



CCI Languedoc-Roussillon et CCI Provence-Alpes-Côte d'Azur



» INTRODUCTION

Conscientes des enjeux liés à la performance et à la compétitivité logistique de nos territoires, la Chambre de commerce et d'industrie de région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la Chambre de commerce et d'industrie du Languedoc-Roussillon, se mobilisent pour soutenir les projets de développement portuaire sur la façade méditerranéenne française comme celui de Port-La Nouvelle.



Les deux CCI de région portent l'ambition de renforcer les équipements portuaires dans une vision intégrée de développement de l'intermodalité, les rendant plus attractifs à la fois au plan international et au plan local.

CONTACT >

CCI Provence-Alpes-Côte d'Azur

8, rue Neuve Saint-Martin - CS 81880
13221 Marseille Cedex 01

Tél. : 04 91 14 42 00

Les ports : des atouts territoriaux à valoriser

Bénéficiant de la croissance des échanges mondiaux, le transport maritime connaît un développement soutenu et ininterrompu. De nouvelles formes d'organisation du trafic international sont en cours : augmentation de la taille des navires, fusion des grands transporteurs maritimes... Celles-ci imposent de **soutenir les investissements portuaires pour s'y adapter**, gagner en compétitivité et maintenir la capacité des ports régionaux à répondre aux attentes des acteurs maritimes mais aussi aux besoins des acteurs économiques et des populations.



photo : Chambre de commerce et d'industrie de Narbonne

En outre, les équipements portuaires ont, pour la plupart, besoin d'être modernisés pour intégrer une dimension développement durable indispensable à leur acceptabilité.

Les plate-formes portuaires sont des moteurs du développement territorial et des outils incontournables dans le positionnement de notre façade comme plate-forme logistique majeure sur le bassin euro-méditerranéen.

Les enjeux d'un nouveau développement portuaire

Les caractéristiques actuelles du port ne lui permettent plus de tirer parti du potentiel de trafic de son hinterland régional : le tirant d'eau est nettement trop faible (8 mètres), le manque de linéaire de quai et d'espace foncier aménagé menacent la pérennité de l'activité.

Un des objectifs de ce projet est de permettre d'accueillir des navires de 225 m de longueur, de 36 m de largeur avec un tirant d'eau de 14,50 m acceptant des unités de 45 à 70 000 tonnes contre 12 000 tonnes aujourd'hui. Ce dimensionnement correspond aux gabarits standards attendus pour les prochaines années.

En plus des 40 hectares prévus pour les futurs quais, la conception de ce projet intègre notamment la création d'un espace logistique de 100 hectares. Ces surfaces sont nécessaires pour un équipement performant avec des interfaces intermodales pour la maîtrise des pré et post acheminements (réseau de voies ferrées).

Les marchés sur lesquels se situe le port dans son projet de développement sont les vracs liquides, les céréales et les marchandises diverses y compris les colis lourds. Cependant, la mise à niveau des services portuaires peut ouvrir d'autres opportunités de trafic et induire de nouvelles filières comme levier de développement (biomasse, liquides industriels, éolien offshore, méthanisation, éthanol/biodiesel, ...).

Le projet d'extension de Port-La Nouvelle s'inscrit dans une vision du développement de la logistique et du transport de marchandises à l'échelle de la façade française avec une composante ferroviaire permettant le raccordement aux principaux corridors de transport. Ces nouveaux aménagements offriront également des perspectives pour du cabotage maritime dépassant largement la dimension locale du projet.

De plus, l'évolution des politiques publiques incite les acteurs économiques à rechercher la réduction de leur empreinte carbone. C'est un argument supplémentaire qui plaide pour la mise en œuvre d'une production et d'un traitement des flux plus proche des lieux de consommation.

Ce projet permettra non seulement de renforcer l'installation d'activités industrielles à forte valeur ajoutée permettant la valorisation locale des marchandises et la consolidation d'une offre régionale en matière de logistique fine.



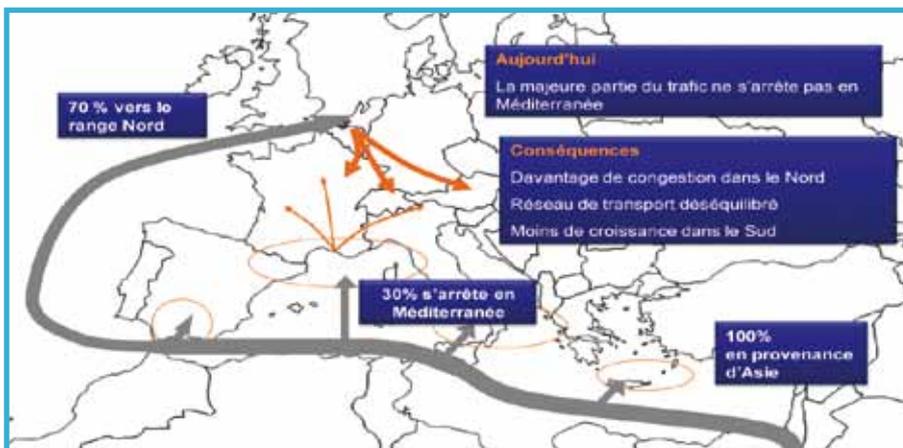


De plus, ce projet donne également l'opportunité de moderniser et de développer des équipements en intégrant pleinement la dimension de développement durable. Les ports de demain seront propres avec des équipements pour réduire les émissions de polluants liquides et atmosphériques et auront un rôle dans la chaîne des solutions pour un avenir durable. Autoroutes de la mer, cabotage, desserte logistique urbaine sont autant de solutions potentielles pour y contribuer auxquelles Port-La Nouvelle 2015 donne une nouvelle dimension en région.

Le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle s'inscrit dans la logique d'une nécessaire mise à niveau des équipements portuaires pour être performant économiquement tout en adoptant des principes de durabilité.

L'alternative méditerranéenne

Voie de passage essentielle pour le transport maritime mondial sur la route entre Suez et le détroit de Gibraltar, seulement 30% de l'intense circulation maritime dans le bassin méditerranéen est aujourd'hui captée par les ports de la façade occidentale, la plus grande partie de ce trafic remontant jusqu'aux ports nord-européen (faute d'une offre suffisante en capacité et/ou en qualité pour traiter effectivement ces flux), quitte à redescendre en camions par la Vallée du Rhône pour alimenter les marchés du Grand Sud-Est.



Pourtant, la façade méditerranéenne française se positionne à la confluence des principaux courants d'échanges nord-sud et est-ouest, intégrant une dimension stratégique d'organisation des échanges et de transit entre l'Europe du Nord et le bassin méditerranéen, et offrant en conséquence un potentiel de développement indéniable pour les secteurs du transport et de la logistique.

En contribuant à la matérialisation d'une véritable alternative logistique méditerranéenne pour le fret maritime, le projet Port-La Nouvelle 2015 permettra aux navires en provenance d'Asie et du canal de Suez de rationaliser les délais de navigation pour accéder aux marchés et d'éviter des remontées quasi systématiques vers les ports d'Europe du Nord.

Ce faisant, il contribuera non seulement à optimiser la desserte « au plus près » en réduisant la longueur de la chaîne logistique mais il contribuera également à la concrétisation du positionnement économique de l'espace euro-méditerranéen comme dorsale logistique alternative.

La mise en œuvre d'une politique de transport terrestre performante permettant de maîtriser les pré et post-acheminements des marchandises (développement d'une réelle intermodalité, renforcement du fret ferroviaire et du transport fluvio-maritime) devra être nécessairement agrégée à ce projet pour en révéler tout son intérêt en termes de structuration économique et spatiale.

Cependant, la consolidation des potentiels humains et techniques liés aux investissements en équipements consentis saura dynamiser efficacement dans un premier temps le développement d'une filière logistique majeure pour l'économie régionale, dans l'attente de la mise en réseau effective des plate-formes portuaires à l'échelle interrégionale qui révélera tout le potentiel économique d'un Arc méditerranéen occidental valorisant au mieux sa position géostratégique.





Une activité portuaire à valoriser comme acteur du développement durable

Assurant l'acheminement de 80% des marchandises transportées dans le cadre du commerce mondial, le transport maritime s'affirme comme un mode respectueux de l'environnement, avec 5 fois moins de dégagement de gaz à effet de serre que le transport routier. Cet avantage qualitatif pourrait être également mieux mis en avant pour des services de dessertes locales et le développement d'autoroutes maritimes reliées à des autoroutes ferroviaires. En effet, les ports de proximité ont un rôle important à jouer dans l'optimisation des flux et la desserte des territoires.

La façade méditerranéenne française dispose d'un potentiel majeur qui s'illustre dans ses ports et notamment ses ports de commerce. De Nice à Port-Vendres, en passant par Toulon, Marseille-Fos, Sète et Port-La Nouvelle, il y a un ensemble à valoriser à la fois localement pour le territoire mais également à une échelle interrégionale.

En favorisant les collaborations, à l'exemple du Comité des ports sur l'axe Rhône-Saône de Fos à Pagny qui mène une réflexion commune avec le Grand port maritime de Marseille dans le but de capter des trafics sur la voie d'eau, l'offre portuaire interrégionale **contribuera à l'émergence d'une filière logistique intégrée, efficiente et compétitive sur la façade méditerranéenne française.**

Tous les modes de transport ont leur utilité mais chacun a un domaine de pertinence particulier qu'il s'agit d'articuler et de connecter pour être performant. De plus, le débouché d'un fleuve navigable, unique sur le bassin méditerranéen, permet des échanges fluvio-maritimes directs aux ports de Fos, Sète et Arles.

Le développement des équipements portuaires dans une vision cohérente à l'échelle de la façade constitue un atout important pour nos territoires car ils s'affirment comme des outils intrinsèques pour dynamiser et ouvrir de nouvelles perspectives pour l'économie productive.

Une démarche collaborative à cette échelle vise à rationaliser les investissements et à promouvoir le rôle des ports dans leur contribution à une logistique efficiente et durable complémentaire avec les autres modes de transports. Les ports sont des acteurs, à la fois, pour la logistique de proximité endogène et pour la logistique exogène internationale.

Le Grand port de Marseille-Fos constitue un équipement majeur sur cette façade, en France et en Méditerranée. Les gains de trafics sur le GPMM profiteront à l'ensemble des ports à proximité et le développement des ports de proximité apportera au GPMM un « plus » dans sa compétition avec les autres grandes plate-formes internationales. Cette offre portuaire devrait être accompagnée du développement des modes massifiés (fer et fleuve) conduisant à la création d'une offre logistique multimodale à dimension européenne.

L'objectif est de rendre cette façade française plus performante avec des équipements portuaires dynamiques. Pour cela il est nécessaire qu'il y ait des échanges pour développer de la synergie entre ces équipements pour une porte d'entrée maritime euro-méditerranéenne.

Le projet de développement de Port-La Nouvelle contribuera à un système logistique régional, lui-même composante d'une stratégie globale de renforcement des ports méditerranéens face à ceux du Range Nord, du Havre à Hambourg. Le projet contribuera au renforcement de l'Arc méditerranéen.

Conclusion

En conclusion, la CCIR PACA exprime son souhait de voir aboutir favorablement ce projet d'extension du port de Port-La Nouvelle, qui s'inscrit dans la stratégie globale des acteurs portuaires de l'Arc méditerranéen, pour développer leur attractivité au regard des ports du Range Nord qui concentrent aujourd'hui l'essentiel du trafic maritime européen.

