

PROJET

D'EXTENSION DE L'INFRASTRUCTURE PORTUAIRE DE

PORT-LA NOUVELLE,

OÙ EN SOMMES-NOUS ?

COMPTE RENDU 2014 DES ÉTUDES PRÉLIMINAIRES



“La Région porte à Port-La Nouvelle un projet de développement global durable. Celui-ci, d'intérêt public majeur, intègre trois composantes: un volet environnemental, un volet économique et un volet transport.

Il s'agit tout à la fois de créer un nouveau port extérieur pour accueillir des navires plus grands répondant au trafic à venir, de créer un parc logistique pour que s'installent des activités en lien avec le port, et de préserver et valoriser le patrimoine naturel avec la Réserve naturelle Régionale de Sainte Lucie.

Il permettra à des navires de plus grandes capacités d'accéder au port. La création d'activités ou l'accueil de nouvelles industries d'avenir deviendront alors possibles.

Il s'agit donc de faire évoluer les infrastructures de Port-La-Nouvelle pour tenir compte tout à la fois du contexte mondial et du contexte régional: le transport maritime représente 90% des échanges commerciaux dans le monde et la flotte des navires tend vers un agrandissement de leurs tailles. La Région compte plusieurs ports (Sète, Port-La Nouvelle, Port-Vendres et L'Ardoise) et souhaite développer une offre globale sur l'ensemble de ces sites

tout en assurant la préservation des espèces et des écosystèmes littoraux. Parallèlement, la Région s'attache à mettre en valeur la Réserve Naturelle Régionale de Sainte-Lucie, attenante au port, et riche d'une faune et d'une flore exceptionnelles.

Le public a pris connaissance de ce projet portuaire au premier trimestre 2013 grâce aux dix réunions organisées dans le cadre du débat public qui s'est tenu dans la région. Différentes options étaient alors possibles. Depuis, la Région qui porte ce projet, l'a fait évoluer pour tenir compte des apports du débat.

C'est donc un projet en phase avec l'évolution économique générale et au service du territoire régional que j'ai le plaisir de vous présenter aujourd'hui. ”

Christian Bourquin,
Président de la Région Languedoc-Roussillon

Port-la-Nouvelle, le port

- > 18^{ème} port de commerce français (sur une quarantaine)
- > 1^{er} port français méditerranéen pour l'exportation des céréales
- > 2^{ème} port français méditerranéen pour l'importation des produits pétroliers
- > 3^{ème} port de commerce français de Méditerranée
- > 14^{ème} port français métropolitain pour son tonnage

En 2013, le trafic a progressé de 1,79% par rapport à 2012.

5^{ème} progression des ports français.

Le port reçoit aujourd'hui sans difficulté des navires de 110m de long et en accès limité des navires d'une longueur maximale de 145m.

On observe à Port-La-Nouvelle une tendance générale, valable sur l'ensemble des ports: le nombre de navires accueillis baisse, mais les volumes transportés sont plus importants et augmentent : (+ 10% des volumes moyens transportés par navire en trois ans).





► Que s'est-il passé depuis le débat ?

En juin 2013, la Commission nationale du débat public tirait les conclusions du débat. (cf compte-rendu et bilan CNDP).

Ce débat a selon elle mis en lumière un véritable consensus autour de la nécessité d'agrandir le port. En revanche, les avis divergeaient sur l'ampleur à donner à ce projet.

La Commission recommandait donc à la Région Languedoc-Roussillon de réfléchir au dimensionnement du futur port en

approfondissant certains points soulevés lors du débat.

Parallèlement, la Région a pris en juin 2013 l'avis du Conseil portuaire, instance qui regroupe l'ensemble des acteurs concernés par le port.

Fort de la concertation avec le conseil portuaire, la Région a alors décidé de poursuivre le projet en suivant les recommandations de la Commission nationale du débat public. (cf délibération du CR)



Compte rendu du débat public
du 17 déc. 2012 au 16 avr. 2013



Bilan du débat public juin 2013



INFOS +

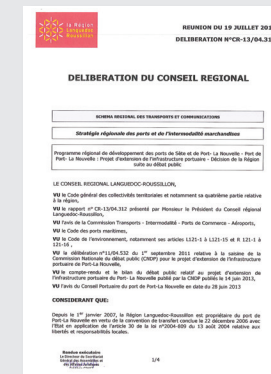


Débat public

<http://www.debatpu-blic-pln2015.org>



Delibération du conseil
Régional





190m



200m



225m



400m

Quels sont les navires qui utilisent et qui vont utiliser le port de Port-La-Nouvelle ?

En 2012, l'analyse des besoins des utilisateurs actuels et potentiels du port conduisait à la conclusion que le port devrait pouvoir accueillir des navires de 225 m. de long, 36 m. de large, et ayant un tirant d'eau maximum de 14,50 m.

Les bateaux de ce type sont en passe de devenir les plus nombreux

au plan international, sans pour autant être les plus imposants au monde : il existe dès aujourd'hui des navires de 400 mètres de long.



Lors du débat public, des experts ont confirmé que si aujourd'hui, ce sont pour l'essentiel des bateaux de 190-200 mètres qui desservent les ports méditerranéens, à moyen terme, les ports de notre « mare nostrum » seront aussi concernés par des bateaux de 225 m.

Pour tenir compte de la taille de ce navire qui servira à dimensionner le port, des recommandations issues du débat public, et dans un souci de chercher les solutions les plus rationnelles – économiques et environnementales –, la Région a examiné différents scénarios pour vérifier les possibilités de faire évoluer le port par phases successives.

Lors du débat public, l'idée avait notamment été évoquée de savoir s'il était possible de passer d'un scénario consistant dans une première étape à réaménager la passe d'entrée (le scénario 2 présenté au débat public) pour passer ensuite au scénario de port extérieur (le scénario 3 présenté au débat public). Mais le fait de réaménager la passe d'entrée actuelle comporte deux inconvénients:

A l'issue de cette étape, seuls des bateaux d'une longueur maximale de 160 mètres pourraient être accueillis.

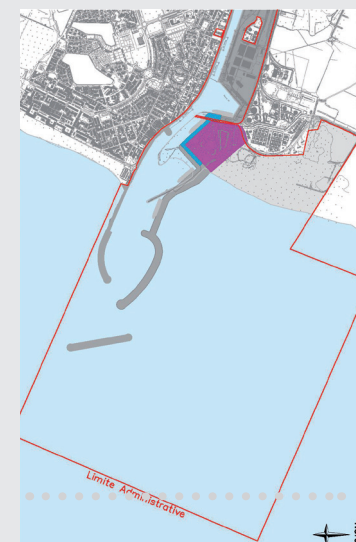
Pour passer de cette phase intermédiaire au port extérieur permettant l'accueil de navires de 200-225m, il faudrait détruire les ouvrages maritimes construits en première phase, ce qui n'est pas cohérent. Ce scénario n'a donc pas été retenu.

Fort de ces éléments, la Région a donc décidé, à l'issue du débat, de retenir l'option d'aménagement d'un nouveau port extérieur correspondant à la famille de scénario 3 présentée au débat public, seule option permettant d'accueillir le type de navires attendus.

2 SCÉNARIOS

présentés au débat public

2^{ème} scénario



3^{ème} scénario



L'ORGANISATION DU NOUVEAU PORT

*Exemples des néo vrac



Une fois le choix du port extérieur arrêté, le maître d'œuvre a proposé différents scénarios d'organisation au sein du nouveau bassin: comment aménager les terre-pleins et les quais pour accueillir au mieux les navires attendus.

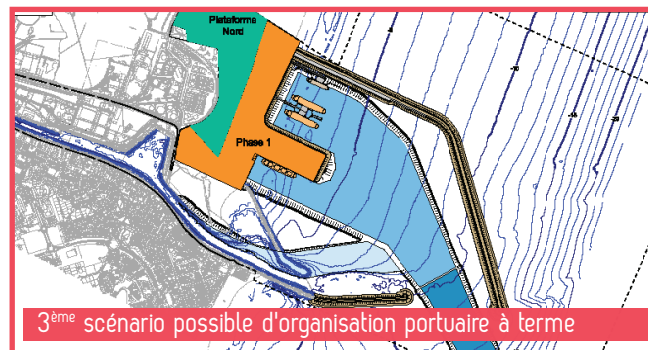
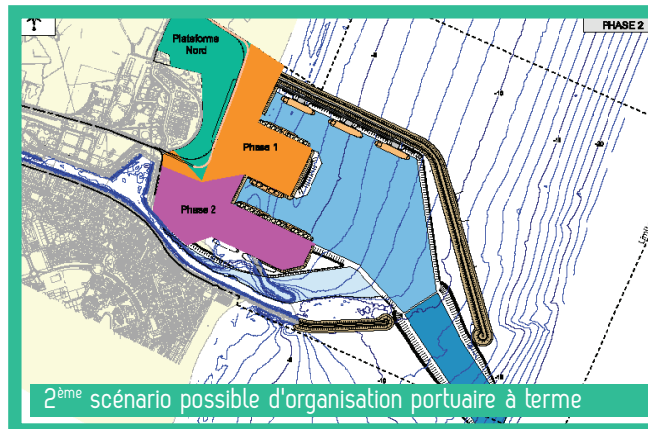
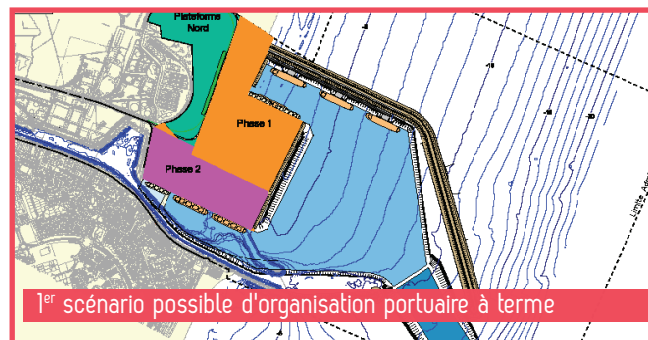
Pour accueillir les trafics existant aujourd'hui ou d'ores et déjà identifiés pour les années qui viennent, les études du maître d'œuvre ont montré qu'il faut a minima : trois postes vrac liquides et un poste polyvalent pour les vrac secs, marchandises générales, néo vrac (*) et trafic roulier.

Mais l'agrandissement du port n'a pas pour seul but d'accueillir des volumes plus importants des trafics existants. Il devrait également engendrer des trafics nouveaux, débouchant sur de nouvelles activités à quai. Pour les accueillir, la Région envisage une deuxième phase d'aménagement : plusieurs postes pour les vrac secs, un pour les vrac liquides et des terre-pleins supplémentaires.

La Région disposait alors des éléments nécessaires pour envisager différents scénarios. Trois solutions se dégagèrent pour le port.

La Région a finalement retenu le deuxième schéma, qui laisse une plus grande place à l'évolution du port en laissant une surface de bassin libre pour répondre aux besoins futurs.

Ce schéma a de plus l'avantage d'être adaptable : il pourra évoluer en fonction des écarts entre les prévisions de trafic et la réalité des trafics qui apparaîtront progressivement.



LE MAÎTRE D'ŒUVRE

Le maître d'œuvre est une société spécialisée dans les études, chargée de la conception des ouvrages et du suivi de leur réalisation.

Il est également en charge des études réglementaires : analyses géotechniques, sédimentologiques, modélisation du trait de côte, étude d'impact, étude socio-économique, etc.



UN AGRANDISSEMENT PROGRESSIF

➤ Pour autant la question de phaser les aménagements s'est posée pour le nouveau port : toujours dans un souci d'optimiser au mieux le projet, la Région a examiné plusieurs étapes.

① Dans une première phase seront aménagés les ouvrages de protection (digues) le long desquelles pourront être aménagés des postes recevant les navires transportant des vracs liquides et un premier terre-plein d'une quinzaine d'Ha sera aménagé avec un quai où pourront accoster des navires dont le tirant d'eau pourra aller

jusqu'à 14,50m transportant des marchandises en vracs solides ou des colis lourds.

② Dans une deuxième phase, de nouveaux terres-pleins avec de nouveaux quais pourront être aménagés dans le bassin lorsque les opportunités de trafic le justifieront.

Sur ces bases, la Région a fait réaliser par le maître d'œuvre les études plus détaillées du projet.

Que se passe-t-il sur le site ? (partie maritime)

Dans le cadre des études en cours, des sondages sont réalisés à partir d'une plate-forme avec un double but :

> Avoir la connaissance des caractéristiques géotechniques des sols sur lesquels seront fondés les ouvrages

> Avoir la connaissance de la qualité des sables qui seront dragués pour creuser le nouveau bassin portuaire.

Les remorqueurs de Port-La Nouvelle travaillent sur ce chantier.

LES DIGUES

➤ Pourquoi ne pas agrandir les digues par étape ?

La construction d'un port répond à des contraintes très précises imposées par les navires et la navigation.

Le choix des dimensions du navire que l'on veut accueillir à terme est fondamental car il conditionne tout le projet : le dimensionnement des ouvrages est imposé par les contraintes liées à la taille de ces navires : la largeur du port intérieur, la longueur des digues dépendent des manoeuvres que doivent effectuer les navires ciblés par ce projet et à l'agitation maximale (hauteur des vagues) qui déterminera la qualité de service que l'exploitant du port est prêt à accepter dans le bassin protégé par les digues.

L'optimisation de la longueur des digues a été le premier travail du maître d'œuvre dans le cadre de ses études préliminaires.



Exemple de construction d'une digue en enrochements.



LA DÉFINITION DU PLAN MASSE

Tenant compte des bateaux retenus, et tenant compte de ces paramètres d'accueil, le maître d'œuvre a réalisé deux types d'études :

> une étude d'agitation, qui consiste à calculer la hauteur et la fréquence d'apparition des vagues à différents endroits du port,

> une étude de navigation, qui consiste à tester les distances d'arrêt, de manœuvres d'évitage et de mise à poste des navires dans des conditions optimales de sécurité.

LA CONCLUSION DES ÉTUDES PRÉLIMINAIRES

> Les dimensions prévues pour les différentes zones de manœuvres dans l'avant-port sont nécessaires pour permettre l'accès en sécurité au port

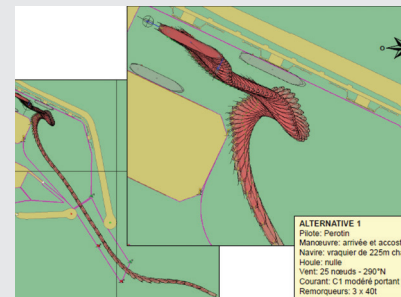
> La distance d'arrêt des navires doit être au moins de 1000 m. entre la passe d'entrée et le centre du cercle d'évitage (zone de manœuvre des navires)

> Les longueurs des différents ouvrages prévues sont nécessaires pour assurer une agitation acceptable pour les navires à l'intérieur du port

> Les ouvrages projetés permettent la continuité d'accueil des navires actuels dans le port historique



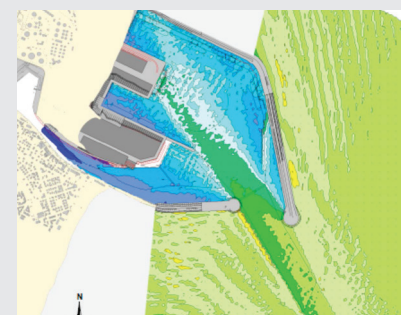
Étude de navigation



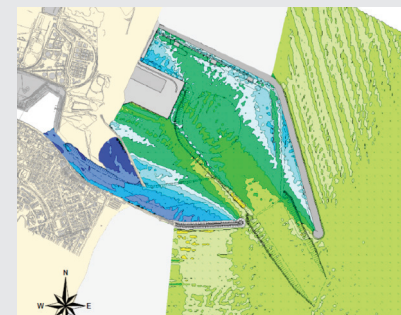
Exemple de simulation montrant que la longueur d'arrêt est nécessaire

Quelque 42 simulations ont été réalisées sur un simulateur après modélisation du port. Elles ont été réalisées par un pilote expert et pour certaines en présence d'un pilote de Port-La Nouvelle.

Étude d'agitation portuaire



Cas où l'agitation est acceptable après avoir modifier le tracé des digues



Cas où l'agitation n'est pas acceptable



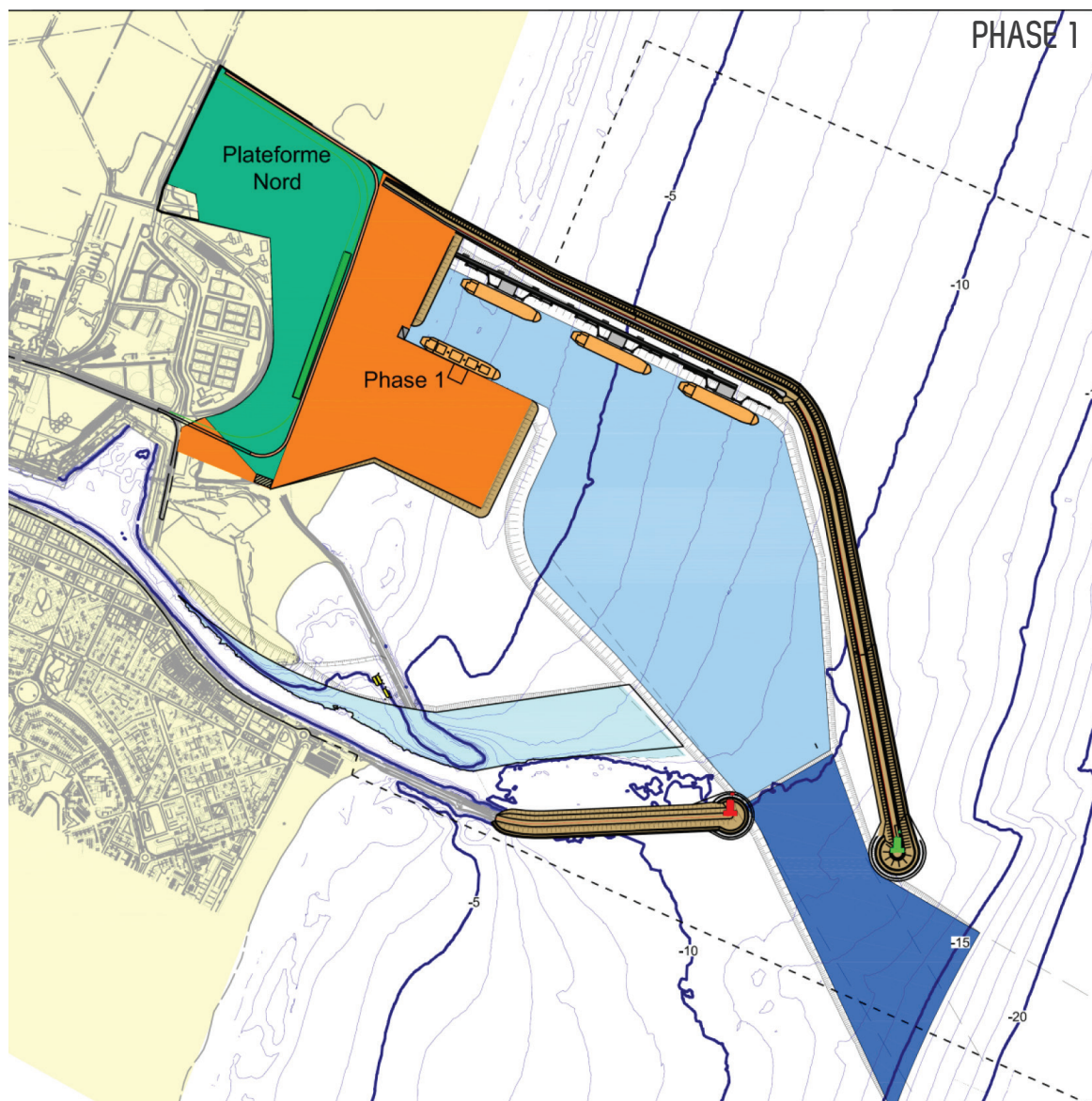
*les couleurs représentent une hauteur de vague moyenne. Cette hauteur est acceptable pour les navires quand elle est bleue. Plusieurs directions de houles ont été testée pour chaque schéma d'aménagement



UN PLAN MASSE OPTIMISÉ



CARACTÉRISTIQUES DU PLAN DE MASSE

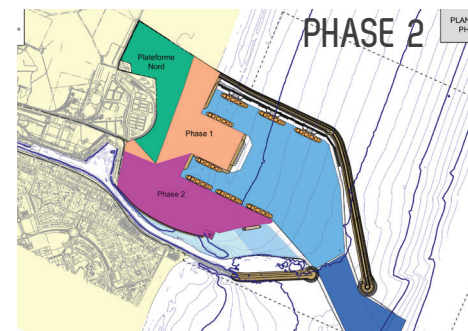


PHASE 1

► A l'issue des études préliminaires, la Région a retenu le plan masse ici présenté. Ses caractéristiques vont être précisées lors des études d'avant-projet qui débutent. Seule la phase 1 est désormais étudiée. La phase 2 étant une évolution possible du projet à terme. La forme définitive de cette 2^{ème} phase dépendra des opportunités de trafic qui se présenteront. En parallèle sont menées les études environnementales (inventaires sur les milieux naturels marins, prise en compte des risques naturels (submersion marine due au changement climatique), étude de la qualité des eaux et de l'air, étude sur les niveaux de bruit, études sur la réutilisation des sables de dragage...).

Sont également menées les études sur les effets hydro-sédimentaires potentiels du projet. Pour cela après des campagnes fines in situ des conditions de houles et de courants réalisées en 2013, des simulations sont en cours pour déterminer si le projet aura un impact sur les échanges entre la mer et l'étang de Bages-Sigean, mais aussi sur le transit des sédiments le long de la côte ou encore sur le trait de côte.

Ces études s'étendent sur un secteur allant de Leucate à Narbonne plage. Elles se font en concertation avec les services de l'Etat et seront soumises à leur approbation avant lancement de l'enquête publique qui sera menée pour ce volet maritime du projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle.



PHASE 2

A l'issue des études préliminaires, la Région a retenu le plan de masse suivant dont les caractéristiques seront précisées dans la suite des études.

Phase 1

- > Digue Nord : 2200 m
- > Prolongement digue sud : 600 m
- > 15 à 20 ha de nouveaux terre-pleins utilisables en phase 1
- > Trois postes liquides le long de la digue nord pouvant accueillir des navires jusqu'à 225 m de long
- > Un quai polyvalent de 370 m pour un navire de 225 m ou deux navires de 160 m
- > Une nouvelle capitainerie
- > Un port de service

Phase 2 possible

- > Un poste liquide supplémentaire
- > Jusqu'à cinq postes polyvalents supplémentaires
- > 30 ha supplémentaires de terre-pleins





Conjointement au projet de nouveau port extérieur et dans le cadre du projet global d'extension de l'infrastructure portuaire, la Région poursuit ses études sur l'aménagement de terrains permettant l'implantation d'activités industrielles et logistiques en lien avec le port.

Le parc logistique et la plate-forme Nord

Cet aménagement sur une centaine d'hectares, comprend un parc logistique portuaire et une plate-forme à vocation industrielle (la plate-forme nord).

Le parc logistique, situé au nord-ouest du port, a vocation à accueillir trois types d'activités portuaires :

- > les activités industrielles nécessitant la proximité d'un port
- > les activités logistiques en lien avec les trois modes de transport mer-fer-route
- > les activités de services liés aux activités portuaires.

Ce parc logistique jouxte le projet de plate-forme nord : au nord-est du port, une vingtaine d'ha de terrains seront remblayés, pour pouvoir recevoir des activités industrielles nécessitant la

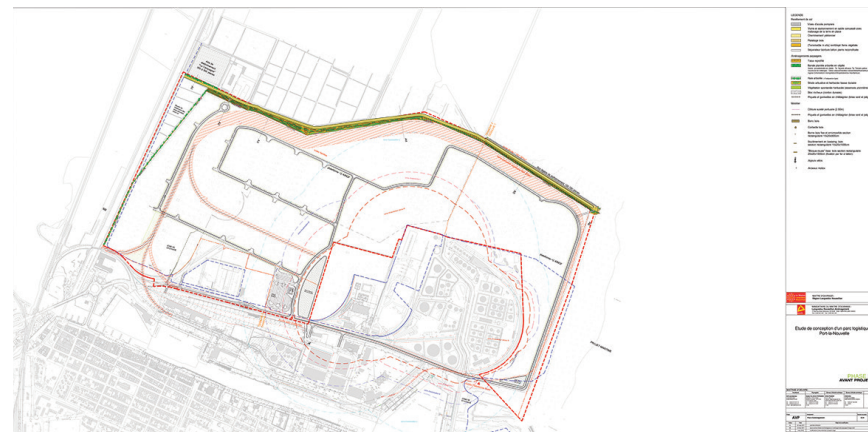
proximité immédiate de terre-pleins portuaires. Les travaux d'aménagement de cette plate-forme nord sont les premiers travaux envisagés par la région dès 2015.

Le plan global d'aménagement du parc logistique tient compte notamment des contraintes liées au Plan de Prévention des Risques Technologiques en cours d'élaboration. Il impacte cependant des zones humides et porte atteinte à plusieurs espèces animales et végétales protégées.

La Région a donc travaillé en 2013 avec l'Etat sur différents scénarios de mesures compensatoires. La plupart de ces mesures seront mises en œuvre dans la Réserve Naturelle Régionale de Sainte-Lucie. Cette dernière, adjacente au projet portuaire, avait en effet été identifiée, lors de sa création en 2009 par la Région, comme un site privilégié pour la mise en oeuvre des mesures compensatoires à l'aménagement du port.



Plan masse du parc logistique initialement envisagé (présenté au débat public) et s'inscrivant dans le projet global d'extension portuaire.



Projet de plan masse du parc logistique repris après concertation avec les services de l'Etat. Le tracé des voies routières et ferrées et l'aménagement le long du canal de la Robine ont été adaptés et seront encore affinés.





➤ La Réserve Naturelle Régionale de Sainte-Lucie

D'une superficie de 825 ha, propriété du Conservatoire du littoral, la Réserve Naturelle Régionale de Sainte Lucie a été créée par la Région en 2009. S'étendant du rivage de la Méditerranée à l'île de Sainte Lucie,

elle offre un condensé de milieux naturels typiques du littoral méditerranéen et compte parmi les plus belles aires protégées du littoral français.

Les concertations sur les mesures compensatoires sont toujours en cours avec les différents acteurs concernés: les services de l'Etat (dont le Conservatoire du Littoral), la Commune de Port-la Nouvelle, le Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel, et le Parc naturel Régional de la Narbonnaise.

Les choix définitifs ne sont donc pas faits mais le projet de la Région est de rendre possible, via ces mesures compensatoires, une gestion hydraulique des anciens salins et une gestion des milieux naturels à la hauteur des enjeux de biodiversité du site (nidification d'espèces patrimoniales menacées notamment).



QUE SE PASSE-T-IL SUR LE SITE ?

Des premiers travaux de raccordements aux réseaux ont démarré. Ils serviront à desservir dans un premier temps la plateforme nord puis le futur parc logistique.





En 2014

- > Saisine du Conseil national de protection de la nature, pour obtenir un aval sur la partie environnementale du projet de parc logistique (mesures compensatoires).
- > Enquête publique sur le parc logistique et la plate-forme nord
- > Lancement de l'avant-projet pour la partie maritime pour en arrêter les caractéristiques techniques.
- > Evaluation des impacts socio-économiques et environnementaux du projet, dont la modélisation des effets hydrosédimentaires.

En 2015

- > Enquête publique pour la partie maritime



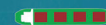
Port-La Nouvelle Sud de France



Navire projet type Handysize: 225.00 x 36.00 x 14.50 m



Navire type canal de Kiel: 160.00 x 27.00 x 9.50 m



Navire type Port-La Nouvelle: 145.00 x 22.00 x 8.00 m





LA RÉGION

<http://www.laregion.fr/>