



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

SEMOP PORT-LA NOUVELLE

La SEMOP Port-La Nouvelle, concessionnaire du port de Port-La Nouvelle assure le développement, la construction et l'exploitation du port pour le compte de la Région Occitanie, propriétaire de l'infrastructure portuaire.

Situé sur le corridor ferroviaire Européen n°6 (corridor méditerranéen), le port connaît actuellement une transformation sans précédent. Longtemps limité par un faible tirant d'eau et des capacités de développement foncier limitées, le port fait aujourd'hui l'objet d'un programme d'investissement de près de 600 millions d'euros permettant son extension de 60 à 210 hectares et l'accueil de navires de grande capacité grâce à une hauteur d'eau atteignant 16 mètres.

Ce développement répond aux ambitions portées par la Région Occitanie dans le cadre de sa stratégie de transition énergétique et de réindustrialisation.

Le port a vocation à devenir un hub majeur pour l'éolien flottant en mer, l'hydrogène renouvelable, les carburants bas carbone, les vrac liquides et solides ainsi que les nouvelles chaînes logistiques décarbonées.

La SEMOP aménage également une zone d'activités logistiques connectée au réseau ferroviaire national afin de favoriser l'intermodalité et le report modal vers le rail. Ces futures activités s'ajoutent aux trafics générés par la nouvelle infrastructure et qui seront largement distribués par trains.

Le port de Port-La Nouvelle amplifie ainsi son rôle logistique en Méditerranée tout en étant l'un des acteurs régionaux de la transition énergétique. Ce développement repose sur une condition essentielle : disposer de capacités ferroviaires performantes capables d'accompagner sa croissance.



Concertation garantie par



Créée le 1er mai 2021, la Semop (société d'économie mixte à opération unique) Port-La Nouvelle (PLN) a pour objet la construction et l'exploitation du port de Port-La Nouvelle (PLN), dans l'Aude. Il s'agit d'une concession de la Région Occitanie, propriétaire du port accordée pour une durée de 40 ans.

Le capital de la Semop PLN est détenu par la Région Occitanie (34 %), la Banque des Territoires (15 %), et un consortium privé Nou Vela (51 %). Ce dernier est porté par DEME Concessions (gestionnaire européen de concessions maritimes et portuaires) pour l'infrastructure, EUROPORTS (opérateur de terminaux et services portuaires) pour les opérations, QAIR (producteur indépendant d'électricité renouvelable, basé à Montpellier) pour l'énergie, ainsi que EPICo/ EPICo CIP (fonds d'investissement gérés par PMV de la Région Flamande) et la CCI de l'Aude.

Cette organisation, présidée par la Région Occitanie, est un modèle unique de gouvernance public/privé portuaire en France.

Contact :

Port de Commerce de Port-La Nouvelle
115 avenue Adolphe Turrel
11210 PORT LA NOUVELLE
Tel : + 33 (0) 4 68 48 01 56



En BREF - La SEMOP Port-La Nouvelle soutient le développement de la ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan

Le développement du port de Port-La Nouvelle s'accompagne de la construction de nouvelles voies ferrées portuaires. Elles seront opérationnelles à partir de 2028 pour traiter les nouveaux trafics ferroviaires induits par l'activité du nouveau port. Il s'agit autant de trains courts (vracs liquides, vracs secs) que de trains longs (véhicules, transport combiné).

Dans ce contexte, la SEMOP Port-La Nouvelle soutient pleinement la réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

La LNMP constitue une opportunité majeure pour accroître les capacités ferroviaires du corridor méditerranéen et accompagner la montée en puissance des trafics générés par l'extension portuaire.

À ce sujet, la SEMOP appelle à une ambition forte en faveur d'une mixité voyageurs-fret afin de maximiser les bénéfices logistiques du projet au bénéfice de la mobilité des personnes et du transport des marchandises.

La SEMOP soutient également le doublet de ligne, c'est-à-dire le maintien, mais aussi la modernisation et la pérennisation de la ligne historique Perpignan-Montpellier. Ce doublet est indispensable pour connecter le port au réseau national (le tracé de la LNMP ne passe pas par le port) et permettre d'accroître le nombre de sillons en les partageant entre la LNMP et la ligne historique. Il s'agit de répondre à la congestion actuelle, d'anticiper la croissance des flux et de promouvoir le transport ferroviaire (décarboné) par rapport au mode routier.

Le développement du port de Port-La Nouvelle

Avec un trafic 2025 de 1,6 Mt et 230 escales par an (*), Port-La Nouvelle est aujourd'hui le 15ème port français en tonnage, sur une trentaine de places portuaires métropolitaines. A l'horizon 2030-35, le port ambitionne de traiter un minimum de 600 escales et d'atteindre 4 à 5 Mt d'activité. (*) Tonnage du port historique, le nouveau port étant opérationnel depuis début 2026.

Aujourd'hui, le port opère majoritairement des matières premières et des produits semi-finis tels que :

- ❖ Les vracs liquides (produits pétroliers, HVO, biocarburants, éthanol, AdBlue) ;
- ❖ Les céréales (blé tendre, blé dur, orge) ;
- ❖ Les vracs solides (minéraux, engrais, ciment, produits de recyclage, alimentation animale) ;
- ❖ Les marchandises conventionnelles (produits forestiers, acier, sacheries) ;
- ❖ Les activités roulières ;
- ❖ Les opérations liées à l'éolien flottant offshore.

Il s'oriente dorénavant vers de nouvelles filières industrielles liées à la décarbonation.

Le nouveau port de Port-La Nouvelle c'est :

- ❖ L'augmentation 60 à 210 hectares de surface portuaire ;
- ❖ L'accueil de navires jusqu'à 60 000 à 80 000 tonnes de port en lourd ;
- ❖ Une augmentation du tirant d'eau admissible de 8,60 mètres à 14,50 mètres ;
- ❖ Le développement de nouvelles infrastructures ferroviaires portées par la Région Occitanie.

Plan de l'extension portuaire



Les perspectives de développement concernent notamment :

- ❖ L'éolien flottant offshore, avec l'assemblage, le stockage et la maintenance des parcs en mer ;
- ❖ L'hydrogène renouvelable, avec notamment le projet Hyd'Occ ;
- ❖ Les carburants de synthèse et les e-fuels, notamment les e-SAF destinés à l'aviation ;
- ❖ Les nouvelles filières industrielles bas carbone ;
- ❖ Les trafics rouliers ;
- ❖ Les colis lourds ;
- ❖ Le transport combiné.

L'ensemble de ces développements repose sur la capacité du port à disposer de solutions massifiées de transport terrestre, au premier rang desquelles figure le transport ferroviaire. À terme, c'est la création de plusieurs milliers d'emplois directs et indirects.

Le Ferroviaire : Un levier indispensable pour le port

Le développement du transport ferroviaire constitue un axe majeur de la stratégie.

En 2025, l'activité ferroviaire du port représentait :

- ❖ Près de 300 trains par an ;
- ❖ 2 493 wagons manutentionnés ;
- ❖ Environ 90 000 tonnes transportées par rail ;
- ❖ L'équivalent de près de 3600 camions retirés des routes.

Ces résultats démontrent la pertinence du report modal ferroviaire pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, limiter la congestion routière et renforcer la compétitivité des chaînes logistiques.

Toutefois, ces chiffres ne représentent qu'une première étape. Les projections établies dans le cadre du développement du port montrent qu'à horizon 2030-2035 les besoins pourraient atteindre la capacité maximale des nouvelles infrastructures jusqu'à 8,5 allers-retours ferroviaires par jour, soit environ 42 allers-retours hebdomadaires pour des trains longs.

Cette montée en puissance serait portée par :

- ❖ Le développement des trafics historiques de vrac liquides et solides ;
- ❖ Les exportations d'automobiles ;
- ❖ Le développement des biocarburants et carburants alternatifs ;
- ❖ Les projets industriels liés à l'hydrogène ;
- ❖ Les nouvelles activités logistiques en lien avec le développement d'une plateforme ferroviaire portuaire multimodal pour des trafics de remorques non accompagnées ;

À moyen terme, la SEMOP souhaite également favoriser l'émergence d'autoroutes de la mer en lien avec des autoroutes ferroviaires permettant de connecter le port et la Méditerranée aux principaux bassins industriels européens et grands ports du nord de l'Europe ouvrant la desserte vers le Royaume-Uni également.

Cette ambition nécessite la disponibilité de capacités ferroviaires suffisantes sur l'axe méditerranéen. Sans augmentation des sillons disponibles, le développement du port pourrait être contraint alors même qu'il constitue un outil majeur de décarbonation des transports et de réindustrialisation.

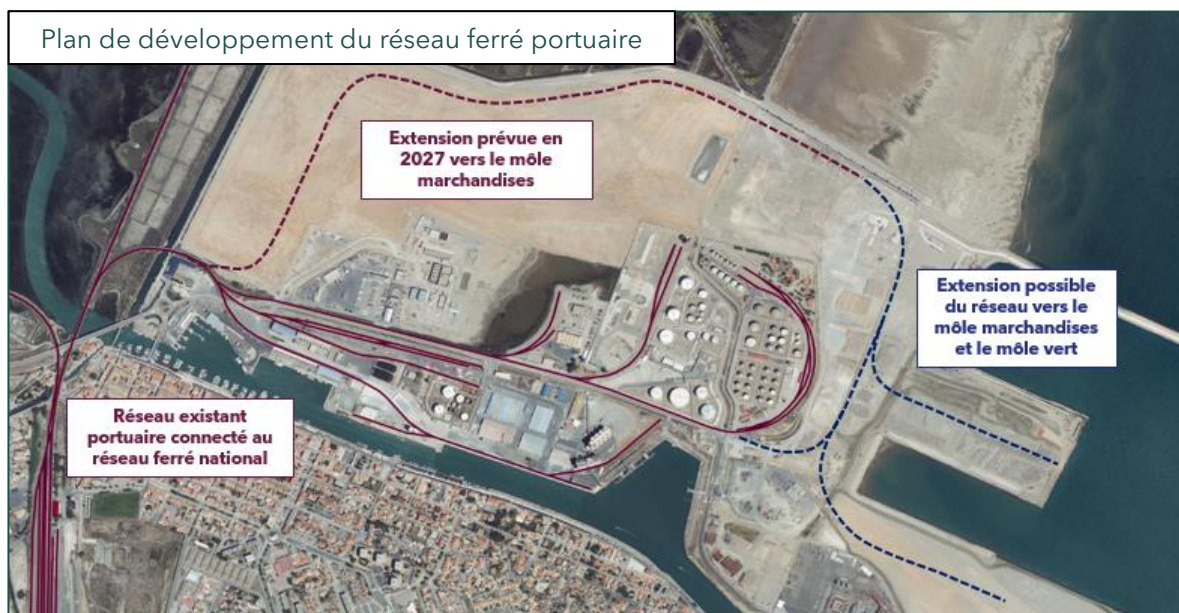
Pourquoi la LNMP est essentielle pour le développement portuaire ?

En permettant le report d'une partie importante des circulations voyageurs à grande vitesse vers une infrastructure dédiée, la LNMP contribuera à libérer des capacités sur la ligne historique actuellement fortement sollicitée. La SEMOP souhaite toutefois rappeler que cette dynamique ne pourra être pleinement efficace que sous plusieurs conditions essentielles.

La première consiste à garantir le maintien, la modernisation et l'entretien pérenne de la ligne historique Montpellier - Perpignan. Cette ligne demeurera l'unique infrastructure du fret ferroviaire desservant le port.

La seconde concerne la préservation d'une ambition forte en matière de mixité voyageurs-fret. Nous réaffirmons notre soutien au développement d'une véritable mixité entre trains de voyageurs à grande vitesse et trafics de fret, afin que le projet LNMP contribue durablement à l'amélioration des conditions de circulation des marchandises sur le corridor méditerranéen européen

La troisième porte sur l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire du port. L'accès ferroviaire actuel au port est limité par les contraintes suivantes : passage obligatoire par la gare de Port-La Nouvelle, manœuvre de retournement des locomotives, attente de créneaux de circulation pour accéder au port par le raccordement sud en cisillant la voie littorale et unique voie d'attente pour les trains de 750 m. Pour accompagner la croissance du trafic, la SEMOP propose la réflexion autour d'un raccordement nord au port, en s'appuyant éventuellement sur les aménagements prévus dans le cadre de la future ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. L'idée serait de transformer une future gare de travaux en plateforme ferroviaire durable, offrant des voies d'attente supplémentaires et une meilleure connexion du port au réseau ferroviaire national.



CONCLUSION

La SEMOP Port-La Nouvelle soutient pleinement la réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan et considère ce projet comme un levier structurant pour l'avenir économique et logistique du territoire.

Si le port de Port-La Nouvelle n'est pas directement desservi par la future ligne nouvelle, son développement est étroitement lié aux capacités ferroviaires disponibles sur le corridor méditerranéen. La réussite du projet d'extension portuaire, représentant près de 600 millions d'euros d'investissements, repose en effet sur une montée en puissance significative du transport ferroviaire de marchandises.

À horizon 2030-2035, les besoins du port pourraient atteindre jusqu'à 42 allers-retours ferroviaires par semaine. Cette évolution permettrait de transporter plus de deux millions et demi de tonnes de marchandises par rail chaque année et d'éviter jusqu'à 100 000 trajets de poids lourds sur les routes régionales et nationales. Il s'agit d'un levier concret de décarbonation des transports, de réduction des nuisances routières et de renforcement de la compétitivité des chaînes logistiques françaises et européennes.

Dans ce contexte, la SEMOP considère que la LNMP doit permettre de libérer durablement des capacités sur la ligne historique afin d'accompagner le développement du fret ferroviaire. Cette ambition doit impérativement s'accompagner du maintien, de la modernisation et de l'entretien pérenne de la ligne existante, infrastructure indispensable à la desserte du port de Port-La Nouvelle ainsi qu'à la poursuite des réflexions relatives à l'amélioration de l'accessibilité ferroviaire du port, notamment via la création d'un raccordement nord mutualisé grâce aux futures gares travaux de la LNMP.

La SEMOP appelle également à préserver une ambition forte en faveur du fret ferroviaire, notamment à travers une conception de la LNMP permettant un usage et une complémentarité efficace entre les circulations des voyageurs et les trains de marchandises.

Parce qu'elle contribue simultanément à la transition énergétique, à la réindustrialisation, au report modal et à la souveraineté économique nationale, la complémentarité entre la LNMP, la ligne historique et le développement du port de Port-La Nouvelle constitue une opportunité majeure pour l'ensemble de la Région.

Par ailleurs, le port de Port-La Nouvelle propose de devenir un site logistique stratégique support aux travaux de la LNMP, notamment en se proposant d'accueillir et de faciliter le transit et le stockage des matériaux nécessaires aux différents chantiers en lien avec la LNMP.

Cette contribution est portée par la SEMOP Port-La Nouvelle et cosignée par les acteurs de la communauté portuaire qui partagent la conviction que le développement du port, du fret ferroviaire et de l'intermodalité constitue un enjeu majeur pour la compétitivité, la transition énergétique et l'attractivité du territoire. Les cosignataires de ce cahier d'acteurs sont les suivants :

- Entrepôt Pétrolier de Port-La Nouvelle ;
- Euroports Port-La Nouvelle ;
- Site Foselev Logistique de Port-La Nouvelle ;
- Neptune Land Services ;
- Sud Services ;
- L'UMANO - L'Union Maritime NOuvelloise - Association d'entreprises du port ayant pour objet de contribuer au développement et à la prospérité du port de commerce de Port-La Nouvelle.

