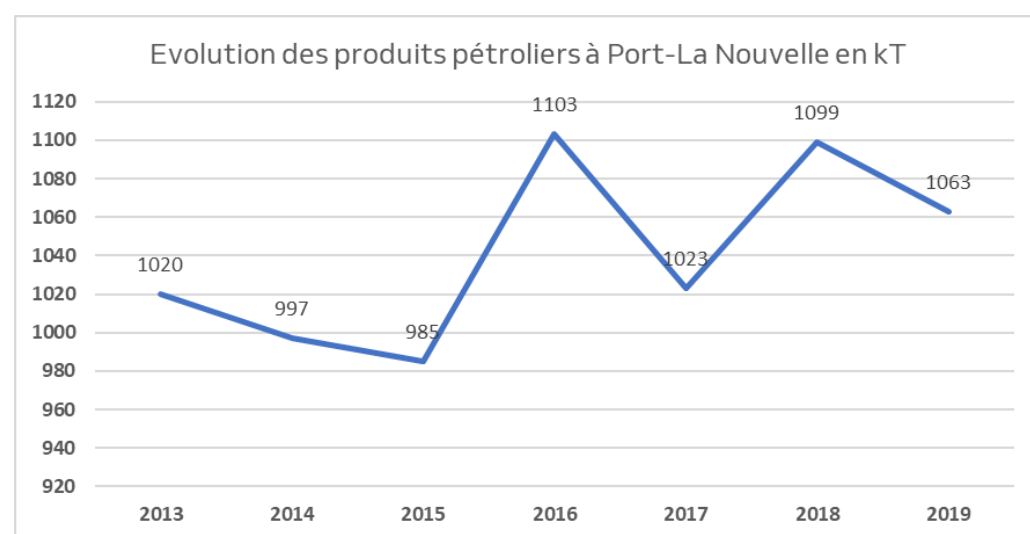


Figure 9: Evolution des produits pétroliers à Port-La Nouvelle en kT

Le déchargement des navires s'effectue aujourd'hui par le Sealine (poste externe) pour ses approvisionnements en produits raffinés et biocarburants (depuis la raffinerie de Saras, en Sardaigne au sud de Cagliari) alors que Total privilégie les postes internes pour son trafic de cabotage depuis sa raffinerie de La Mède, récemment convertie à la production de biocarburants.

Le Sealine (poste externe relié par pipeline de 2400m au dépôt de EPPLN) a 11.6m de tirant d'eau et permet l'amarrage de pétroliers de max 190m de longueur, 31.3m de largeur et 40.000t sera à terme remplacé par le poste P1 qui permettra de déplacer le trafic du Sealine sur un poste plus sûr et protégé pour des navires à plus fortes capacités d'emport

Les pétroliers actuels pourront ainsi mixer la taille des navires entre des petits (cabotage avec la Mède de Fos) et des navires de plus grandes capacités.

Le volume de produits raffinés (essence, diesel et surtout gasoil) devrait diminuer au profit des biocarburants d'une part et du développement de moteurs hybrides électrique-essence. Le diesel devrait peu à peu disparaître. Le marché global des carburants resterait stable en volume mais

variable en mix produits. Par ailleurs, l'essence étant plus légère que le diesel, les volumes exprimés en m3 seront moindres que ceux exprimés en tonnes.

Le marché pétrolier est très sensible aux prix. Les clients d'EPPLN en Occitanie et Sud de la France peuvent s'alimenter aux dépôts de PLN mais aussi de Fos, Frontignan (ancienne raffinerie de BP transformée en dépôt), Toulouse (dépôt terrestre alimenté par train depuis Fos) ou Barcelone (où il existe plusieurs stockeurs différents). Ils mettent donc tous ces dépôts en concurrence. Port-La Nouvelle est bien positionné pour conserver, voire augmenter ses volumes en raison de son positionnement géographique, de ses futures emprises portuaires et la capacité de réaction rapide d'EPPLN et du port. En particulier la possibilité de mobiliser massivement le fret ferroviaire.

L'Andorre est alimentée depuis EPPLN en hiver (pour la qualité des produits antigel) et depuis Barcelone en été.

Pour TOTAL, Port-La Nouvelle est une alternative à l'alimentation de son dépôt de Toulouse actuellement approvisionné depuis la raffinerie de la Mède par trains ou oléoducs (voir plus loin). L'enjeu de Port-La Nouvelle est de rester compétitif grâce à une logistique fluide et régulière par rapport à la situation actuelle « terrestre ».

Pour DYNEFF qui reçoit ses produits raffinés et biocarburants depuis la Sardaigne (SARAS), le port de Barcelone reste l'alternative la plus crédible à la desserte de la Région Occitanie et l'Andorre. Notons que DYNEFF utilise déjà le port de Barcelone pour alimenter l'Andorre en été. Il stocke chez DECAL. L'enjeu pour Port-La Nouvelle sera de s'aligner sur les tarifs proposés par DECAL à Barcelone.

Dans le domaine du carburant pour véhicules, le mix énergétique devrait changer à volume constant avec une part croissante de biocarburants et de systèmes hybrides. Les véhicules 100% électrique, GNL ou à l'hydrogène vont se développer rapidement pour les véhicules de service ou de transport passagers mais plus lentement pour les véhicules de tourisme.

La progression des pétroliers actuels est de ce fait tributaire de ces mutations. EPPLN n'est toutefois pas utilisé à 100% de ses capacités. Un besoin de stockage pour répondre à une demande de tiers est possible.

C'est pourquoi, un trafic de 30KT/an réalisé par des tiers qui utiliseraient EPPLN comme stockage est envisagé.

Carburant aérien

Un appel à projets a été lancé par le Ministère de la Transition énergétique courant 2020 pour des investissements dans de nouvelles unités de production de biocarburants pour l'aviation. Aujourd'hui, les biocarburants ne sont incorporés qu'à hauteur de 0,1 % en moyenne dans les avions. L'objectif de l'État est d'atteindre 2 % d'incorporation en 2025 puis 5 % en 2030 et 50 % d'ici 2050. Airbus, Air France, Safran, Total et Suez sont engagés dans cette voie. La seule raffinerie de biocarburants en France est détenue par Total à La Mède (500.000t/an de capacité de production de biocarburants dont biodiesel type HVO avec une unité de fabrication de 50.000m3/an d'AdBlue). **"Nous pouvons l'acheminer par train jusqu'au dépôt pétrolier de Lespinasse près de Toulouse, sans surcoût. À terme, l'alimentation des aéroports par oléoducs sera une étape importante" a prévenu Paul Mannès, directeur Aviation chez Total.** Total utilise actuellement le dépôt EPPLN pour recevoir du kérosène (jet oil) et biocarburants en provenance de la Mède. Ses volumes ne devraient pas évoluer et pourraient même régresser si l'option oléoduc est choisie.

Dossier d'enquête publique pour la Phase 2 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle

La Région Occitanie compte 10 aéroports (Perpignan, Tarbes-Lourdes, Castres, Toulouse, Rodez, Béziers, Carcassonne, Brive, Nîmes et Montpellier) dont 8 dépassants les 200.000 passagers/an.

Il convient de garder à l'esprit le projet Hyport (avec comme partenaire ENGIE Cofely) porté par la Région Occitanie pour le développement de « nœuds énergétiques de demain » afin d'alimenter en hydrogène les aéroports et petits aérodromes de la Région.

Port-La Nouvelle est bien positionné pour continuer à recevoir le bio-carburant destiné tant à l'aérien que le routier, notamment en provenance de pays Méditerranéens ou du Golfe.

L'installation d'une usine d'hydrogène à Port-La Nouvelle peut accélérer la mise en place de cette filière en attirant de nouveaux acteurs et en positionnant le port de Port-La Nouvelle comme référence portuaire dans le domaine.

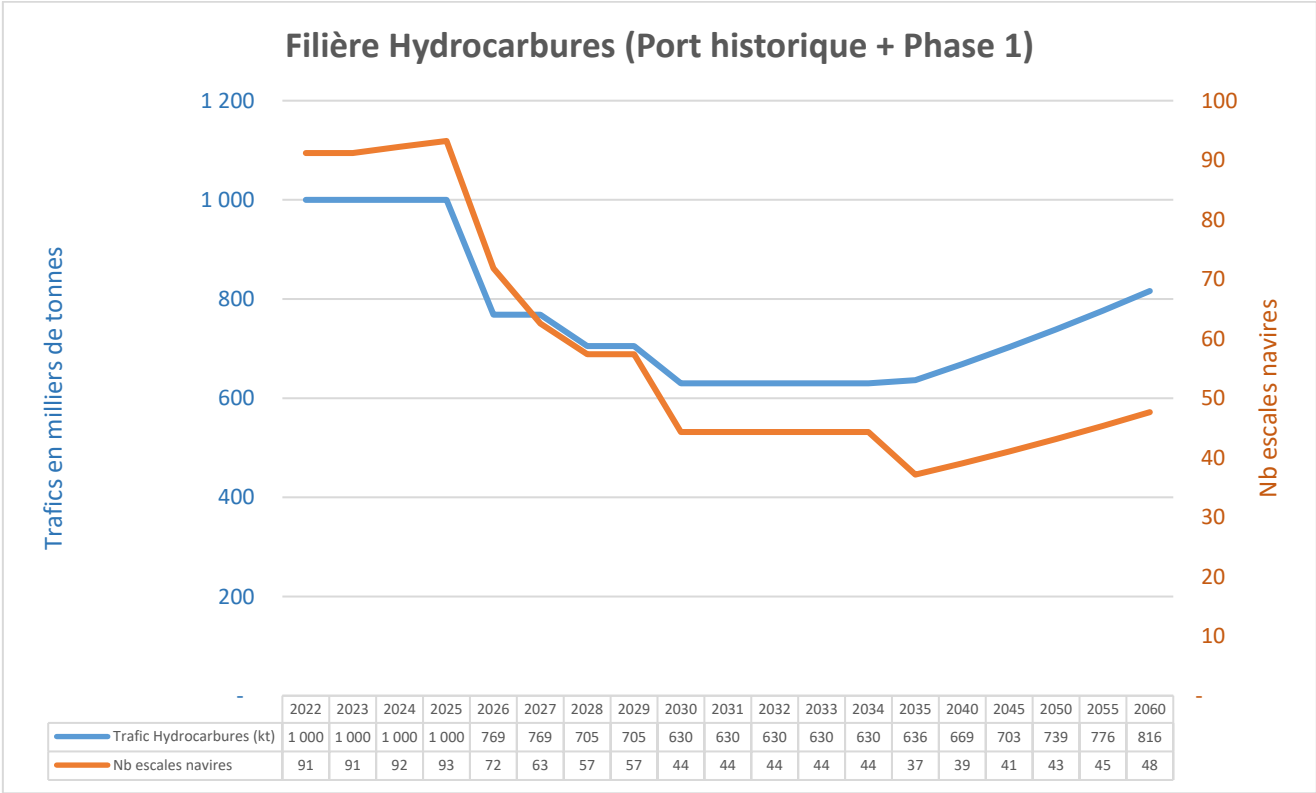


Figure 10: Evolution de la filière hydrocarbures à Port-La Nouvelle en kT

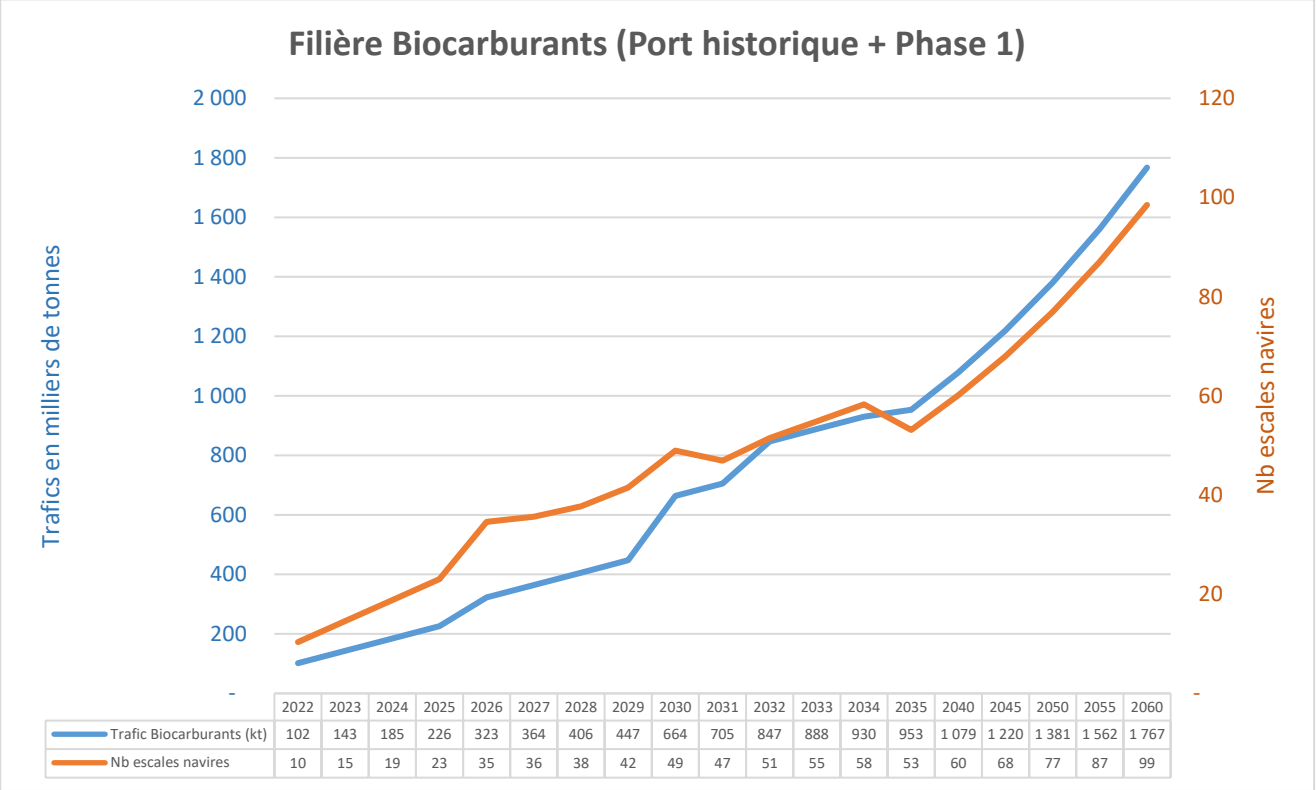


Figure 11: Evolution de la filière biocarburants à Port-La Nouvelle en kT

2.2.4.2.2. LA FILIERE AUTRES VRACS LIQUIDES (ALCOOL INDUSTRIEL, ETANOL, METHANOL)

À Port-La Nouvelle, le dépôt d'alcool, propriété de Foselev, est essentiellement utilisé pour le stockage de l'éthanol produit par les sucriers du Nord de la France (Téréos, Cristal Union notamment) pour les besoins en biocarburants du Sud de la France (Dyneff, Total...). Il est alimenté par la route ou le chemin de fer (embranchement ferroviaire particulier) et ses relivraisons sont faites par la route.

Il est constaté peu de trafic maritime, ce dernier variant de 6000t à 12.000t depuis 2015, par navires de 3-4000t (max. 3-4 navires par an).

A noter que le dépôt de Foselev est sous-utilisé et qu'il serait intéressant de pouvoir proposer les capacités de stockage restant disponibles à d'autres chargeurs.

Son activité « alcool » est liée à l'évolution de la consommation d'essence au bioéthanol.

La France est le 1^{er} producteur européen d'alcool éthylique. 1/3 est destiné à des usages traditionnels (boissons, parfums, pharmacie, industrie) et 2/3 au marché des carburants (bioéthanol). Il existe 16 usines de production en France. Depuis la fin des quotas sur le sucre, les cultivateurs de betteraves voient dans cette filière une diversification bienvenue.

Le bioéthanol français est actuellement presque exclusivement produit avec de la biomasse française (betterave et résidus de transformation du sucre, blé fourrager et résidus de transformation de l'amidon, résidus viniques). La production dans le Sud de la France reste marginale par rapport au Nord (zones de culture des betteraves et blés).

L'essence à l'éthanol comprend le SP95-E10 (jusqu'à 10% d'éthanol/l) et le SuperEthanol-E85 (65-85% d'éthanol/l). Il existe aussi depuis 2016, du ED95 (à 95% d'éthanol) pour les bus et cars avec des moteurs spécifiques.

Le SP95-E10 s'impose comme la première essence utilisée en France (près de 50% du marché des essences en 2018) et sa consommation devrait encore progresser, notamment avec le développement des véhicules hybrides à essence.

L'essence E85 représente pour l'instant 2.3% du marché des essences mais sa consommation est en forte progression, entre autres en raison de son coût relativement faible à la production.

La forte progression en France des essences contenant de l'éthanol s'inscrit enfin dans un contexte réglementaire soucieux d'accélérer la décarbonation du secteur des transports :

Au niveau européen la directive énergies renouvelables 2 a été adoptée en 2018, elle établit un objectif de 14% d'énergies renouvelables dans les transports à l'horizon 2030 ;

Au niveau français, les lois de finances ont accru l'objectif d'incorporation de biocarburants dans les essences de 7,5% en 2018 à 7,9% en 2019 puis 8,2% en 2020, 8,2% en 2021, 8% pour le gazole puis 9,2% pour les essences et 8,4% gazole en 2022 pour atteindre 9,5% pour les esences et 8,6% en 2023.tout en prenant en compte spécifiquement l'éthanol produit à partir de résidus.

Bien que prometteur, ce marché génère actuellement peu de trafic maritime. Il est en concurrence avec les autres carburants alternatifs (électrique, GNL, hydrogène). Pour des raisons environnementales, les importations doivent cibler des productions respectueuses de l'environnement.. En matière de « méthanol » (alcool, le plus souvent de synthèse) qui peut être utilisé dans la fabrication de biocarburants (en mélange avec l'éthanol ou dans les biodiésels), solvants, carburants pour fusée, nos estimations apprennent que le marché pour ce produit paraît plus prometteur que l'éthanol.

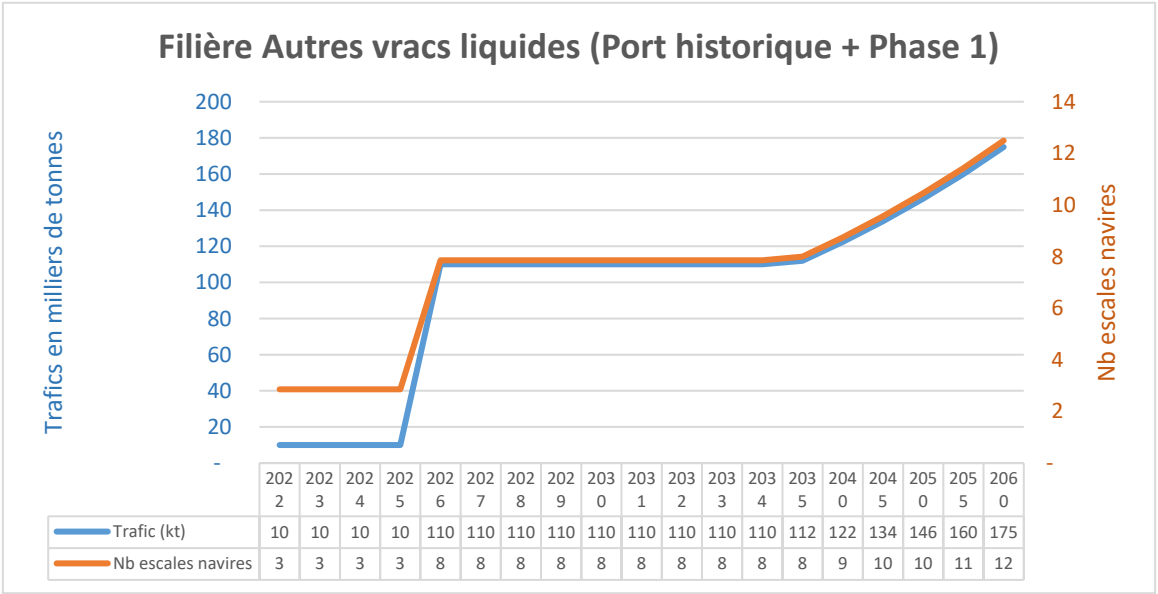


Figure 12: Evolution de la filière autres vracs liquides à Port-La Nouvelle en kt

⁹ ISEMAR : Institut Supérieur d'Economie Maritime Nantes – Saint Nazaire

2.2.4.2.3. LA FILIERE GNL(GAZ NATUREL LIQUEFIE) ET EVENTUELLEMENT GPL

Filière « bunkering»

Selon une analyse de l'Isemar⁹, en 2020, il y aurait dans le monde 163 navires en opération fonctionnant au GNL, 83 seraient en commande et 123 utiliseraient un système hybride. Pour l'instant, la majorité des navires utilisant le GNL sont des ferries ou des ro-ro (43 sont en activité). Ce carburant devait se développer en priorité pour ces segments de navires, puis les porte-conteneurs et paquebots et ensuite les pétroliers.

Les navires alimentés au GNL devront modifier leurs capacités d'emport ou prévoir des opérations de soutage plus fréquentes.

Le développement du GNL comme carburant marin reste conditionné au développement d'un réseau mondial d'infrastructures adaptées.

Les sites de soutage se développent rapidement en Méditerranée occidentale (ex Marseille-Fos ou Barcelone). Le positionnement de Port-La Nouvelle, et les futurs tirants d'eau des nouvelles infrastructures permettent de hisser le port comme un centre de ravitaillement dédié aux nouvelles propulsions des navires.

. Il conviendra d'en développer le concept et d'attirer les professionnels du secteur. La possibilité de créer un stockage mutualisé en incluant les gaziers présents sur le site et le cas échéant, en attirant d'autres participant du développement de ce trafic.

La présence de Frangaz et Antargaz, sur le site est déjà un atout et ces derniers ont un rôle à jouer. Actuellement ces deux entités ne génèrent pas d'activité portuaire et il conviendra de dynamiser leurs développements dans ce secteur.

Le positionnement de ces activités dans cette zone du port permettrait aussi de réduire les cercles de danger par des installations parfaitement modernes et conformes à la réglementation en vigueur.

Le trafic potentiel est estimé de 0.1 à 0.4Mt/an.

L'usage du GNL permet de réduire les émissions de CO2 d'environ 20% mais il reste une énergie fossile.

Le port de Port-La Nouvelle devra focaliser son développement autour des biocarburants, du méthanol, de l'hydrogène, l'électrique, l'éolien, l'ammoniac...

Au sujet de l'ammoniac, l'industrie maritime a lancé des recherches pour faire de ce produit le carburant marin du futur. Selon les analyses actuelles, ce carburant est le seul à pouvoir permettre d'atteindre la réduction de 50% de gaz à effet de serre recherchée par le secteur à l'horizon 2050. Ce produit pourrait compléter voire remplacer le GNL et les autres carburants marins à partir de 2040. L'ammoniac est produit à partir de GNL et il entre dans la fabrication des engrais. On le trouve notamment dans des pays comme l'Algérie, les pays du Golfe mais aussi dans les pays du Nord de l'Europe (Pays Bas, Allemagne).

Le port de Port-La Nouvelle pourrait se positionner sur ce secteur en prospectant un gros opérateur du domaine (par exemple Yara) tant en Europe que dans les Pays du Maghreb et des Emirats.

2.2.4.3. LA FILIERE ALIMENTATION ANIMALE / GRAINES OLEAGINEUSES / HUILES VEGETALES

2.2.4.3.1. POSITIONNEMENT MARCHE

En Occitanie, les graines oléagineuses (soja, colza) et les tourteaux sont traités par le port de Sète, en raison des caractéristiques nautiques du port et de la présence d'une bourse de négoce. Le groupe SAIPOL (Groupe AVRIL) présent dans ce port en est un acteur important. Ainsi le port de Sète réceptionne près de 600Kt/an de graines oléagineuses acheminées en Panamax depuis l'Amérique latine (Argentine notamment).

Toutefois la situation pourrait évoluer : Saipol pourrait arrêter la trituration à son usine de Sète ainsi que son usine de fabrication de biocarburants lié en partie à la concurrence de produits finis (biocarburants et tourteaux), d'Amérique du Sud (soja) ou d'Asie. L'avenir de cette unité de trituration est encore incertain à l'été 2021. Outre les biocarburants (biodiesel notamment), Saipol produit 300-350Kt/an de tourteaux de colza ou soja destinés à l'alimentation animale.

Les besoins en nourriture animale restent élevés en Occitanie et régions limitrophes avec la présence d'acteurs comme Cargill, Invivo ou Cofco.

Montoir reste cependant la place principale pour l'alimentation animale et il y a peu de chance de pouvoir capter les volumes destinés à d'autres régions que l'Occitanie (notamment les régions atlantiques).

A Port-La Nouvelle, ce sont des tourteaux de tournesol qui entrent, moins chers mais moins riches en protéines. Ce trafic est une alternative au soja. L'opérateur qui manutentionne ce trafic, perd régulièrement des navires, du fait du manque de capacité de stockage. D'autres flux, comme la pulpe de betteraves d'Egypte a été testé à Port-La Nouvelle, chez les Silos du Sud mais le trafic est finalement parti à Rouen faute de place.

Des trafics d'aliments du bétail pourraient donc être captés par Port-La Nouvelle, surtout sur des produits spécifiques, non OGM et peu traités par les grandes places de la nourriture animale.

Par ailleurs, le Nord de la Catalogne qui abrite un élevage porcin important pourrait être à prospecter afin d'offrir une alternative logistique au Port de Barcelone, notamment.

Dans les hypothèses, une partie de ces flux (les graines notamment) sont incluses dans les prévisions de trafic céréales (importations).

2.2.4.3.2. PREVISIONS DE TRAFICS

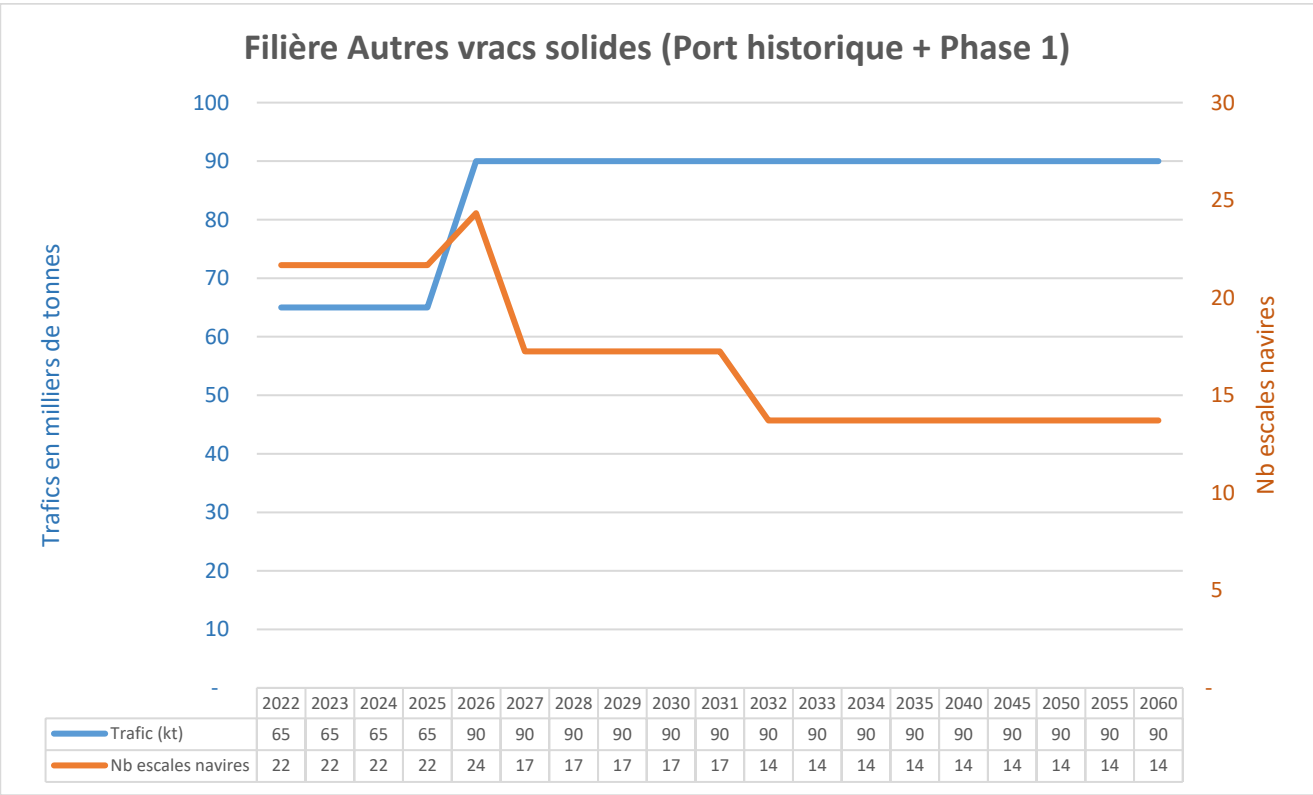


Figure 13 : Prévisions de trafics de la filière autres vrac liquides à Port-La Nouvelle en kT

2.2.4.4. LA FILIERE COLIS LOURDS

Des trafics de colis lourds sont identifiés car la région Occitanie et plus précisément la région toulousaine, génèrent un volume de colis lourds important et un volume relatif aux grands projets industriels à ne pas négliger. Port-La Nouvelle sera idéalement placé, comme port spécialiste des colis lourds, afin d'organiser les flux logistiques de ces volumes et se donne comme ambition d'attirer 100 000 t de colis lourds et projets industriels à partir de l'année 2027.

Les colis lourds seront manutentionnés au quai colis lourds.

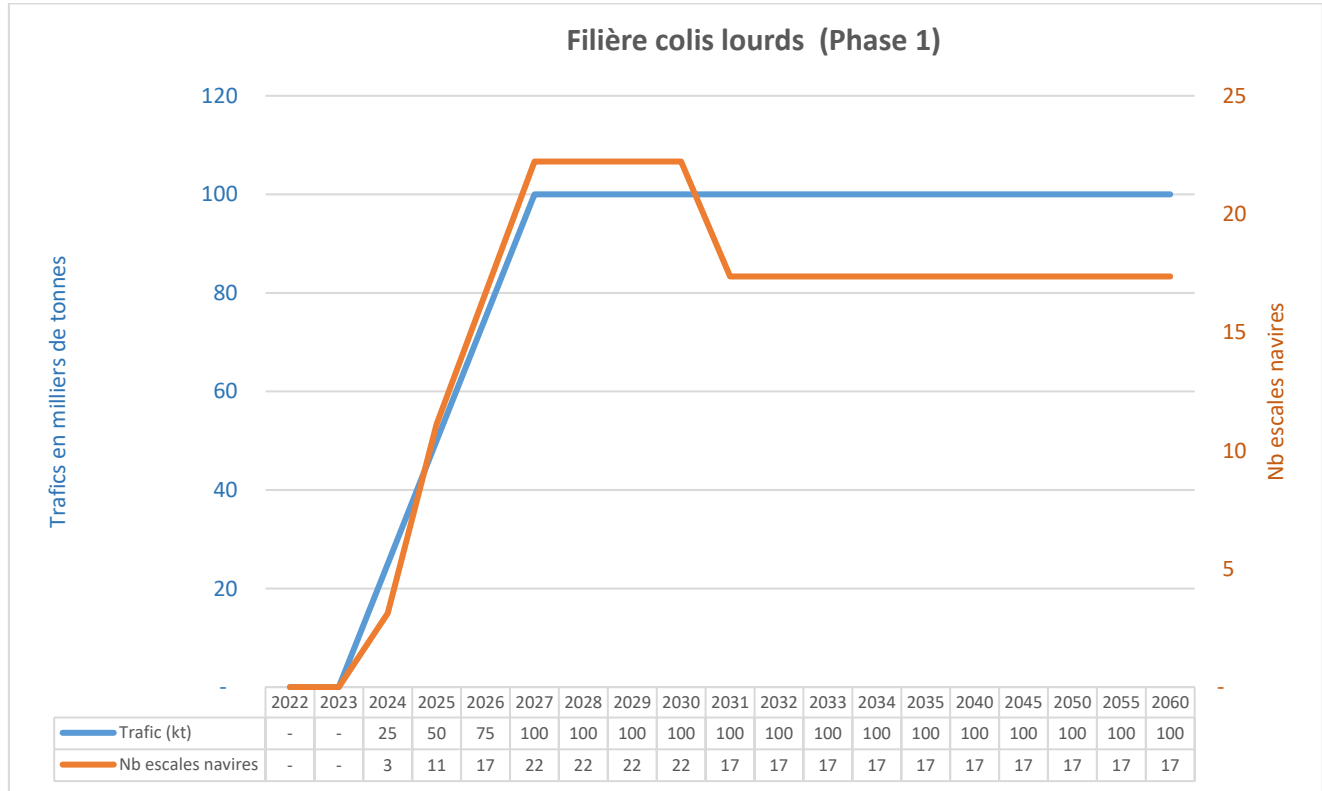


Figure 14 : Prévisions de trafics de la filière colis lourds à Port-La Nouvelle en kT

2.2.5. LES FILIERES INDUITES PAR LA PHASE 1 D'AMENAGEMENT ET DONT LE DEVELOPPEMENT DES TRAFICS EST RENFORCE PAR LA PHASE 2

Ces filières vont « nourrir » l'activité portuaire et traiter les produits ou matières premières et produits semi-finis nécessaires au développement de l'économie de la Région Occitanie : les produits de l'agriculture et de la sylviculture ; les matériaux de construction ; les minéraux bruts et minerais ; les déchets à recycler (ferrailles, papiers, CSR ou RDF, biomasse...).

2.2.5.1. PRODUITS CEREALIERS, AGRO-ALIMENTAIRES & AGRICOLES

2.2.5.1.1. POSITIONNEMENT MARCHE

En 2019, la France a produit 71,3 Mt de céréales, dont 1,6 Mt de blé dur, 39,6 Mt de blé tendre, 13,7 Mt d'orge, 13 Mt de maïs, et 3,5 Mt d'autres céréales.



Figure 15 : Les 5 premières régions céréalières françaises

Les exportations de céréales (grains) de la campagne 2019/2020 s'élèvent à près de 34,3Mt/an : 21,2Mt de blé tendre, 7,5Mt d'orge, 4,2Mt de Maïs, 1,4Mt de blé dur.

Concernant le blé dur (principale céréale exportée par Port-La Nouvelle), sur 1,4 Mt exportées vers l'UE et les pays tiers, 80% (soit 1,13Mt) sont exportés vers les pays européens et 20% (soit 290 Kt) vers les pays tiers, l'Italie et l'Espagne représentant les deux principaux clients en Méditerranée.

Ce volume est en baisse (mauvaises conditions climatiques en France et diminution des cultures car peu rentables/au blé tendre ; développement des cultures en Algérie pour atteindre l'autosuffisance). Les pays concurrents de la France comme le Canada ou les USA, sont en mesure de pouvoir fournir les importateurs algériens par lots de 20.000/40.000t ce qui pour l'instant n'est pas le cas de Port-La Nouvelle. L'Italie est cependant généralement alimentée par caboteurs de moins de 10.000t. Le blé dur français par sa qualité est apprécié par les fabricants de pâtes européens.

La Région Occitanie se positionne comme principale productrice de blé dur en France. Sa production n'excède pas les 700Kt/an. Port-La Nouvelle en l'état et dans ses années record a été en mesure de traiter environ 50% des exportations de blé dur français soit près de 600Kt (vers l'Italie, la Grèce et le Maghreb). Son faible tirant d'eau lui a fait perdre des trafics vers l'Algérie notamment, au profit de La Rochelle mais surtout des exportateurs canadiens ou US qui demandent des chargements sur navires de gros tonnages.

Le blé tendre est la céréale la plus concurrencée à l'export. La France a exporté 48% de sa production (17,1 Mt), dont 9,7 Mt vers l'Afrique du Nord et l'Afrique centrale, par navire >25 Kt.

La Région Occitanie produit environ 1.5Mt/an de blé tendre notamment dans les départements à l'Ouest. Les acheteurs en Méditerranée (là encore le Maghreb avec l'Algérie en tête) se fournissent par lots de 20/40.000t, actuellement impossible à traiter depuis Port-La Nouvelle. Ce trafic est actuellement traité depuis La Rochelle. Sur la campagne 2018/2019, la France a exporté 4.6Mt de blé tendre vers l'Algérie, les imports de France représentant 55% de ses achats. Le reste provenait de Russie mais aussi d'Argentine, USA, Allemagne et Estonie.

Dossier d'enquête publique pour la Phase 2 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle

Port-La Nouvelle pourrait capter quelques marchés « blé tendre » si la logistique navire (25-35 Kt minimum) lui permet de redevenir compétitif par rapport aux concurrents russes notamment pour servir les contrats de l'Etat en Algérie.

Toutefois, les différents maillons de la chaîne logistique (dont principalement le préacheminement) devront être compétitifs pour attirer les blés de l'Ouest de l'Occitanie. Comme pour le reste des marchandises, la desserte ferroviaire portuaire et de l'hinterland est un atout majeur.

Ce marché est régulé par les traders (dont Granit Négoce, JV d'Axéreal et Arterris ou Soufflet présent à la Rochelle) qui seront in fine les décideurs de ces choix logistiques.

Autres céréales produites par la Région Occitanie : l'orge, le maïs et le sorgho. Le maïs est essentiellement cultivé dans l'Ouest de la Région (environ 1Mt/an) et s'exporte par les ports de Bayonne, Bordeaux. L'orge représente environ 0.5Mt/an et le sorgho (0.1Mt). Les céréales biologiques comme l'épeautre, le sarrasin ou le millet bien qu'en croissance représentent encore des volumes marginaux en culture et exportation.

Les chiffres du commerce extérieur confirment le potentiel limité d'expansion des exportations de céréales en provenance de la seule Région Occitanie. En 2017, les exportations maritimes de céréales issues des départements de l'Occitanie représentaient 365Kt dont 328Kt du Lauragais (Aude). Plus de 60% étaient destinées à des pays européens méditerranéens (Italie, Grèce, Chypre), le reste vers le Maghreb, la part du Maghreb se détériorant entre 2016 et 2017.

Toutefois, la Région voisine, Nouvelle Aquitaine, constitue une cible pour l'extension portuaire qui doit se positionner à nouveau comme point de sortie des céréales du Grand Sud vers les pays de la Méditerranée.

Par ailleurs, il est à noter que d'importants volumes de céréales (blé, maïs, orge) sont aussi exportés par voie terrestre vers l'Espagne depuis la Région Occitanie (1.6Mt en 2017 dont plus de 0.5Mt depuis l'Aude et la Haute-Garonne). Ces céréales sont destinées à l'alimentation humaine (minoterie, brasserie) et animales (aliments du bétail pour le Nord de l'Espagne). Le report modal vers le maritime est possible pour des destinations vers le Sud et Centre de l'Espagne.

Toutefois, la majeure partie de ces exportations vers l'Espagne depuis l'Occitanie sont motivées par un engorgement des ports de Catalogne (Barcelone et Tarragone) en matière de réception et stockage de céréales. Dans ces périodes de congestion, les meuneries ou brasseries du Nord de la Catalogne viennent se fournir directement auprès des coopératives d'Occitanie. Selon Silos du Sud, ces importateurs pourraient facilement être déviés vers Port-La Nouvelle si le produit s'y trouve (stockage chez Silos du Sud ou autres). Et les volumes de production locale ainsi dégagés, affectés à l'exportation maritime vers d'autres pays Méditerranéens. Le projet a donc identifié les produits céréaliers comme un des produits cibles du développement de la croissance de Port-La Nouvelle en développant de manière complémentaire à l'existant et à proximité des nouveaux quais des capacités de stockage nouvelles et modernes pour les trafics de nouveaux de céréales. Constituant un pôle agro-alimentaire indépendant et multiproduits (céréales, oléagineux, tourteaux), ultra moderne (dépoussiérage...), en complément des silos existants. Ces équipements et installations permettraient d'attirer les volumes de plusieurs exportateurs/importateurs. Les prévisions de volumes considèrent que le port de Port-La Nouvelle par sa localisation géographique, son accessibilité et son équipement deviendrait non seulement un port céréalier de référence nationale, dans les années à venir, mais se positionnera aussi comme un hub d'exportation vers les pays maghrébins, qui favorisent les navires de gros tonnages pour leurs importations de ce type de marchandise.

La SEMOP considère le trafic céréalier comme étant un des produits les plus essentiels pour la croissance du port, cette deuxième option est retenue.

Les axes de développement de ce pôle agro-alimentaire sont les suivants :

1) Planter à Port-La Nouvelle des acteurs locaux indépendants comme les céréales de la coopérative du Lauragais ou d'autres producteurs régionaux (50 à 150Kt),

2) Capter environ 25% des volumes de blé (tendre ou dur) et d'orge, qui passent actuellement par les ports Atlantique dont La Rochelle, en sorties (Mt en 2019), soit un potentiel de 1 Mt en 2030. Les frais d'acheminement jusqu'au port de Port-La Nouvelle peuvent être compensés par la réduction du fret maritime à destination des pays du Nord de l'Afrique et par des coûts d'escale maîtrisés.

Le positionnement de Port-La Nouvelle, et la maîtrise des coûts d'escale par rapport à l'environnement local et national devra servir à concurrencer les exportations de la Mer Noire qui encaissent des frais d'escale de l'ordre de 20€/t, notamment sur la destination Algérie.

3) Capter 10% des exports de céréales, qui passent en camions vers le Sud ou le centre de l'Espagne (estimation d'environ 1.7Mt), soit environ 170Kt. Avec l'extension portuaire, ces volumes pourraient être réorientés en exportations depuis Port-La Nouvelle vers d'autres pays Méditerranéens.

4) Structurer un hub d'import de céréales, pour un projet de 200 à 400Kt/an d'import d'orge ou de blé tendre. Des démarches commerciales avaient eu lieu entre le port de Port-La Nouvelle avec un exportateur canadien qui n'a pu aboutir en raison des faibles tirants d'eau. Ces importations sont en grande partie à destination de l'Espagne (notamment la Catalogne Nord), l'objectif étant de ne pas concurrencer la production locale et nationale française.

5) Développer les trafics de céréales bio comme l'épeautre et le sarrasin (à l'import ou à l'export).

2.2.5.1.2. PREVISIONS DE TRAFICS

Les prévisions de volumes sont établies en considérant que le port de Port-La Nouvelle par sa localisation géographique, son accessibilité et son équipement deviendrait non seulement un port céréalier de référence nationale, dans les années à venir, mais se positionnera aussi comme un hub d'exportation vers les pays maghrébins, qui favorisent les navires de gros tonnages pour leurs importations de ce type de marchandise.

Les prévisions de trafic sont les suivantes :

25% du marché en 2030, résultant en un volume total de 1.6M MT

35% du marché en 2035, résultant en un volume total de 2.3M MT

Le marché céréalier est compris comme la région servie par les ports français se situant entre Marseille et La Rochelle.

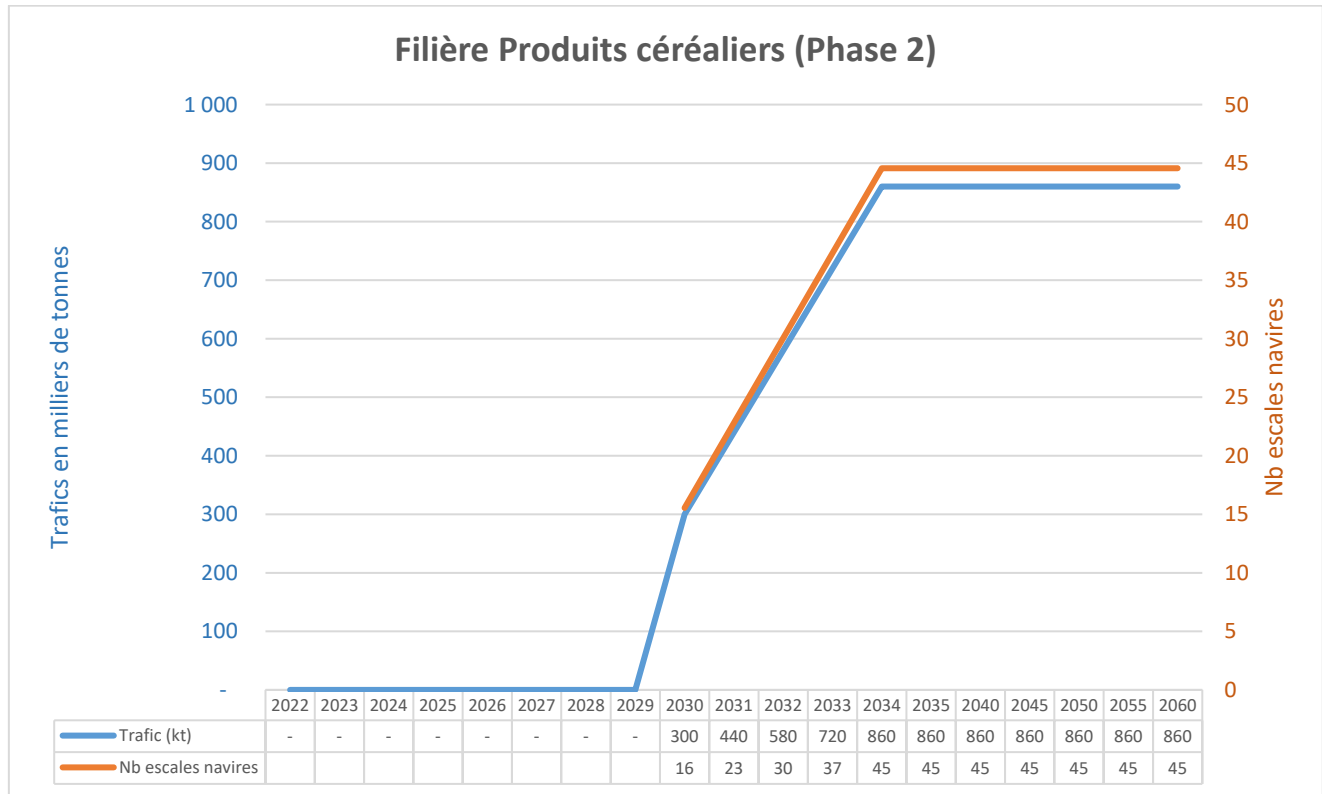
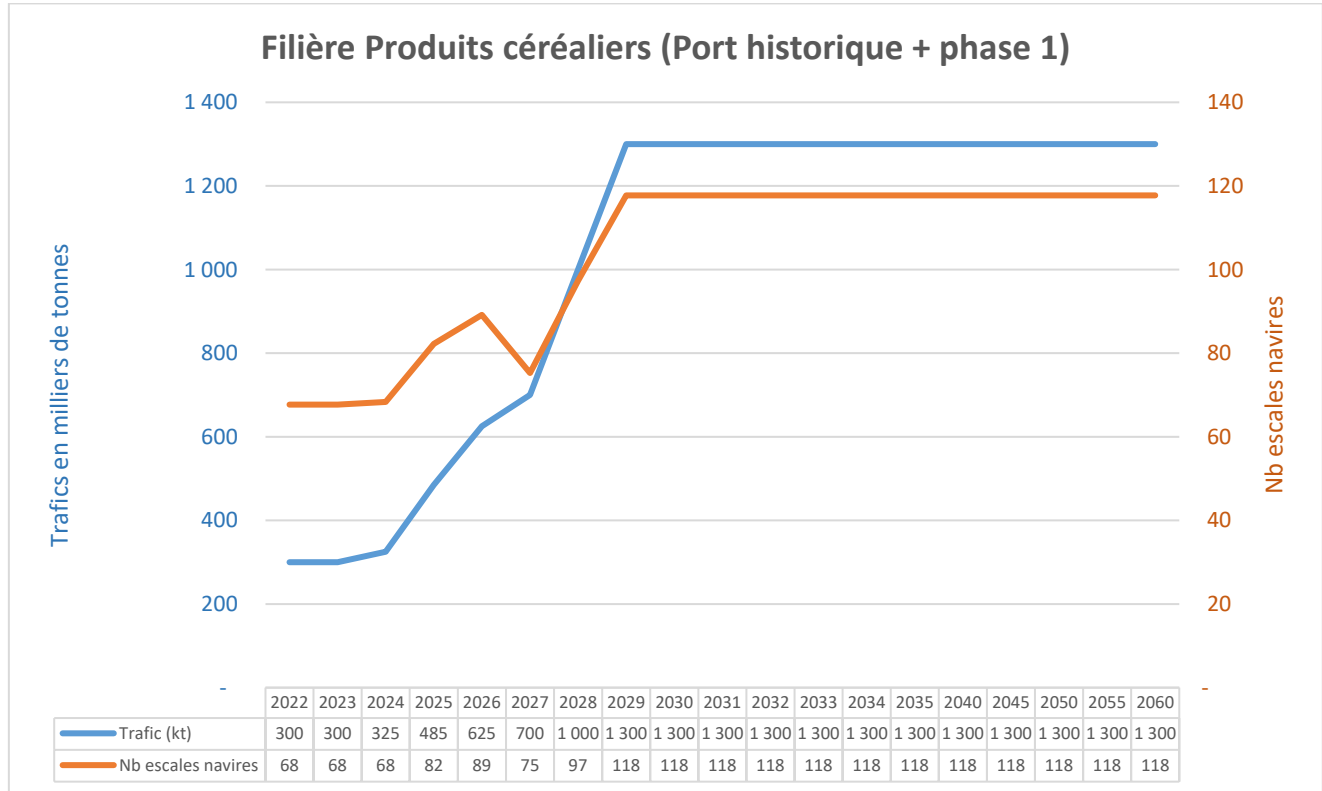


Figure 16: Prévisions de trafics de la filière produits céréaliers à Port-La Nouvelle en kT

2.2.5.2. LA FILIERE ENGRAIS

2.2.5.2.1. POSITIONNEMENT MARCHE

En s'appuyant sur l'opérateur existant SMTP (opérateur issue d'une JV des coopératives Axereal et Arterris) a développé à Port-La Nouvelle un pôle engrais dans les hangars de l'actuel port de Port-La Nouvelle. Ces hangars sont actuellement contraints par les mesures du PPRT

Il dispose de deux stations de mélanges et d'une ligne d'ensachage. SMTP reçoit de l'urée, des sulfates et autres engrais en vrac mais aussi exporte des big bags et sacs d'engrais manufacturés. 90% des engrais déchargés passent en magasin et 60-70% sont traités et ensachés. Ces engrais sont prioritairement destinés aux coopératives du groupement basées en Occitanie.

Dans le cadre du PPRT, les hangars D et C sont dans les cercles de danger et doivent être changés d'usage d'ici fin 2021. Dans cette optique, la construction d'un nouvel hangar de 10.000m² sur les extensions portuaires sera réalisé en Phase 1.

La création de nouvelles capacités de stockage et donc de surfaces (terre-plein) est indispensable pour développer l'activité engrais au port de Port-La Nouvelle.

Il est aussi clairement nécessaire de développer, outre le mélange et l'ensachage une activité de criblage et tamisage. Un potentiel de 120Kt/an a été identifié.

Port-La Nouvelle réalise actuellement un trafic d'engrais azotés manufacturés (en sacs et big bags) de l'ordre de 10kt/an. En 2019, la société Timac, implantée à proximité du port de Sète, a fermé sa branche production et fait perdre 50Kt de trafic au port. Il s'agira de récupérer une partie de ce trafic, non captif vers Port-La Nouvelle, en proposant des conditions logistiques efficaces et tarifaires intéressantes.

En outre, l'implantation à Port-La Nouvelle d'un pôle compétitif de réception et traitement de l'engrais (notamment en provenance d'Algérie et d'Égypte) peut permettre de capter une partie du trafic engrais des ports de Nouvelle Aquitaine. Tout comme pour les céréales, l'ambition porte sur environ 35% de leurs trafics détournés vers Port-La Nouvelle avec 2035 comme année de référence.

De ce fait, le potentiel de trafic pouvant être capté aux ports concurrents peut varier de 300 à 550Kt/an.

2.2.5.2.2. PREVISIONS DE TRAFICS

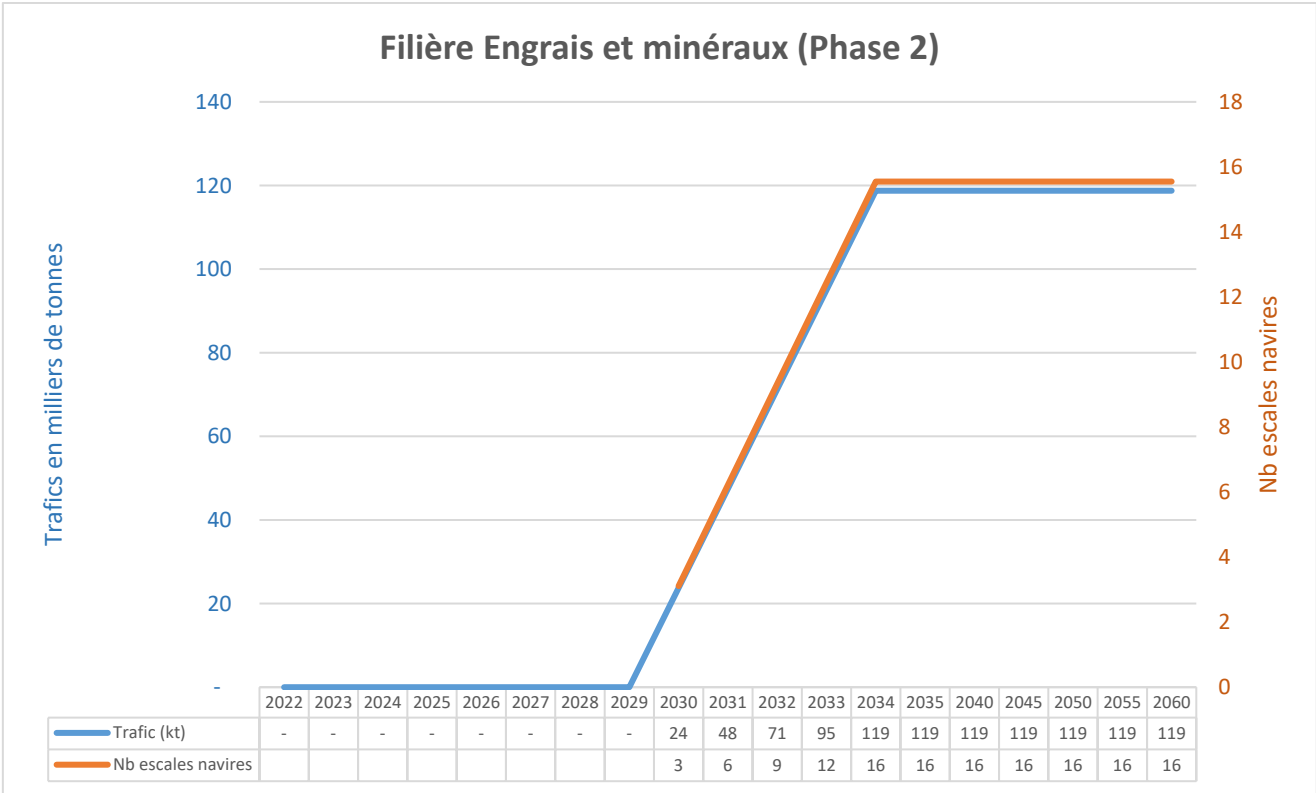
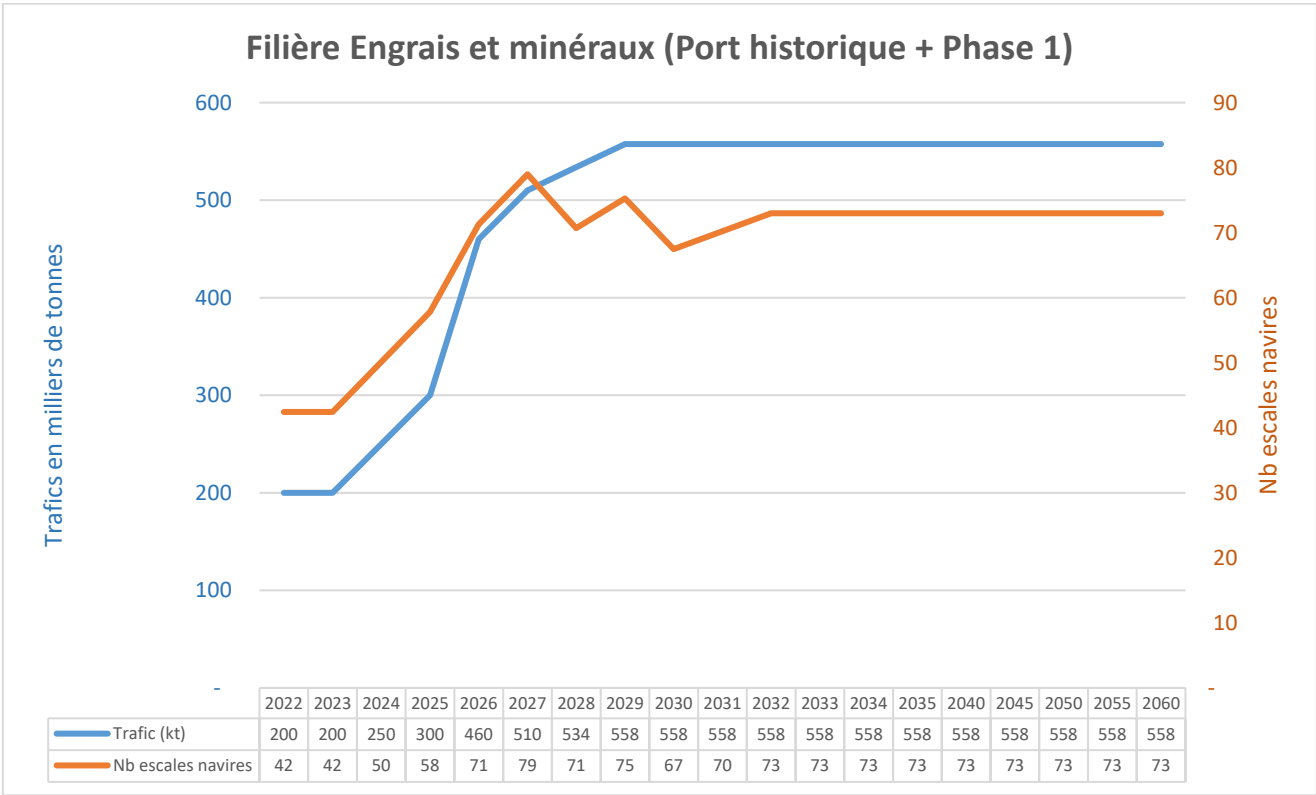


Figure 17: Prévisions de trafics de la filière engrais et minéraux à Port-La Nouvelle en kT

2.2.5.3. LA FILIERE PRODUITS CIMENTIERS / MATERIAUX DE CONSTRUCTION

2.2.5.3.1. LAFARGE HOLCIM

Port-La Nouvelle accueille l'usine la plus moderne du groupe LafargeHolcim qui utilise le plus de combustibles alternatifs et de déchets. L'usine n'utilise que très rarement le port de Port-La Nouvelle pour ses approvisionnements ou expéditions. En effet, elle envoie du clinker à la station de broyage de Sète par camions et reçoit ses ajouts aussi par camions.

Le petcoke est le combustible principal des cimenteries en France. Il est toutefois peu écologique (car issu de l'industrie pétrolière) et les cimentiers cherchent à réduire son poids dans leurs approvisionnements en combustibles.

L'offre de nouveau quais, tirants d'eau et zone de stockage pourraient faire évoluer l'organisation de la logistique énergétique de Lafarge avec le positionnement des navires de petcoke puis/et de combustibles alternatifs. Il ne s'agit pas dans ce cas de concurrence entre ports de la même zone mais d'une simple application du bon sens logistique et la recherche des meilleurs coûts.

Le petcoke provient des USA et est chargé à bord des navires de 30-40.000t.

Les ajouts (marchandises utilisées en complément pour la production de ciment) sont actuellement principalement les laitiers de hauts-fourneaux, les pyrites de fer (ou copper slag) ou le gypse. Ils sont acheminés par petits caboteurs de moins de 10.000 dwt (pyrites) ou sur des navires de plus grande taille (de 10-35000dwt)

L'usine Lafarge de Port-La Nouvelle a une capacité de production de 1Mt de ciment et 0.6Mt de clinker. En 2019, elle a inauguré une ligne de valorisation des déchets solides broyés (DSB) qui est venu s'ajouter à la ligne existante de valorisation des pneus broyés. Elle est alimentée par des DSB collectés localement par camions (environ 35Kt/an). L'usine qui actuellement à un taux de substitution de près de 75% vise les 90% à l'horizon 2022 et entend bien diversifier ses approvisionnements en CSR (combustibles solides de récupération élaborés à partir de déchets non dangereux). Une partie pourrait être importée par voie maritime. À noter que l'usine a développé un embranchement ferroviaire afin de faciliter l'acheminement de ces CSR depuis le port ou le reste du territoire.

Une autre usine du groupe Lafarge se trouve, à Martres-Tolosane (31). Celle-ci a mis en service en 2016 un atelier de valorisation des déchets pneumatiques (8000t de pneus/an de capacité) pour lui permettre de fournir 15% des apports thermiques du four. Son taux d'utilisation des combustibles alternatifs (pneus broyés, résidus de plastique-déchets solides broyés, semences déclassées, résidus de bois, huiles usagées ou encore eaux de lavage) atteignait en 2018 les 40% d'apport thermique, le petcoke fournissant 60%.

Dans son plan 2030, le groupe Lafarge prévoit de réduire de 40% les émissions de CO2 par tonne de ciment d'ici 2030. Un objectif réalisable, entre autres, grâce à la substitution des énergies fossiles par des combustibles alternatifs et par l'utilisation de ressources alternatives (cendres volantes, laitiers de hauts-fourneaux...) en remplacement du clinker. C'est un objectif poursuivi par l'ensemble des cimentiers européens et la majorité des cimentiers dans le monde.

Les besoins en combustibles et ressources alternatives vont s'accroître chez les cimentiers. Compte tenu de l'évolution de la consommation de ces produits tant à l'usine Lafarge de Port-La

Dossier d'enquête publique pour la Phase 2 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle

Nouvelle que dans l'ensemble des cimenteries européennes et méditerranéennes, les flux maritimes de ces produits vont s'intensifier dans les années à venir.

Le port de Port-La Nouvelle, par sa proximité avec l'usine Lafarge, peut développer cette filière qui serait ainsi ouverte aux deux usines Lafarge d'Occitanie mais plus généralement à l'industrie cimentière.

ALIAPUR (leader historique de pneus broyés) exporte de petites quantités au départ du port de Port-La Nouvelle, notamment vers le Maroc. C'est un client, et plus généralement un secteur à renforcer dans le nouveau port de Port-La Nouvelle.

Les pneus broyés et les CSR (en ballots) sont généralement transportés sur des caboteurs de moins de 10.000dwt. Actuellement le trafic de broyats de pneus à l'export s'élève à 30Kt et pourrait être porté à 60Kt courant 2020. En effet, la demande de ce type de produits est croissante, en particulier des cimentiers de la zone Maghreb et Afrique de l'Ouest dont les unités fonctionnent aux combustibles classiques. Ce sont, souvent, des unités appartenant à des Groupes internationaux (Holcim, Lafarge etc...).

Les évolutions de la consommation de ciment en France peuvent permettre l'émergence d'une solution logistique maritime pour la distribution dans les régions françaises. L'export de clinker vers les autres régions de France (stations de broyage), vers les autres pays d'Europe et vers la zone Afrique.

A Port-La Nouvelle, la proximité de l'usine du port positionnerait très clairement ce dernier comme solution logistique adaptée. Les volumes potentiels sont de l'ordre de 100 Kt/an de ciment ou clinker.

LafargeHolcim exploite également à Port-La Nouvelle, un terminal de réception de ciment en vrac situé au Port. Il est composé de 2 silos sur le Quai Est 2. Il sert à alimenter les bétonniers locaux. Il est aussi en mesure d'accueillir aussi des cendres volantes ou des laitiers broyés). Ce terminal est alimenté par petits navires cimentiers auto-déchargeants (mois de 5000 dwt) reliés depuis le quai par tuyaux flexibles

2.2.5.3.2. AUTRES TRAFICS CIMENTIERS

La grande région Sud-Ouest qui regroupe Occitanie et Nouvelle Aquitaine représente actuellement 25% de la consommation de ciment en France soit environ 4.6Mt de ciment vendus (chiffres SFIC 2018). La capacité de production installée de cette région Sud-Ouest est évaluée à environ 3.5Mt dont près d'1Mt par le biais de centres de broyage généralement côtiers (ex-station de broyage Lafarge à Sète-34 ou de Cem'in'Eu à Tonneins-31). Cette zone est en partie fournie depuis les autres régions (ce qui est aussi le cas avec le terminal Lafarge Holcim à Port-La Nouvelle qui reçoit du ciment produit en PACA) ou par l'importation de produits notamment en provenance d'Espagne et qui sont alors transportés par camions.

La Région Occitanie va voir croître sa population d'un million entre 2020 et 2050 (l'INSEE prévoit 6.9 millions d'habitants en 2050 contre 5.9 millions en 2020). Les développements d'infrastructures majeures (par exemple : lignes TGV Montpellier-Perpignan, travaux de routes et autoroutes, programmes immobiliers du port de Port-La Nouvelle) entre 2020 et 2050, vont augmenter les besoins en ciment. Les enjeux écologiques et la volonté de réduire les transports polluants devraient ralentir les importations de ciment par voie terrestre en camions depuis l'Espagne.

La réglementation de plus en plus restrictive en matière d'ouverture de carrières et de limitation des émissions de CO2 empêche l'expansion de capacité des broyeurs existants. Le projet d'implantation d'une station de broyage de clinker dans l'enceinte du port de Port-La Nouvelle pour compléter la production locale de Lafarge paraît être une piste de développement commercial à activer.

Le marché français du ciment et des matériaux de construction est perçu comme très attractif par les producteurs étrangers, notamment en raison de ses prix de vente élevés.

Plusieurs cimentiers étrangers souhaitent depuis peu s'implanter en France, notamment des cimentiers basés hors de l'Union Européenne. Ces derniers cherchent des sites en zone portuaire (de 2 à 3ha) pour envisager d'implanter une usine de production. Les stations de broyage « classiques » en Europe ont maximum 0.5Mt de capacité de production. Elles reçoivent selon les ciments fabriqués de l'ordre de 300 à 450Kt/an de clinker à plein régime (soit 150 à 300Kt en montée de régime).

Les enjeux en présence rendent difficilement visible la capacité ou pas de promouvoir cette activité dans le port de Port-La Nouvelle mais c'est une piste qui devra être explorée.

Enfin, le terminal Lafarge existant (silos) pourrait être appelé à se développer pour réaliser les livraisons/importations par le port si les besoins de la Région s'accroissent encore.

Les navires le plus souvent utilisés pour le transport du clinker depuis les pays producteurs sont des vraquiers type supramax (35000-60000t). Les exportations depuis l'Europe sont réalisées avec des navires de moins de 30.000t voire 10.000t. Pour le ciment, ce sont le plus souvent des navires spécialisés ou des petits caboteurs de moins de 10.000t.

De petits trafics 'spot' d'importation de ciment de spécialités (ciment blanc ou ciment aux laitiers), en sacs ou big bags (en provenance de Turquie, Tunisie ou Europe du Sud), avec reprise sur train ou camions seraient des pistes sérieuses. Des discussions ont déjà eu lieu dans ce sens avec des bétonniers et pré-fabricants de la zone de chalandise de Port-La Nouvelle. Il est question de 30 à 50 Kt/an maximum par caboteur de moins de 10.000t.

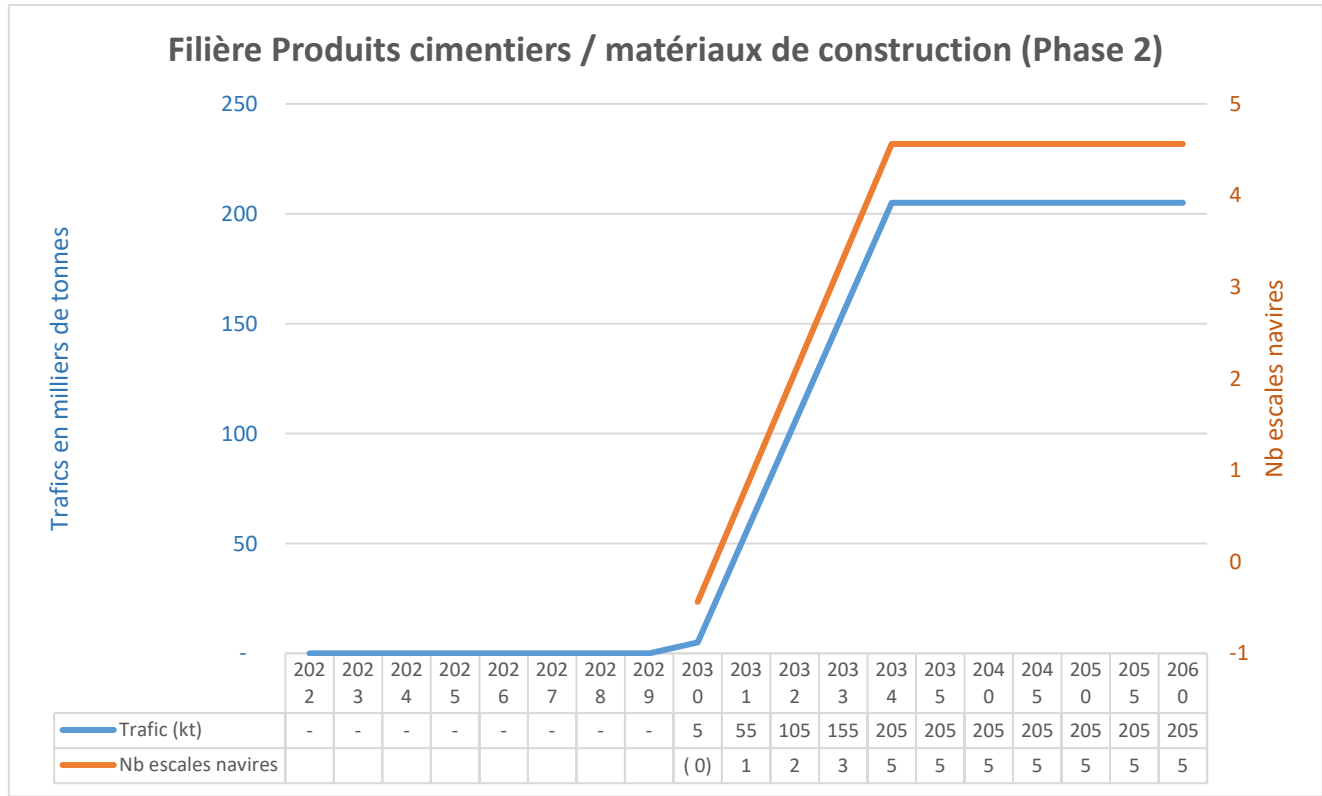
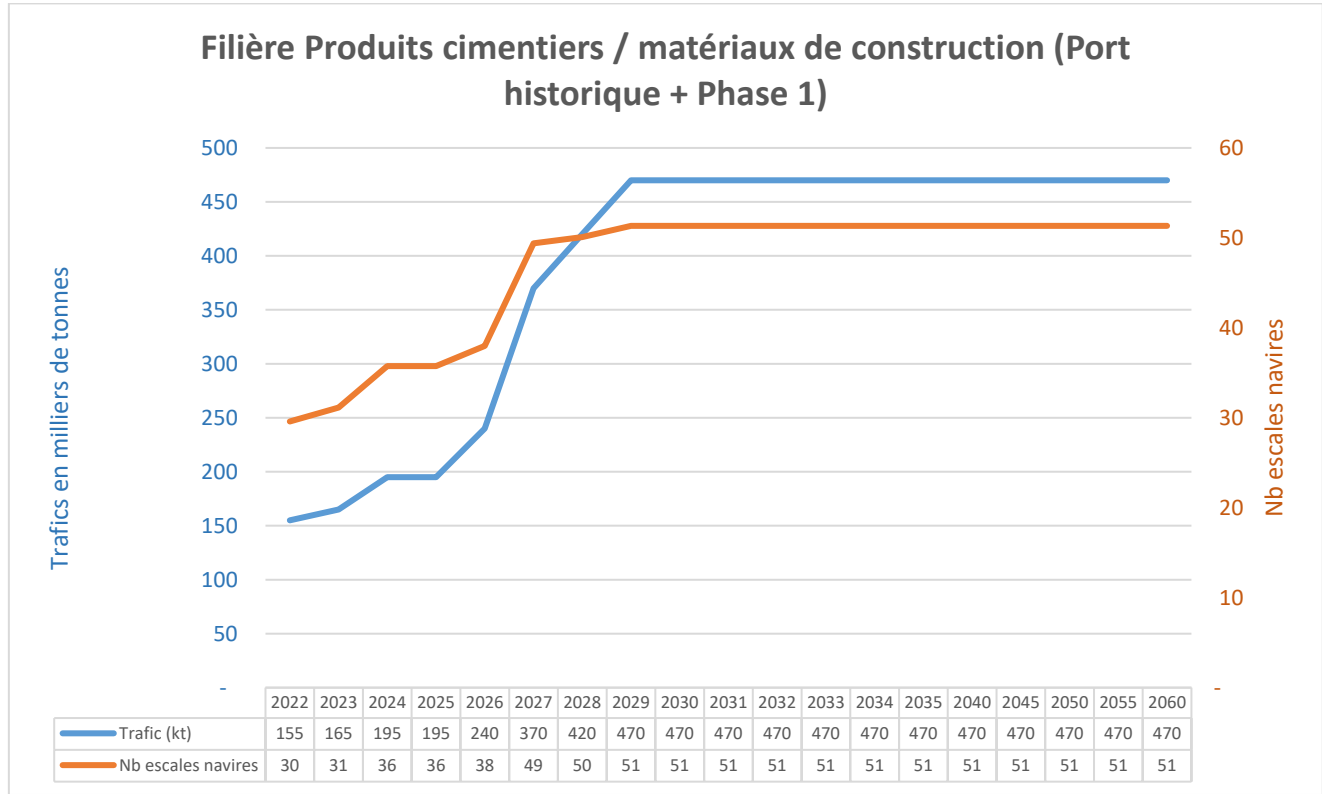


Figure 18: Prévisions de trafics de la filière produits cimentiers / matériaux de construction à Port-La Nouvelle en kT

2.2.5.4. LA FILIERE PRODUITS FORESTIERS

Port-La Nouvelle a toujours réalisé de petits trafics ponctuels de produits forestiers (bois sciés, grumes...).

Selon la moyenne Agreste 2005-2019, le volume de **bois** récolté en forêt est de près de 2,6 millions de m3/an, ce qui fait de l'Occitanie la 5ème région française en termes de récolte et contribue à 7 % de la récolte nationale. Le Tarn et la Lozère représentent à eux deux près de 40 % de la récolte régionale. La production se décompose en trois grands usages :

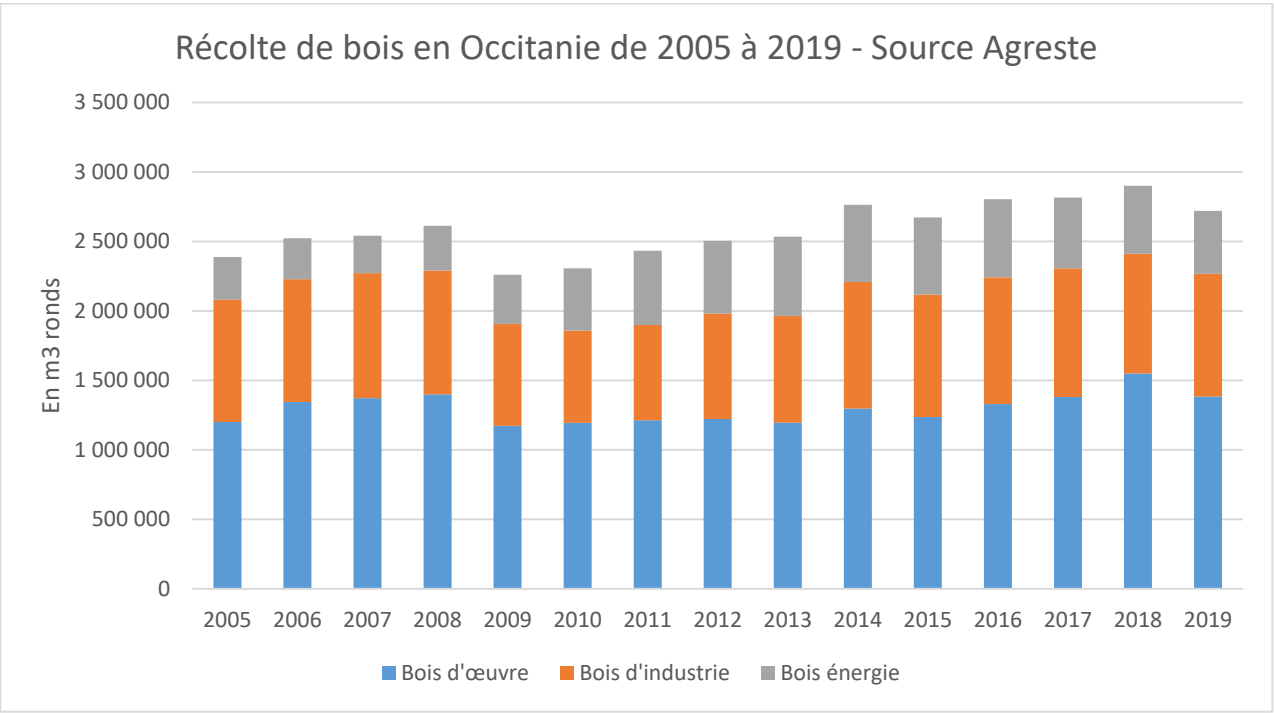


Figure 19: Récolte de bois en Occitanie de 2005 à 2019

Les exportations de grumes et bois sciés devraient se poursuivre. Ces volumes de l'ordre de 20-30Kt/an devraient peu progresser. Les importations et exportations de bois en Occitanie ont diminué depuis 2015. Les importations sont estimées dans le Schéma régional à quelque 1 million de m3 dont 80.000m3 de bois d'œuvre (BO) et 930.000 m3 de bois d'industrie (BI) et Bois Energie (BE).

La papèterie FIBRE EXCELLENCE de Saint-Gaudens (31) est le plus gros importateur de bois de la Région. Elle produit 300.000 tonnes de pâte à papier/an et consomme 1.2Mt de bois (en 2016) dont seulement 37% sont issus de la Région. 20% de ses approvisionnements en bois proviennent d'Espagne par route (240Kt en 2016). Cette papèterie exporte également par route de la pâte à papier vers l'Espagne (95Kt en 2017).

En outre, cette usine dispose d'une unité de cogénération qui consomme 545Kt de bois/an (1930GWh/an consommées) soit 50% de la consommation de bois énergie des chaufferies de la Région.

Dossier d'enquête publique pour la Phase 2 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle

Origine des bois	Quantités		Total des	Produits	Quantités
Provenance			Approvisionnements	finaux	
Région Occitanie	445 000 t	37 %	+/- 1 205 000 t dont : - 550 000 t de résineux - 650 000 t de feuillus	Pâte à papier	300 000 t
Région Aquitaine	455 000 t	38 %			
Région Centre	45 000 t	3 %			
Espagne	240 000 t	20 %			
Connexes scieries	20 000 t	2 %		Liqueurs noires	15 % des volumes entrants

Tableau 6: Bilan d'approvisionnement et production de la papeterie Fibre Excellence à Saint-Gaudens

La majeure partie des bois « exportés » de la région Occitanie part à destination de la centrale thermique EPH (ex-Uniper) de Gardanne (13). Initialement programmée pour utiliser quelque 450Kt/an de biomasse d'importation, la centrale de Gardanne s'oriente vers un approvisionnement domestique, avec un besoin de l'ordre de 150Kt/an en provenance d'Occitanie (au lieu des 65Kt/an prévues à l'origine). De même, l'autre grand client du bois d'Occitanie, la papèterie de Fibre Excellence à Tarascon envisage de mobiliser 250.000t supplémentaire depuis la Région Occitanie sur l'ensemble de ses deux sites (Saint-Gaudens et Tarascon).

La production de granulés de bois (ou pellets) qui provient du compactage de produits connexes de scierie (copeaux) se répartit en Occitanie entre 6 unités en 2018 pour une production estimée à 127.000 tonnes. La consommation régionale de pellets s'envole en Région à l'instar du reste de la France (+100% en 5 ans avec 1.2Mt consommées en 2017 (source ProPellet)).

Le Schéma de développement régional de la filière biomasse en Occitanie fait apparaître que le bois utilisé pour la production d'énergie représenterait un potentiel de 13.2TWh/an en 2050. Même si la filière locale est amenée à couvrir la majeure part des besoins, on peut raisonnablement prévoir des volumes d'importation. Dans cette optique, Port-La Nouvelle pourrait prendre une part importante dans l'approvisionnement régional.

Dans le domaine de la pâte à papier, outre Fibre Excellence à Saint Giron, plusieurs sociétés sont implantées dans l'hinterland de Port-La Nouvelle, élargi au Nord de la Catalogne. La carte ci-dessous fait état des différents clients de la filière « papier » :

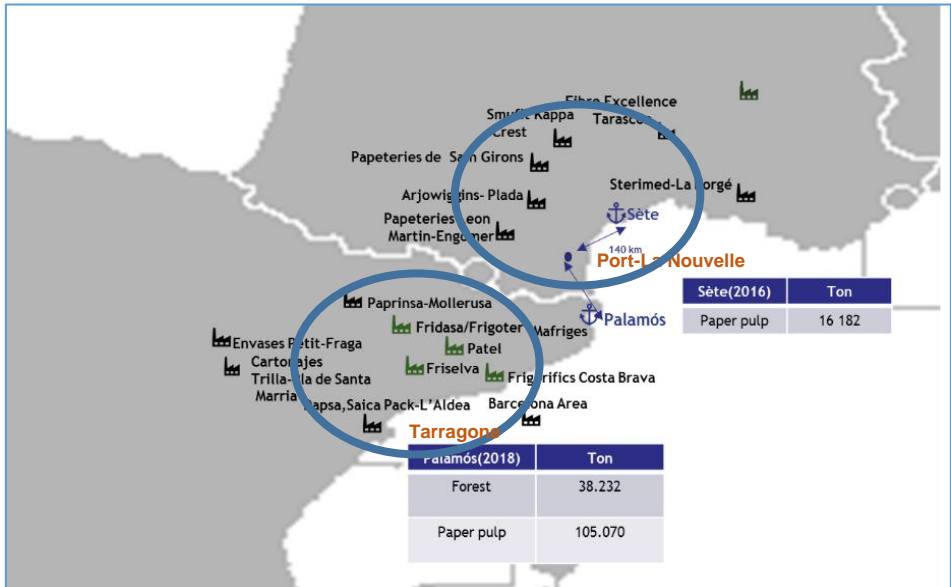


Figure 20: Filière « papier » et clients associés

Le port de Palamos est le port d'entrée de la pâte à papier vers le Nord de la Catalogne et une partie du sud de la France. Les armateurs qui desservent ce port font aussi parfois escale à Sète. Palamos réalise de l'ordre de 100Kt de trafic de pâte à papier par an et près de 40Kt de produits forestiers destinés à cette même industrie. Or, les contraintes logistiques sont croissantes dans ce secteur. Les armateurs qui desservent l'Europe depuis l'Amérique du Sud sont intéressés par des navires de 60/80.000t ce qui n'est pas forcément acceptable à Palamos en raison de l'absence de capacités de stockage suffisante pour recevoir puis distribuer les marchandises.

De ce fait, le trafic destiné à Palamos pourrait être dévié à Port-La Nouvelle avec ses nouveaux tirants d'eau et de nouvelles capacités de stockage. A ce point-là, Port-La Nouvelle peut faire la différence en offrant des capacités de manutention et de stockage de première classe.

La société Ribera, opérateur de manutention de produits forestiers à Palamos a étudié la possibilité de se rapprocher d'un manutentionnaire pour structurer un hub produit forestier/pâte à papier à Port-La Nouvelle.

Le port de la Rochelle a réalisé en 2019, 540Kt/an de trafic de pâtes à papier. Ces volumes le place comme un des principaux ports papetiers de France. Le port de Port-La Nouvelle doit se fixer comme ambition de capter 10% du trafic du Port de La Rochelle à un horizon 2030, en se rapprochant et en nouant des relations commerciales fortes avec les acteurs importants du secteur.

Le domaine des déchets papiers propres ne doit pas être délaissé.

A l'export : il existe des flux en provenance d'Occitanie actuellement transportés par la route vers l'Espagne et l'Italie (environ 250 KT/an) qui pourraient être en partie captés par le port de Port-La Nouvelle. La filière du recyclage étant en croissance, il est estimé pouvoir traiter entre 50 à 130kt de ces volumes.

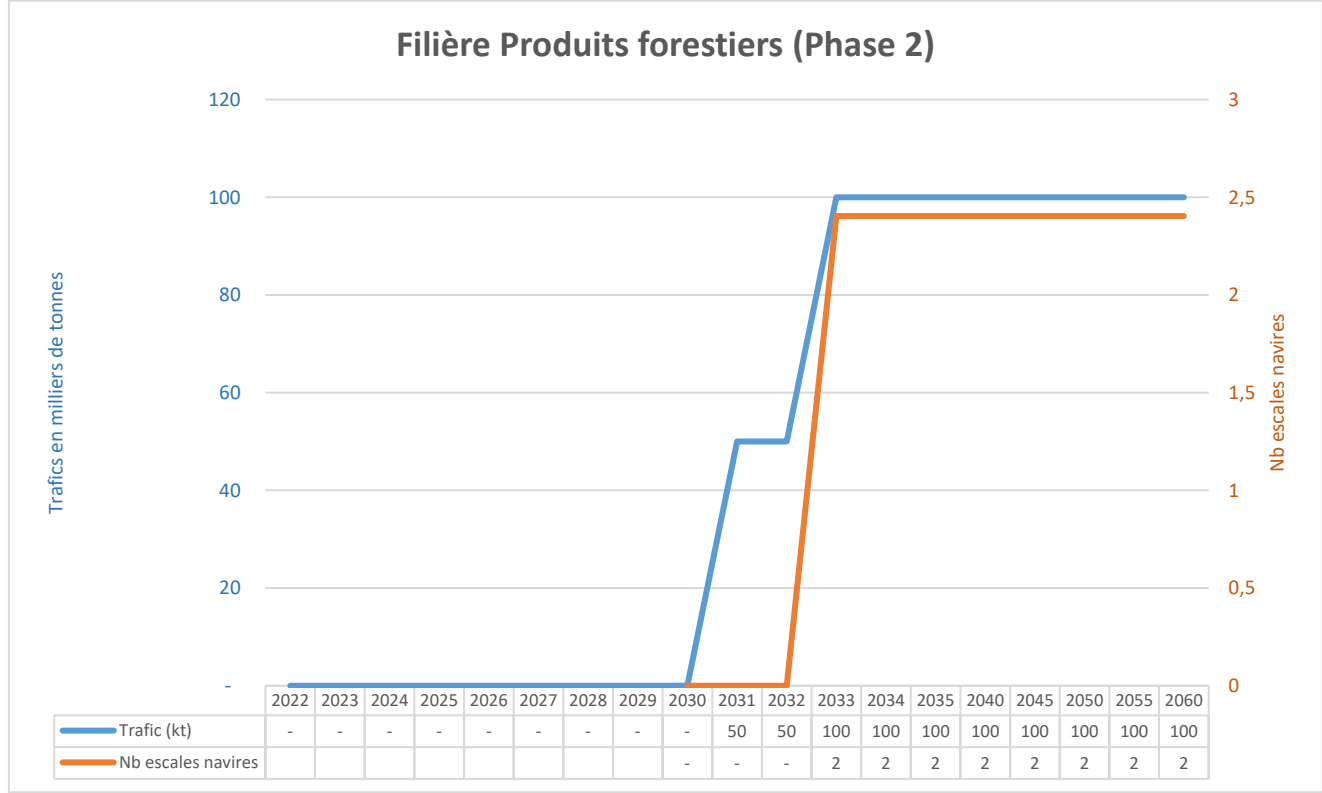
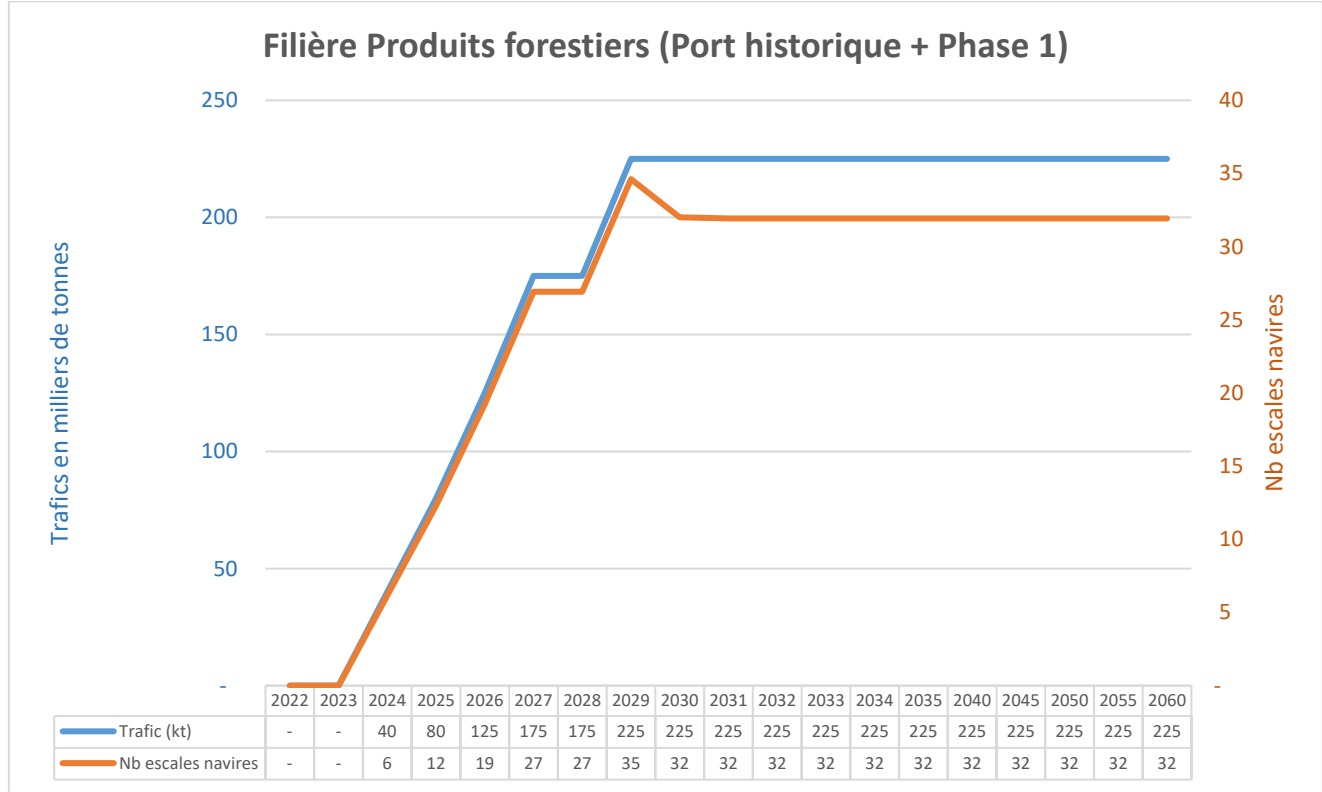


Figure 21: Prévisions de trafics de la filière produits forestiers à Port-La Nouvelle en kT

2.2.5.5. LA FILIERE DES PRODUITS A RECYCLER (FERRAILLE)

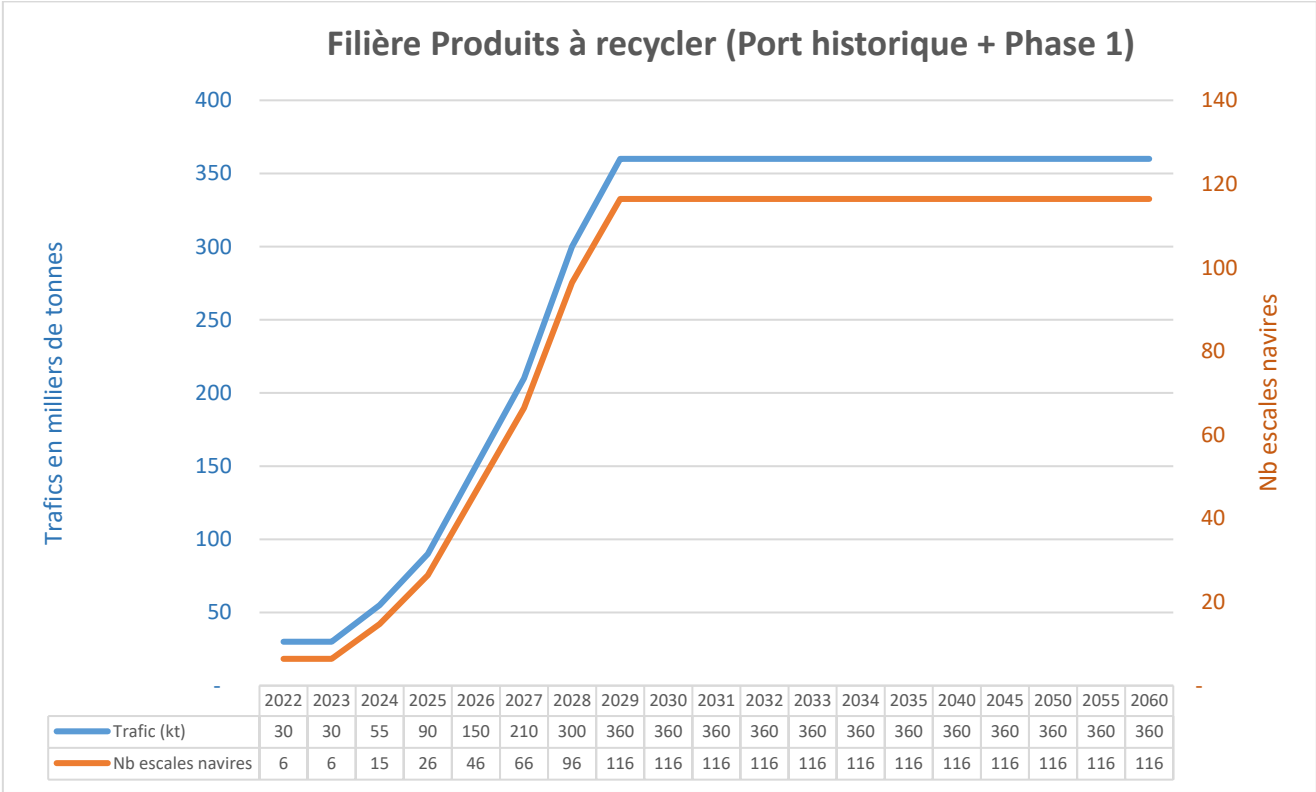
En ce qui concerne les ferrailles, il existe déjà dans le port actuel un petit trafic à l'exportation de l'ordre de 20Kt/an maximum. Par ailleurs, il ressort des données SITRAM 2017 que des flux terrestres (route) de l'ordre de 500Kt/an de déchets divers exportés existent entre la Région Occitanie et l'Espagne.

Les ferrailles représenteraient la majeure partie des volumes (environ 250Kt/an) dont 135Kt partant de l'hinterland immédiat de Port-La Nouvelle. L'organisation d'une solution logistique maritime et portuaire efficace permettrait au port de Port-La Nouvelle de capter une part significative de ce trafic. Il faut par ailleurs noter que les ferrailles sont les principales matières premières recyclées (MPR) exportées depuis la France devant les papiers/cartons et autres déchets.

En 2018, selon Federec (Fédération des entreprises de recyclage), 12.9Mt de métaux ont été récupérées en France (+1%) et retraités. Les ferrailles représentent 56 % des matières premières utilisées pour produire de l'acier. Leur utilisation est donc soumise aux évolutions mondiales du marché de l'acier. La production d'acier dans le bassin Méditerranéen, zone de chalandise depuis Port-La Nouvelle, rencontre actuellement quelques difficultés. Côté pays européens, les importations d'acier chinoises ou turques ont obligé les industriels à réduire leur production et de ce fait leurs achats de ferrailles. Une situation qui devrait perdurer à l'horizon 2030 sous la pression des contraintes environnementales. La Turquie qui demeure le premier importateur de ferrailles au monde devrait se relever dès 2021 de la crise économique qui la frappe depuis fin 2018 et relancer ses importations de ferrailles.

Les besoins devraient aussi s'accroître dans les nouveaux marchés « automobiles » tels que le Maroc ou l'Algérie. En Méditerranée Occidentale, il n'existe aucune plateforme de groupage, traitement et d'exportation des ferrailles entre Fos et Barcelone. De l'avis de certains professionnels du secteur, il y aurait une place pour un nouveau centre de groupage. Un volume de 50 à 200Kt/an de trafic serait envisageable à partir de 2030 (notamment si les besoins en Asie s'accroissent).

Port-La Nouvelle serait bien placé pour l'exportation hors Méditerranée car accessible à des navires d'un tonnage plus élevé que ceux actuellement traités à Caronte (par GDE) càd de petits caboteurs de moins de 10.000dwt. GDE présent à Caronte ou même Derichebourg (présent en Espagne avec Lyrsa) sont à prospector. D'une manière générale, Port-La Nouvelle devrait se positionner sur la filière recyclage des produits métalliques. A l'instar des déchets propres, ces activités de récupération et de transformation des ferrailles sont en droite ligne avec la recherche de mutation écologique voulue par la Région et dont le port de Port-La Nouvelle doit devenir la référence.



Le schéma ci-dessous précise la localisation des infrastructures dédiées au pôle marchandise.



Figure 23: Localisation des infrastructures dédiées au pôle marchandise

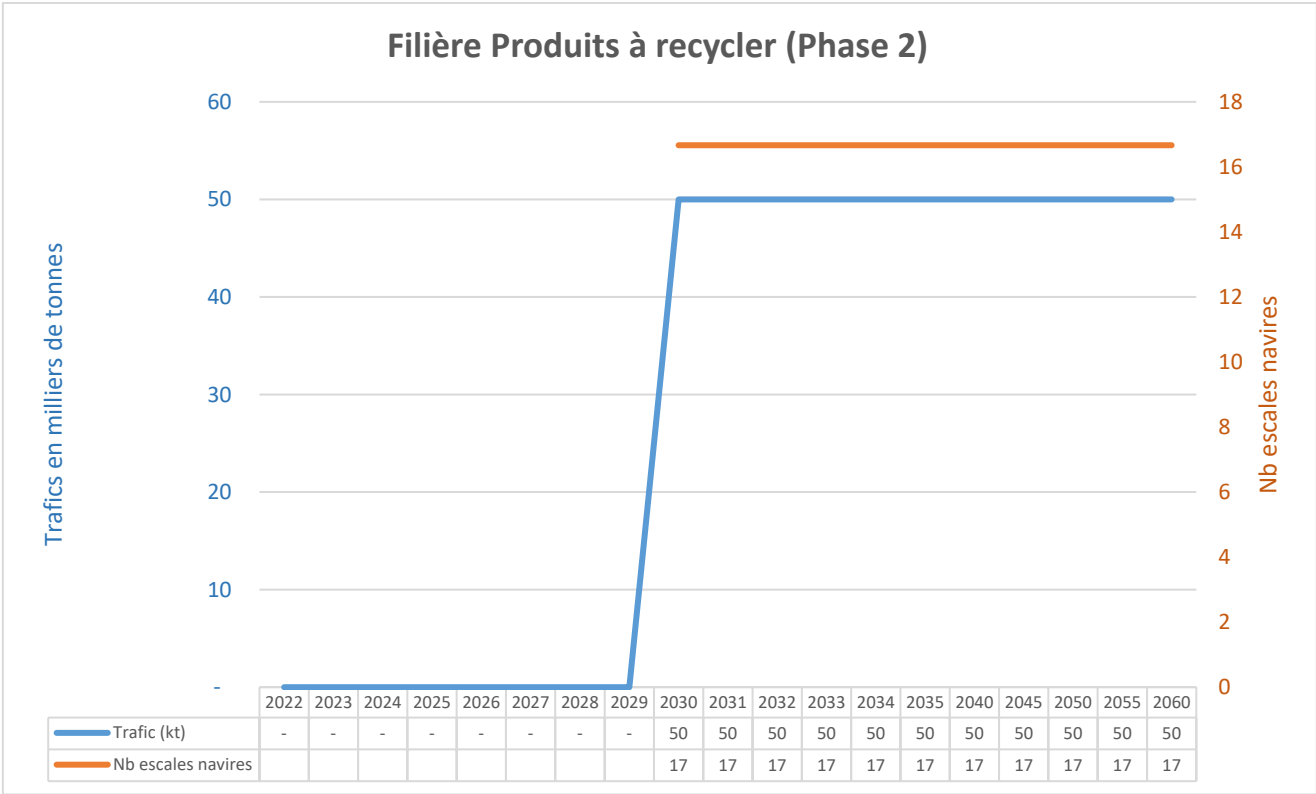


Figure 22: Prévisions de trafics de la filière produits à recycler à Port-La Nouvelle en kt

2.2.5.6. PRESENTATION DU DEVELOPPEMENT DE LA ZAL (ZONE D'ACTIVITES LOGISTIQUES)

Il va de soi que le développement d'un grand port moderne ne se fait pas sans le développement d'une zone d'activité logistique et industrielle. Cela fait preuve d'une stratégie qui est bien intégrée avec le développement portuaire. Le développement d'une zone portuaire se fait en suivant trois axes : port, logistique & industrie, qui se soutiennent mutuellement. Nous faisons référence à cette zone comme une Zone d'Activité Logistique, ou bien une Z.A.L.

Le projet de développement porté par la SEMOP intègre le fait que le foncier portuaire est stratégique ce qu'il traduit par des perspectives ambitieuses pour la commercialisation de la Z.A.L.

La stratégie est de valoriser cette zone comme suit :

1. La Z.A.L. possède une surface totale de 80ha. Cette superficie brute aura besoin de voiries, et de routes d'accès, ainsi que de voies ferrées dans le futur.
Il faut donc considérer que la superficie nette commercialisable sera de 80 ha moins 15%, soit une Z.A.L. à commercialiser de 68 ha.
2. LA SEMOP a l'ambition de commercialiser cette Z.A.L. avec une priorité donnée pour des activités générant du trafic maritime et ferroviaire à un rythme de 2 ou 3 clients par année, pour une superficie de 5ha en moyenne. A ce rythme, la Z.A.L. serait entièrement développée vers 2030.

3. Une différenciation de la Z.A.L. en 2 produits distincts. LA SEMOP commercialisera dont 2 types de surfaces dans la Z.A.L. :
- a. Z.A.L. usage normal : la Z.A.L. de référence, avec une capacité portante au sol de $3T/m^2$, le produit de référence pour la majorité des utilisateurs d'une Z.A.L.
 - b. Z.A.L. usage lourd : la Z.A.L. développée sur mesure des clients exigeant par exemple une capacité portante renforcée afin de construire des entrepôts dédiés à des produits ayant de fortes descentes de charges ou pour des applications industrielles spécifiques.

L'hypothèse retenue est que 2/3 de la Z.A.L. sera mis sur le marché comme Z.A.L. usage normal, soit une zone de 45 ha, et que 1/3 sera développé pour les usagers qui auront besoin d'une Z.A.L. « lourde », soit une zone de 23 ha.

Ces aménagements tiendront compte des infrastructures ferroviaires.



Figure 24: La zone logistique de Port-La Nouvelle

2.3. LE SCENARIO DE PROJET (PHASE 2)

Le scenario de projet correspond à la situation ou le projet de Phase 2 se réalise Les filières suivantes sont dédiées à la Phase 2 d'aménagement (Pole vert Grand môle) .

2.3.1. LA FILIERE EOLIEN FLOTTANT

La France s'est fixée l'objectif de porter à 40 % la part d'énergie renouvelable dans la production d'électricité à l'horizon 2030 (20 % en 2019).

La contribution de l'éolien en mer (posé ou flottant) à ces objectifs fait partie de la stratégie planifiée par la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE). L'éolien flottant étant considéré comme une technologie productive, faiblement émettrice de CO2 et dont la filière est innovante et créatrice d'emplois, la PPE prévoit d'attribuer, en 2022, dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence, deux parcs éoliens flottants de 250MW chacun en Méditerranée, ainsi que, éventuellement, des extensions, chacune de 500MW, à partir de 2024. La technologie de l'éolien flottant a été préférée pour la Méditerranée à l'éolien posé qui est pertinent pour des profondeurs maximums de 50 m. Les raccordements de chaque premier parc ont vocation à être mutualisés avec leur extension éventuelle afin de limiter leurs impacts environnementaux et leurs coûts.

Plusieurs phases de concertation des acteurs et actrices ou parties prenantes ont permis à l'identification de quatre macro-zones qui pourraient être propices au développement de l'éolien flottant commercial. Elles sont intégrées au Document Stratégique de Façade (DSF) et se situent :

dans le périmètre du parc naturel marin du golfe du Lion, au large des Pyrénées Orientales et de l'Aude :

- au large du Cap d'Agde
- au large de la Petite Camargue
- au large du Golfe de Fos-sur-Mer.

Les premiers parcs comporteraient chacun une vingtaine d'éoliennes flottantes, leurs systèmes d'ancrage, un poste électrique en mer et le raccordement au réseau. Avec l'évolution de la technologie, leur extension représenterait une trentaine d'éoliennes supplémentaires, soit une cinquantaine au total par parc.

La période 2030 – 2040 verrait apparaitre des projets à un rythme de 2GW à développer pendant cette décennie, soit 200 MW sur base annuelle. A ce moment-là, les projets en éoliennes flottantes se développent à vitesse de croisière. Les estimations portent sur le lancement de 20 éoliennes flottantes par année.

L'année 2040 marque la fin de la période sur laquelle la SEMOP a de la visibilité. Néanmoins, vue la position unique que Port-La Nouvelle a obtenu et les ambitions régionales fortes, LA SEMOP prévoit que de développements complémentaires verront le jour. Une hypothèse conservatrice est retenue, notamment un développement ultérieur à un rythme de 10 éoliennes flottantes par année à partir de cette période.

Projets	Attribution prévue	Réalisation prévue	# d'éoliennes flottantes par an	Volumes en MT pa
PPE 2 * 250 MW	2022	2026 – 2028	25	215.000 MT
PPE 2 * 500MW	2025	2028 – 2030	20	215.000MT
Projet 2GW		2030 – 2040	20	215.000 MT
Post 2040		Post 2040	10	107.000 MT

Tableau 7: Prévisions éoliennes flottantes

LA SEMOP a repris l'hypothèse de capter toutes ces activités, ce qui veut dire que Port-La Nouvelle se trouvera à l'avant-garde concernant les éoliennes flottantes dans les décennies à venir. Une vingtaine d'éoliennes flottantes arriveront par voie maritime à Port-La Nouvelle sur base annuelle et y seront assemblées avant d'être lancé en Méditerranée.

Les flux d'importation seront organisés par les postes à quai P10 & P11. Ensuite, la production et l'assemblage prendront place sur le môle vert. L'assemblage final, avant que ces éoliennes flottantes soient lancées, se situera au quai colis lourds.

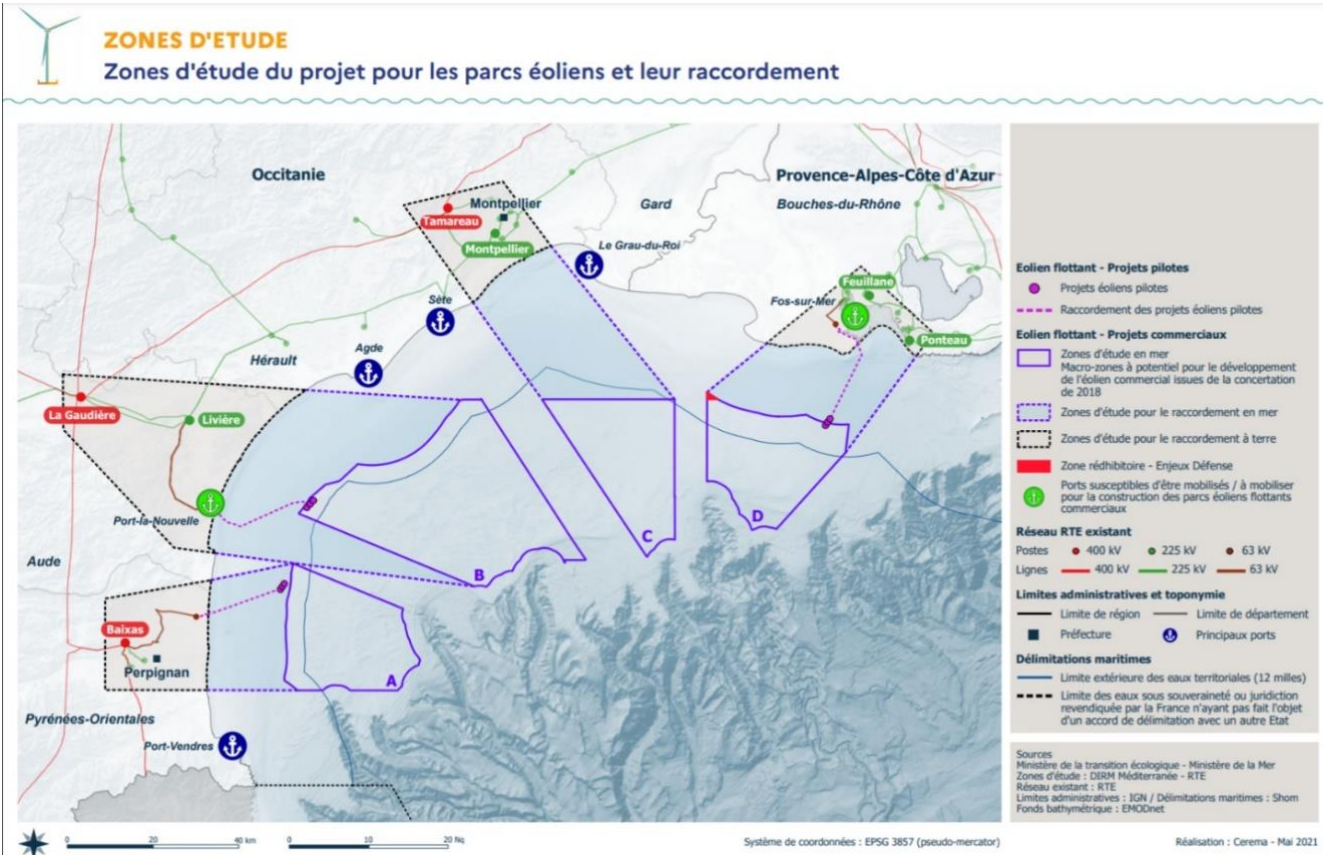


Figure 25 : Zones d'étude des parcs éoliens flottants en Méditerranée

2.3.2. LA FILIERE EOLIEN TERRESTRE

La SEMOP a la vision « REPOS » de la Région en vue en estimant les futurs trafics d'éoliennes terrestres à PLN. Actuellement il y a 1.6 GW de capacité installée dans un rayon d'environ 200 km de Port-La Nouvelle.

Les futures ambitions de la Région sont de :

- 3.6 GW en 2030
- 5.5 GW en 2050

Ces objectifs permettent de dégager les perspectives de trafics suivantes

	2020 - 2030	2030 - 2050
Objectifs affichés par la Région	3.6 GW en 2030 (soit une augmentation de 2GW)	5.5 GW en 2050 (soit une augmentation de 1.9GW)
Estimation de la puissance unitaire moyenne des turbines	3MW	5MW
Montant de turbines à installer	660 (à 3MW/unité)	380 (à 5MW/unité)
Montant de pâles	660 * 3 pâles = 1800 pâles	380 * 3 pâles = 1140
Montant de nacelles et hubs	660	380
Volumes en MT (repris pour le BP, voir hypothèses dessous)	7.000 MT	3.000 MT

Tableau 8: Prévisions éoliennes terrestres

Port-La Nouvelle est idéalement placé au cœur du bassin éolien occitan afin de se positionner comme hub pour l'éolien terrestre,.

LA SEMOP a par conséquent repris des hypothèses conservatrices en calculant les volumes des éoliennes terrestres à Port-La Nouvelle en assumant que 25% de ces volumes seront transportés par voies maritimes en 2030 et 30% à partir de 2040.

En parallèle avec les flux d'importation des pièces des éoliennes flottantes, ces flux d'importation seront également organisés par les postes à quai P10 & P11.

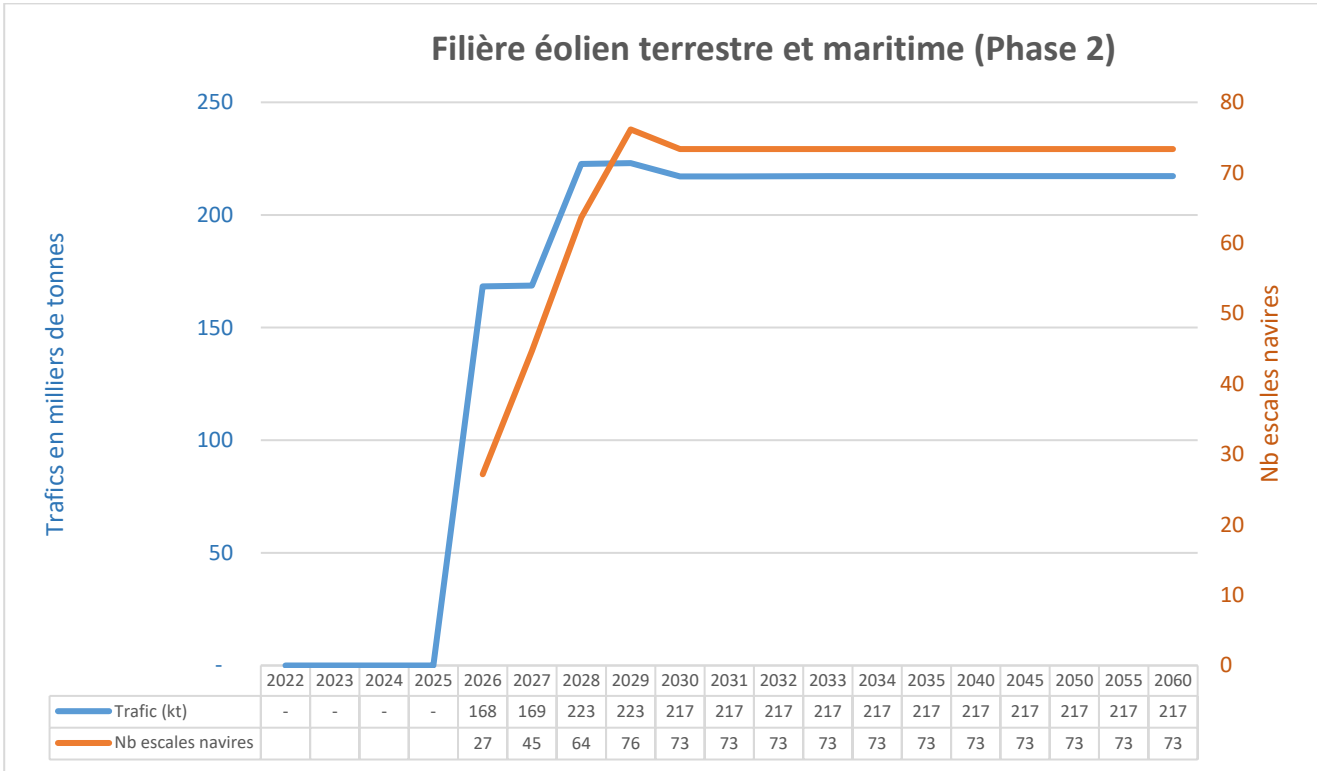


Figure 26 : Filière éolien terrestre et maritime



Figure 27: Le pôle vert

Dossier d'enquête publique pour la Phase 2 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle

Il faut ajouter à ces trafics dédiés , les trafics complémentaires de produits à recycler, céréaliers, d'engrais et de cimentiers qui ne pourront pas etre opérérés par la Phase 1 et le port historique compte tenu du congestionnement des postes à quais.

la fois, à caractériser ce que pourrait devenir le port sans le projet de développement prévu, et à la comparaison avec l'option de projet qui caractérisera le projet d'extension du port au même horizon considéré.

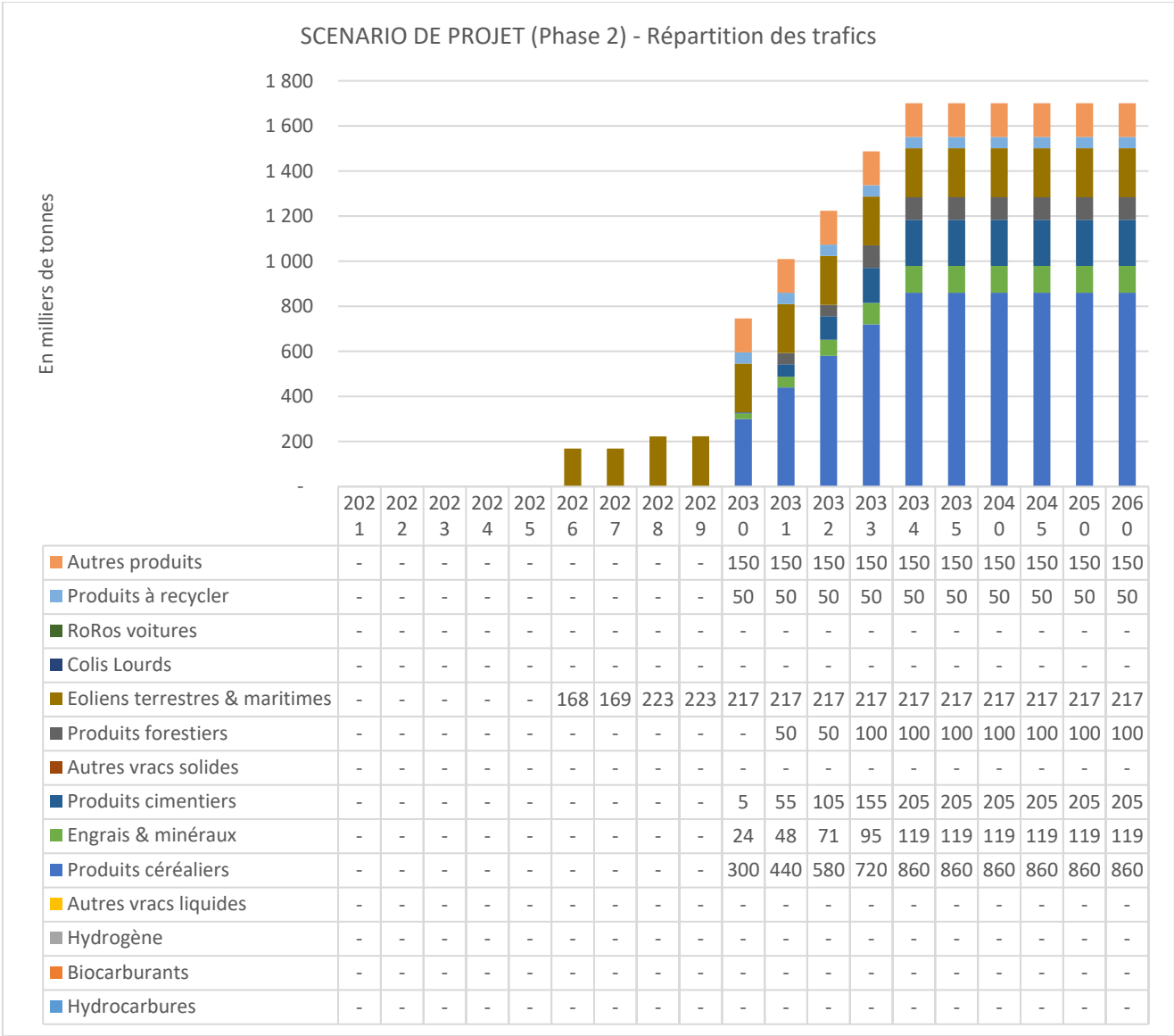
2.4.1. L'OPTION DE REFERENCE ASSOCIEE A LA PHASE 2 DU PROJET

En cas de non-réalisation de la Phase 2 du projet d'agrandissement du port, Il n'est pas envisagé d'investissement alternatifs et les prévisions de trafics seront celles associées à la Phase 1 du projet. En outre, la stratégie Repos de la Région Occitanie, sa contribution à la transition énergétique nationale, le non développement d'une filière industrielle associée aux fermes commerciales éoliennes, les mutatoins industrielles engagées par les acteurs industriels régionaux, les perspectives d'innovations et recherche et développement associés ne verraient pas le jour faute d'infrastructures portuaires adaptées.

Ces pertes nettes et directes sont difficilement quantifiables mais peuvent s'apprécier directement à travers le chapitre 4 « analyse quantitative et qualitative des effets du projet de Phase 2 »..

A contrario, des ports concurrents pourraient bénéficier de ces retombées etant entendu que les appels d'offres pour les parcs commeciaux sont inscrits dans la programmation plurianueles de l'Energie.

2.4.2. RAPPEL DE L'OPTION DE REFERENCE ASSOCIEE A LA PHASE 1 DU PROJET



2.4. L'OPTION DE REFERENCE

L'option de référence est définie comme la situation la plus probable en l'absence de projet d'extension du port de commerce de Port-La Nouvelle, à l'horizon de projet considéré. Elle sert à

1. Evolution contextuelle la plus probable

On a pu noter dans la présentation du port actuel (approche contextuelle) que les acteurs économiques utilisateurs du port et les opérateurs portuaires sont aujourd'hui contraints dans la pérennité de leur compétitivité et dans le développement de leurs activités.

En clair, face à la concurrence française ou internationale qui se développe, tant portuaire que dans le transport maritime et sur les marchés de biens, le port de Port-La Nouvelle pourrait perdre en performance (par obsolescence de l'outil portuaire face aux évolutions des transports et de la logistique internationale) et par là éroder la compétitivité des opérateurs économiques qui travaillent par et avec le port. Ces derniers perdraient des parts de marché à l'international (exportation) ou verraient le renchérissement de leurs coûts d'approvisionnement (importation).

Le fait de limiter la taille des navires dans un contexte maritime mondial qui voit la croissance progressive des tailles de navires et en parallèle le vieillissement par non renouvellement des classes de navires les plus petites (sauf niches spécifiques) entraine économiquement un renchérissement des coûts de transport maritime pour les importateurs et exportateurs.

De plus, les acteurs et les opérateurs, ne voyant pas un positionnement clair en faveur d'un développement portuaire, perdraient confiance ou intérêt dans le port et prendraient une position de retrait en matière d'investissement privé sur Port-La Nouvelle. Dès lors, ils rechercheraient d'autres possibilités plus compétitives pour permettre le développement de leur activité et des trafics liés comme par exemple les ports catalans espagnols, le port de Sète ou d'autres ports en fonction de la position dans l'hinterland,

comme La Rochelle pour les céréales et les engrais, le complexe portuaire marseillais pour l'Auvergne, La Rochelle, Bordeaux ou Bayonne pour l'ouest de Toulouse.

A l'issue des rencontres en 2015 avec les opérateurs portuaires et acteurs économiques utilisant le port de commerce de Port-La Nouvelle aujourd'hui, il ressort que la « non réalisation du projet d'extension » ne devrait pas entraîner l'arrêt brusque de toutes les activités portuaires et par là une disparition des trafics sur le port. Cependant, il est certain que l'absence d'adaptation des infrastructures portuaires à l'évolution de la demande en services portuaires générerait une baisse de l'attractivité du port pour ses clients.

2. Hypothèses d'évolution des trafics de commerce en option de référence

- Le marché des produits raffinés dans l'hinterland du port de Port-La Nouvelle est aujourd'hui mature. Le trafic actuel évolue autour de 1,1 Mt/an. On peut estimer qu'en option de référence, ce niveau de trafic se maintiendrait encore plusieurs années avant de connaître un recul face à une concurrence plus compétitive dès lors que seul le sealigne¹⁰ assumerait les déchargements vers 600 000 t/an (hypothèse retenue par la prévision de l'Etude économique et financière, Catram décembre 2012). Ensuite il est probable que l'on observe une disparition du trafic avec le repositionnement des opérateurs sur d'autres sites (Total est opérateur du dépôt toulousain de l'Espinasse, Dyneff est présent en Catalogne, ainsi que sur les dépôts de Saint-Gaudens, de Fos et de Lyon) ;
- Pour les autres vrac liquides il est considéré que si les conditions d'accueil des navires ne changent pas sur Port-La Nouvelle, le développement de cette filière sera difficile et que seul le trafic traditionnel perdurera autour de 17-20 000 m3/an soit 13-15 600 t/an, selon l'opérateur ;
- Pour la filière céréales, les limitations du port actuel impactent directement sur la compétitivité des exportations régionales. Les exportateurs ne peuvent pas se positionner sur certains marchés éloignés.

Selon les opérateurs, face aux limitations rencontrées aujourd'hui sur Port-La Nouvelle et sans perspectives d'amélioration des conditions de transport maritime, tout développement dans le domaine des exportations de céréales devrait se faire à partir d'autres places portuaires, concurrentes de Port-La Nouvelle.

Port-La Nouvelle resterait un port de niche pour des trafics de cabotage et les volumes traités diminueraient jusqu'à un niveau plancher bas, estimé par les opérateurs autour de 300 000 tonnes/an. **Il est à noter que ce plancher a été franchi avec un trafic céréales de 176 kt en 2020 et 270 kt en 2019**. Mais la concurrence internationale classique (nord-américaine) et récente (Mer Noire, sud-américaine) pourra être aussi forte sur ces marchés de niches en Méditerranée, arrivant avec de grands navires et des coûts d'affrètement maritime compétitifs comme on l'a vu dans les paragraphes précédents. La pérennité des volumes plancher n'est donc pas assurée dans le temps et cette filière pourrait disparaître de Port-La Nouvelle au profit d'autres ports comme La Rochelle ou Marseille.

- L'analyse de la filière des vrac solides a souligné que le dynamisme des acteurs et la productivité de la filière se heurte aujourd'hui aux limitations imposées par les caractéristiques du port, notamment en termes d'espaces de réception et stockage. Pour poursuivre le développement initié et pérenniser les flux acquis, les opérateurs auraient besoin de s'affranchir de ces limitations.
- En option de référence, celles-ci n'évoluant pas, la dynamique retombe et les trafics reculs. C'est notamment le cas des engrais dont les opérateurs sont les mêmes que pour la filière céréales. Stabilisés autour de la moyenne de ces dernières années à 175 000 t jusqu'en 2025, l'hypothèse est un recul progressif face aux contraintes de développement pour atteindre 80 000 t/an en 2025.
- Pour les Marchandises conventionnelles, comme on l'a vu précédemment, il s'agit d'un trafic relativement volatile en fonction des opportunités industrielles ou de négoce. Par manque d'espaces de réception et stockage ce trafic très opportuniste devrait régresser vers un niveau « plancher » de 10 000 t/an.

La perte progressive de compétitivité amènerait un recul du trafic qui pourrait atteindre un niveau bas de l'ordre de 1 Mt en 2025 comme trafic plancher.

3. Les conséquences d'un recul des trafics portuaires de commerce

Une position de retrait des opérateurs et un recul de l'investissement économique, provoquant une réduction des trafics annuels, entraînerait de facto une couverture plus difficile des coûts d'exploitation du port (coût économique du concessionnaire et du concédant) par la tarification en place. Ces coûts ne peuvent probablement pas être réduits en proportion du recul prévisible des trafics notamment du fait de frais fixes ou variables incompressibles²⁴.

Cette situation se retrouverait également chez les prestataires portuaires comme le pilotage et le remorquage (moins de navires à réceptionner et manoeuvrer), et la manutention (moins de volumes à manutentionner et stocker) mais aussi indirectement chez les transporteurs routiers par exemple (moins de flux à transporter). Ces prestataires auraient plus de difficulté à amortir leurs investissements et leurs coûts d'exploitation avec une activité moindre et connaîtraient probablement des difficultés économiques qui entraîneraient la nécessité d'augmenter la tarification des services rendus.

D'une manière générale, la baisse de trafic devrait entraîner une augmentation des coûts portuaires et une perte de compétitivité de la place nouvelle face à la concurrence internationale. Cette perte de compétitivité se traduirait de nouveau par une pression sur les trafics et la situation devenant intenable pour les opérateurs économiques et portuaires, ceux-ci déplaceraient leurs activités vers d'autres places portuaires ou/et modifieraient leurs logistiques de manière définitive.

L'engrenage de la perte de compétitivité du port, une fois enclenché, pourrait conduire à un désengagement des opérateurs dès lors qu'il serait difficile voire impossible de compenser cette perte par des améliorations de la productivité des opérations portuaires et logistiques et en devant toujours assumer un handicap concurrentiel sur les coûts de transport maritime face à la concurrence internationale.

Cette hypothèse est confortée par les résultats des réflexions et des discussions réalisées au cours du débat public de 2014, avec notamment les interventions des acteurs portuaires et économiques de Port-La Nouvelle et de toute la région et les experts maritimes qui ont travaillé spécifiquement sur le sujet. Le débat public a mis en évidence qu'en cas de statu quo et de non réalisation d'un agrandissement du port, il est certain que l'outil économique qu'est le port actuel pour le territoire régional périliterait et entraînerait avec lui les entreprises locales et de l'arrière-pays qui en dépendent.

4. Les scénarios possibles pour l'option de référence

Comme indiqué précédemment, une diminution des tonnages traités sur le port aurait pour conséquence une baisse des revenus du port, en même temps qu'une baisse des investissements en moyens humains et matériels, ce qui entraînerait le port dans un processus inexorable de déclin. Cela concerne tous les acteurs de Port-La Nouvelle : concessionnaire, Région pour les dragages, remorquage et pilotage pour les services aux navires, manutentionnaires pour les marchandises, transporteurs routiers locaux pour les transports routiers

On peut donc considérer trois scénarios possibles pour l'option de référence :

1- Hypothèse de disparition rapide de l'activité : le trafic de commerce du port de Port-La Nouvelle est susceptible de disparaître totalement à court terme, dès lors qu'aucun projet de développement des infrastructures portuaires ne permettrait la pérennisation de l'existant et que la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée n'accepterait pas de contribuer au maintien de la compétitivité du port par une subvention d'équilibre par exemple, permettant de maintenir à la fois les services portuaires aux navires et aux marchandises et une tarification attractive.

¹⁰ Hypothèse de la fermeture du port de commerce intérieur de Port-La Nouvelle

L'hypothèse d'une disparition de l'activité de commerce sur le port de Port-La Nouvelle, si elle apparaît excessive aujourd'hui, doit cependant être considérée comme réaliste. En effet, comme décrit précédemment, les coûts d'exploitation, de la concession commerce (CCI Narbonne jusqu'au 01 mai 2021, de la Région (principalement le dragage) ne seront plus compensés par un niveau d'activité portuaire suffisant, tout comme ceux de tous les acteurs privés de Port-La Nouvelle (remorquage et pilotage pour les services aux navires, manutentionnaires pour les marchandises, transporteurs routiers locaux pour les transports routiers).

2- Hypothèse médiane avec disparition lente de l'activité : un soutien économique de la Région à la compétitivité des opérateurs actuels ne pouvant perdurer dans le temps, l'hypothèse moyenne considère donc une disparition du trafic commercial de Port-La Nouvelle sous une dizaine d'années à partir de la décision de ne pas poursuivre le projet de développement.

3- Hypothèse de maintien de l'activité : le trafic atteignant un point bas et face aux conséquences en termes de pertes d'emplois, du risque de création d'une « friche portuaire », de perte d'un outil économique et logistique au service de l'économie régionale, etc., l'exécutif de la Région décide de compenser le différentiel de coût d'exploitation des services portuaires, auquel cas le maintien d'un trafic minimum sur le port actuel est envisageable. Mis il conviendrait d'ajouter le soutien même indirect aux opérateurs portuaires qui seront aussi impactés par la baisse du trafic puisque leurs coûts structurels et d'exploitation seraient alors amortis sur un trafic divisé par deux (pilotage, remorquage, manutention, agents maritimes par exemple). En cas de soutien à la compétitivité, le trafic pourrait perdurer autour d'un plancher de 1 Mt/an, tant que ce soutien serait assuré.

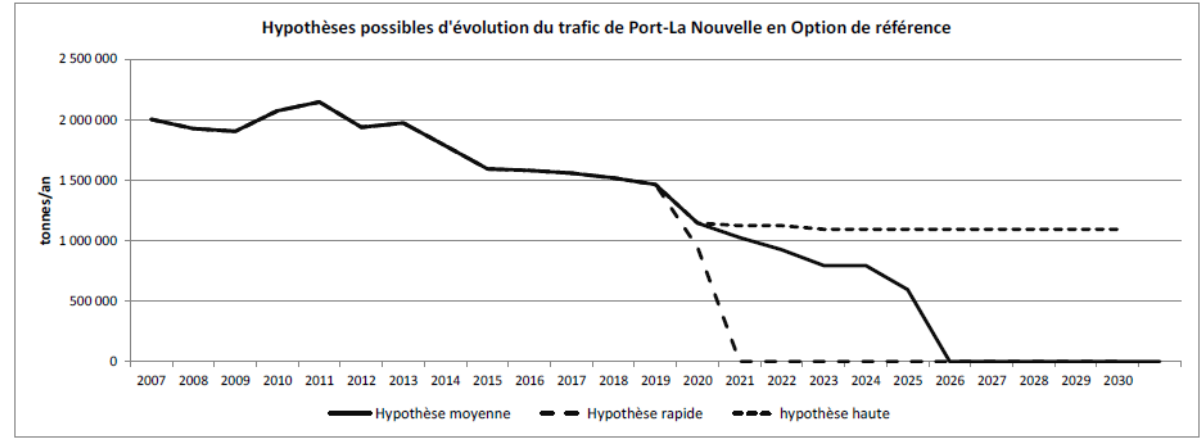


Figure 28: Hypothèses d'évolution du trafic en option de référence (source : Catram et hypothèses Artelia 2018)

3. LES COUTS DU PROJET

3.1. LES COUTS DE LA PHASE 2 DU PROJET

3.1.1. LES COUTS D'INVESTISSEMENTS

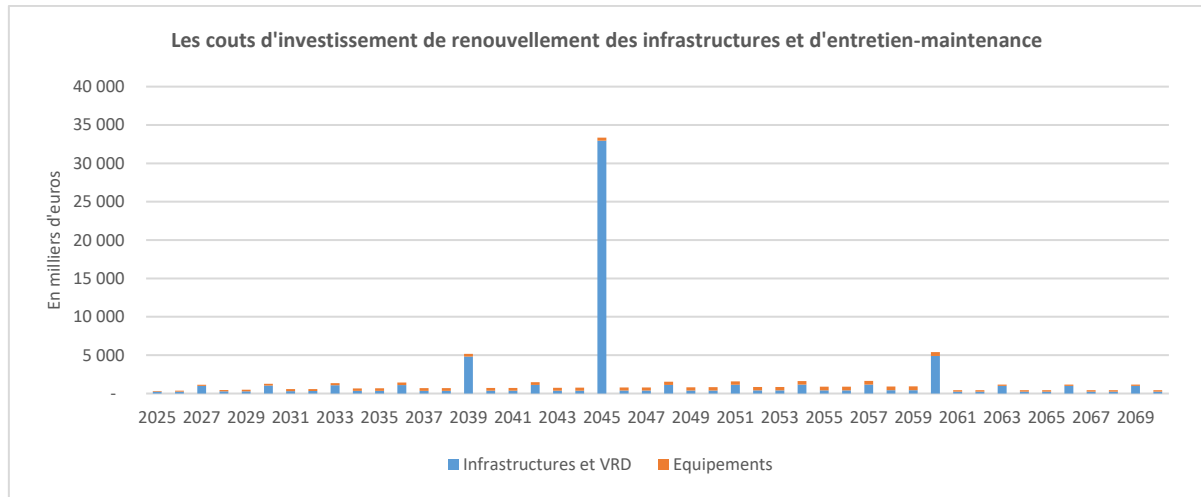
Les 'investissement sont estimés à 117, 053 M€ H.T.

Cout des investissements - Phase 2A (en milliers d'euros)						
	Total	2021	2022	2023	2024	2025
Investissements Infrastructures et équipements	117 053	400	-	9 936	86 834	19 883
Frais généraux communs au groupement	1 900			181	1 086	633
Campagne études des sols	400	400				
Etude et conception	1 600			1 280	320	
Réalisation du TP Grand Môle et des talus associés	33 900			8 475	25 425	
VRD	46 653				46 653	
Réalisation des postes P10-P11	28 200				13 350	14 850
Dragage devant les postes P10-P11	4 400					4 400

Figure 29 : Coût des infrastructures (Phase 2)

3.1.2. LES COUTS D'ENTRETIEN MAINTENANCE DES INFRASTRUCTURES ET EQUIPEMENTS

Les coûts d'entretien maintenance des infrastructures et équipements s'élèvent globalement sur la période 2026-2070 à 80,6 M€ H.T.



Graphique 10 : Coût d'entretien maintenance (Phase 2)

3.1.3. LE COUT D'OPPORTUNITE DES FONDS PUBLICS

Conformément au contrat de concession, les investissements sont financés par des subventions publiques à hauteur de 34% soit 39,8 M€ ce qui induit un coût d'opportunité des fonds publics de près de 10 M€.

Ce coût d'opportunité des fonds publics est un « prix fictif » à affecter à tout euro de dépense publique dans les calculs, reflétant les distorsions et pertes d'efficacité introduites par les prélèvements fiscaux dans l'économie. En effet, lorsque les avantages procurés par les investissements publics ne peuvent être rémunérés par des recettes, ils bénéficient généralement de subventions publiques, ressources dont le prélèvement par l'impôt est coûteux du point de vue de l'efficacité socioéconomique. Ce coût se calcule sous forme d'un Coefficient d'Opportunité des Fonds Publics (COFP) fixé à 1,2 du montant de l'investissement financé par la puissance publique complété du Prix Fictif de Rareté des Fonds Publics (PFRFP) estimé à 0,05, soit un coefficient multiplicateur fixé à 1,25 conformément aux propositions du Commissariat général à l'Investissement, qui s'applique à tout euro public dépensé dans un projet et représente le prix fictif d'une unité de fonds public.

Il est estimé que les investissements qui seront réalisés doivent procurer des recettes puisqu'ils seront rémunérés : par la tarification (droits de port sur les navires et sur les marchandises) des services rendus par l'infrastructure portuaire pour l'accueil des navires à quai et par l'infrastructure logistique adjacente (terrepleins et hangars) pour la manutention des marchandises. Cependant, dans un contexte de concurrence forte entre les ports français et européens ainsi qu'entre les acteurs économiques à l'exportation (par exemple les exportateurs français pour la filière céréalière doivent préserver leurs positions face à ceux d'Amérique du Nord ou d'Ukraine), la tarification des services rendus par les infrastructures portuaires ne peut être aisément adaptée pour couvrir intégralement les investissements. Il a été considéré qu'une part des investissements n'est pas couvert en termes de « retour direct sur investissement » d'où la prise en compte du coût d'opportunité des fonds publics dans le bilan socio-économique du projet portuaire de PLN.

3.2. RAPPEL DES COUTS DE LA PHASE 1 DU PROJET A DATE DE L'ENQUETE PUBLIQUE

- **Cout des investissements publics : 390 M€**

Le projet ressort au total de l'ordre de 378 M€ pour les infrastructures portuaires (hors taxes). S'y ajoutent les mesures environnementales pour un montant de l'ordre de 3,4 M€ ainsi que le coût éventuel lié à la solution transitoire qui sera mise en place durant les travaux pour garantir l'approvisionnement des dépôts pétroliers de Port-La Nouvelle évalué à 8M€.

Dossier d'enquête publique pour la Phase 2 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle

Designation des investissements	Etape 1	Etape 2	Etape 3	Total
- Dragages	7 890 000	49 300 000	800 000	57 990 000
- Remblais	2 820 000	-	1 750 000	4 570 000
- Digue et talus	144 316 900	-	-	144 316 900
- Quais	20 784 900	16 922 800	25 004 300	62 712 000
- Terre-pleins et VRD	8 224 100	14 642 600	33 656 800	56 523 500
- Ouvrages divers et autres	27 533 600	16 336 600	7 991 100	51 861 300
TOTAL Euros H.T.	211 569 500	97 202 000	69 202 200	377 973 700

Le coût total en termes d'investissement public pour la Phase 1 du projet s'établit donc de l'ordre de 390 M€ hors taxes.

Figure 30 : Estimation du coût des travaux d'infrastructure portuaire valeur 2016 (source MOE)

4. ANALYSE QUALITATIVE ET QUANTITATIVE DES EFFETS DE L'OPTION DE PROJET

4.1. PRESENTATION

Les évaluations socio-économiques permettent d'apprécier l'intérêt du projet au regard de ses effets attendus, tant positifs que négatifs, de l'efficacité, l'efficacité et la robustesse de l'option de projet par rapport à une option de référence.

L'analyse des effets est multidimensionnelle. Elle qualifie et quantifie les principaux effets sociaux, environnementaux et économiques de l'option de projet, dans le respect du principe de proportionnalité, et les monétarise lorsque cela est possible et pertinent. Elle comporte une analyse de risques au travers de tests de sensibilité.

La valeur procurée à la collectivité par un projet de transport provient des usages qui en sont faits par ceux qui utilisent les infrastructures ou les services de transport compris dans ce projet, et donc de la finalité même de ces déplacements et/ou usages.

Le bilan socio-économique pour la Collectivité permet donc de comparer une situation de projet, dans laquelle le projet se réalise, à une situation de référence « sans projet ». Le calcul socio-économique vise à représenter l'effet global d'un projet sur la collectivité, par l'agrégation des différents effets monétarisables de ce projet sur les différents agents constituant cette collectivité. Il consiste donc à identifier et valoriser les avantages générés par la situation de projet et à mesurer leur différence avec les coûts induits par le projet. Les avantages retenus se limitent aux acteurs nationaux conformément à l'instruction cadre.

Les coûts sont classiquement des coûts d'investissement, d'entretien et d'exploitation du projet. D'autres types de coûts sont concevables (en cas d'atteinte à l'environnement liée au projet par exemple, coût des palliatifs mis en œuvre).

Les avantages peuvent beaucoup varier selon les projets. On y trouve souvent la richesse créée grâce au projet (sous la forme de l'EBE¹¹ généré au bénéfice de la collectivité). D'autres types d'avantages pourraient être (selon les projets) la réduction des temps d'attente des navires, la réduction de la durée de transport (pour les personnes et les marchandises), des bénéfices environnementaux (réduction de la pollution, de l'effet de serre, des accidents, du bruit, de la congestion....). Les avantages peuvent être monétaires mais plus souvent monétarisables (au moyen de valeurs tutélaires appropriées).

Le Bilan Socio-économique recense et valorise les différents types de coûts et d'avantages. Selon la durée d'amortissement de l'investissement, le bilan socio-économique peut généralement être réalisé sur 30 ou 50 ans.

L'ensemble des montants inscrits au bilan sont déterminés **en monnaie constante** d'une année de base.

Les calculs font ensuite appel à l'actualisation, technique permettant de comparer des flux monétaires appartenant à différents moments du temps. Le taux d'actualisation à retenir est en général publié par le Ministère en charge de l'économie et des finances ou encore de la Planification.

La pratique de l'actualisation vise à introduire dans le calcul la "préférence pour le présent" des acteurs économiques et permet de faire correspondre à une somme S une somme $S' = (1 + k)^n \times S$ telles qu'il est indifférent aux acteurs économiques de toucher S immédiatement ou S' dans n années. k représente ici le taux d'actualisation recommandé (a priori compris entre 4% et 8%).

Le périmètre de l'analyse socio-économique peut être la collectivité nationale ou l'une de ses composantes, l'un des acteurs faisant partie de cette collectivité.

L'agrégation des avantages et des coûts permet alors de représenter la valeur du projet pour l'ensemble de la collectivité à l'aide des indicateurs que sont la valeur nette actualisée socio-économique (VAN-SE) et le taux de rentabilité interne pour la collectivité (TRI).

La période d'évaluation s'étend sur 50 ans (période usuellement retenue pour les projets portuaires et correspondant à une durée minimum d'amortissement des infrastructures), à compter de la mise en service du projet soit la période 2021-2070. Les trafics, ainsi que certaines valeurs (coûts d'entretien des infrastructures, valeur du temps...) évoluent dans le temps en fonction d'inflateurs préconisés par l'Instruction Cadre ou autres référentiels en vigueur. Le plan de développement de la SEMOP ayant été produit à l'horizon 2060 (calée sur la durée de la concession, de 40 ans) les volumes de trafics ont été figés sur la période 2060-2070.

4.2. LES INDICATEURS DU BILAN SOCIO-ECONOMIQUE

Le bilan socio-économique permet le calcul de ratios caractéristiques du projet. Les principaux ratios sont les suivants :

- **Valeur Actuelle Nette (VAN-SE)**
- **Taux de Rentabilité Interne (TRI)**
- **Rentabilité par euro investi**

¹¹ Excédent Brut d'Exploitation : rentabilité générée par l'activité courante de l'entreprise sans prendre en compte sa politique d'investissement et sa gestion financière.

Avec les conventions suivantes :

- t_0 est l'année précédant la mise en service du projet ou de sa première phase ;
- Θ est la durée de construction du projet ;
- T est la durée de vie du projet comptée à partir de l'année de mise en service (ou durée sur laquelle porte l'étude) ;
- I est le coût initial du projet (actualisé s'il est réalisé sur plusieurs années ou en plusieurs phases de mise en service) ;

$$I = \sum_{t=-\Theta}^0 \frac{I_{(t_0+t)}}{(1+r)^t}$$

- $I_{\text{éludés}}$ est la somme des investissements éludés ;
- ΔI_t est la variation d'investissements de gros entretien éventuels dans l'année t (qui ne sont pas pris en compte dans les dépenses d'exploitation) ;
- a_t est l'avantage économique du projet pour l'année t , tel que défini précédemment (et donc diminué des dépenses d'exploitation) ;
- r est le taux d'actualisation défini par le Commissariat général du plan ;
- R est la valeur résiduelle de l'investissement en fin de période d'étude, qui peut être définie comme la valeur d'utilité ou valeur économique sur la durée de vie résiduelle du projet (somme actualisée des avantages attendus ultérieurement net des coûts de maintenance et de régénération) ; R peut être négatif s'il y a un coût de remise en état de la friche en fin de vie du projet.

La valeur actuelle nette du projet (VAN) est la somme sur n années de la somme algébrique actualisée des coûts et des avantages, à laquelle on ajoute la valeur résiduelle des installations :

$$B = -(I - I_{\text{éludés}}) + \sum_{t=1}^T \frac{a_{(t_0+t)}}{(1+r)^t} - \sum_{t=1}^T \frac{\Delta I_{(t_0+t)}}{(1+r)^t} + \frac{R}{(1+r)^T}$$

Le taux de rentabilité interne (TRI) du projet, qui est par définition **le taux d'actualisation qui annule la VAN.**

Le taux de rentabilité par euro investi : c'est le ratio [Bénéfice actualisé / Investissement] (somme actualisée des avantages divisé par la somme actualisée des coûts). Cet indicateur permet notamment de choisir entre des variantes éventuelles du projet

L'année d'actualisation retenue des différents flux économiques générés est 2021. Le taux d'actualisation de référence retenu est conforme aux préconisations de l'instruction cadre soit 4,5%.

4.3. LES EFFETS SOCIAUX

4.3.1. EN PHASE DE CONSTRUCTION

Le graphique ci-après synthétise le circuit des emplois durant la construction d'une infrastructure de transport comme le projet d'extension du port de commerce de Port-La Nouvelle.

Les entreprises de construction régionales mobiliseront leurs salariés ainsi que des salariés sous contrat temporaire (emplois directs). Les entreprises extérieures à la région s'implanteront temporairement dans la région le temps du projet et amèneront des salariés extérieurs (hors périmètre évaluation) mais emploieront également des salariés locaux sous contrat temporaire (emplois directs).

Ces entreprises de construction feront certainement appel à des sous-traitants et fournisseurs locaux (emplois indirects) ou extérieurs (emplois hors périmètre d'évaluation). Enfin, les dépenses réalisées par les entreprises de construction, par leurs salariés, par les sous-traitants et fournisseurs locaux, auprès d'autres agents économiques locaux (prestations de services : transport, commerces, logement ...) généreront de l'activité supplémentaire pour ces agents et préserveront de l'emploi existant et/ou généreront de l'emploi nouveau (emplois induits).

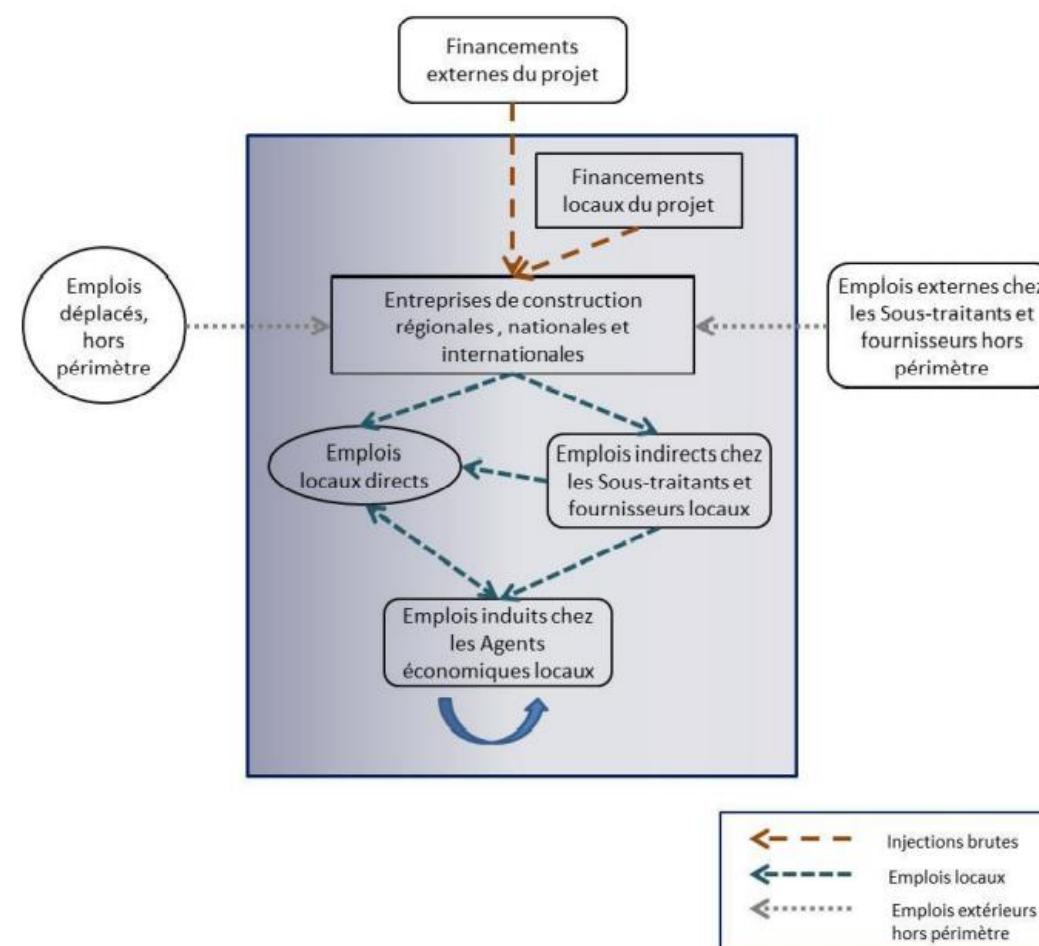


Figure 31 : Schématisation des effets sociaux en phase de construction

4.3.1.1. EMPLOI CONSTRUCTION : PHASE 2 DU PROJET

Les ratios retenus pour évaluer les retombées du chantier de la Phase 2 sont ceux issus des hypothèses de l'évaluation socio-économique du projet dans sa globalité réalisée en 2018 à savoir un ratio moyen de 10 emplois directs et indirects par million d'euro investi.

Ce ratio s'appuie sur Fédération Nationale des Travaux Publics qui précise que 1 M€ investi dans un projet de grande infrastructure correspond à 10 emplois dont 7 emplois directs chez les entreprises de construction et 3 emplois chez les sous-traitants et fournisseurs.

Désignation	Montant investissement Infra. hors études (M€HT)	Emplois directs + indirects	Part régionale estimée	Emplois régionaux (moyenne sur durée de chantier)		
				Total	Direct (70%)	Indirect (30%)
Dragage devant les postes P10-P11	4,4	44	0%	0		
Réalisation du TP Grand Môle et des talus associés	33,9	339	100%	339	237	102
Travaux de VRD	46,7	467	100%	467	327	140
Réalisation des postes P10-P11	28,2	282	50%	141	99	42
Total	113,2	1132		947	663	284

Tableau 9 : Emploi Phase construction (Phase 2)

Tous les travaux ne pourront pas être réalisés par les entreprises régionales ou locales, compte tenu du besoin de savoir-faire, de capacités (et disponibilité) humaines et en équipements et enfin compte tenu de la spécificité de certains travaux comme les dragages de grands volumes. Des hypothèses d'implication des entreprises régionales sont proposées pour l'estimation des retombées en emplois.

Le projet devrait générer (ou préserver) près de 500 emplois régionaux en équivalent temps plein durant l'ensemble de la période de construction. Ces emplois seront étalés sur les années de construction avec des pics comme lors de la construction des terre-pleins et postes à quai de commerce.

Il est difficile de déterminer si ces emplois seront nouveaux ou s'ils valoriseront et préserveront des emplois existants dans les entreprises de BTP et les commerces de la région. Toutefois, compte tenu du contexte économique difficile dans le département de l'Aude, avec un taux de chômage important notamment dans le secteur du BTP, il est certain que ce projet aura comme bénéfice pour partie la création de nouveaux emplois et pour une autre partie la préservation d'emplois existants probablement aujourd'hui menacés.

La mise en œuvre de la Phase 2 du projet devrait générer (ou préserver) près de 950 emplois régionaux en équivalent temps plein durant l'ensemble de la période de construction.

4.3.2. EN PHASE D'EXPLOITATION

Les emplois en situation actuelle ont été estimés dans les évaluations précédentes soit par un travail d'entretiens et d'enquêtes auprès des acteurs concernés, soit calculés (lorsque non disponibles ou partielles) en fonction des ratios de la Banque de France, données INSEE pour les entreprises privées et d'autres sources INSEE (Comptes nationaux des collectivités).

C'est sur cette première base que sont évalués en phase d'exploitation les emplois générés par le projet d'extension portuaire et les trafics correspondants qui se répartissent en 3 catégories :

- **Les emplois directs** : Ils résultent des activités faisant partie intégrante du port : exploitation par l'autorité portuaire, ses sous-traitants (pilotage, lamanage, ...) et activité des professionnels implantés dans le port (compagnies maritimes...).

L'estimation des emplois directs générés par le projet sont estimés en distinguant les activités dont l'évolution est liée au nombre de navires et les activités dont l'évolution est liée aux tonnages de marchandises :

- Pour les administrations et les activités de services aux navires : Il a été considéré que les retombées économiques issues des administrations et des activités de services aux navires (pilotage, remorquage, lamanage, transit, agent maritime...) évolueraient proportionnellement à l'évolution du nombre de navires en escale à Port-La Nouvelle. En situation de référence (Phase 1) comme en situation de projet (Phase 2), un coefficient réducteur (0,8) a été appliqué pour les administrations, considérant qu'une recherche d'économie était engagée globalement pour les services de l'Etat et des collectivités locales. Le même coefficient réducteur est appliqué aux activités de services aux navires non opérationnelles (transit, agent maritime...).

Par contre, pour les activités opérationnelles de services aux navires, un coefficient multiplicateur (1,2) est appliqué. Ceci correspond à la prise en compte d'une augmentation progressive de la taille des navires qui demanderont davantage de personnel pour les opérations d'accompagnement de l'escale.

- Pour les activités de services à la marchandise : Les manutentionnaires comme les stockeurs ont une activité directement liée aux volumes de marchandises traités. Leurs activités évolueront donc proportionnellement aux tonnages.

- **Les emplois indirects** correspondent à des activités supplémentaires rendues possible par l'existence du port, mais n'en faisant pas partie. Il peut s'agir des services « additionnels » afférant à une activité, d'activités industrielles ou commerciales en lien avec le trafic portuaire, des activités de transport et de logistique issues de ce même trafic.

La filière EMR avec les activités de construction, d'assemblage et de maintenance des éoliennes flottantes ainsi que la distribution de carburants et le transport (notamment routier) constituent une part importante des emplois et de la création de valeur.

La part des emplois indirects liés à l'activité portuaire avait été estimé en situation existante à partir d'un travail d'enquête et d'extrapolation. Une fois la base des impacts socio-économiques indirects calculée en situation actuelle, les évolutions de ces impacts sont extrapolées en situation de référence et en situation de projet en intégrant :

FOCUS FILIERE EMR

Selon le site du débat public relatif au « projet d'éoliennes flottants en Méditerranée et leur raccordement » et à la fiche n°12 « Quelles retombées économiques attendues pour les régions Occitanie et Provence-Alpes-Côte d'Azur ? » les estimations des emplois générés sont les suivantes :

- La fabrication ou l'assemblage final du flotteur et une intégration de l'éolienne dans un ou plusieurs ports proches du site engendreraient de l'emploi local, que l'on peut estimer à 200 à 300 emplois à temps plein pendant deux ans pour une ferme de 500 MW.
- Pour la préfabrication des éléments du flotteur, tout ou partie de l'activité peut être réalisée en France ou en Europe, en fonction des capacités des industriels à fournir les sous-ensembles. Cela représente environ 2 000 emplois pendant deux ans. L'installation et le démantèlement engendreraient environ 70 à 150 emplois pour la période d'activité.
- La maintenance des fermes créerait environ 100 à 125 emplois pour un parc de 500 MW. Cette activité est locale et de long terme puisqu'elle correspond à la durée de vie des parcs, entre 25 et 30 ans.

Pour faire face à l'ambition de la PPE, la SEMOP prévoit d'installer 20 éoliennes par an sur la période 2026-2040 puis 10 par an au-delà. En considérant que la fabrication, l'assemblage et la maintenance serait réalisés à 100% sur le môle vert et que la préfabrication des éléments du flotteur serait réalisée ailleurs, les ratios suivants ont été retenus pour 20 éoliennes installées par an :

- Emplois maintenance : 50
- Emplois fabrication ou assemblage : 100

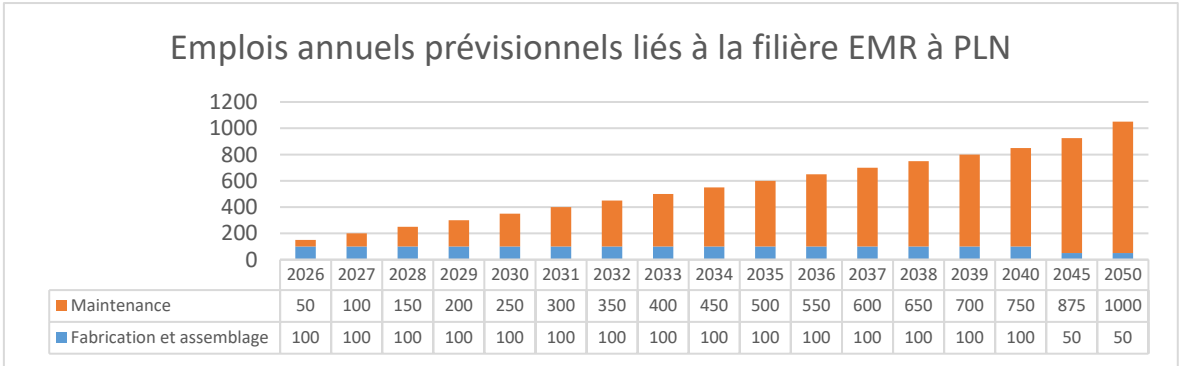


Figure 32 : Emplois annuels prévisionnels liés à la filière EMR à PLN

- **Les emplois induits** correspondent aux emplois générés par les dépenses effectuées dans le tissu économique local grâce aux revenus distribués aux emplois directs et indirects.

Le calcul des effets induits se base sur la masse salariale (revenu brut disponible) hors épargne, affectée à la consommation locale (hors vente à distance, et voyages). Les dépenses effectuées dans le tissu économique local sont estimées à 11 500 € par an et par personne (chiffre arrondi). Ce montant est calculé sur la base de la moyenne nationale INSEE des dépenses par habitant (salaire net de charges, impôts, taxes et diminué de

l'épargne) contextualisé (les salaires dans le département de l'Aude étant plus faibles de 7 % que la moyenne nationale). Ces dernières sont ensuite diminuées d'une estimation de dépenses non locales.

Ces dépenses sont multipliées par le nombre d'emplois des activités directes et indirectes pour déterminer la masse des dépenses effectuées dans le tissu économique local, et donc l'équivalent du chiffre d'affaires des commerces, entreprises de services, entreprises de restauration. Les emplois induits sont calculés à partir du chiffre d'affaire induit, divisé par le salaire moyen brut chargé. **Le résultat obtenu donne l'équivalent d'un emploi induit pour 3 emplois directs et indirects.**

L'évaluation a été réalisée à l'horizon 2035 pour un tonnage globale de 6,8 Mt imputable à hauteur de 5 Mt à la Phase 1 du projet et à hauteur de 1,8 Mt à la Phase 2 du projet. **A cet horizon, le total des emplois générés par l'activité portuaire s'élève à près de 3300 emplois dont 2 070 emplois créés grâce à la mise en œuvre de la Phase 1 du projet et plus de 1 200 emplois en Phase 2.**

	Scenario de référence 2035 (Phase 1)	Option de projet 2035 (Phase 2)	Différentiel
Total emplois	2 070	3 277	1 207
Emplois directs	321	397	76
Autorité portuaire, gestionnaire de port et services maritimes (Capitainerie, gendarmerie maritime, Affaires maritimes)	98	106	8
Services aux navires	46	60	14
Manutention et stockage	177	230	54
Emplois indirects	1 239	2 073	834
Hydrocarbures et liquides	660	660	0
Céréales	198	329	131
Vracs, conventionnel et colis lourds	355	457	103
Eolien offshore (construction ou assemblage)		100	100
Eolien offshore (maintenance parc)		500	500
Autres	26	26	0
Emplois induits	510	807	297

Tableau 10 : Emplois en phases 1 et 2 du projet d'aménagement

4.4. LES EFFETS ECONOMIQUES

4.4.1. LES EFFETS ECONOMIQUES DE LA PHASE 2 DU PROJET

4.4.1.1. LES AVANTAGES RETENUS

Les avantages économiques pour le territoire ont été calculés conformément à l'instruction cadre relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport du 25 mars 2004 et mise à jour en août 2019, sur une durée de vie de projet de cinquante ans (2021-2070) à partir des premiers travaux d'aménagement de la Phase 2 (2021-2025).

Ils ont été mesurés par comparaison entre le scénario de référence (port historique+ Phase 1) sans que soient réalisés les investissements du projet (avec les évolutions de trafics qui en découlent) et l'option de projet (Phase 2) avec les prévisions de trafics correspondants.

Il faut noter à ce sujet que seuls les trafics « identifiés » sont pris en compte pour le calcul des avantages, sans donc les trafics d'opportunité, non identifiés et donc non quantifiables. Or c'est pourtant un des objectifs du projet que d'attirer de nouvelles activités dans une perspective de développement industriel de la région. Ces trafics amélioreront d'autant le bilan socio-économique.

La réalisation de la Phase 2 du projet global d'aménagement portuaire permettra :

- De répondre aux besoins des filières EMR et colis lourds ;
- Pour les trafics de vracs secs, d'accroître la compétitivité portuaire par une capacité d'équipements et de services portuaires (capacités nautiques linéaires de quais, terre-pleins...) supplémentaires performants permettant de répondre au niveau de la demande attendue associée à une capacité d'accueil de navires de plus grande taille.

Les avantages économiques évalués correspondent uniquement aux trafics et activités développées supplémentaires permises par la mise en œuvre de l'option de projet (Phase 2) par rapport à la situation de référence (Port historique+Phase 1). L'absence de projet générera inéluctablement un report de trafics vers des ports concurrents faute de capacité d'accueil et de services adaptés, dans un contexte d'économie maritime orientée sur la recherche des économies d'échelle. Les avantages retenus sont :

4.4.1.1.1. POUR L'ACTIVITE COMMERCE

- **Les avantages liés aux économies réalisées sur les coûts de transport maritime** pour les trafics vracs et général cargo : En l'absence de réalisation de la Phase 2, les trafics qui

ne pourront pas, faute de capacité suffisante, être accueillis par les infrastructures et les équipements de la Phase 1, seront détournés vers d'autres ports. En conséquence, l'hinterland de Port-La Nouvelle devra être desservi pour une partie de ses trafics via des ports concurrents générant un surcoût lié au rallongement du temps de transport maritime.

- **Les avantages liés à la réduction des transports terrestres** pour les trafics qui seraient détournés vers d'autres ports plus éloignés de l'hinterland de Port-La Nouvelle. Cela concerne principalement les produits agricoles et agro-industriels ;
- **Les externalités environnementales** liées aux transports terrestres et maritimes qui seront détournés en option de référence.
- **Les avantages liés à la création d'activité économique** en phase de construction et d'exploitation valorisés à partir de l'excédent brut d'exploitation (EBE¹² ou EBITDA) auprès :

Des entreprises en charge de la construction et la mise en œuvre du projet

Des acteurs portuaires en phase d'exploitation. L'activité économique générée par les différents acteurs portuaires (SEMOP, auxiliaires de marchandises, auxiliaires aux navires) liée à la mise en œuvre de la Phase 2 va permettre de développer des nouvelles activités qui constituent un surplus d'activité économique à valoriser.

4.4.1.1.2. POUR L'ACTIVITE EOLIENNES

- **Les avantages liés à la création d'emplois et de richesses** au travers de la valeur ajoutée générée directement dans l'espace portuaire (construction des éléments d'éoliennes, assemblage, mise en œuvre du champ éolien pilote, ...), indirectement (transports, logistique, sous-traitance et prestations de services, etc.) et de manière induite par le projet valorisés à partir de l'EBE.
- **Les surcoûts divers** (logistique, transport, ...) pouvant être générés dans le cas où le projet de Port-La Nouvelle ne se fait pas et suite à l'application d'un « plan B » par les développeurs des fermes éoliennes offshore.

4.4.1.1.3. LA CREATION DE RICHESSES POUR L'ETAT

Les investissements portuaires sont soumis à TVA et les activités économiques génèrent de l'imposition au titre de l'impôt sur les sociétés. Ces taxes et impôts constituent un avantage à valoriser pour la puissance publique. **Ces avantages sont présentés dans le cadre du bilan socio-économique par acteur pour montrer les recettes générées pour l'Etat mais ne sont pas incluses dans le calcul de la VAN-E et du TRI-E** du projet étant entendu que ces recettes pour l'Etat constituent une charge pour les opérateurs concernés.

4.4.1.2. LA VALORISATION DES AVANTAGES

Les hypothèses retenues pour mesurer les avantages économiques liés aux économies réalisées sur les coûts de transport (maritime et terrestre) sont les suivantes :

¹² Excédent Brut d'Exploitation (EBE) : agrégat de prédilection dans l'évaluation de bilan socio-économique puisqu'il est considéré comme l'indicateur pertinent pour refléter l'activité économique des entreprises.

4.4.1.2.1. LES AVANTAGES LIES AUX SURCOUTS DE TRANSPORT EVITES

• **La réduction du temps de transport maritime**

En l'absence de réalisation de la Phase 2 du projet, une partie des trafics seront détournés vers d'autres ports car les infrastructures ne seront plus suffisantes pour l'accueil des navires de tailles importantes qui constitueront l'essentiel de la flotte à terme. En conséquence, l'hinterland de Port-La Nouvelle devra être desservi pour une partie de ses trafics via d'autres ports générant un surcoût lié au rallongement du temps de transport maritime.

C'est le cas particulièrement des trafics de vrac de PLN (céréales, engrais,) qui sont principalement liés au marché de l'affrètement « au voyage » dont le coût pour l'affrèteur toute proportion gardée (gestion nautique & commerciale) est significativement plus élevé qu'un affrètement à temps. La difficulté à obtenir des éléments précis sur les coûts d'affrètement au voyage, par nature très variables, nous a conduit à prendre en compte comme hypothèse pour estimer la part minimum de la gestion nautique, une moyenne observée sur le marché de l'affrètement à temps ces dernières années.

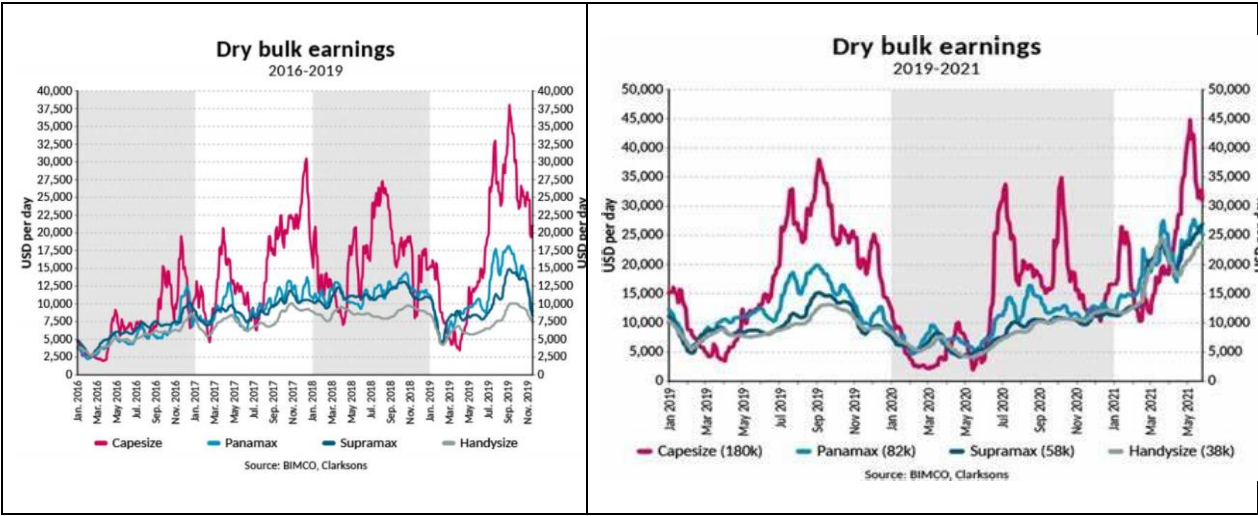


Figure 33 : Evolution des taux d'affrètement au voyage des navires

Les ports qui accueilleront les trafics détournés seront, selon la nature du trafic, soit des ports en Méditerranée (Marseille, ou des ports espagnols), soit des ports sur l'Atlantique (Bayonne, Bordeaux, La Rochelle).

Seuls les trafics susceptibles d'être traités dans des ports nécessitant un détournement de plus d'un jour de mer ont été considérés. Ainsi, par exemple, les trafics susceptibles d'être détournés vers le port de Sète n'ont pas été pris en compte.

Un nombre de jours de mer moyen estimé à 3 jours a ainsi été retenu à la suite de simulations de temps de transport entre PLN et certains ports atlantiques et méditerranéens à une vitesse moyenne de 15 nœuds.

Origine	Destination	Distance (miles)	Vitesse	
			10 nœuds	15 nœuds
La Rochelle	Alger	1 365	5,7	3,8
Sète	Alger	404	1,7	1,6
PLN	Alger	382	1,6	1,1
Marseille	Alger	410	1,7	1,1
Gain PLN / Ports atlantique			4,1	2,7
Gain PLN / Marseille			0,1	0

La Rochelle	Nador	1 090	4,5	3
PLN	Nador	573	2,4	1,6
Marseille	Nador	618	2,6	1,7
Gain PLN / Ports atlantique			2,1	1,4
Gain PLN / Marseille			0,2	0,1
La Rochelle	Izmir	2 594	10,8	7,2
PLN	Izmir	1 300	5,4	3,6
Marseille	Izmir	1 225	5,1	3,4
Gain PLN / Ports atlantique			5,4	3,6
Gain PLN / Marseille			-0,3	-0,2
La Rochelle	Alexandrie	2 751	11,5	7,6
PLN	Alexandrie	1 480	6,2	4,1
Bayonne	Alexandrie	2 719	11,3	7,6
Marseille	Alexandrie	1 405	5,9	3,9
Gain PLN / Ports atlantique			5,3	3,5
Gain PLN / Marseille			-0,3	-0,2

Source : <http://sea-distances.com/>

Tableau 11 : Distance des principaux ports et temps de trajets

Les avantages correspondant concernent les coûts d'exploitation des navires par jour de mer supplémentaire évités. Ces coûts d'affrètement sont par nature très fluctuants selon le niveau d'offre et de demande mondiale des matières premières.

Un taux d'affrètement moyen de 13 000 UDS / jour (11 000 € / j) a été retenu pour la flotte cible de PLN (Navires Handysise et Handymax). En fonction des effets conjoncturels de l'économie et du niveau d'offre de capacité, les taux d'affrètement peuvent être très volatils et varier dans une fourchette allant de 1 à 10.

• **La réduction du temps de transport terrestre**

Le projet proposé d'agrandissement du port permettra, en favorisant l'accueil de nombreux trafics destinés à l'hinterland de Port-La Nouvelle, de réaliser d'importantes économies sur les coûts de transport terrestre et maritime qui seraient générés en option de référence. C'est un avantage réel pour les acteurs de l'économie régionale qui pourront alors acheminer ou expédier leurs marchandises à moindre coût.

Pour le calcul économique il a été retenu les hypothèses suivantes :

- Les céréales (principalement du Lauragais) iraient pour une partie (~80%) vers les ports céréaliers de l'Atlantique soit en moyenne l'équivalent de +/- 400 km contre environ 100 km vers Port-La Nouvelle, soit un différentiel de +300 km en option de référence par rapport à l'option de projet ;
- Pour les intrants agricoles à destination des zones de culture de la région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée, on retrouverait le même schéma, soit sur l'estuaire de la Gironde, soit sur La Rochelle où l'activité engrais est importante. On retiendra une distance supplémentaire de +/-100 km en moyenne ;

Si l'on valorise les tonnages transportés sur ces distances supplémentaires à un coût de 0,03 €/t.km pour le mode ferroviaire et 0,021 €/t.km pour le mode routier, on obtient le surcout que les produits issus ou destinés à l'hinterland de Port-La Nouvelle devraient supporter en option de référence, constituant un avantage économique pour le projet d'extension portuaire.

Une hypothèse de répartition des flux détournés par modes de transport route et fer est posée (85% fer contre 15% route) afin de calculer les distances supplémentaires de transport de pré et post-acheminement en option de référence.

● **Répartition des avantages**

La répartition des avantages liés aux surcoûts de transport évités repose sur l'estimation d'une quote-part pour attribuer celle revenant à la collectivité nationale (chargeurs et opérateurs de transport de l'hinterland) et celle attribuée aux partenaires commerciaux étrangers.

Cette quote-part peut varier considérablement selon les pratiques commerciales en vigueur (régularité des trafics, poids des acteurs, qualité des marchandises, incoterms...).

Le prix de vente pratiqué étant un prix "rendu au destinataire", les économies réalisées sur la part transport liées à une réduction du nombre de jours de mer seront imputées à la fois:

- aux acheteurs bénéficiant d'un coût de transport réduit
- aux vendeurs qui, à qualité de produit égale, peuvent bénéficier d'une réévaluation à la hausse du prix de vente des matières premières en contrepartie.

Cette répartition étant dans l'état actuel des études difficilement quantifiable, l'hypothèse de répartition des avantages retenue est, en fonction des connaissances de certains marchés, en moyenne de 75% pour la collectivité nationale (acteurs de l'hinterland) et 25% pour les partenaires commerciaux étrangers.

4.4.1.2.2. *LES EXTERNALITES LIEES AU TRANSPORT SUR LES FLUX DETOURNES*

En l'absence de projet et donc avec un risque élevé de disparition d'une partie du trafic commercial du port de Port-La Nouvelle, le déroutement des flux de l'hinterland nouellois vers d'autres ports d'importation ou d'exportation, induira des parcours supplémentaires conséquents de pré et post-acheminement terrestres routiers et ferroviaires.

Comme l'ont démontré de nombreux travaux de recherche et études au cours de la dernière décennie (notamment par l'ADEME en France et divers organismes de recherche en Europe), les activités de transport génèrent des impacts sur la population et sur l'environnement. Ces impacts ont des conséquences économiques négatives pour l'homme et son environnement, dont les coûts ne sont généralement pas supportés par les usagers des transports. L'internalisation des coûts externes telle qu'elle est souhaitée par la Commission Européenne et par la politique d'évaluation des projets de transport (cf. Note technique du 27 juin 2014 de la DGITM) signifie l'intégration de ces effets dans le processus décisionnel des décideurs et investisseurs.

Depuis de nombreuses années, des recherches ont été menées notamment au niveau européen pour à la fois rechercher et formaliser une méthode de calcul et de quantification des impacts et déterminer les valeurs unitaires à retenir, selon les modes et les conditions de transport concernés.

Pour le présent calcul, nous utilisons les résultats proposés par la Commission Européenne dans le guide qu'elle a élaboré en 2008 « Handbook on External Costs of Transport » et qui a été actualisé en 2019. Le guide, préparé conjointement par plusieurs instituts de recherche dans le domaine des transports, recense les pratiques, les méthodes et l'état de la technique en ce qui

concerne l'évaluation des coûts externes, et qui ont fait consensus au sein de la communauté scientifique et des décideurs politiques. La Commission a ainsi utilisé ce guide pour préparer une stratégie visant à internaliser les coûts externes pour tous les modes de transport, qui a été adoptée en juillet 2008, en plus d'une proposition de révision de la directive sur la taxation des poids lourds.

Ce guide produit des valeurs unitaires moyennes par nature d'impacts directs (congestion routière et accidentologie au regard du trafic émis, pollution de l'air et bruit au regard des nuisances émises, changement climatique au regard des gaz à effet de serre émis). L'état de l'art en matière d'évaluation monétaire des impacts environnementaux repose sur le coût marginal de chaque type d'impact, selon les modes de transport utilisés et en fonction des conditions de transport (zones urbaines ou interurbaines, routes ou autoroutes, etc.).

Trois types d'impacts ont été utilisés, pour lesquels les valeurs moyennes des impacts (exprimées en centimes d'euro par t.km ou v.km³⁹) ont été extraites du guide et valorisées dans le présent calcul économique :

- L'accidentologie et ses conséquences qui seraient renforcées dès lors que les transports de pré et post-acheminement par la route augmenteraient ;
- La pollution de l'air et ses conséquences sur la santé, elles-mêmes augmentées avec l'accroissement du trafic routier ou ferroviaire ;
- Les émissions de gaz à effet de serre (principalement le CO₂) et leur impact sur le changement climatique.

Pour chacun des trafics prévisionnels pour les filières concernées, ont été calculés

- les volumes de trafics qui seraient susceptibles d'être détournés vers d'autres ports en option de référence ;
- les distances supplémentaires de transport qui seront effectuées, selon les ports de substitution et selon les modes de transport utilisés (route, fer, mer) ;
- les tonnes-kilomètres annuelles auxquelles sont appliquées les valeurs unitaires (€/t) des externalités considérées.

Le tableau suivant présente les trois types d'externalités valorisées dans le calcul (accidentologie, pollution, CO₂) .

Externalités	Mode transport	Coûts	Unité
Accidentologie	route	0,0130	€tkm
	fer	0,0010	
	mer	36,5240	
Pollution de l'air	route	0,0076	
	fer	0,0068	
	mer	0,0040	
Impact changement climatique	route	0,0053	
	fer	0,0025	
	mer	0,0016	

Tableau 12 : Ratios d'évaluation des externalités liées au transport (en € tkm)

4.4.1.2.3. LES AVANTAGES LIES A LA VALORISATION DE L'EBE DES OPERATEURS ECONOMIQUES

• En phase de construction

Il s'agit ici d'évaluer l'EBE que génèreront les entreprises en charge de la construction du port sur les contrats de travaux qu'ils seront chargés d'exécuter. Cette évaluation est faite à partir du montant de l'investissement et un ratio moyen EBE / CA des entreprises du BTP. Le rapport 2021 de BTP Banque sur la performance des entreprises du BTP précise la moyenne de ce ratio pour les entreprises de travaux publics sur les 3 dernières années qui est de l'ordre de 20,5%. Ce ration est à appliquer **au montant des investissements** pour rendre compte de la richesse générée au bénéfice de la collectivité.

• En phase d'exploitation

Valorisation de l'EBE de la SEMOP

La valorisation de l'EBE se la SEMOP s'appuie sur le plan de développement qui a été formalisé à partir des hypothèses de trafics attendues, des recettes et des charges correspondantes. L'hypothèse de taux EBE/CA retenu pour la SEMOP est de 45%. Par comparaison, les taux observés auprès des gestionnaires de port en France et en Europe varient entre 30 et 50%, en fonction notamment du niveau de valorisation du domaine.

Valorisation de l'EBE de la manutention

L'EBE de l'activité manutention a été estimé à partir de ratios analysés auprès d'opérateurs portuaires spécialisés et ramenés à la tonne manutentionnée par grande typologie de trafics. Les ratios retenus pour estimer l'EBE de la manutention lié à la Phase 2 du projet sont les suivants :

Manutention	EBE / tonne
Manutention céréales	0,72
Manutention engrais	1,75
Manutention autres vrac solides et colis lourds	1,65

Tableau 13 : Valorisation de l'EBE de la manutention

Valorisation de l'EBE des services aux navires (pilotage, remorquage, lamanage)

Le chiffre d'affaires lié aux services aux navires est estimé à 10000 €/navire en moyenne pour un taux EBE/CA lié à ces activités de 20%.

Valorisation de l'EBE des activités d'assemblage / maintenance des éoliennes offshore

L'analyse des comptes 2019 de différents acteurs majeurs de la filière EMR (construction, assemblage et activités de maintenance) traduit un EBE (ou EBITDA) moyen par effectif de 38 965 € :

- SIEMENS GAMESA RENEWABLE ENERGY SA : 34 500 €.
- VESTAS : EBE/effectif= 62 089 €
- SAIPEM : 31 056 €
- BOSKALIS : 29 350 €

Ce ratio moyen est pris comme hypothèse pour évaluer les retombées socio économiques de la filière EMR à PLN pour les activités de construction/assemblage des éoliennes offshore sur le môle vert sur la base d'une production annuelle de 20 éoliennes et des effectifs correspondant estimés au point précédent.

4.4.1.2.4. RESULTATS DES AVANTAGES

Dossier d'enquête publique pour la Phase 2 du projet d'extension du port de Port-La Nouvelle

En milliers d'euros	Coût d'investissement (y.C coût d'opportunités des fonds publics)	Coût de maintenance des infrastructures et équipements	Total coûts	Filière BTP (Phase construction)	Chargeurs (Surcoût transport maritime évités)	Chargeurs (Surcoût transport terrestre évités)	Collectivité (Externali-tés évitées)	Gestionnaire portuaire (Valorisation activité économique)	Manutentionnaire (Valorisation activité économique)	Services aux navires (Valorisation activité économique)	Industries EMR (Valorisation activité économique)	Puissance publique (TVA s/Investissement) non pris en compte dans le TRIE	Total avantages	Avantages -coûts non actualisés
2021	434	-	434	82	-	-	-	-	-	-	-	80	82	(352)
2022	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2023	10 781	-	10 781	2 037	-	-	-	-	-	-	-	1 987	2 037	(8 744)
2024	94 215	-	94 215	17 801	-	-	-	-	-	-	-	17 367	17 801	(76 414)
2025	21 573	341	21 914	4 076	-	-	-	42	-	111	-	4 083	4 229	(17 685)
2026	-	379	379	-	-	-	-	2 780	278	438	3 896	950	7 393	7 014
2027	-	1 147	1 147	-	-	-	-	5 444	278	669	3 896	1 827	10 288	9 141
2028	-	464	464	-	-	-	-	7 032	367	859	3 896	2 157	12 155	11 691
2029	-	495	495	-	-	-	-	8 596	368	984	3 896	2 586	13 844	13 349
2030	-	1 279	1 279	-	462	1 640	4 431	9 304	954	1 755	3 896	3 259	22 442	21 163
2031	-	573	573	-	718	2 425	6 643	9 555	1 262	1 776	3 896	3 263	26 274	25 701
2032	-	590	590	-	975	3 210	8 854	9 886	1 487	1 892	3 896	3 434	30 200	29 609
2033	-	1 356	1 356	-	1 231	3 994	11 066	10 263	1 794	2 032	3 896	3 794	34 277	32 921
2034	-	661	661	-	1 488	4 779	13 277	10 609	2 019	2 148	3 896	3 826	38 217	37 556
2035	-	681	681	-	1 488	4 779	13 277	10 777	2 019	2 148	3 896	3 872	38 386	37 704
2036	-	1 432	1 432	-	1 488	4 779	13 277	10 928	2 019	2 148	3 896	4 060	38 537	37 105
2037	-	699	699	-	1 488	4 779	13 277	11 096	2 019	2 148	3 896	3 956	38 704	38 006
2038	-	708	708	-	1 488	4 779	13 277	11 259	2 019	2 148	3 896	3 998	38 867	38 159
2039	-	5 172	5 172	-	1 488	4 779	13 277	11 424	2 019	2 148	3 896	4 932	39 032	33 860
2040	-	726	726	-	1 488	4 779	13 277	11 582	2 019	2 148	3 896	4 083	39 190	38 464
2041	-	736	736	-	1 488	4 779	13 277	7 533	2 019	2 148	1 948	3 072	33 193	32 457
2042	-	1 488	1 488	-	1 488	4 779	13 277	7 646	2 019	2 148	1 948	3 251	33 306	31 819
2043	-	755	755	-	1 488	4 779	13 277	7 761	2 019	2 148	1 948	3 133	33 421	32 667
2044	-	764	764	-	1 488	4 779	13 277	7 870	2 019	2 148	1 948	3 162	33 530	32 767
2045	-	33 356	33 356	-	1 488	4 779	13 277	7 997	2 019	2 148	1 948	9 712	33 657	301
2046	-	784	784	-	1 488	4 779	13 277	8 117	2 019	2 148	1 948	3 228	33 777	32 993
2047	-	795	795	-	1 488	4 779	13 277	8 239	2 019	2 148	1 948	3 261	33 899	33 105
2048	-	1 547	1 547	-	1 488	4 779	13 277	8 354	2 019	2 148	1 948	3 440	34 014	32 467
2049	-	816	816	-	1 488	4 779	13 277	8 489	2 019	2 148	1 948	3 327	34 149	33 334
2050	-	827	827	-	1 488	4 779	13 277	8 617	2 019	2 148	1 948	3 361	34 277	33 450
2051	-	1 580	1 580	-	1 488	4 779	13 277	8 746	2 019	2 148	-	3 545	32 458	30 878
2052	-	848	848	-	1 488	4 779	13 277	8 866	2 019	2 148	-	3 428	32 578	31 730
2053	-	860	860	-	1 488	4 779	13 277	9 012	2 019	2 148	-	3 467	32 723	31 863
2054	-	1 614	1 614	-	1 488	4 779	13 277	9 147	2 019	2 148	-	3 652	32 859	31 244
2055	-	884	884	-	1 488	4 779	13 277	9 285	2 019	2 148	-	3 540	32 996	32 112
2056	-	895	895	-	1 488	4 779	13 277	9 410	2 019	2 148	-	3 573	33 122	32 227
2057	-	1 651	1 651	-	1 488	4 779	13 277	9 566	2 019	2 148	-	3 764	33 278	31 627
2058	-	921	921	-	1 488	4 779	13 277	9 710	2 019	2 148	-	3 654	33 421	32 501
2059	-	934	934	-	1 488	4 779	13 277	9 856	2 019	2 148	-	3 693	33 567	32 634
2060	-	5 401	5 401	-	1 488	4 779	13 277	9 987	2 019	2 148	-	4 619	33 699	28 298
2061	-	429	429	-	1 488	4 779	13 277	3 349	2 019	2 148	-	1 965	27 060	26 632
2062	-	429	429	-	1 488	4 779	13 277	3 349	2 019	2 148	-	1 965	27 060	26 632
2063	-	1 171	1 171	-	1 488	4 779	13 277	3 349	2 019	2 148	-	2 113	27 060	25 889
2064	-	429	429	-	1 488	4 779	13 277	3 349	2 019	2 148	-	1 965	27 060	26 632
2065	-	429	429	-	1 488	4 779	13 277	3 349	2 019	2 148	-	1 965	27 060	26 632
2066	-	1 171	1 171	-	1 488	4 779	13 277	3 349	2 019	2 148	-	2 113	27 060	25 889
2067	-	429	429	-	1 488	4 779	13 277	3 349	2 019	2 148	-	1 965	27 060	26 632
2068	-	429	429	-	1 488	4 779	13 277	3 349	2 019	2 148	-	1 965	27 060	26 632
2069	-	1 171	1 171	-	1 488	4 779	13 277	3 349	2 019	2 148	-	2 113	27 060	25 889
2070	-	429	429	-	1 488	4 779	13 277	3 349	2 019	2 148	-	1 965	27 060	26 632
2021-2070 (M€)	127,0	80,7	207,7	24,0	58,4	188,1	522,2	348,3	81,5	90,0	77,9		1390,5	1182,8
2021-2070 (M€) Actualisé en valeur 2021	-106,18	-26,87	-133,05	20,06	17,00	54,87	152,23	127,73	24,56	28,32	39,97	70,10	464,75	331,70

Tableau 14 : Synhtèse des résultats des avantages

5. LE BILAN SOCIO-ECONOMIQUE

5.1. PHASE 2 DU PROJET

5.1.1. LE RESULTAT DU BILAN SOCIO-ECONOMIQUE DE LA PHASE 2 DU PROJET

Le calcul est réalisé sur les paramètres suivants correspondant à la Phase 2 d'aménagement :

- Prise en compte de l'ensemble des coûts d'investissement et des coûts additionnels ou nouveaux d'exploitation et d'entretien (dont les dragages) tels qu'évalués : infrastructures portuaires, superstructures et équipements ;
- Calcul des avantages économiques liés aux trafics supplémentaires (+1,7 Mt) générés par le scénario de projet (Phase 2) par différentiel avec les trafics générés (6,6 Mt) par le scénario de référence (Phase 1) ;
- Taux d'actualisation de 4,5% (recommandé par le Commissariat général à la stratégie et à la prospective) ;
- Calcul sur 50 ans.

Sur ces bases, les indicateurs de rentabilité économique apparaissent les suivants :

La valeur actuelle nette du projet (VAN) est la somme sur n années de la somme algébrique actualisée des coûts et des avantages, à laquelle on ajoute la valeur résiduelle des installations :

Le taux de rentabilité interne (TRI) du projet, qui est par définition **le taux d'actualisation qui annule la VAN.**

Le taux de rentabilité par euro investi : c'est le ratio [Bénéfice actualisé / Investissement] (somme actualisée des avantages divisé par la somme actualisée des coûts). Cet indicateur permet notamment de choisir entre des variantes éventuelles du projet

VAN-SE (M€)	327 238
TRI	17,24
Taux de rentabilité par euro investi	2.45

Tableau 15 : Indicateurs de rentabilité économique

Sur la base des différentes estimations et hypothèses prises en compte dans les calculs économiques, il ressort que la rentabilité socio-économique du projet s'établit à 17,24% avec une Valeur actualisée nette du projet qui s'élève à près de 327 M€ sur la période de 50 ans.

Le niveau de rentabilité économique du projet est orientée très favorablement, nettement au-dessus du taux d'actualisation retenu de 4,5% pour les grands projets d'infrastructures en France.

5.1.2. LES TESTS DE SENSIBILITE

Les risques et incertitudes peuvent être classés en 2 catégories :

- Les risques sur la maîtrise des coûts : si l'évaluation des coûts de construction du projet sont relativement bien encadrés dans le cadre des études de projet du fait d'une bonne connaissance des conditions de site et de chantier, une incertitude persiste pouvant être liée à divers aléas (par exemple météorologiques) sur ce poste tant que les chantiers ne seront pas terminés. Ce risque peut être appréhendé au travers des tests de sensibilité, en considérant une augmentation des coûts d'investissement de +10 et + 15% ;
- Les risques liés aux prévisions d'activités dépendant de nombreux paramètres économiques, technologiques, normatifs etc. Ces prévisions d'activités sont reflétées par les excédents brut d'exploitation (EBE) de l'ensemble des acteurs concernés par le projet (Entreprises du BTP en phase chantier, armateurs, SEMOP, Manutentionnaire, services aux navires, Industries EMR).

Afin de prendre en compte ces risques et incertitudes, des tests de sensibilité ont été réalisés sur les paramètres représentatifs de la rentabilité : coûts et avantages procurés par le projet. Le résultat des tests est repris dans le tableau suivant.

Variables des tests de sensibilité*	%	TRI-E
Recul ensemble des avantages	- 10%	15,75%
Recul ensemble des avantages	- 30%	12,60%
Recul avantages - 30% et augmentation des coûts + 15%		11,22%

*Les coûts s'entendent comme Investissement initial et entretien-maintenance

Tableau 16 : Variables des tests de sensibilité

Il s'agit ici de mesurer l'incidence d'une réduction des différents avantages analysés et de mesurer l'incidence sur le TRI-E global du projet. Parallèlement, une hypothèse dégradée des avantages (-30%) a été simulée en la cumulant avec une hypothèse de surcoût des travaux de +15%.

Cette hypothèse de réduction de la valorisation des avantages (-30%) cumulée à un surcoût des travaux (+15%) traduit un TRI-E du projet de 11,22%.

Le tableau ci-dessous traduit la répartition du bilan socio-économique par acteur bénéficiaire de la Phase 2 du projet en décomposant l'ensemble des avantages monétarisés du projet avec un taux d'actualisation de 4,5% sur la période 2021-2070.

5.2.RAPPEL PHASE 1 DU PROJET

5.2.1. LE RESULTAT DU BILAN SOCIO-ECONOMIQUE DE LA PHASE 1 DU PROJET

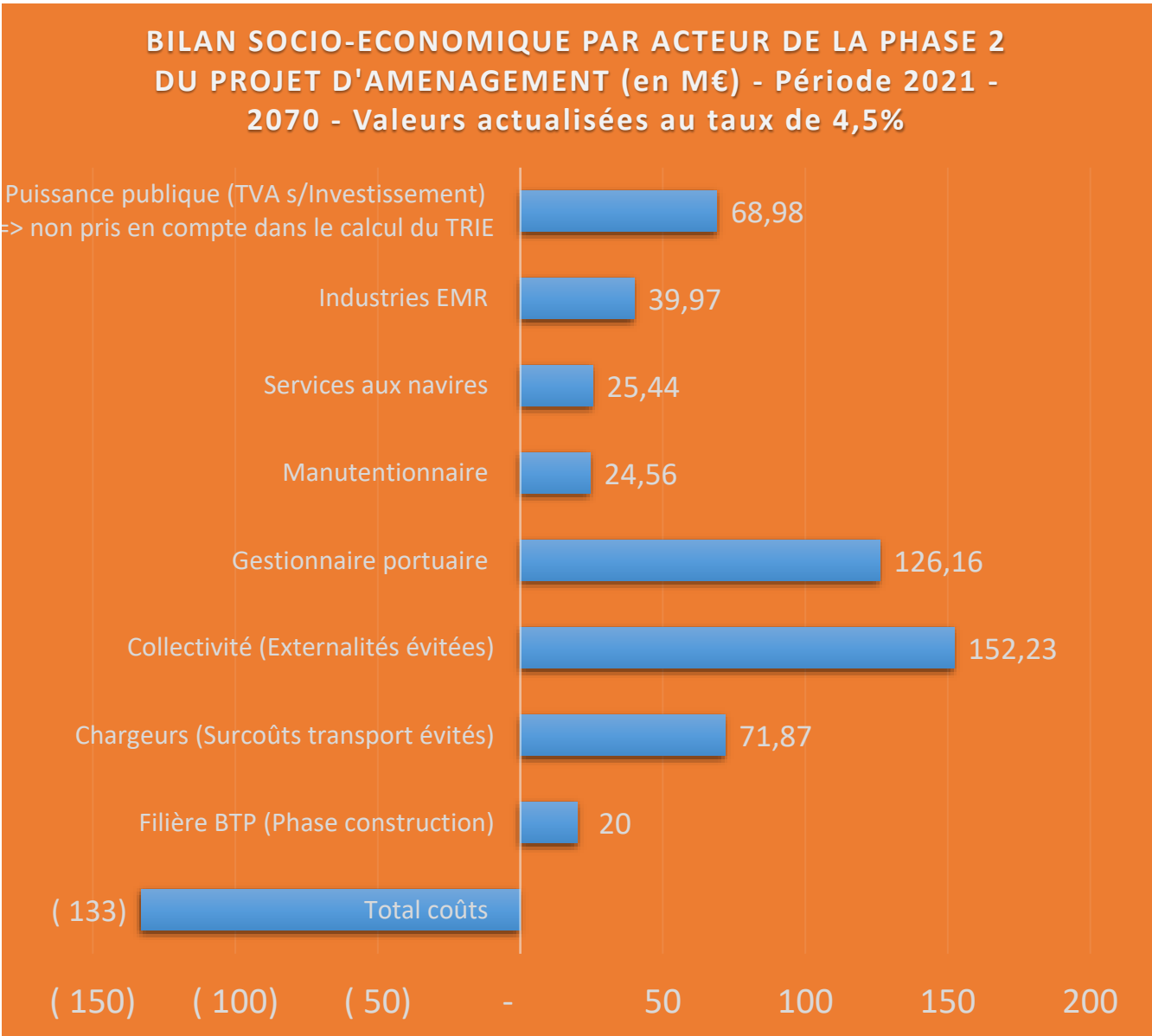


Figure 34 : Bilan socio-économique par acteur de la Phase 2

Puissance publique : Pour rappel, les investissements portuaires sont soumis à TVA et les activités économiques génèrent de l'imposition au titre de l'impôt sur les sociétés. Ces taxes et impôts constituent un avantage à valoriser pour la puissance publique. **Ces avantages sont présentés dans le cadre du bilan socio-économique par acteur pour montrer les recettes générées pour l'Etat mais ne sont pas incluses dans le calcul de la VAN-E et du TRI-E** du projet étant entendu que ces recettes pour l'Etat constituent une charge pour les opérateurs concernés.

Les indicateurs de rentabilité économique apparaissent les suivants.

INDICATEURS ECONOMIQUES		INDICATEURS ECONOMIQUES	
VAN sur 50 ans	870 831 260 €	VAN sur 50 ans	1 597 976 171 €
TRIE sur 50 ans	11,00%	TRIE sur 50 ans	18,18%
HYPOTHESES DE CALCUL		HYPOTHESES DE CALCUL	
Option de référence	M maintien trafic 1 Mt	Option de référence	M maintien trafic 1 Mt
Option de projet		Option de projet	
Montée en puissance du projet	lente à 2040	Montée en puissance du projet	rapide à 2030

Tableau 17 : Indicateurs de rentabilité économique

Le calcul est réalisé sur la base d'une hypothèse de trafic prévisionnel de commerce de +/-4 Mt à moyen terme(dont 3,1 Mt sur l'extension portuaire correspondant à la capacité portuaire envisagée en Phase 1, et 0,9 Mt sur le port actuel). Le calcul reste conservateur puisqu'il ne tient pas compte des opportunités de trafics et d'activités portuaires (puisque le trafic potentiel identifié a été ciblé à 5,14 Mt dans les études préliminaires) qui ne manqueront pas de se concrétiser dans l'avenir du fait d'une nouvelle offre portuaire performante et structurée en direction d'un large hinterland régional voire au-delà.

Une progression lente des trafics suppose que le trafic de commerce cible de +/-4 Mt serait atteint en 2040 alors qu'une progression rapide (meilleure dynamique commerciale des opérateurs par exemple) suppose que ce trafic serait atteint dès 2030. Là encore, la rentabilité du projet sera améliorée dès lors que la dynamique commerciale engagée par la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée portera ses fruits et activera la montée en puissance des trafics de commerce.

Cette notion, que nous appelons actuellement le taux d'actualisation, traduit le prix relatif que nous attachons au présent et fixe la limite que nous sommes prêts à consentir pour l'avenir. Ce taux permet ainsi de comparer des valeurs économiques qui s'échelonnent dans le temps

Enfin, le calcul est réalisé sur une hypothèse médiane pour l'option de référence, avec la poursuite du trafic dans le port autour d'un trafic moyen de +/-1 Mt/an. Il est certain que si l'option de référence devait considérer une disparition du trafic de commerce de Port-La Nouvelle, l'impact sur la rentabilité du projet serait nettement positif, renforçant la rentabilité économique du projet.

Sur la base des différentes estimations et hypothèses prises en compte dans les calculs économiques, il ressort que la rentabilité économique du projet s'établit entre 11% et 18%. On observe que dans une configuration prudente avec une progression des trafics étalée sur une vingtaine d'années et une option de référence où l'activité portuaire reste présente malgré les probables difficultés associées à un tel maintien d'activité, la rentabilité économique du projet est orientée favorablement, nettement au-dessus du taux d'actualisation retenu de 4,5% pour les grands projets d'infrastructures en France.

5.2.2. LES TESTS DE SENSIBILITE

Le calcul montre une rentabilité socio-économique intéressante du projet sur la base des hypothèses conservatrices de calcul retenues, de l'ordre de 11% dans un cas où l'essentiel des conditions serait peu favorable (montée en puissance lente du projet) et 18% avec des conditions générales du projet plus favorables, restant cependant prudentes puisque ne tenant pas compte des opportunités pouvant survenir.

Les tests de sensibilité permettent d'observer que même dans les cas les plus pénalisants, la rentabilité économique du projet apparaît assurée, restant au-dessus du taux d'actualisation fixé à 4,5%

Test de sensibilité sur l'option de projet (progression lente des trafics)	
augmentation des coûts d'investissement publics de +10%	10,39%
augmentation des coûts d'investissement publics de +15%	10,11%
recul modéré des avantage de -10%	10,19%
recul sensible des avantage de -30%	8,43%
avantages -30% et Coûts invest +15%	7,74%
sans avantage sur les transports	8,91%
sans avantage sur les externalités	8,93%
sans avantage sur les retombées socio-éco du chantier	10,24%
sans avantage sur les retombées socio-éco portuaires	7,89%
sans avantage sur les fermes éoliennes offshore	10,20%
prise en compte du coût d'opportunité sur les investissements publics	9,44%
disparition du trafic en Option de référence à l'horizon 2025	15,90%

Tableau 18 : Test de sesibilité

6. GLOSSAIRE

- **EBE** : Excédent Brut d'Exploitation (EBE ou EBITDA) : agrégat de prédilection dans l'évaluation de bilan socio-économique puisqu'il est considéré comme l'indicateur pertinent pour refléter l'activité économique des entreprises.
- **Navires Handysize / Handymax** : 15 000 à 50 000 tpi
- **PIB** : Produit Intérieur Brut
- **PLN** : Port-La Nouvelle
- **SCRUBBER** : Filtres à particules et polluants installés en sortie des moteurs et générant des cendres et poussières chargées en métaux lourds par exemple
- **TRI** : Le taux de rentabilité interne (TRI) du projet, qui est par définition le taux d'actualisation qui annule la VAN.
- **VAN-SE** : La valeur actualisée nette socio-économique (VAN-SE) est la somme, sans doubles comptes, des variations (entre l'option de référence et l'option de projet) des effets monétarisés actualisés de toute nature induits par le projet, y compris les effets non marchands et les externalités pour lesquels on dispose d'une valeur monétaire dite « valeur de référence ».