Aménager l'espace portuaire de Port la Nouvelle. (1)
Un nouveau port pour le XXIe siècle.

Située au sud-est du département de l'Aude, la commune de Port-la-Nouvelle et ses 5 600 habitants dépendent de deux activités économiques majeures, le tourisme balnéaire et l'industrie symbolisée par un port commercial qui doit être agrandi. La commune accueille également la Réserve naturelle régionale de Sainte Lucie.
Au cœur des travaux se trouve la construction d'un immense bassin ayant un tirant d'eau de 12 à 14 mètres, pouvant accueillir des navires de plus de 200 mètres ; de nouvelles digues, un parc logistique portuaire, une nouvelle plateforme d'échanges, des quais, des ouvrages de protection et des remblais seront construits.

Aménager l'espace portuaire de Port la Nouvelle. (2)
Un nouveau port pour le XXIe siècle.

Document 1 Le port de Port-la-Nouvelle est le 3e port français de la côte méditerranéenne, le 2e pour l'importation des produits pétroliers (9e de France) et le 1er port méditerranéen pour l'exportation des céréales. Situé au cœur de l'arc méditerranéen, à mi-chemin entre Marseille et Barcelone, la position géographique de Port-la-Nouvelle place le port comme un débouché naturel des régions Languedoc-Roussillon, Midi-Pyrénées et du centre de la France.
Source : http://entreprendre.legrandnarbonne.com/grands-projets/351-le-port-de-port-la-nouvelle.html

Document 2 Des mesures compensatoires

Géré de manière intégrée avec la création de la Réserve Naturelle Régionale de Sainte Lucie, le parc logistique portuaire s'accompagne de mesures compensatoires en faveur de la flore et de la faune protégée. Dès la genèse du projet d'aménagement portuaire, la Région s'est engagée à reconstituer un accès sécurisé au plus près de la plage de la Vieille Nouvelle afin de garantir les accès à cette dernière. L'aménagement d'une piste d'accès, d'une aire de stationnement de 200 places en tête de plage, d'une aire de stationnement d'environ 400 places au droit de la Campagne et d'une piste destinée aux piétons/ cycles ont été mises en service en juillet 2016. En permettant une restauration de la flore et des milieux naturels présents sur la plage, ces aménagements sont une des mesures compensatoires du projet. Ainsi et préalablement au démarrage du chantier, de nombreuses graines et boutures d'espèces protégées ont étés récoltées, retransplantées et seront semées au sein des aménagements paysagers et dans les espaces appropriés. En 2017, les études se poursuivent dans le cadre des mesures compensatoires pour remettre en eaux une partie des anciens salins de manière à intégrer des îlots de nidification pour l'avifaune. En parallèle, un nouveau sentier en platelage (piste en bois au-dessus des anciens salins) sera aménagé pour accéder à la plage depuis l'aire des salins. Cette dernière permettra la (re)découverte de paysages différents et la création de sentiers thématiques au cœur de ce site naturel.

Source : https://www.laregion.fr/Cap-au-Large-Extension-du-port-de-Port-La-Nouvelle

Document 3 Les retombées économiques du projet.

L'extension du port va générer une croissance du tonnage traité avec un objectif du doublement des activités actuelles pour passer de près de 2 millions de tonnes à 4 millions de tonnes. Avec cette hypothèse et selon divers scénarios de montée en puissance du port, la rentabilité économique du projet s'établit entre 11 et 18%.
En termes d'emploi, l'accroissement des trafics identifiés pourrait générer plus de 800 emplois.
Les opportunités de trafics , notamment en lien avec la construction des fermes d'éoliennes flottantes, pourraient induire jusqu'à 2000 autres emplois supplémentaires.
Par ailleurs, le projet devrait générer (ou préserver) entre 1700 et 1800 emplois dans les activités du BTP durant l'ensemble de la période de construction. Les activités liées au chantier vont également induire des retombées sur l'économie locale (restauration, hôtellerie, …).

Source : Brochure « Extension du port de Port la Nouvelle, enquête publique du 16 avril au 16 mai 2018 ou https://fr.calameo.com/read/004577434dab8cbac6a3e

Aménager l'espace portuaire de Port la Nouvelle. (3)
Un nouveau port pour le XXIe siècle.

Document 4 Agrandir le port pour l'adapter

Propriété de la Région depuis 2007, le port de Port-la-Nouvelle est spécialisé dans le trafic des céréales et des produits pétroliers. 18ème port de commerce français, il est le 1er port méditerranéen d'exportation de céréales.
Mais cette plate-forme ne peut pas accueillir des bateaux de plus de 145 mètres ni envisager une augmentation de son activité. Or, la taille des bateaux de marchandises a tendance à croître. La Région a donc décidé d'agrandir le port pour l'adapter à l'évolution de la flotte et lui permettre de rivaliser avec ses concurrents. Ce projet ambitieux doit permettre de doubler l'activité du port sur les trafics actuels et de capter de nouveaux trafics.

Le projet agit sur trois dimensions : le transport, l'économie et l'environnement.

- Côté transport, un nouveau bassin sera créé à l'extérieur du port actuel, trop exigu. Cela permettra à Port-la-Nouvelle d'accueillir des navires de grande taille (225 mètres), en passe de devenir les plus nombreux sur les lignes maritimes internationales.
- Au plan économique, la Région prévoit d'aménager une centaine d'hectares pour permettre l'implantation d'activités industrielles et logistiques en lien avec le port.
- Côté environnement, l'extension du port dégagera des moyens pour améliorer la gestion écologique de la Réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie. Voisine du port, cette réserve, créée par la Région en 2009, figure parmi les plus belles aires protégées du littoral français.

Source: http://www.languedocroussillon.fr/299-un-projet-d-extension-pour-port-la-nouvelle.htm

Document 5 Port-La-Nouvelle : un levier économique stratégique de la région.

Le port de Port-La-Nouvelle va devenir la base de lancement des deux futures fermes pilotes d'éoliennes flottantes, qui se déploieront au large de Gruissan et Leucate-Barcarès. En 2016, Occitanie a été choisie par l'État pour ses conditions d'accueil tout à fait favorables à l'installation de ces fermes, en terme d'infrastructures, de savoir-faire et de climat. L'éolien flottant en Méditerranée est l'une des pistes creusées par le Plan littoral 21 pour construire la croissance bleue, qui allie développement économique et préservation de l'environnement. C'est sur le port de Port-La-Nouvelle que les éoliennes seront construites avant d'être installées au large, en 2021.

Un projet ambitieux... Et responsable

L'extension du port de Port-La-Nouvelle s'accompagne de 9 mesures compensatoires en faveur de la flore et de la faune et protégées. Le nouveau parc logistique -la plateforme Nord-, est ainsi géré de manière intégrée avec la Réserve naturelle régionale de Sainte-Lucie, à proximité immédiate du port. Avant le début du chantier, de nombreuses boutures d'espèces protégées ont été récoltées, retransplantées et seront semées au sein des aménagements paysagers. Autre mesure compensatoire, la remise en eau d'une partie des anciens salins, afin d'intégrer des îlots de nidification pour l'avifaune. En parallèle, un nouveau sentier en bois sera aménagé pour accéder à la plage depuis l'aire des salins, et des sentiers thématiques créés.

Source: https://www.laregion.fr/Port-La-Nouvelle-un-levier-economique-strategique-de-la-region

Aménager l'espace portuaire de Port la Nouvelle. (4)
Un nouveau port pour le XXIe siècle.

Document 6 Cap au Large - Extension du port de Port-La Nouvelle

En dotant le port de Port-La Nouvelle d'infrastructures à la hauteur des enjeux du trafic maritime d'aujourd'hui et de demain, la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée s'inscrit dans l'avenir. Cette croissance bleue que nous encourageons trouve une parfaite illustration avec les investissements réalisés sur l'ensemble des ports régionaux. Ces investissements, outils du Plan littoral 21, permettront de définir et mettre en œuvre, à horizon 2050, un projet de développement global pour le littoral de notre Région.

L'avancement à grands pas de la modernisation du port de Port-La Nouvelle, avec la plate-forme Nord, une première phase de réalisation du Parc logistique portuaire, offre aux entreprises régionales et internationales un nouvel espace économique à fort potentiel. Ces aménagements concilient au mieux la modernisation de nos équipements avec les grands dé s économiques actuels et à venir des activités portuaires. Ils démontrent notre capacité à prendre en compte les nouvelles sources de croissance a n de positionner nos ports comme des équipements modernes, polyvalents, adaptés à l'environnement économique national et international.

La modernisation de Port-La Nouvelle est au cœur de cette stratégie. La création du nouveau bassin permettra l'émergence d'une nouvelle filière porteuse d'avenir, l'éolien offshore flottant. Deux groupements y lanceront leurs premières fermes pilotes dans les trois ans au large de Gruissan et Leucate / Barcarès. La réussite de ces projets de fermes pilotes est un des axes majeurs de travail du Parlement de la Mer présidé par Didier Codorniou.

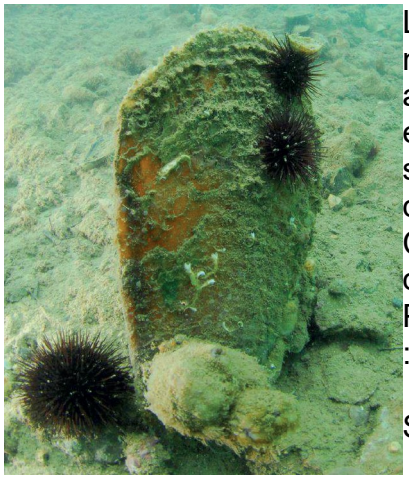
En créant les conditions d'accueil de ces nouvelles activités de construction et d'assemblage, nous ouvrons un marché dynamique pour les entreprises et faisons émerger un nouveau vivier d'emplois pour notre jeunesse dans une filière d'excellence.

Les Nouvellois seront les premiers à profiter des retombées économiques de ces projets tant par les activités générées sur le port que par les effets indirects sur le tissu économique local. Sans oublier l'intérêt énergétique majeur que représente l'éolien flottant pour notre territoire en terme de production d'électricité renouvelable. Une nouvelle voie économique s'ouvre pour la Méditerranée. Port-La Nouvelle est un des piliers de cette politique portuaire que nous allons poursuivre avec ambition.

Carole DELGA, ancienne ministre, Présidente de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée .

Source : https://www.laregion.fr/Cap-au-Large-Extension-du-port-de-Port-La-Nouvelle

Document 7 Les impacts du projet sur les écosystèmes, la biodiversité.



Le projet est situé à l'interface d'une zone littorale urbanisée et de milieux naturels riches (zones humides, petits fonds sableux, lagunes, etc.). Une analyse des impacts du projet sur les milieux naturels marins, lagunaires et terrestres a été faite, notamment sur les communautés benthiques de substrats meubles, les poissons dont l'anguille, les herbiers de zostères de l'étang de Bages/ Sigean, la Grande Nacre, les mammifères marins… Ces impacts ont entraîné la présentation d'un dossier de demande de dérogation à la destruction d'espèces protégées au Conseil National de Protection de la Nature essentiellement pour une espèce protégée marine : La Grande Nacre.

Source : **https://fr.calameo.com/read/004577434dab8cbac6a3e**

Aménager l'espace portuaire de Port la Nouvelle. (5)
Un nouveau port pour le XXIe siècle.

Document 8 Construction d'un nouveau port

Le projet d'un futur port concerne la construction d'une nouvelle infrastructure en capacité de recevoir de plus grands navires, d'augmenter les zones de manutention et de stockage. Il permettra d'accueillir des navires jusqu'à 225 m de long x 36 m de large x 14,50 m de tirant d'eau (environ 70 à 80 000 tonnes de port en lourd).

Le futur port intègrera 70 ha de nouveaux terminaux et une zone industrielle de 80 hectares. Une attention particulière est portée au développement du mode ferroviaire, notamment pour faciliter la distribution vers le Nord de l'Europe.

Les travaux devraient débuter en 2019 pour une livraison attendue des premiers ouvrages en 2020. Ils seront financés par la Région Occitanie (Pyrénées Méditerranée) à hauteur de 70 %, le Conseil Régional de l'Aude pour 15 % et l'Intercommunalité du Grand-Narbonne pour 15

Source: **http://www.port-la-nouvelle.com/presentation-generale/**

Document 9 Environnement

Situé dans le Parc Naturel Régional de la Narbonnaise, le Port de Commerce de Port-La Nouvelle prend soin de minimiser l'impact des activités portuaires. De récents investissements (2012 + 2013) ont permis de renouveler les équipements portuaires avec des matériels garantissant une meilleure qualité des opérations : nouvelles bennes pour les manutentions de vrac, grue mobile de dernière génération, revêtement de terre-pleins, achat d'une trémie dépoussiérée, nettoyage régulier des quais et des espaces de travail. Une «zone verte» assure le triage des déchets avant leur collecte.

Source: **http://www.port-la-nouvelle.com/environnement-et-securite/**

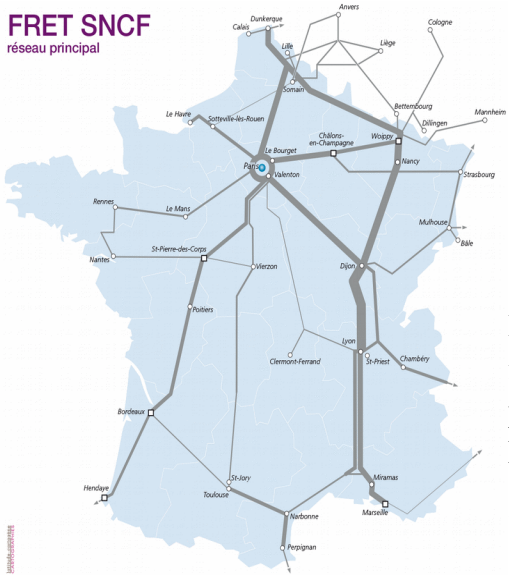
Document 10 Ports du Languedoc-Roussillon: des projets qui ignorent la réalité économique

Une activité fatalement en déclin ?
Port-la-Nouvelle a une activité réduite au sein du port lui-même (0,6 Mt), l'essentiel du volume étant réalisé par le sealine (débouché en mer) pétrolier. La pêche y est en recul, la plaisance marginale, il n'y a pas d'activité passagers ou de croisière et le tonnage des vracs solides a été divisé par trois en vingt ans. Une activité pourrait être liée au futur parc d'éoliennes offshore, mais pas avant 2020 pour quatre éoliennes expérimentales (la société Quadran a un projet de 60 éoliennes, mais à long terme) ; ce qui ne justifie pas un projet de port qui semble démesuré.
Jean-Claude Bisconte explique cette situation ainsi : ces ports sont trop proches et trop nombreux ; la logique actuelle est d'avoir des grands ports séparés d'environ 350 km, comme c'est le cas entre Barcelone et Marseille. Nos ports se concurrencent entre eux sur un petit territoire et ils ont du mal à rivaliser avec ces grands ports où d'importants investissements privés ont été réalisés pour favoriser l'accès des grands navires porte-conteneurs. Les ports de notre région ne peuvent pas s'appuyer sur une région économique prospère ; au contraire, Marseille et Barcelone marchent sur leurs plate-bandes. De plus, la politique mondialisée des transports, en favorisant la route, nuit aux petits ports : avec le marché Saint-Charles et la nouvelle plate-forme de Logis Empordá, près de Figueres, le camion est mieux placé (et le train commence à prendre une part du trafic).
Nos ports sont aussi handicapés par une côte sableuse, peu profonde, qui réduit la possibilité d'aménagement de bassins profonds et le rend très coûteux. Le tirant d'eau maximal admis est actuellement de 13 m à Sète et de 8 m à Port-la-Nouvelle et Port-Vendres. Or, sur le marché en développement, celui des conteneurs, la norme est de 14 m de tirant d'eau pour les dix ans à venir ; mais les navires de 24 m de tirant d'eau prendront vite le dessus.
Source : 21 sept. 2016 Par Felip Cazal **Blog : Le blog de Felip Cazal**

Aménager l'espace portuaire de Port la Nouvelle. (6)
Un nouveau port pour le XXIe siècle.

Document 11 Distribution & hinterland* du port de Port la Nouvelle

*hinterland : arrière pays d'un port. L'espace terrestre par lequel transitent les exportations et les importations.



Distribution routière

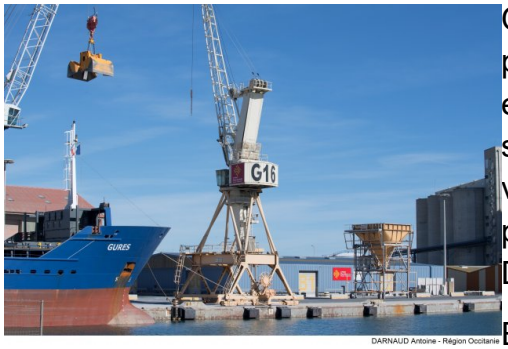
L'accès à l'autoroute A9 qui relie l'Espagne à l'Italie se trouve à 10 minutes du port. Elle permet de rejoindre l'A61 vers Toulouse, l'A7 vers Lyon et l'A75 vers Clermont-Ferrand

Distribution ferroviaire

Le port de commerce de Port-La Nouvelle dispose d'équipements ferroviaires performants au service des transporteurs et des chargeurs pour une desserte rapide et efficace de l'ensemble de la France et de l'Europe.

Source : http://www.port-la-nouvelle.com/distribution-hinterland/

Document 12 Port-La-Nouvelle : un levier économique stratégique de la région.



Opération lifting pour le port de Port-La-Nouvelle. Propriétaire du port audois depuis 2007, la Région y investit pour l'adapter aux enjeux du commerce maritime mondial et en faire un levier stratégique du développement économique du territoire. Ce vendredi, deux nouveaux équipements ont été inaugurés, et le projet, plus vaste, d'extension du port a été présenté par Carole Delga.

Entretenir, moderniser, développer : voilà en quoi consistent les investissements de la Région dans les ports dont elle est propriétaire. A Port-La-Nouvelle, dans l'Aude, elle mène d'importants travaux pour réhabiliter les infrastructures et agrandir le port. Ce vendredi 17 novembre, la présidente a inauguré deux équipements qui préfigurent le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle : la plateforme Nord, avec 20 hectares dédiés aux activités logistiques, et les tronçons C et D du Quai Est II, réhabilités sur 400 mètres, pour consolider sa capacité d'accueil et augmenter sa capacité de charge. Un investissement de la Région de près de 35 millions d'euros. Objectif : faire du port de Port-La-Nouvelle, à l'instar du port de Sète, un moteur de l'économie régionale et un point d'ancrage stratégique du commerce maritime international.

Grâce au Plan Littoral 21 et à notre investissement pour la croissance bleue, nous avons l'intention de mettre en œuvre, à horizon 2050, un projet de développement global pour les ports régionaux et plus largement pour notre littoral. Une vision qui accorde commerce, plaisance, pêche, tourisme, protection du trait de côte et de l'environnement, a déclaré Carole Delga »

Source: https://www.laregion.fr/Port-La-Nouvelle-un-levier-economique-strategique-de-la-region

Aménager l'espace portuaire de Port la Nouvelle. (7)
un nouveau port pour le xxie siècle.

Document 13 Les objectifs du nouveau bassin portuaire :

1) accueillir des navires plus grands et créer de nouveaux espaces portuaires :

- pour permettre aux activités actuelles de maintenir, sécuriser et développer leurs trafics;

- pour accueillir de nouveaux trafics.

2) permettre le développement d'une filière « éolien offshore flottant » au large des côtes d'Occitanie.

Source : brochure « Extension du port de Port la Nouvelle, enquête publique du 16 avril au 16 mai 2018.

Doc 14 Le port de Port-La-Nouvelle, c'est :

- le 1er port national pour l'export de blé dur
- le 3e port français de Méditerranée
- le 2e port français de Méditerranée pour l'import d'hydrocarbures
- le 1er port français de Méditerranée pour l'export de céréales
- des activités de pêche, de plaisance et de commerce

Source: https://www.laregion.fr/Port-La-Nouvelle-un-levier-economique-strategique-de-la-region

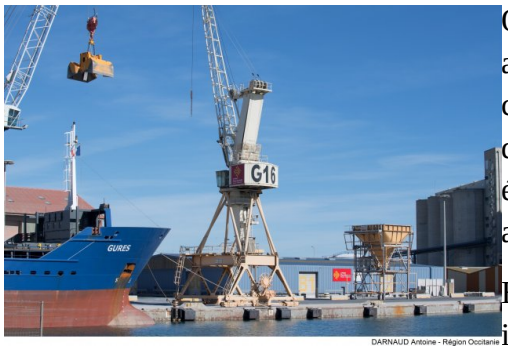
Aménager l'espace portuaire de Port la Nouvelle. (8)
UN NOUVEAU PORT POUR LE XXIE SIÈCLE.

Document 15 Projet d'extension du port de Port-La Nouvelle

Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle consiste à créer un nouveau bassin portuaire, dans la continuité du port existant, afin d'accueillir des navires plus grands et permettant le maintien, la sécurisation et le développement des trafics. Avec l'aménagement d'un quai permettant le traitement des colis lourds, le projet permettra la construction des flotteurs et l'assemblage des éoliennes flottantes prévues au large des côtes de la Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée.

Source: https://www.democratie-active.fr/enquete-extension-port-de-pln/

Document 16 Port-La-Nouvelle : un levier économique stratégique de la région



Opération lifting pour le port de Port-La-Nouvelle. Propriétaire du port audois depuis 2007, la Région y investit pour l'adapter aux enjeux du commerce maritime mondial et en faire un levier stratégique du développement économique du territoire. Ce vendredi, deux nouveaux équipements ont été inaugurés, et le projet, plus vaste, d'extension du port a été présenté par Carole Delga.

Entretenir, moderniser, développer : voilà en quoi consistent les investissements de la Région dans les ports dont elle est propriétaire. A Port-La-Nouvelle, dans l'Aude, elle mène d'importants travaux pour réhabiliter les infrastructures et agrandir le port. Ce vendredi 17 novembre, la présidente a inauguré deux équipements qui préfigurent le projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle : la plateforme Nord, avec 20 hectares dédiés aux activités logistiques, et les tronçons C et D du Quai Est II, réhabilités sur 400 mètres, pour consolider sa capacité d'accueil et augmenter sa capacité de charge. Un investissement de la Région de près de 35 millions d'euros. Objectif : faire du port de Port-La-Nouvelle, à l'instar du port de Sète, un moteur de l'économie régionale et un point d'ancrage stratégique du commerce maritime international.

Grâce au Plan Littoral 21 et à notre investissement pour la croissance bleue, nous avons l'intention de mettre en œuvre, à horizon 2050, un projet de développement global pour les ports régionaux et plus largement pour notre littoral. Une vision qui accorde commerce, plaisance, pêche, tourisme, protection du trait de côte et de l'environnement, a déclaré Carole Delga »

Un projet ambitieux…

La livraison de la plateforme Nord et la réhabilitation du Quai Est II ne sont qu'une étape du projet d'extension du port de Port-La-Nouvelle. Premier port français de Méditerranée pour l'export de céréales, Port-La-Nouvelle va continuer sa mue pour compter dans le commerce mondial. L'extension du port permettra de doubler le trafic, pour passer de 2 millions de tonnes actuellement à près de 4 millions. La plateforme Nord inaugurée ce vendredi 17 novembre sera étendue sur 60 hectares supplémentaires, pour devenir un véritable parc logistique dédié aux liaisons mer-fer-route et au stockage des marchandises en transit. Un bassin d'une profondeur de 15 mètres doit également être Crédits : Antoine Darnaud - Région Occitanie créé afin d'accueillir des navires de 14,5 m de tirant d'eau, la norme de la plupart des navires de commerce actuels. L'enquête publique préalable à cette réalisation sera lancée début 2018.

Source: https://www.laregion.fr/Port-La-Nouvelle-un-levier-economique-strategique-de-la-region

Aménager l'espace portuaire de Port la Nouvelle. (9)
UN NOUVEAU PORT POUR LE XXIE SIÈCLE.

Document 17 Le 3ème port français de Méditerranée

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.

Propriété de la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée depuis 2007, la gestion quotidienne du port de commerce est confiée à la Chambre de Commerce et d'Industrie de l'Aude. Bénéficiant d'infrastructures de qualité et d'une offre de services complète, le port opère toutes les catégories de marchandises : produits pétroliers, gaz liquéfié, liquides alimentaires et industriels, céréales, vracs secs et agro-alimentaires, marchandises diverses et colis lourds.

La CCI gère le port depuis 1948. Elle procède à des investissements constants et régulièrement renouvelés pour accompagner le développement des activités logistiques et industrielles. L'exploitation portuaire est certifiée ISO 9001 et prend soin d'optimiser les équipements pour une meilleure qualité des opérations : nouvelles bennes pour la manutention des vracs, trémies dépoussiérées, grue mobile de dernière génération, nettoyage régulier des espaces, gestion des déchets etc.

Le trafic annuel représente 2 millions de tonnes et 350 navires en escale. L'activité portuaire engendre plus de 1600 emplois directs, indirects et induits.

Source: http://www.port-la-nouvelle.com/presentation-generale/

Document 18 Construction d'un nouveau port

Le projet d'un futur port concerne la construction d'une nouvelle infrastructure en capacité de recevoir de plus grands navires, d'augmenter les zones de manutention et de stockage. Il permettra d'accueillir des navires jusqu'à 225 m de long x 36 m de large x 14,50 m de tirant d'eau (environ 70 à 80 000 tonnes de port en lourd).

Le futur port intègrera 70 ha de nouveaux terminaux et une zone industrielle de 80 hectares. Une attention particulière est portée au développement du mode ferroviaire, notamment pour faciliter la distribution vers le Nord de l'Europe.

Les travaux devraient débuter en 2019 pour une livraison attendue des premiers ouvrages en 2020. Ils seront financés par la Région Occitanie (Pyrénées Méditerranée) à hauteur de 70 %, le Conseil Régional de l'Aude pour 15 % et l'Intercommunalité du Grand-Narbonne pour 15

Source: http://www.port-la-nouvelle.com/presentation-generale/

Aménager l'espace portuaire de Port la Nouvelle. (8)
UN NOUVEAU PORT POUR LE XXIE SIÈCLE.

Document 19 Statistiques de Port-La Nouvelle

Port-La Nouvelle se distingue par 2 filières très représentées. Les produits pétroliers d'une part qui constituent 50 à 60 % de l'activité générale. Les céréales d'autre part qui réalisent en moyenne 20 % du trafic du port. 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. Les vracs secs et les marchandises conventionnelles représentent 20 à 30 % de l'activité portuaire. Ces catégories de marchandises, qui concernent surtout des matières premières ou des produits de première transformation montrent une belle évolution depuis 2009. Au niveau des escales, on constate une augmentation de la taille moyenne des navires et donc une baisse du nombre d'escales. Le port reçoit moins de navires, mais de plus grandes tailles.

Source: http://www.port-la-nouvelle.com/statistiques/

Document 20 Environnement

Situé dans le Parc Naturel Régional de la Narbonnaise, le Port de Commerce de Port-La Nouvelle prend soin de minimiser l'impact des activités portuaires. De récents investissements (2012 + 2013) ont permis de renouveler les équipements portuaires avec des matériels garantissant une meilleure qualité des opérations : nouvelles bennes pour les manutentions de vrac, grue mobile de dernière génération, revêtement de terre-pleins, achat d'une trémie dépoussiérée, nettoyage régulier des quais et des espaces de travail. Une «zone verte» assure le triage des déchets avant leur collecte.

Source: http://www.port-la-nouvelle.com/environnement-et-securite/

Document 21 L'éolien off-shore flottant, une nouvelle filière industrielle pour l'Occitanie.

Le gisement éolien pour le développement de ce type de projet se situe clairement au large des côtes d'Occitanie (régime de vent fort et régulier, bathymétrie propice). La Région, dans sa Stratégie régionale pour le développement des énergies renouvelables s'est engagée dans un ambitieux plan de développement et d'accompagnement de la filière, persuadée du potentiel économique que représente l'économie maritime. Outre les enjeux énergétiques liés à cette nouvelle production, ce sont des emplois liés au montage, l'installation et, à terme, à la maintenance et l'exploitation en phase de fonctionnement qui sont attendus dès 2020. L'installation d'entreprises d'assemblage, de sous-traitance ainsi que l'arrivée de nouveaux marchés pour les entreprises régionales du secteur des énergies renouvelables sont rendus possibles grâce aux investissements sur les infrastructures et espaces en zones portuaires. L'aménagement des ports permet d'attirer les centres de R&D des industriels et d'héberger les centres de test de prototypes d'éoliennes

source : https://www.laregion.fr/cap-au-large-extension-du-port-de-port-la-nouvelle

Aménager l'espace portuaire de Port la Nouvelle. (8)
UN NOUVEAU PORT POUR LE XXIE SIÈCLE.

Document 22 Installation classée pour la protection de l'environnement : ICPE

Toute exploitation industrielle susceptible de créer des risques est une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE). Les activités relevant de la législation des installations classées sont énumérées dans une nomenclature divisée en 2 rubriques : l'emploi ou le stockage de certaines substances (inflammables, toxiques, polluantes…) et le type d'activité envisagé (chimie, agro-alimentaire…). En fonction de ces critères, l'exploitation est soumise à un régime d'autorisation ou de déclaration. Le régime de la déclaration regroupe les activités les moins polluantes et les moins dangereuses. Une simple déclaration en préfecture est nécessaire. Le régime de l'autorisation s'adresse aux installations présentant des risques ou pollutions plus importants.
L'exploitant doit faire une demande d'autorisation avant toute mise en service, démontrant la compatibilité du site avec la règlementation. Le Préfet peut autoriser ou refuser le fonctionnement. La législation des installations classées confère en effet à l'Etat les pouvoirs d'autorisation ou de refus de fonctionnement d'une installation ainsi que l'application et le contrôle de la réglementation (imposer le respect de certaines dispositions techniques par exemple). Sous l'autorité du Préfet, ces opérations et contrôles sont confiés à l'Inspection des Installations Classées (DREAL).
Les opérateurs de terminaux de Port-La Nouvelle se conforment à ces dispositions.

Sites SEVESO - Plan de Prévention des Risques Technologiques

Selon les activités, la législation des installations classées peut introduire des contraintes supplémentaires, comme par exemple la directive européenne SEVESO 2. Elle se concrétise notamment par une étude d'impact et une étude des dangers ainsi que par l'intervention d'un CSS (Commission de Suivi de Site), associant les industriels, les collectivités, les associations et les services de l'État. La procédure se termine par la délivrance (ou le refus) d'une autorisation d'exploiter sous la forme d'un arrêté préfectoral, qui fixe les prescriptions visant à protéger les populations et l'environnement. En cours d'exploitation, le site est contrôlé régulièrement par les inspecteurs de la DREAL.
Sur la zone portuaire, l'ensemble des risques liés à ces sites fait l'objet d'un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT). Le PPRT a pour objectifs de protéger les populations par une maîtrise de l'urbanisation autour de la zone à risque et de réduire la vulnérabilité de la zone exposée. Il délimite ainsi un périmètre géographique aux risques en tenant compte de la nature et de l'intensité des risques décrits dans les études de dangers et des mesures de prévention mises en œuvre.
Le Port de Commerce de Port-La Nouvelle comprend 5 sites classés SEVESO :

- Les terminaux pétroliers d'EPPLN et de DPPLN = effets thermiques et mécaniques.
- Les terminaux gaziers d'Antargaz et de Frangaz = effets thermiques et de surpression.
- Le terminal liquide Foselev (stockage d'alcools) = effets thermiques.

Source:http://www.port-la-nouvelle.com/environnement-et-securite/