

Dossier du maître d'ouvrage

Débat Public Décembre 2012 - Avril 2013

sur le projet d'extension
de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle





Riche de plus de 200 km de littoral, la Région Languedoc-Roussillon réaffirme sa vocation maritime avec, notamment, la création du Parc Marin du Golfe du Lion et l'installation prochaine du Parlement de la Mer, et bien sûr, l'impulsion apportée depuis 2007 pour le développement de ses deux ports de commerce, Sète et Port-La Nouvelle.

Le projet « Port-La Nouvelle 2015 » avec la création de nouvelles infrastructures d'accueil maritime en Méditerranée constitue un pilier majeur pour le développement économique régional en permettant d'ouvrir le territoire à de nouveaux marchés. En adaptant globalement son offre portuaire aux mutations de l'environnement maritime (dimensions plus grandes des navires, évolutions des équipements des plates-formes portuaires), la Région Languedoc-Roussillon instaure un cadre favorable à l'émergence de nouvelles dynamiques économiques, tout en favorisant un mode de transport durable respectueux de l'environnement.

INTRODUCTION DE CHRISTIAN BOURQUIN **Président de la Région Languedoc-Roussillon**

En permettant l'accès à Port-La Nouvelle à des navires de plus grandes capacités et en augmentant les surfaces d'accueil disponibles directement connectées aux autres grands réseaux de transport, la création d'activités ou l'accueil de nouvelles industries d'avenir deviendront possibles. De ce fait de nombreux emplois seront créés.

Ce projet confirme la vision de la Région exprimée dans le Pacte Régional (les politiques publiques de la Région au service de ses habitants) et dans le SRADDT (Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire) qui apportent la démonstration que l'attractivité régionale ainsi que le développement économique durable sont conciliables avec la préservation de la biodiversité.

Projet «Port-La Nouvelle 2015»



La mise en œuvre cohérente de ce projet avec la création, en 2009, de la Réserve Naturelle Régionale de Sainte Lucie, voisine immédiate du port de Port-La Nouvelle, en est une illustration exemplaire.

Compte tenu des enjeux pour le territoire, le Conseil Général de l'Aude et la Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne se sont associés à la Région pour financer ce projet.

C'est donc avec une volonté politique partagée que, conformément à la loi, le projet « PLN 2015 » a été présenté à la Commission Nationale du Débat Public (CNDP). Celle-ci a décidé de lancer un grand débat dès cette fin d'année 2012.

Ce débat public constituera une nouvelle étape dans le processus de concertation déployé autour de cette opération.

Je souhaite qu'il soit l'occasion pour tous d'exprimer ses attentes et ses interrogations dans l'objectif d'aboutir à un projet partagé pour l'avenir du Languedoc-Roussillon en recevant l'adhésion du plus grand nombre.

Christian BOURQUIN
Président de la Région Languedoc-Roussillon
Sénateur

Sommaire

Préambule

I - PORT-LA NOUVELLE AU COEUR DU DÉVELOPPEMENT SOCIAL ET ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION LANGUEDOC-ROUSSILLON P1 P3

LE CONTEXTE DU TRANSPORT MARITIME

Un monde en mutation
Le positionnement de Port-La Nouvelle dans ce contexte

P3
P3
P5

LE CONTEXTE PORTUAIRE

Port-La Nouvelle, un port méditerranéen à l'échelle européenne
Les ports voisins de la zone d'influence de Port-La Nouvelle
Les ports du Languedoc-Roussillon, quatre ports en réseau ouverts sur la Méditerranée
Complémentarité des réseaux et acteurs du territoire

P8
P8
P10
P14
P22

L'ÉCONOMIE LOGISTIQUE RÉGIONALE

Un maillage ferroviaire (en cours de restructuration)
Des chantiers de transport combiné
Des plateformes multimodales « Pyrénées Méditerranée »
Un programme de parcs d'activités

P24
P24
P24
P24
P25

II - LE PROJET D'AGRANDISSEMENT DU PORT DE PORT-LA NOUVELLE P27

CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES DU PORT DE COMMERCE DE PORT-LA NOUVELLE

La zone administrative du port
Les principaux axes de communication
Le port de commerce

P27
P27
P28
P28

LES OPTIONS DU PROJET MARITIME

Les options envisagées
Les options étudiées dans le cadre de l'analyse comparative multicritère
Le navire projet

P30
P30
P31
P34

LE PROJET D'AGRANDISSEMENT DU PORT

Des projets évolutifs
Aménagements communs aux trois alternatives
Coûts des infrastructures maritimes
Le programme global d'aménagement du port

P35
P35
P36
P39
P41

L'APPROVISIONNEMENT EN MATÉRIAUX DU CHANTIER

P46

III - LES AMBITIONS SOCIO-ÉCONOMIQUES DU PROJET P49

IMPULSER UN NOUVEAU DÉMARRAGE ÉCONOMIQUE

Une volonté politique
Un projet structurant pour le territoire

P49
P49
P50

BÉNÉFICIER DE L'ATTRACTIVITÉ DE LA RÉGION

Un emplacement stratégique
Des populations croissantes
Le tourisme, fer de lance régional
Recherche, science et pôle de compétitivité

P50
P50
P50
P50
P51

Un trafic aérien dynamisé par l'ouverture de nouvelles lignes
Agriculture et viticulture

P52
P52

ACTIVITES PRÉSENTES ET PERSPECTIVES DES PRINCIPALES FILIÈRES ÉCONOMIQUES DU PORT

P53

Place sur le marché français
Evolution du trafic de 2000 à 2011
Les activités céréalières
Les activités hydrocarbures
Les trafics vrac et conventionnel

P53
P54
P55
P55
P56

ACTIVITÉS DU PORT DE PÊCHE ET DE PLAISANCE

P58

Port-La Nouvelle, port de pêche
Port-La Nouvelle, port de plaisance

P58
P60

LES ENJEUX SOCIO-ÉCONOMIQUES DU PROJET DE PORT-LA NOUVELLE

P61

Répondre aux évolutions du transport maritime
Conforter les trafics existants
Un port d'opportunité pour des filières d'avenir
Les retombées économiques du projet

P61
P61
P61
P63

LES CONSÉQUENCES D'UN STATU QUO

P70

IV - INSERTION DU PROJET DANS SON TERRITOIRE

P71

LES ENJEUX URBAINS DANS LA RELATION VILLE-PORT

P71

L'intégration au projet urbain de Port-La Nouvelle
Les principaux territoires à enjeux urbains
L'organisation des dessertes urbaines, portuaires et d'accès à la plage de la vieille Nouvelle

P73
P75
P78

UN ENVIRONNEMENT A PRÉSERVER ET VALORISER

P83

> Les milieux naturels

Principaux territoires à enjeux
Les inventaires écologiques

> Les risques technologiques et de sécurité

Améliorer la sécurité du port

P83

P83
P86

P90
P90

LES INTÉRACTIONS DU PROJET AVEC L'ENVIRONNEMENT

P93

Solutions envisagées pour l'approvisionnement en matériaux
Approche hydrosédimentaire
Vers de nouvelles études d'environnement

P93
P95
P98

V - APRÈS LE DÉBAT PUBLIC

P104

Les enseignements du débat public
Les étapes de concertation post débat public

P104
P105

ANNEXES

P107

Annexe 1 : Sigles usuels et expressions techniques
Annexe 2 : Analyse multicritère
Annexe 3 : Analyse AFOM
Annexe 4 : Principaux territoires à enjeux environnementaux
Annexe 5 : Synthèse des trafics à Port-La Nouvelle à compter de 2011
Annexe 6 : Les indicateurs de retombées économiques
Annexe 7 : Synthèse des retombées socio-économiques
Annexe 8 : Avantages économiques pour le territoire en termes de compétitivité
Annexe 9 : Bibliographie

P108
P110
P113
P115
P117
P124
P127
P135
P138

Préambule

La loi du 13 août 2004, relative aux libertés et responsabilités locales a offert aux régions l'opportunité de la prise en charge de la propriété, l'aménagement, l'entretien et la gestion des ports. **Ainsi, le 1^{er} janvier 2007, la Région Languedoc-Roussillon est devenue propriétaire des ports de Sète et Port-La Nouvelle.** Quatre ports ; Port-Vendres (propriété du Conseil Général des Pyrénées-Orientales), L'Ardoise sur le Rhône (propriété des voies navigables de France), Sète et Port-La Nouvelle font désormais partie intégrante de la politique portuaire.

Dès 1999, l'Etat, alors propriétaire du port, et la Région Languedoc-Roussillon ont pris conscience des limites des équipements portuaires et engagé des études visant à l'agrandissement du Port de Port-La Nouvelle. En effet, si la plupart des ports européens ont augmenté leurs caractéristiques nautiques, Port-La Nouvelle n'a pas fait évoluer les siennes. **Le port reçoit aujourd'hui des navires d'une longueur de 145 mètres, 22 mètres de largeur avec un tirant d'eau de 8 mètres au maximum.**

Depuis 2003, dans le cadre d'études commanditées par l'Etat, plusieurs scénarios ont été proposés. Aucun n'a constitué réellement une réponse aux enjeux économiques du port.

RESUME DES SCENARIOS : En 2003, Ernst & young réalise une étude stratégique visant à améliorer les conditions d'accessibilité pour des navires de 167 mètres de long, 27 de large et dotés d'un tirant d'eau de 9,50m. Il permettait d'augmenter les trafics essentiellement liquides faisant abstraction des autres filières. C'est sur cette première option qu'ont débuté les études d'aménagements.

En 2005, le BCEOM propose la création de deux postes dans l'avant port ainsi qu'une nouvelle darse en lieu et place du centre Francis Vals. Ces scénarios n'ont cependant pas tenu compte de l'aspect navigabilité.

En 2010, le cabinet OCEANIDE mandaté par la Région Languedoc-Roussillon (en partenariat avec la CAN - Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne - et le Conseil Général de l'Aude) présente des configurations de réaménagement de la passe d'entrée ou d'un aménagement de l'avant-port prenant en compte cette fois-ci les critères d'agitation et contraintes de navigabilité.

Parallèlement, des travaux sont engagés pour conserver la compétitivité du port actuel et sa remise en état. Ces derniers ont concerné les terre-pleins portuaires, l'outillage et la remise à niveau des ouvrages de protection de la passe d'entrée du port.

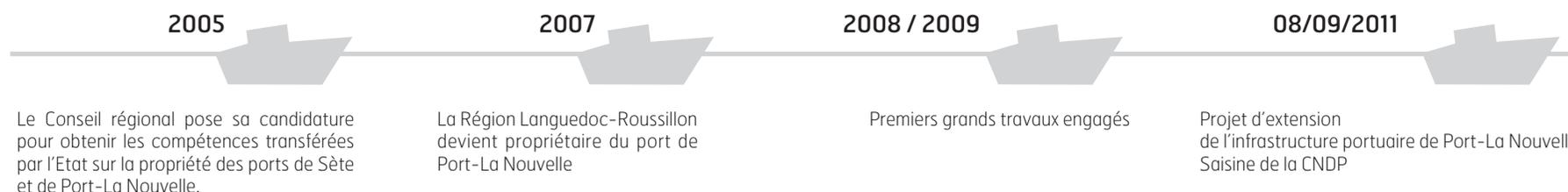
Dans le même temps, la Région développe l'offre foncière adossée au port (100 ha dont 80 ha acquis auprès des Salins du Midi).

2009 marque la délégation de la gestion du port de Port-La Nouvelle pour cinq ans à la CCIT de Narbonne, Lézignan-Corbières, Port-La Nouvelle. C'est une délégation de service public (DSP) lui donnant pour mission le développement des actions commerciales sous la marque «Ports Sud de France». De concert avec la Région, la CCIT entame des travaux visant à assurer une meilleure gestion du bassin au pétrole, une plus grande capacité d'accueil pour les céréales ainsi que la rénovation des deux postes sur ducs d'albe. La criée est modernisée, de nouveaux quais pour la petite pêche sont mis en oeuvre. 2012 marque l'acquisition par la CCIT d'une grue mobile portuaire de 2,8 M€ et le prolongement de la DSP.

PORT-LA NOUVELLE est le 18^{ème} port de commerce français (sur une quarantaine que compte le pays) et se positionne en 14^{ème} place des ports métropolitains, correspondant au marché dans lequel il évolue. En 2010, le trafic a progressé de + 8,81 % (5^{ème} meilleure performance des ports métropolitains dont le trafic annuel est supérieur à 1 million de tonnes) et de + 3,55 % en 2011 (3^{ème} meilleure performance).

L'analyse de ces bons résultats fait cependant ressortir une baisse du nombre de navires accueillis (360 en 2011 pour 389 en 2010) mais de plus gros volumes transportés (13 897 m³ en 2011 pour 12 883 m³ en 2010, soit une augmentation d'environ 8% en un an). En effet, la massification des volumes et la recherche permanente de compétitivité amènent l'ensemble des ports mondiaux à accroître leurs capacités nautiques afin d'accepter des navires de plus en plus grands.

Dès lors, dans l'optique de permettre au port de conserver mais surtout de renforcer sa position sur le marché, de nouvelles études ont été menées sur l'évolution des navires, les capacités d'accueil ainsi que les conditions d'accessibilité au port. Il s'agissait alors d'évaluer au mieux les besoins à long terme, les alternatives envisageables et les conditions de mise en oeuvre d'un port qui saurait répondre aux attentes de nouveaux trafics susceptibles de dynamiser l'économie régionale et interrégionale.



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

Ces études ont abouti à la présentation de trois alternatives de redimensionnement du port, évaluées en première approche à environ 200 millions d'euros pour les infrastructures maritimes :

- > une alternative Grand Port entrée Sud ou Nord
- > une alternative Grand Port double entrée
- > une alternative Très Grand Port

Le 8 septembre 2011, la Région Languedoc-Roussillon a saisi la CNDP sur la base d'une de ces alternatives (Grand Port entrée Sud).

Ce projet a été dénommé Port-La Nouvelle 2015 (PLN 2015) et correspond à la phase initiale d'agrandissement. Cependant, le port devrait atteindre sa pleine capacité à l'horizon 2030, date retenue pour le calcul des avantages économiques du projet.

Le 9 novembre 2011, la CNDP a décidé d'organiser elle-même le débat public du projet. Les membres de la Commission Particulière du Débat Public (CPDP) ont été nommés le 6 juin 2012.

Cette démarche de participation du public est encadrée par la loi «démocratie de proximité» du 27 février 2002 (Art. L121-1 et suivants du Code de l'environnement). La saisine de la commission est obligatoire pour les projets de création ou d'extension d'infrastructures portuaires dont les coûts dépassent 150 M€ ou dont la superficie dépasse 200 ha.

En juillet 2012, après trois années d'exploitation, le Conseil portuaire de Port-La Nouvelle s'est réuni dans le cadre du bilan de l'activité portuaire sous la présidence de Robert Navarro, premier vice-président de la Région. Il a donné un avis favorable au prolongement de la convention de délégation de service public à la CCIT de Narbonne, Lézignan-Corbières, Port-La Nouvelle pour une durée de trois ans au-delà du 31 décembre 2013 (soit jusqu'au 31 décembre 2016). Cette décision a été prise au regard des investissements engagés restant à amortir et d'une gestion commerciale qui a su asseoir l'influence du port dans l'économie régionale.

Le débat public

vient ouvrir le

dialogue sur le projet.

Le présent dossier est un document ayant pour vocation de permettre au plus grand nombre de participer au débat public. Rédigé par le maître d'ouvrage, porteur du projet, il donne les informations disponibles à ce jour relatives à l'agrandissement du port. Qu'elles soient de nature technique, économique, environnementale, ces données permettront de réagir dans le cadre des réunions publiques, sur le site internet, mais également de faire évoluer le projet PLN 2015.

Les dates clés du débat public

Septembre/Novembre 2012
Préparation du débat

Décembre 2012 à Avril 2013
Débat Public

Mai/Juin 2013
La CPDP publie le compte-rendu du débat et la CNDP en établit le bilan

Été 2013
Suite au débat et à son bilan, décision de la Région sur les suites données au projet

Si le projet est retenu

- > Engagement des études préliminaires et d'Avant-Projet
- > Réalisation de l'étude d'impact
- > Engagement des procédures d'autorisations réglementaires (enquêtes publiques, procédures au titre des différents codes : environnement, des ports...)
- > Consultation des entreprises
- > Initiation de la phase de travaux

09/11/2011

La CNDP décide d'organiser un débat public

07/12/2011

Nomination du Président de la Commission Particulière (CPDP)
M. Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT

06/06/12

Nomination des membres de la Commission Particulière (CPDP)

Décembre 2012

Publication du Dossier du maître d'ouvrage

I - PORT-LA NOUVELLE, AU COEUR DU DÉVELOPPEMENT SOCIAL et ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

LE CONTEXTE DU TRANSPORT MARITIME

Dans le contexte de mondialisation et de fragilité économique illustrées par la crise actuelle, la Région affiche une volonté de développement économique sans faille de ses territoires. Elle la met en pratique notamment à travers son implication sur les parcs régionaux d'activités ou sur les ports maritimes et fluviaux. Son ambition ne se concrétisera durablement que si sont réunies toutes les conditions de la compétitivité et de l'attractivité économique du territoire. Cela implique un système de transports performants permettant aux voyageurs et aux marchandises de circuler de façon optimale.

Un monde en mutation

Le transport maritime est par définition un mode de transport globalisé, s'inscrivant dans des stratégies mondiales d'acteurs impliqués dans le commerce international. Les grands armateurs de lignes régulières de conteneurs (Maersk, MSC, CMA CGM, COSCO, Evergreen, Hapag Lloyd...) sont présents sur toutes les mers, des opérateurs de terminaux (HPC, DPW, APMT, PSA...) s'implantent dans les ports des cinq continents, favorisant ainsi la mise en place progressive de standards internationaux dans tous les ports (cadence de manutention, sécurité des marchandises et des navires...).

La standardisation est moins poussée en ce qui concerne les autres types de trafics (vracons liquides, vracons solides, marchandises conventionnelles). Ces trafics répondent aujourd'hui encore à une plus grande segmentation de l'offre et à des marchés qui ne sont pas organisés sous forme de lignes régulières avec des navires qui vont de port en port en fonction de la demande (tramping). Il n'en demeure pas moins que les autorités portuaires et les opérateurs de terminaux doivent adapter en permanence les infrastructures pour conserver un port compétitif.

Ces évolutions peuvent se résumer de la manière suivante :

> **Mondialisation des échanges**, avec une augmentation du transport maritime supérieure à l'accroissement des activités industrielles.

> **Basculement de l'économie mondiale vers le Pacifique** et émergence récente (10 ans) de la Chine qui polarise désormais très fortement le transport maritime, qu'il s'agisse de vracs ou de conteneurs.

> **Evolution des normes anti-pollution et de sécurité** : les accidents environnementaux issus de naufrages récents ont contribué au renforcement des règles de sécurité à respecter par les armateurs. Les navires double-coques sont devenus la norme depuis 2010 pour le transport de produits pétroliers, ce qui a accéléré le renouvellement anticipé de la flotte.

> **Multiplication des contraintes environnementales** : définition de zones de navigation à faible niveau d'émission de soufre (Manche, mer du Nord et mer Baltique), réflexion sur la mise en place d'un marché d'échange des émissions de CO2, répression accrue des déballastages en mer, etc.

> **Augmentation du coût des soutes** : le coût des soutes augmente fortement depuis plusieurs années, renchérissant de manière importante le coût du transport maritime. Les compagnies, à l'instar des compagnies aériennes, cherchent à diminuer leur consommation par divers moyens : augmentation de la taille des navires, ralentissement de la vitesse de navigation (slow steaming), amélioration des motorisations et apparition de navires propulsés au GNL sur certains segments de la flotte, etc. Cette tendance pousse également à un renouvellement anticipé de la flotte. L'intégration certaine du transport maritime dans les marchés internationaux d'échange de CO2 viendra renforcer cette tendance.

> **Caractère cyclique du transport maritime** : La crise économique qui touche essentiellement les Etats-Unis et l'Europe depuis plusieurs années a un impact non négligeable sur le transport maritime, qui subit de plein fouet la baisse des échanges internationaux. Les armateurs et propriétaires de navires, sensibles à la baisse des taux d'affrètement (tramping) et des taux de fret (lignes régulières), se séparent de leurs navires les plus anciens en les envoyant à la déconstruction, accélérant ainsi le rajeunissement de la flotte mondiale. Toutes ces évolutions ont des conséquences importantes sur les caractéristiques des navires. Les armateurs sont désormais à la recherche d'économies d'échelle, ce qui les pousse à construire des navires toujours plus grands. Ce gigantisme entraîne à son tour une massification encore plus forte des flux. La recherche d'économie d'échelle est une quête permanente du transport maritime depuis plus de trente ans. La faible maîtrise des prix de vente (taux d'affrètement et taux de fret) impose une maîtrise renforcée des coûts.

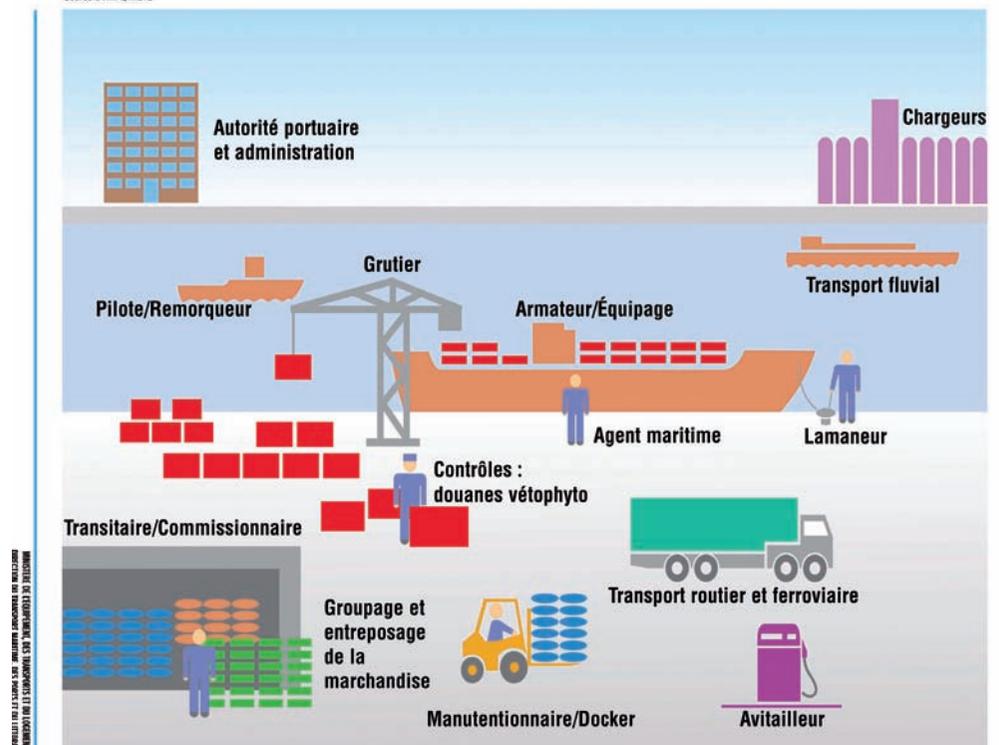
L'augmentation de la taille des navires a une incidence sur les ports qui sont alors obligés d'adapter leurs infrastructures pour accueillir les navires plus grands qui se présentent. L'histoire montre que ce sont systématiquement les ports qui se sont adaptés aux navires et non l'inverse (Cf.Navire projet P. 34)

Il s'agit alors pour les ports de construire des terminaux plus grands, capables de faire accoster les nouveaux navires et de stocker la marchandise, de prévoir des caractéristiques nautiques suffisantes (tirants d'eau dans les chenaux d'accès et les bassins), d'aménager des cercles d'évitage aux nouvelles dimensions, d'équiper les terminaux avec des outillages pouvant répondre aux nouveaux volumes de marchandises à manutentionner, etc. La concurrence entre les ports est exacerbée et les ports qui ne font pas le choix de l'adaptation sont très vite dépassés. Très vite, ils ne sont plus compétitifs et accusent alors des pertes importantes de trafics.

Hebdomadaire « Le Marin »
07/09/2012

➡ **HPH ferme son terminal à conteneurs d'Amsterdam.** Trop loin de la mer et limité par une écluse et au canal à des navires de 8 000 EVP, le terminal à conteneurs d'Amsterdam (ACT), ouvert en 2001, va fermer début 2013. C'est la décision radicale prise par Hutchison Ports Holding qui n'a pas réussi à faire démarrer cet outil de 54 ha conçu pour 1,2 million d'EVP par an.

Source DTMP/AMETL



Les acteurs du secteur portuaire

LA LOGISTIQUE, FACTEUR CLÉ DE LA COMPÉTITIVITÉ

La mondialisation des échanges oblige les entreprises de production à se recentrer sur leur cœur de métier et à externaliser leur logistique auprès de sous-traitants hautement spécialisés et maîtrisant parfaitement les coûts. Parallèlement, l'économie française est en pleine mutation avec une augmentation forte des services impliquant une baisse des transports domestiques de matières premières, de denrées agricoles et de produits industriels mais corrélativement une hausse de la logistique de produits plus sophistiqués.

Aujourd'hui, la logistique est un secteur essentiel de l'activité économique et constitue une nouvelle forme de l'activité aussi bien industrielle que de services. Elle s'impose comme un élément de différenciation par la qualité du service (respect des délais, conformité des commandes, capacité à gérer les retours clients et le service après-vente...) et offre une gamme d'activités de plus en plus large. Elle est indissociable des systèmes de production et de consommation et est très imbriquée avec toutes les fonctions de l'entreprise (commercialisation, achats, recherche et développement, marketing...).

La logistique est devenue une industrie fortement capitalistique, avec une forte concentration de matière grise, exigeant des organisations performantes et des formations mieux adaptées à un secteur d'une grande modernité, en phase avec l'économie.

Enfin, la logistique est nécessaire au développement de tous les secteurs d'activités (pas de viticulture sans logistique, pas d'agroalimentaire sans logistique, pas de hi-tech sans logistique, pas de e-commerce sans logistique...); elle est également source d'emplois pour des flux concernant d'autres territoires.

Fonction stratégique pour les entreprises et axe de développement majeur pour le territoire, la logistique est porteuse d'enjeux dont la Région se saisit aujourd'hui par l'impulsion d'une stratégie régionale coordonnée et ambitieuse.

Le positionnement de Port-La Nouvelle dans ce contexte

Le port de Port-La Nouvelle est aujourd'hui à la limite de ses capacités, à la fois du côté maritime (chenal d'accès, passe d'entrée) et du côté terrestre (dimension et organisation des terre-pleins et zones de stockage).

Cette situation ne lui permet pas d'accueillir tous les navires et trafics potentiels actuels (cf. page 57) et encore moins d'envisager une augmentation de son activité sans évolution importante de ses infrastructures. Tout l'enjeu du projet d'agrandissement du port réside donc prioritairement dans la préservation de ses atouts et l'amélioration de sa compétitivité, au service de l'économie régionale. Le projet d'agrandissement pourrait être une opportunité pour saisir de nouveaux trafics et permettre à de nouvelles activités de s'implanter à Port-La Nouvelle dans le respect de la stratégie régionale portuaire.

Les ports concurrents de Port-La Nouvelle en Méditerranée ou de la façade atlantique, ainsi que les autres ports de la Méditerranée touchés par les compagnies qui se rendent à Port-La Nouvelle ont d'ores et déjà des tirants d'eau admissibles suffisants pour accueillir les navires qui seront en service dans les futures décennies (critère le plus limitant pour l'accueil des navires).



Darse pétrolière, cercle d'évitage actuel



100 km

LEGENDE: P= Produits pétroliers L= Vrac liquides S= Vrac solides C= Conventionnels R= Rouliers E= Conteneurs (EVP)

Principaux tirants d'eau des ports ouest méditerranéens

TIRANT D'EAU EN FONCTION DES POSTES en mètres						
	Pétroliers	Vracs liquides	Vracs solides	Conventionnel	Rouliers	Conteneurs
PLN	8m de tirant d'eau maximum dans le port actuel					
FRANCE						
Fos / Marseille	12,50	12,50	14,50	18,60	10,50	21
Sète	12,50		13,80	11,70		14,5
Bayonne	10	10	8,50	8,50		
Bordeaux (TE eau douce)	Pauillac 8 Accès 11,85	Blaye 9,50 Accès 10,40	Bassens 10,50	Le Verdon 12 Bassens 10,50	Blaye Accès 11,50	Le Verdon 12 Accès 14
La Rochelle	13,5		14	14	14	14

ESPAGNE						
Palamos				19		
Barcelone	17	17	16	16	16	18
Tarragone	18,30	18,30	20	14,40		
Pasajes			18,9	8,9	8,9	

MAROC						
Tanger-Med	16 à 18m					
Nador	10,70 porté prochainement à 13,00					
ALGÉRIE						
Ghazaouet	6,80 à 8,50			6,80 à 8,50		
Mers El Kebir	8,50 à 9,00					
Oran	11,60	6,10 à 12,00				
Arzew	14,90		7,20 à 9,90			
Bethioua (port gazier)	13,00					
Skikda	16,00 (Gaziers)			11,00		
Bejaia	13,00					
Alger	7,00 à 11,60					

TIRANT D'EAU EN FONCTION DES POSTES en mètres						
	Pétroliers	Vracs liquides	Vracs solides	Conventionnel	Rouliers	Conteneurs
TUNISIE						
Sfax	10,50					
Sousse	8,70					
Tunis la Goulette	12,00					
Bizerte	11,00					
Gabes	11,80					
CHYPRE						
Limassol	13,50 sea-line 12,20		cimentier 13,70			
GRÈCE						
Patras	11,30					
Volos	9,30 à 11,60					
ITALIE						
Livourne	12,00					
Palerme	14,00					
Civitavecchia	10,50			8,70		
Savone	18,50	18,50	18,50	18,50	18,50	En construction
La Spezia	11,00 à 12,00					13,00

 Tirants d'eau supérieurs à ceux de PLN (avantage par rapport à PLN)

 Tirants d'eau inférieurs à ceux de PLN (désavantage par rapport à PLN)

LE CONTEXTE PORTUAIRE

**Port-La Nouvelle,
un port méditerranéen à l'échelle européenne**

La Méditerranée voit évoluer un transport maritime à deux niveaux :

> Un transport provenant d'autres parties du monde, notamment l'Asie, entrant par le canal de Suez et ressortant par le détroit de Gibraltar. Certains trafics ont pour destination des ports méditerranéens, d'autres ne font que passer et poursuivent leur route vers les ports du Range Nord de l'Europe.

> Un transport intra-Méditerranée qui acte les échanges commerciaux entre les pays entourant le bassin.

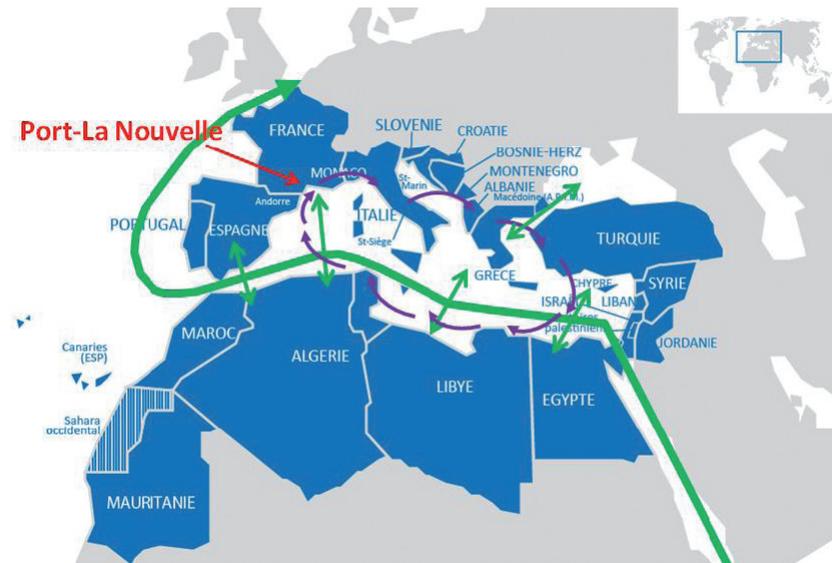
Le port de Port-La Nouvelle a une position à prendre sur les deux niveaux.

Suivant l'évolution des prix pétroliers, Port-La Nouvelle pourrait se substituer à certaines logistiques transitant par les ports du range Nord-Européen. En déchargeant leurs marchandises à Port-La Nouvelle, des navires pourraient en effet gagner cinq jours de navigation.

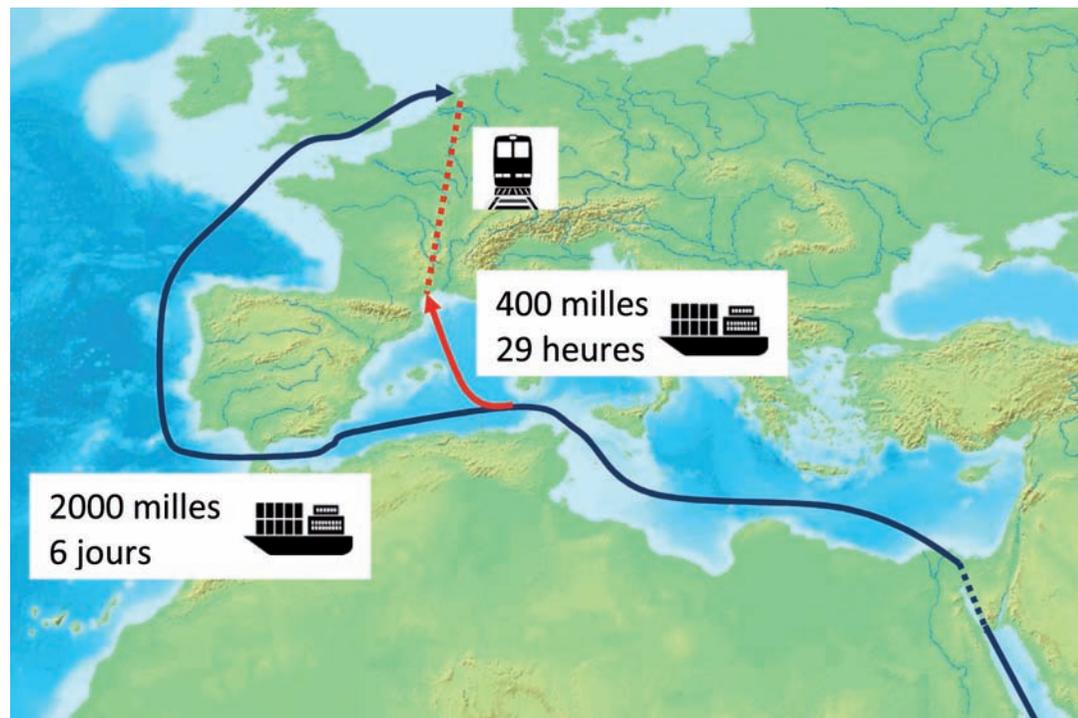
Le temps de livraison devra tenir compte des délais de manutention et de livraison (par exemple ferroviaires). Mais l'économie résidera surtout dans le gain d'une immobilisation moindre du navire (coût de l'affrètement) et d'une réduction considérable des soutes consommées.

Un navire de 10 000 tonnes, selon son âge, consomme aujourd'hui un minimum de 12 tonnes de « fuel-oil » par jour dont le coût (Septembre 2011) est voisin de 680 USD* (525 EUR)/ tonne, soit une économie de 40 800 USD (31 500 EUR). Un navire de 30 000 tonnes consommera quant à lui 25 à 30 tonnes par jour.

* Dollar américain



Routes maritimes desservant l'Europe à travers la Méditerranée



Sud Sardaigne / Port-La Nouvelle = 400 milles marins >> 29 heures de navigation base vitesse 14 noeuds.
Sud Sardaigne / Rotterdam = 2000 milles marins >> 6 jours de navigation base vitesse 14 noeuds.



A partir de ce raisonnement il est possible d'imaginer qu'un autre port que Port-La Nouvelle soit cette porte d'entrée en Méditerranée pour du fret à destination du sud de l'Europe. Mais les ports pouvant se porter candidats à ce rôle sur les trafics attendus à Port-La Nouvelle ont de nombreux désavantages qui soulignent les atouts de Port-La Nouvelle. Parmi ces atouts, l'efficacité de l'administration française par rapport aux pays concurrents et la connexion aux marchés français et espagnols pèsent en faveur de Port-La Nouvelle dans la balance.

La carte ci-contre résume les atouts (en vert) et faiblesses (en rouge) des pays méditerranéens susceptibles de constituer le point d'entrée d'un système logistique de fret européen.

Ensuite, la localisation géographique du port de Port-La Nouvelle le place stratégiquement pour tous les échanges avec l'Afrique du Nord grâce à la courte distance à parcourir entre les ports. En effet, l'ouverture en 2010 de la zone de libre échange entre l'Europe et les pays du Maghreb a permis d'importantes perspectives d'échanges maritimes en Méditerranée occidentale sur lesquelles Port-La Nouvelle a l'avantage concurrentiel de la proximité géographique (ex : par rapport à un port comme Fos-Lavéra, même si ce port est plus attractif en raison de sa capacité à accueillir de forts tonnages).

Cet avantage concurrentiel devient d'autant plus important que des infrastructures portuaires majeures ont été mises en service ces dernières années en Afrique du Nord ou sont en projet :

Les terminaux à conteneurs à l'Est de Tanger, les nouvelles installations des ports d'Alger et d'Oran, le port de Nador, les ports atlantiques du Maghreb et de l'Afrique de l'Ouest, etc.



Les ports voisins de la zone d'influence de Port-La Nouvelle

Le développement du port de Port-La Nouvelle s'inscrit dans un contexte de concurrence portuaire important, tant du côté de la façade méditerranéenne (Barcelone, Tarragone) que de la façade atlantique (La Rochelle, Bordeaux, Bayonne).

> Port de Bordeaux



Description

Le Grand Port Maritime de Bordeaux possède un domaine foncier disponible exceptionnel (1 500 ha). Son activité est répartie sur six sites différents le long de l'estuaire de la Gironde. Le trafic du port est relativement stable, autour de 8 millions de tonnes par an durant les dix dernières années. Le port ne rayonne en effet que sur le grand quart Sud-ouest de la France. Le port ne cherche pas à se développer vers les trafics méditerranéens pour lesquels les coûts de pré et post-acheminements ne seraient pas concurrentiels vis-à-vis des ports situés sur la façade méditerranéenne. Le port est contraint sur la façade Atlantique par les développements de La Rochelle au Nord et de Bayonne au Sud. Ces deux ports sont en effet en partie positionnés sur les mêmes marchés :

- > Hydrocarbures à La Rochelle et Bayonne,
- > Céréales à La Rochelle et Bayonne,
- > Bois à Bayonne (export des Landes) et La Rochelle (import bois d'Afrique et d'Europe du Nord).

Positionnement vis-à-vis de Port-La Nouvelle

Le port de Bordeaux ne peut être perçu comme un concurrent réel de Port-La Nouvelle. Son activité, bien qu'en partie positionnée sur des trafics proches (céréales, hydrocarbures, engrais...), reste en très grande partie cantonnée à la façade Atlantique. Il souhaite se développer vers les trafics liés à l'énergie éolienne, orientés vers le Sud-ouest de la France, l'Espagne et le Portugal, des marchés trop lointains de Port-La Nouvelle. Seuls quelques trafics occasionnels, situés à équidistance des ports de Bordeaux et Port-La Nouvelle peuvent basculer d'un port à l'autre, sans grande incidence sur le trafic global du port.

> Port de Bayonne



Description

Le port de Bayonne, propriété de la Région Aquitaine depuis la dernière vague de décentralisation (1^{er} août 2006), est géré par la CCI de Bayonne Pays Basque. Le port est situé à l'embouchure de l'Adour et comporte de ce fait un certain nombre de contraintes liées au tirant d'eau et à l'ensablement régulier de la passe d'entrée. Le trafic du port est depuis quelques années toujours situé aux alentours de 4 millions de tonnes, alors qu'il était à 2,7 millions de tonnes en 1997. Historiquement orienté vers le bassin de Lacq et ses trafics de pétroles, soufre et produits chimiques ainsi que vers un hinterland régional agricole (exportation de maïs), le port a réussi à se diversifier en attirant un certain nombre d'industriels :

- > L'Acierie de l'Atlantique (ADA), représente aujourd'hui 40% du trafic global du port grâce aux importations de ferrailles (620 000 tonnes) et aux exportations de billettes (905 000 tonnes),
- > Le groupe italien Beltrame mène la construction d'un laminoir qui devrait assurer un trafic de 200 000 à 300 000 tonnes d'acier par an à partir de 2013.
- > La société Sobegi, filiale de Total et de GDF Suez créée il y a trente ans dans le cadre de la reconversion industrielle du bassin de Lacq, souhaite lancer à partir de 2013 des importations de soufre solide destiné à être incorporé dans la fabrication d'aliments du bétail.

Le port de Bayonne possède un hinterland régional, qui s'appuie sur des filières économiques locales : chimie, agriculture (maïs), sylviculture (pin des Landes)

Positionnement vis-à-vis de Port-La Nouvelle

Le port de Bayonne est un port référent pour Port-La Nouvelle.

Son positionnement historique sur des trafics relativement proches de produits chimiques et pétroliers, liés à la présence du bassin de Lacq, le pose en concurrent de fait. Le port dispose de terminaux classés SEVESO 2, ce qui lui permet de faire transiter des produits chimiques. Bayonne dispose cependant de très peu de capacités d'évolutions dues à l'insertion du port dans un tissu urbain très dense.

> Port de La Rochelle

Description

Le port de la Rochelle est devenu Port Autonome au 1^{er} janvier 2006 puis Grand Port Maritime suite à la réforme de 2008. Son trafic, en hausse régulière depuis plusieurs années a atteint presque 8,5 millions de tonnes en 2011 et dépasse désormais le port de Bordeaux. Le trafic du port est relativement diversifié, avec quelques produits essentiels :

- > Céréales et oléagineux,
- > Produits pétroliers raffinés à l'importation, en provenance notamment de Nantes Saint-Nazaire
- > Produits forestiers, répartis entre les grumes, les bois sciés et la pâte à papier pour laquelle le port est le n°1 en France
- > Vrac agricoles
- > Aciers.

Le port tente par ailleurs une diversification de ses trafics avec l'accueil d'une unité de broyage de clinker et de laitiers (550 000 tonnes par an).

Cette nouvelle installation a pour but de répondre à la demande en ciment de la région Poitou-Charentes et des régions voisines. L'arrièreport du port de La Rochelle est contraint au Nord par le port de Nantes Saint-Nazaire et au Sud par celui de Bordeaux qui sont tous deux présents sur certains trafics : céréales et hydrocarbures raffinés notamment.

Positionnement vis-à-vis de Port-La Nouvelle

Le port de La Rochelle cherche à se développer de manière importante depuis plusieurs années, le port souhaite agrandir son arrièreport vers l'Est, en s'appuyant sur son nouvel opérateur ferroviaire. Cette dynamique ne devrait avoir qu'une incidence très limitée sur les trafics de Port-La Nouvelle, compte-tenu du fait que la majeure partie des trafics sont orientés vers l'Atlantique malgré la réduction des coûts des prix de post-acheminements grâce au fer. **Port-La Nouvelle peut ainsi prendre exemple sur La Rochelle qui a réussi une stratégie de développement pour un certain nombre de trafics qui constituent aujourd'hui l'essentiel de son activité : céréales, produits forestiers, etc.**

> Port de Marseille Fos

Description

Le port de Marseille est un Grand Port Maritime suite à de la réforme de 2008. Le port est constitué de deux bassins, les « Bassins Est » localisés dans la ville de Marseille sur 400 ha et les « Bassins Ouest » situés à Fos (70 km de Marseille) sur un domaine de 10 000 ha qui accueillent l'essentiel des trafics et proposent sur ses bassins ouest de nombreux terminaux. Le port se positionne comme un port généraliste traitant tous types de marchandises : hydrocarbures et vrac liquides (pétrole, gaz et produits chimiques), marchandises diverses (conteneurs et autres conditionnements), vrac solides (minerais et céréales). Le trafic global du port se situe depuis plusieurs années autour de 100 millions de tonnes. Avec plus de 88 millions de tonnes, le trafic global 2011 connaît une hausse de 3% par rapport à 2010. Son arrièreport est constitué principalement par la Provence et la vallée du Rhône, mais s'étend plus au nord grâce à un réseau de voies de communication étoffé qui le met en compétition avec les ports du Range Nord. En effet, le port bénéficie de dessertes routières, ferroviaires et fluviales (Rhône et Saône), ainsi que d'oléoducs et gazoducs qui lui donnent un arrièreport très étendu.

Positionnement vis-à-vis de Port-La Nouvelle

Ces dernières années le port de Marseille a été l'objet de lourds investissements destinés à lui permettre de tenir son rang dans une concurrence mondiale exacerbée : la construction d'un deuxième terminal méthanier par Gaz de France à Fos, le lancement du projet Fos 2XL, extension du terminal conteneurs, le siège social de l'armement CMA-CGM, etc. L'arrimage quasi exclusif à l'industrie locale du port constitue un handicap, car, à l'exclusion des hydrocarbures, le port n'est pas vraiment un port de transit et reste très dépendant de son arrièreport. Malgré l'existence de transports terrestres importants, l'arrièreport est limité et rapidement concurrencé par les ports d'Europe du Nord, mieux desservis par les voies navigables notamment pour le trafic de pondéreux (le trafic rhodanien est limité et sans comparaison avec celui du Rhin). Le développement des fonctions logistiques et le renforcement des capacités redistributives du port de Marseille constituent un aspect essentiel de sa stratégie. L'image dégradée est une caractéristique de la réalité du port qui a entraîné la prudence des armateurs (plusieurs ont abandonné le port au profit d'autres places portuaires du bassin méditerranéen). **Il ne se positionne pas du tout sur les mêmes arrièreports que Port-La Nouvelle et n'apparaît que marginalement comme concurrent au projet PLN 2015.**



> Port de Barcelone

Description

Barcelone est situé en Catalogne, à 240 km de Port-La Nouvelle. Son trafic portuaire a légèrement augmenté entre 2010 et 2011 pour un total de 43 millions de tonnes.

Le port a initié depuis la fin des années 90 une conquête de parts de marché dans le Sud de la France. Tout d'abord Toulouse, puis Lyon, Perpignan... Maintenant la conquête basculerait vers l'ouest (Bordeaux, Nantes) et l'Est (Metz, Strasbourg). (Navette ferroviaires vers Grand-Sud de la France / ZAL – Zones d'activités Logistiques / Chantier de transport combiné rail-route de Perpignan). Le port dispose aujourd'hui de plus de 30 terminaux spécialisés, dont la gestion est privée et qui sont exploités en concession : conteneurs, véhicules, café et cacao, fruits, produits sidérurgiques, vrac liquides, solides, et passagers. Le port de Barcelone est donc fortement diversifié, à tel point qu'il s'agit en réalité de quatre ports en un : le port commercial, le port de croisières, le port logistique (ZAL) et le port citoyen (Port Vell).

Positionnement vis-à-vis de Port-La Nouvelle

Le port de Barcelone pourrait représenter une concurrence, tout particulièrement pour le développement de la filière vrac liquides (hydrocarbures, GNL, huiles et produits chimiques). Barcelone bénéficie d'une avance et d'une image sérieuse auprès des chargeurs dans ce domaine. Son offre logistique dans les liquides est complétée par des unités de transformation qui fixent les trafics à Barcelone dans le temps (station de regazéification, unités de mélanges carburants, unités de trituration des oléagineuses,...). Ce port est un exemple à suivre dans son modèle de développement portuaire car il a su se déplacer hors de la ville, augmentant ainsi ses surfaces logistiques.



> Port de Palamos

Description

Palamos est un port régional, géré par le gouvernement autonome de Catalogne à travers l'entité publique Ports de la Generalitat. Il développe une activité de commerce, de plaisance et de pêche. Son hinterland est essentiellement la Province de Gérone dont il est l'unique port de commerce. S'il est connecté par une voie rapide à l'autoroute, il ne dispose d'aucun accès ferroviaire pour les marchandises.

Le trafic commercial du port s'est élevé à 231 500 tonnes en 2011 contre 208 800 tonnes en 2010 (+10,85%).

La croisière est un secteur qui se développe. En 2011, le port a accueilli un record de 36 escales de navires de croisières pour un total de 38 800 passagers. En 2012, le port devrait fidéliser ce trafic croisières.

Positionnement vis-à-vis de Port-La Nouvelle

Le port de Palamos pourrait trouver des synergies avec le projet PLN 2015 par le développement d'activités complémentaires.



> Port de Tarragone

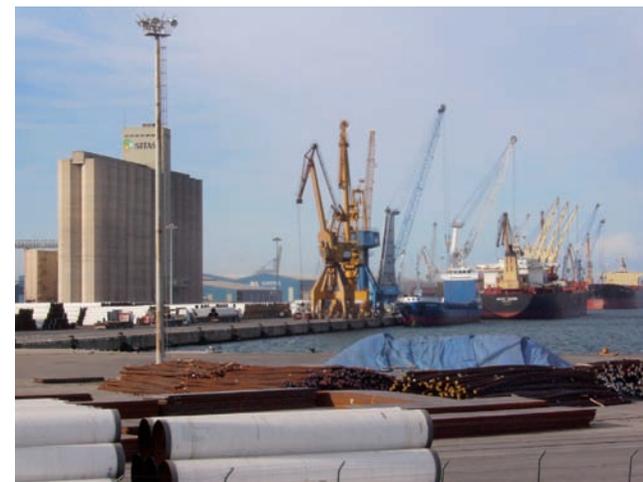
Description

Le port de Tarragone est situé 90 km au Sud de Barcelone. Deuxième port de commerce catalan, il se classe 5^{ème} des ports espagnols en termes de tonnage et est spécialisé dans les marchandises en vrac liquides ou solides. Son trafic global en 2011 a été d'environ 32 millions de tonnes, composé à 80% de vracs liquides et solides.

Le port a souhaité engager depuis plusieurs années une politique de diversification de ses trafics, en se positionnant sur le conteneur (Short Sea Shipping et lignes régulières intra-Med) et les trafics de niche (produits sidérurgiques, pâte à papier...). Les accès au port sont directs par voie rapide avec le réseau d'autoroutes A7, A2 et A-27 en construction (Tarragone-Lérida). Tarragone est le premier port en Méditerranée espagnole pour la desserte ferroviaire de ses quais et terminaux ayant d'excellents accès ferroviaires vers le centre et le nord de l'Espagne (Madrid, Saragosse et Pays Basque). La ligne à grande vitesse TGV à écartement européen passe à 13 km du port (gare del Camp de Tarragone). Le port est relié directement au réseau ibérique.

Positionnement vis-à-vis de Port-La Nouvelle

Tarragone est un exemple de port industriel cherchant de nouvelles niches de marché. Il est un des ports proche de Barcelone venant compléter l'offre du port principal de Catalogne sur les produits industriels. L'implantation d'industries à Tarragone a été rendue possible par la présence de fonciers importants à distance des zones habitées et de la ville. Comme Tarragone, vis-à-vis de Barcelone, Port-La Nouvelle pourrait être le pendant industriel du port de Sète.



En réalité, la plupart des ports cités ne sont pas aussi concurrents qu'il n'y paraît au premier abord : les ports français atlantiques ont des hinterlands davantage régionaux que nationaux sur la plupart de leurs trafics et les ports français méditerranéens sont complémentaires ou sur d'autres marchés grâce à l'action coordinatrice de la Région Languedoc-Roussillon. Seuls les ports de Tarragone et Barcelone seront de véritables concurrents au port agrandi de Port-La Nouvelle car ils oeuvrent sur les mêmes créneaux économiques : vracs et activités industrielles.

Les ports du Languedoc-Roussillon, quatre ports en réseau ouverts sur la Méditerranée

Avec un positionnement géographique stratégique au sein du bassin méditerranéen, un potentiel de développement et d'innovation important, une croissance démographique soutenue, le Languedoc-Roussillon est considéré comme un des territoires européens les plus attractifs. Des atouts synonymes cependant d'une forte concentration humaine sur un littoral étroit qui n'échappe pas à de fortes problématiques environnementales et économiques. En 2008, l'acquisition de 80 ha à proximité du port auprès des Salins du Midi pour y aménager un Parc logistique Portuaire, vient renforcer l'offre logistique potentielle du port de Port-La Nouvelle. Cette réserve foncière devrait permettre d'envisager l'installation de nouvelles activités et ainsi le développement des activités maritimes. A proximité immédiate de l'embranchement ferroviaire, ils renforcent l'attractivité du port.

Propriétaire à ce jour de deux ports en Méditerranée (Sète, Port-La Nouvelle), en réseau avec Port-Vendres (propriété du Conseil Général des Pyrénées-Orientales) et Laudun l'Ardoise sur le Rhône, propriété des Voies Navigables de France (VNF), la Région souhaite amplifier sa politique en faveur des activités portuaires, avec pour principal objectif de favoriser l'installation de nouvelles entreprises et développer le nombre d'emplois sur son territoire. L'explosion et la diversification des échanges internationaux par voie maritime et terrestre peuvent être facteurs de croissance, d'opportunités à moyen voire long terme et permettre de positionner les infrastructures portuaires régionales sur le marché international.

> Quelle stratégie de développement pour Port-La Nouvelle?

La Stratégie Régionale Portuaire* mobilise l'ensemble des politiques régionales autour d'un unique objectif : le développement des ports, créateurs de valeur ajoutée et vecteurs de développement économique au service de la compétitivité du territoire régional. Fruit d'une analyse partagée par les acteurs économiques de la filière transport et logistique, réunis au sein, entre autres, de l'association Translog Sud de France, cette stratégie globale et transversale intègre les différentes politiques régionales menées dans le domaine des ports, du transport et de l'action économique.

La Région s'appuie sur ses nombreux sites à vocation logistique (trois ports maritimes à Sète, Port-La Nouvelle, Port-Vendres, un port fluvial à Laudun, trois chantiers de transports combinés à Perpignan/ Saint Charles, Le Boulou, Sète, la plate-forme MP2 (plate-forme multimodale Pyrénées Méditerranée), des parcs régionaux d'activité économique à vocation logistique à Nîmes, Rive-saltes, Laudun...) et sur le réseau d'infrastructures important (autoroutes, canal du Rhône à Sète, réseau ferroviaire...) qui les maille.

Le Département de l'Aude et la Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne s'associent à la Région afin d'accélérer les opérations d'investissement et accompagner l'accroissement de l'activité de la plate-forme avec plusieurs enjeux stratégiques :

- > restructurer le territoire
- > offrir aux investisseurs nationaux et internationaux des lieux d'accueil adaptés pour leurs installations
- > valoriser les atouts de Port-La Nouvelle

L'implantation et le renforcement des activités de l'espace portuaire créeront une nouvelle dynamique économique qui aura un impact sur la totalité du bassin d'emploi.

Le positionnement sur le marché international de l'ensemble des infrastructures portuaires du Languedoc-Roussillon, complémentaires les unes des autres est un enjeu crucial pour l'avenir du territoire.

TRANSLOG SUD DE FRANCE est une association créée en octobre 2005 qui regroupe plus de 200 professionnels du transport et de la logistique.

Partenaire incontournable du développement du secteur transport/logistique en Languedoc-Roussillon TRANSLOG SUD DE FRANCE anime et coordonne les actions à mettre en œuvre pour l'essor et la promotion de la filière régionale.

L'association rassemble des fédérations professionnelles, des entreprises régionales des modes routier, ferroviaire, combiné rail-route, maritime, fluvial, aérien, ainsi que des prestataires logistique et technique.

TRANSLOG SUD DE FRANCE est financée par la Région Languedoc-Roussillon. Elle a pour objet le développement et la promotion des entreprises du secteur des transports et de la logistique à travers une approche commune et la réalisation d'actions collectives : études, formation professionnelle, création de manifestations, participation à des salons, recherche de synergie, échanges d'informations entre ses membres et, d'une manière générale, toute action connexe ou complémentaire à celles ci-dessus.

TRANSLOG SUD DE FRANCE, ce sont des compétences locales sur les quatre modes de transport dont le maillage permet une ouverture privilégiée sur le bassin méditerranéen et renforce l'ouverture européenne de notre région.

* Elle s'inscrit dans la continuité et la complémentarité des documents réglementaires de la Région à savoir le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT), le Schéma Régional de Développement Economique (SERVIR), le Plan Régional de Développement de la Formation Professionnelle (PRDF), la Stratégie Régionale pour la Biodiversité (SRB), le plan climat et Stratégie Transversale de Développement Durable régional, l'Agenda 21 ainsi que le Schéma Régional des Transports et des Communications (SRTC).

LE CONTEXTE RÉGIONAL : UNE SITUATION À VALORISER

Le territoire du Languedoc-Roussillon, une artère de transit

Le Languedoc-Roussillon voit passer chaque jour 10 000 camions sur l'A9 et chaque année 100 000 conteneurs transitent sur le territoire régional en provenance de Marseille ou de Barcelone. Les flux autoroutiers sont estimés à 50 millions de tonnes / an, le trafic ferroviaire et maritime hors hydrocarbures à environ 5 millions de tonnes.

Aussi le territoire est-il vécu comme un « corridor de passage » vers la Vallée du Rhône, le bassin aquitain, l'A75 et l'Espagne. Le Languedoc-Roussillon, espace de communication charnière entre l'Europe du Nord, la péninsule ibérique, l'arc et le bassin méditerranéen possède néanmoins, de par sa situation géographique, des atouts spécifiques et stratégiques au sein de l'espace euro-méditerranéen.

Des atouts forts en région à valoriser

Le territoire comprend des acteurs de premier ordre comme le marché de St Charles, premier site d'éclatement de flux pour les fruits et légumes d'Europe, devant le marché de Rungis. Citons aussi la plateforme multimodale Pyrénées – Méditerranée qui traite plus de 10 millions de tonnes/an, trafic pour moitié réalisé par la voie ferroviaire et via les terminaux de Cerbère, St Charles, Le Boulou, Rivesaltes et Port-Vendres.

Les ports régionaux maritimes de Sète, Port-La Nouvelle et Port Vendres, le port régional fluvial de Laudun dont les activités sont complémentaires offrent une large ouverture maritime fortement génératrice d'emplois et de débouchés pour le territoire régional. La Région investit fortement depuis plusieurs années sur ces ports afin qu'ils deviennent des lieux incontournables de transit sur le bassin méditerranéen. Au-delà des infrastructures, la Région a su mobiliser une filière « logistique-transport » autour du Contrat de filière AGIR (cf. Page 21). Une cinquantaine d'entreprises, ainsi que neuf fédérations d'entreprises, sont regroupées autour d'une stratégie commune. Elles représentent environ 4 000 emplois en région.

Enfin la Région, par sa politique des Parcs Régionaux d'Activités Économiques, contribue à apporter aux entreprises une offre foncière compétitive. Parmi les 18 PRAE, certains sont plus spécifiquement destinés à des activités logistiques :

- 1 parc dédié à l'agroalimentaire et à la logistique : le parc Nicolas Appert à Castelnaudary
- 3 parcs dédiés en partie à la logistique : le parc Antoine- Laurent Lavoisier à Laudun, le parc François Arago à Rivesaltes et le parc Jean-Antoine Chaptal à Mende.

La marque Sud de France

En 2004, la Région a lancé avec succès une marque ombrelle « Sud de France » pour les produits vins et agroalimentaires. En effet, compte tenu de leur petite taille, la majorité des entreprises régionales ne parvenait pas à distribuer leurs produits au-delà des frontières espagnoles.

Aujourd'hui, la Région travaille sur deux axes :

- un modèle de distribution intra-régional des produits « Sud de France » par un réseau de boutiques appelé « Boutiques Sud de France » ;
- un « Concept logistique Sud de France » dont l'objet est la massification des flux sur le territoire : du ramassage des produits vin / agroalimentaires à la massification sur des plateformes régionales pour un transit vers le bassin parisien. Ce Concept Logistique Sud de France est une action d'envergure à prendre en compte dans le schéma Logistique Régional et sera à valoriser dans ce cadre.

Quatre orientations majeures de la stratégie régionale portuaire

> **Renforcer la complémentarité et coopération entre acteurs et sites**, assurer le développement durable des sites portuaires, moderniser la gouvernance portuaire (adaptation des équipements portuaires aux exigences économiques); organiser l'offre ferroviaire à travers un ou plusieurs opérateurs de proximité pour relier notamment les quatre sites portuaires, les zones logistiques majeures, les plates-formes logistiques de transport combiné et favoriser le fret ferroviaire ;

> **Développer l'intermodalité*** (une meilleure articulation entre plates-formes logistiques), avec la création de noeuds multimodaux et l'amélioration des dessertes terrestres en valorisant la multimodalité, grâce notamment au maillage ferroviaire de tout le territoire reliant les principaux pôles d'activité entre eux;

> **Développer un environnement professionnel adapté par la disponibilité d'une main d'œuvre qualifiée et abondante**

> **Soutenir dès à présent les activités liées à la pêche, à la conchyliculture et à la plaisance...**

L'activité croissante des quatre ports vise à terme le développement pour toutes les entreprises du Languedoc-Roussillon d'une nouvelle offre intermodale de transport (fret ferroviaire notamment) et logistique. Il s'agit de « capter » des marchés émergents pour ces différentes infrastructures portuaires.

* Cf Etude Eurostaf 2008 « Les stratégies intermodales des transporteurs et chargeurs » - Le marché de l'intermodalité se décompose en cinq segments : (1) le transit maritime de camions par des techniques de roll-on-roll-off (« ro-ro ») ; (2) le transit routier transeuropéen de camions et de remorques par les autoroutes roulantes (ou feroutage), (3) le transit terrestre, routier, ferroviaire et fluvial de conteneurs maritimes ; (4) le groupage combiné par caisses mobiles, conteneurs et remorques ; (5) le groupage logistique des Unités logistiques intermodales (qui n'est pas à proprement parler un segment de transport). Ce cinquième segment est encore dans le domaine des palettes d'aujourd'hui, devrait se transformer rapidement en chariots et rolls à mettre à bord des trains pour fluidifier les acheminements et livrer « propre » au coeur des villes, tout en réduisant les coûts de manutention et les temps improductifs. D'une valeur très importante (estimée à 29 milliards d'euros en 2014), ce segment est le seul à apporter un gain économique à tous les acteurs de la chaîne logistique par la suppression des ruptures de charges, tandis que les autres solutions intermodales sont plus coûteuses que la route, à organisation et localisation des entrepôts logistiques identiques. A noter que ce segment des ULL est le seul à favoriser un retour sur investissement rapide de programmes d'infrastructures ferroviaires, ce qui pourrait permettre de les financer utilement, rapidement et de façon plus consensuelle.

La stratégie régionale est d'asseoir à partir des ports régionaux une offre logistique de plate-forme transcontinentale d'intérêt européen : autour de ses ports régionaux et de leurs processus de desserte terrestre multimodaux (route, fer, fluvial, air), émergence de plates-formes d'échanges structurantes et extension de l'arrière-pays à 500/600 Kms desservi dans la limite de 24 heures.

> Synergies avec Sète et les autres ports de la région



La Région et l'Établissement Public Régional (EPR*) investissent 300 M€ sur dix ans, afin de faire de la plate-forme de Sète un véritable pôle de convergence des activités industrielles et de services. Il s'agit de structurer, moderniser et fiabiliser les équipements portuaires, afin de dynamiser l'attractivité et la compétitivité du port de Sète pour en faire une infrastructure de référence en Méditerranée.

* E.P.R. « Port Sud de France »

À la fin de la concession d'outillage public détenue par la CCI de Sète-Frontignan- Mèze le 31 décembre 2008, la Région LR, propriétaire du port de Sète, a confié la gestion et l'exploitation du port à l'EPR « Port Sud de France ». Cette régie personnalisée, dotée de l'autonomie financière, gère pour dix ans, au travers d'une convention, les trois activités, commerce, pêche et plaisance. Des élus régionaux, des représentants de la place portuaire, des opérateurs siègent au Conseil d'Administration et choisissent ensemble les aménagements susceptibles de favoriser l'exploitation et le développement des activités.

ROTATION LENTE

Rotation nécessitant des installations de stockage pour les opérations logistiques.

Ex : le grain, les hydrocarbures une fois déchargés nécessitent des stockages longue durée afin d'organiser la distribution régionale.

ROTATION RAPIDE

Rotation dont les marchandises ont vocation à transiter (stockage très limité dans le temps).

Ex : passagers, remorques, fruits, ...

SETE

Port « multi-trafic » avec une activité passagers privilégiée, Sète est placé en 10^{ème} position au niveau français en 2011 en termes de tonnage. Le port possède de véritables atouts :

- > Des infrastructures en eaux profondes avec 14 mètres de tirant d'eau,
- > Une connexion au fluvial via le canal du Rhône à Sète lui permettant d'être relié aux ports du Rhône et au-delà.
- > Des zones d'entreposage avec des projets de zones logistiques « back office » à même de répondre à la demande (130 ha)
- > Une offre de pré-post acheminement multimodale attractive (route, canal du Rhône à Sète et ensemble des terminaux branchés fer : 40km de voies ferrées sur le site)

Activités

L'accueil de passagers et tout particulièrement de croisiéristes constitue un atout important pour la pérennité touristique du Languedoc-Roussillon (1^{ère} destination après Ile de France en 2011 et 14% du PIB régional). Les terminaux de Sète ont pour vocations principales :

Les passagers : le port de Sète confirme qu'il est un port non seulement dédié au commerce mais qu'il a vocation à devenir le port de passagers du Languedoc-Roussillon. Après une année 2011 difficile, Sète maintient son attractivité sur les lignes régulières, principalement vers le Maroc.

Le fruitier et le trafic conteneurs permettant d'accueillir des trafics frigorifiques de produits agricoles et carnés et de développer l'activité conteneurs

Les marchandises diverses : permettant de traiter des trafics de niche.

L'agro-industriel : le port de Sète traite des vracs liquides et solides : céréales, graines oléagineuses, tourteaux, huiles végétales et diester qui relèvent d'une même activité « agro-industrielle ».

Positionnement

L'hinterland de Sète est orienté vers le Massif Central et la vallée du Rhône. Le tirant d'eau du port, sa connexion au fluvial et au réseau ferroviaire de l'ensemble de ses terminaux sont les grands « atouts physiques intrinsèques » du port de Sète. Le contexte de redéploiement mondial actuel des modes de transport en renforce le poids. En effet :

- le fluvial est un outil fiable et économique pour des logistiques maîtrisées. Il est aussi une réponse à la congestion routière, dans un contexte de massification du trafic conteneurs. Il est un moyen efficace d'évacuation massifiée et porte une image de développement durable,
- le ferroviaire portuaire embranché sur des réseaux nationaux à grande vitesse permet un transport massifié des flux sans préstockage.

Ces atouts assurent au port de Sète de pouvoir entrer sur les lignes internationales de feeding autour du pôle conteneurs tout en confortant les trafics actuels de vracs.

> Par rapport à Port-La Nouvelle : Sète est un port généraliste (croisières, conteneurs, marchandises diverses, ...) complémentaire de Port-La Nouvelle puisque chaque port dessert un territoire qui lui est propre. Sète se positionne sur des trafics à rotation rapide (peu ou pas de stockage sur le port) alors que Port-La Nouvelle se destine à des trafics à rotation lente (stockage plus longs sur le port). Les trafics à rotation rapide ont une plus forte valeur ajoutée (voitures, fruits et légumes, biens de grande consommation conteneurisés, etc.) et leur chaîne logistique fonctionne à flux tendus. C'est donc une organisation portuaire bien différente de produits de plus faible valeur qui se transportent par très grandes quantités et dont on constitue des stocks (céréales, ciment, etc.). Pour cette raison, Sète et Port-La Nouvelle sont très complémentaires et bénéficient d'une organisation portuaire différenciée.

PORT-VENDRES

Le port de Port-Vendres est propriété du Département des Pyrénées-Orientales. Il est géré par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Perpignan et des Pyrénées-Orientales, concessionnaire du port de commerce et de plaisance. Depuis septembre 1969, elle est également concessionnaire du port de pêche. Spécialisé dans le trafic des fruits et légumes, il dispose de trois postes à quais (8 m de tirant d'eau), d'une desserte ferroviaire, un poste ro-ro, 14 000 m² de hangar dont 12 000 m² sous température dirigée et d'équipements modernes de manutention. Son savoir-faire est reconnu en termes de fruits et légumes.

Activités

Port continental français le plus proche de l'Afrique du nord, Port-Vendres bénéficie d'avantages de premier ordre pour établir des lignes de cabotage en Méditerranée et traiter les trafics de fruits et légumes en provenance d'Afrique du Nord et d'Amérique du Sud. De plus, la proximité du marché international Saint Charles, première plateforme française de distribution, offre à Port-Vendres une attractivité particulière sur le marché des fruits et légumes dans l'Union européenne. Port-Vendres est une escale privilégiée pour les bateaux de plaisance qui pratiquent la navigation hauturière. Très appréciés, ses 250 postes d'amarrage sont occupés toute l'année par des abonnés et des bateaux de passage qui totalisent 2000 escales par an. La présence de professionnels du nautisme et d'une aire de carénage permet de répondre aux besoins des plaisanciers. Port-Vendres est également une escale privilégiée pour les navires de croisière. Actuellement, le port reçoit une vingtaine de navires de croisière par an, qui effectuent des escales d'une journée.

En partenariat avec le Conseil Général des Pyrénées-Orientales, la Région a constitué un syndicat mixte œuvrant au développement du port de commerce de Port-Vendres. Elle a financé la modernisation du terminal fruitier (système d'exploitation, équipement en panneaux photovoltaïques...) et attribué 2,7 millions d'euros pour la construction d'un 3^{ème} quai qui permettra d'accueillir de plus gros navires, de séparer le terminal fruitier du terminal mixte. La Région apporte également son soutien à l'acquisition d'une grue mobile qui rendra l'exploitation du port plus souple et polyvalente.

Positionnement

Les infrastructures de communication : autoroutes, chantier de transport combiné de Saint-Charles, permettent l'acheminement des produits vers les grands centres de consommation dans les délais les plus courts.

> Par rapport à Port-La Nouvelle : Port-Vendres se positionne sur un segment de marché qui n'est pas du tout traité à Port-La Nouvelle : les fruits et légumes. C'est un trafic particulier : fragile, nécessitant des superstructures et équipements particuliers (entrepôts frigorifiques) et une chaîne logistique bien rodée.





PORT FLUVIAL DE L'ARDOISE

Situé sur une friche industrielle de près de 120 ha et en lien direct avec un ensemble foncier avoisinant de près de 300 ha, il est en capacité d'accueillir des bateaux d'une capacité de cale de 2500 tonnes et de 3,5 mètres de tirant d'eau.

Activités

La Région ambitionne de faire du site de l'Ardoise une plate-forme logistique trimodale fleuve-rail-route parmi les plus importantes de France. Trois filières sont pour l'heure envisagées comme les plus appropriées au potentiel de ce port :

- Le transport de matériaux de construction, et notamment les nouvelles activités de recyclage pour la production de granulats par concassage de matériaux inertes, ou encore le développement de la filière « pierre », qui connaît une nouvelle vitalité grâce à la construction durable
- Le transport multimodal, notamment à vocation de transit de conteneurs, en mettant à profit l'intermodalité du fleuve, du rail et de l'auto route proche
- Les activités liées au démantèlement, et par conséquent, au recyclage des métaux, ou des déchets électriques et électroniques. Des activités en devenir, qui collent avec un mode de transport économe financièrement.

Positionnement

Positionné sur le Rhône, ce port fluvial est directement embranché fer sur la magistrale Ecofret (ligne Nîmes-Lyon) et routier, il est en connexion directe par le canal du Rhône à Sète, au port de Sète qu'il relie en moins de dix heures. Il dispose de 14 km de voies ferrées internes. Situé sur un tronçon où transitent près de 3 millions de tonnes de marchandises, le port est actuellement au plus bas en terme de trafics depuis la désaffectation du site Ugine. Au-delà de la zone industrialo-portuaire, le port bénéficie d'une connexion directe sur du foncier économique, portant ainsi à près de 400 ha, l'offre foncière d'infrastructures dotées de réseaux énergétiques bien adaptés dans un environnement traditionnellement ouvert aux activités industrielles. Du fait de la vocation initiale des lieux, ce port public fluvial et industriel créé pour les besoins économiques des zones industrielles adjacentes dont celle d'Ugine, est en capacité de dédier ses trafics aux matériaux pondéreux s'accommodant bien d'un transport fluvial (matières premières, coke, graviers, déchets...).

> Par rapport à Port-La Nouvelle : L'Ardoise est un port fluvial qui fonctionne surtout en connexion avec Sète. Il complète l'offre de service de Sète en proposant un mode de transport supplémentaire. La fonction même de ce port avancé dans les terres en fait un outil additionnel de l'offre logistique de la région Languedoc-Roussillon et ne le positionne pas sur le même plan que les ports maritimes. L'Ardoise est un port fluvio-maritime dont la complémentarité peut être affirmée avec le port de Sète grâce à leur liaison fluviale. Port-La Nouvelle ne se positionne pas comme concurrent dans ce schéma compte tenu de son positionnement.

A l'échelle régionale, le nombre et la diversité des sites portuaires – Sète, Port-La Nouvelle, Port-Vendres, L'Ardoise – garantissent une offre portuaire de proximité irrigant le territoire régional, à travers une approche multimodale. La taille et le dimensionnement de leurs infrastructures confèrent aux ports de commerce du Languedoc-Roussillon une grande flexibilité et des capacités d'adaptation rapide. La complémentarité permet de traiter tous types de trafics : spécialisés pour Port-La Nouvelle autour des vrac liquides et secs (céréales, hydrocarbures, ...) multi-trafics pour Sète avec une spécialisation pour le passager et le conteneur avec l'interface fluviale.

Port-La Nouvelle demeure cependant le seul port susceptible d'offrir à terme des espaces portuaires disponibles en bord à quai. Cette caractéristique conforte la stratégie de la Région visant à impulser un nouveau démarrage industriel.

Synthèse des complémentarités entre ports

	Activités principales	Equipement portuaire et Gabarit des bateaux	Orientations envisagées
SETE	Port généraliste Croisières Conteneurs	Terminaux identifiés par activités Embranchement fer et fluvial Hinterland fluvial Approvisionnement hydrocarbures au sea-line 14 m de tirant d'eau 23 postes à quai (hors croisière) et 8 postes Ro-Ro	Structuration autour de pôles d'activités Zone logistique de 130 ha d'entreposage à moins de 10km (commune de Poussan) Optimisation du système ferro-portuaire
PORT-LA NOUVELLE	Multi-vracs industriels (Céréales, Produits pétroliers, etc) Port généraliste	Hinterland Midi-Pyrénées Desserte ferroviaire Approvisionnement hydrocarbures au sea-line et darse pétrolière 8 m de tirant d'eau 145m pour les pétroliers 120m pour les gaziers 9 postes à quai et 1 poste Ro-Ro	Parc logistique portuaire de 80ha Evolution du projet PLN 2015 avec de nouveaux quais et aires de stockage Optimisation de la desserte fer
PORT-VENDRES	Fruits et légumes Croisières	Desserte ferroviaire 8 m de tirant d'eau 3 postes à quai et 1 poste Ro-Ro hangars réfrigérés	Création d'un nouveau quai
LAUDUN L'ARDOISE	Matériaux de construction, Nouvelles Activités de recyclage Activités liées au démantèlement	Connexion directe du Canal du Rhône à Sète Embranché fer 3,5 m de tirant d'eau	Plateforme trimodale à vocation industrielle (fer - terre - route)

Ces ports, demain bien maillés entre eux par un réseau de dessertes terrestres et maritimes performant, présenteront autant d'avantages que les grands ports, notamment par leurs capacités d'adaptation, d'optimisation des aménagements portuaires et par la préservation d'espaces à vocation mixte :

- > la multimodalité et l'offre de zones arrières assurant l'évacuation rapide face à la massification des trafics,
- > des opportunités pour participer aux réseaux mondiaux d'échanges via des feeders dédiés permettant d'assurer l'acheminement de bout en bout par un seul armateur,
- > l'optimisation de l'organisation de l'espace portuaire des ports de Sète et Port-La Nouvelle leur conférant une adaptabilité à tous les trafics, les plaçant en capacité de répondre à la demande multi flux des opérateurs,
- > entre Sète et Port-La Nouvelle : pouvant générer plus d'escales et des trafics supplémentaires (le clinter par cabotage ou fer), autoroutes de la mer, feeder sur lignes internationales, trafics de marchandises diverses,
- > entre Sète et L'Ardoise (et au-delà) par le fluvial : la massification des trafics notamment pour les graines, les engrais et les tourteaux, filières particulièrement bien adaptées au fluvial.

La richesse des sites repose sur de nombreuses activités et le large éventail de leurs trafics cumulés. Mis à part Port-Vendres pour les fruits et légumes, aucun n'est vraiment spécialisé et leur diversité en fait une richesse. La présence de chacune de ces activités est synonyme de savoir-faire, de compétences et requiert des équipements spécialisés. Cette structuration des équipements peut leur apporter des marges de progression notamment sur des trafics dits de « niche », les trafics passagers, les cars carriers, les fruits et légumes, l'agro industriel ainsi que sur les trafics de la filière chimie ou encore de marchandises pour lesquelles le transfert fluvial et ferroviaire est compétitif et attractif. Les ports régionaux pourraient ainsi entrer de nouveau sur les lignes de feeder international, améliorant leur coût et l'efficacité de desserte terrestre. La taille et le dimensionnement de leurs infrastructures, eu égard aux niveaux des trafics actuels, confèrent aux ports de commerce du Languedoc-Roussillon une grande flexibilité et des capacités d'adaptation rapides, leur permettant de saisir des opportunités, impossibles dans le cas de très grosses unités en situation congestive.

> Perspectives et complémentarité des sites

Les quatre ports s'intègrent dans un maillage intermodal défini par le Schéma Régional d'Aménagement du Développement Durable du Territoire (SRADDT).

Le Languedoc-Roussillon est positionné à l'articulation de cinq «plaques» métropolitaines : les plaques rhodanienne, marseillaise, catalane, toulousaine, et au centre la plaque de Montpellier. Cette situation permet de concilier une ambition de rayonnement métropolitain au souci de cohésion territoriale, en trouvant les moyens de « jouer » avec ces plaques.

Le quadrilatère, qui s'appuie sur Pézenas, Agde, Port-La Nouvelle, Lézignan-Corbières et dont le centre est animé par Béziers et Narbonne, présente un potentiel de développement considérable. En effet, il se trouve au cœur des influences « métropolitaines » : l'espace métropolitain de Montpellier, l'espace toulousain et l'espace catalan.

Ce territoire bénéficie d'une situation exceptionnelle : axes routiers (A75, A9 et A61), ferroviaires (axe ferroviaire et future LGV Montpellier-Barcelone-Toulouse), et port (Port-La Nouvelle)

Ainsi, il s'agit :

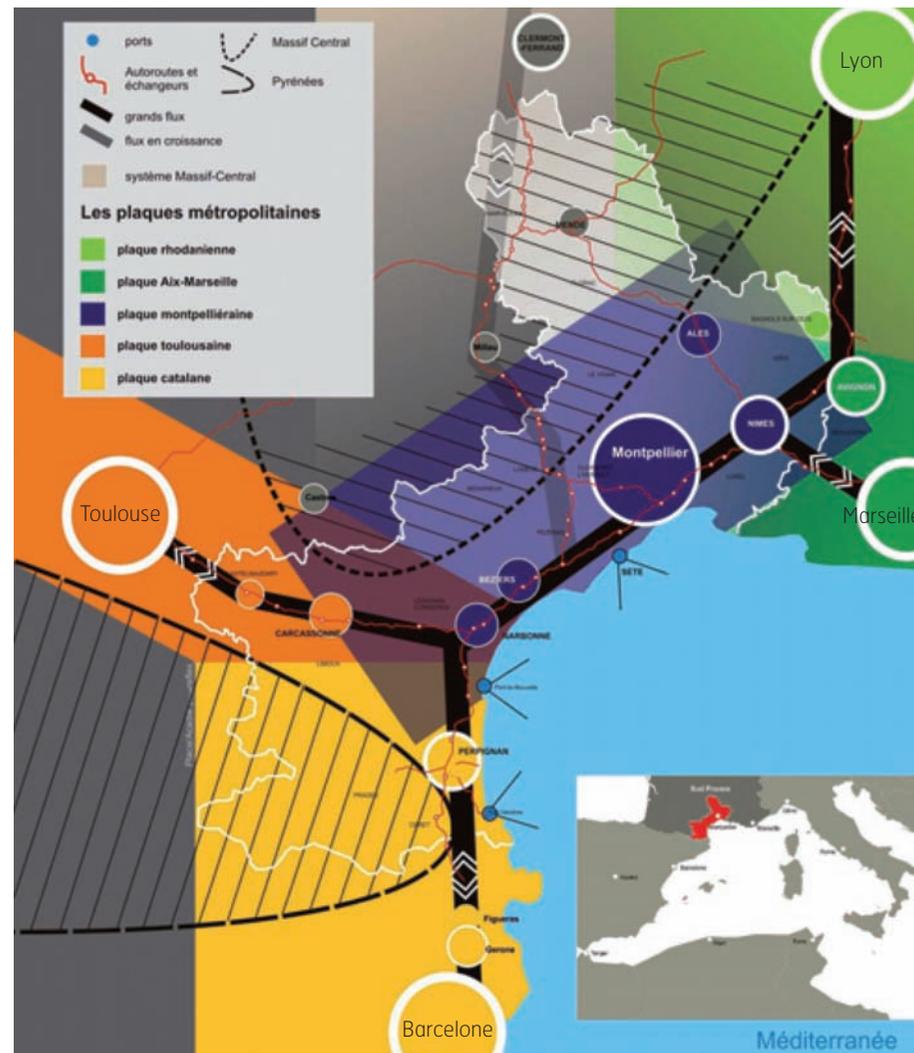
- > De jouer une ouverture à 360° grâce aux liaisons diverses dont il bénéficie,
- > De construire un espace où s'inventent des formes de maîtrise du développement et de gestion urbaine tout en « ménageant » son développement.
- > De conforter l'intégration de Port-La Nouvelle dans le Grand Narbonne.

L'objectif de la Région Languedoc-Roussillon est la recherche de complémentarité avec les territoires :

- > Développer des liens avec les territoires voisins et avec l'ensemble régional,
- > Développer des liens et des complémentarités au sein du territoire,
- > Développer des liens et des complémentarités entre les villes et les territoires ruraux.

Plusieurs pistes sont à poursuivre et investir concomitamment :

- > Prospector et identifier les trafics portuaires potentiels : conforter les trafics historiques (hydrocarbures, agricoles, passagers) et trouver de nouveaux trafics sur des marchandises à forte valeur ajoutée et conteneurisées. L'offre multimodale rend ainsi compétitive les ports régionaux sur ce type de trafic.
- > Etudier les potentialités du cabotage et de lignes de feeder conteneur, soutenir le démarrage de nouvelles lignes maritimes et assurer leur stabilisation.
- > Simplifier le passage portuaire (formalités, lisibilité des tarifs...) en mettant notamment à disposition des opérateurs les outils de communication et de gestion pour optimiser l'exploitation (Très Haut Débit, un système global d'information portuaire «CAP Sud »...)
- > Affirmer une ambition régionale pour le positionnement des ports Sud de France en valorisant les atouts portuaires de la Région et en les portant à connaissance des acteurs internationaux via les réseaux de développement internationaux régionaux (Invest Sud de France, Sud de France développement, circuits institutionnels régionaux de démarchage international, ...)





> Organiser le développement ferroviaire en utilisant le levier de la demande portuaire : à partir des maillages ferroviaires existant et reliant les pôles d'activité régionaux, les ports peuvent contribuer à assurer le maintien d'une offre ferroviaire déclinante (politique des wagons isolés). Sous l'égide d'un Opérateur Ferroviaire de Proximité (OFP), l'objectif est de relier notamment les quatre sites portuaires, les zones logistiques majeures, les plates-formes logistiques de transports combinés, et de répondre à une demande croissante des entreprises et acteurs économiques intéressés par un retour du fret ferroviaire.

> Etendre l'hinterland des ports de commerce par le maillage des réseaux d'infrastructures de transports et le développement de plates-formes logistiques intégrées en lien avec des parcs d'activités économiques modernes et en phase avec les attentes des acteurs économiques (services aux entreprises et salariés, Très Haut Débit, facilités de déplacement et qualité de l'habitat...).

> Développer l'intermodalité : fer, autoroute de la mer, fluvial, transport combiné, autoroute ferroviaire... autant de solutions alternatives à la route et en capacité de répondre non seulement aux problèmes de congestion des flux littoraux de l'Arc méditerranéen mais également au développement durable. Les enjeux de l'intermodalité sont donc élevés pour la région en termes d'alternatives aux encombrements, d'impact environnemental, de compétitivité du passage portuaire, de compétitivité territoriale, d'extension de l'hinterland des ports, d'intégration de la logistique à l'ensemble de la chaîne de transport. Le maillage des terminaux rail/ route/maritimes aux entrepôts logistiques assure la massification et la diminution du nombre de ruptures de charge.

> Favoriser la coopération entre les acteurs de la chaîne logistique par le renforcement des partenariats chargeurs-transporteurs-armateurs via Translog Sud de France et les contrats AGIR.

AGIR POUR LES FILIÈRES

Les objectifs :

96 % des entreprises du Languedoc-Roussillon emploient moins de 10 salariés. Si ces petites entreprises ont l'avantage de la souplesse et de la réactivité sur des marchés locaux, leur faible taille pose des questions de masse critique pour se développer et aborder des marchés plus vastes. Afin de compenser par une démarche collective cette faible taille et de regrouper les entreprises dans des filières structurantes, plus visibles en Languedoc-Roussillon et au-dehors, la Région a mis en place des contrats pluriannuels avec des représentants régionaux des filières via le programme AGIR. Ces contrats de trois ans génèrent un programme concerté d'actions - comme la conquête de nouveaux marchés ou la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences - et font l'objet d'une évaluation sur l'emploi, les investissements et la valeur ajoutée.

Les résultats :

Fin 2010, la Région a signé des contrats Agir avec six filières professionnelles : l'agroalimentaire, le transport et la logistique, l'équipement viti-vinicole, les TIC, l'eau le bois et la forêt (8 000 entreprises représentant 200 000 salariés). Le 15 avril 2011, la Région a renouvelé pour trois ans les deux premiers contrats Agir pour l'agroalimentaire et Agir pour la logistique et les transports. De 2006 à 2010, Agir pour l'agroalimentaire a mis en place 65 actions collectives et impliqué 400 entreprises. De 2007 à 2010, 300 entreprises ont participé à Agir pour la logistique et les transports, qui a été le cadre de 15 actions collectives. Fin mai 2011, la Région a validé le contrat de filière AGIR pour les Fruits et Légumes, avec la Fédération des Fruits et Légumes - coopération en Languedoc-Roussillon (FFL). Avec un chiffre d'affaires de 500 millions d'euros et 20 000 emplois, les fruits et légumes sont la deuxième filière agricole régionale, derrière la viticulture. Un contrat Agir pour le bio est également en cours de préparation, avec la nouvelle interprofession Sud et Bio, constituée en février 2011.



Le Département de l'Aude est composé de 438 communes sur 6.139 km². Le nombre d'habitants est de 345 779. Le Conseil Général a déterminé des objectifs et annoncé des actions concrètes qu'il s'efforcera de mettre en oeuvre dans les cinq prochaines années :

Il s'agit d'un projet durable (www.audevant.com) dont les objectifs sont au nombre de 21, un nombre qui évoque l'enjeu du projet : faire entrer l'Aude dans le XXI^{ème} siècle en se conformant aux principes d'un agenda 21.

Les grands thèmes sont :

Aménagement du territoire, environnement, qualité de vie, économie, solidarité.



Le Grand Narbonne est composé de 37 communes, 121 863 habitants y résident et sont répartis sur 946 km². Pour répondre aux nouveaux enjeux, Le Grand Narbonne est au cœur du pari de l'aménagement et du développement durable souhaité par la Région et le Département.

> Pari de l'accueil de nouveaux habitants en permettant l'équilibre entre l'urbain et le rural.

> Pari de la mobilité en assurant une armature de transport qui décroïssonne ville et villages pour faciliter l'accès des habitants aux ressources (emploi, santé, formation, culture, sport, loisirs).

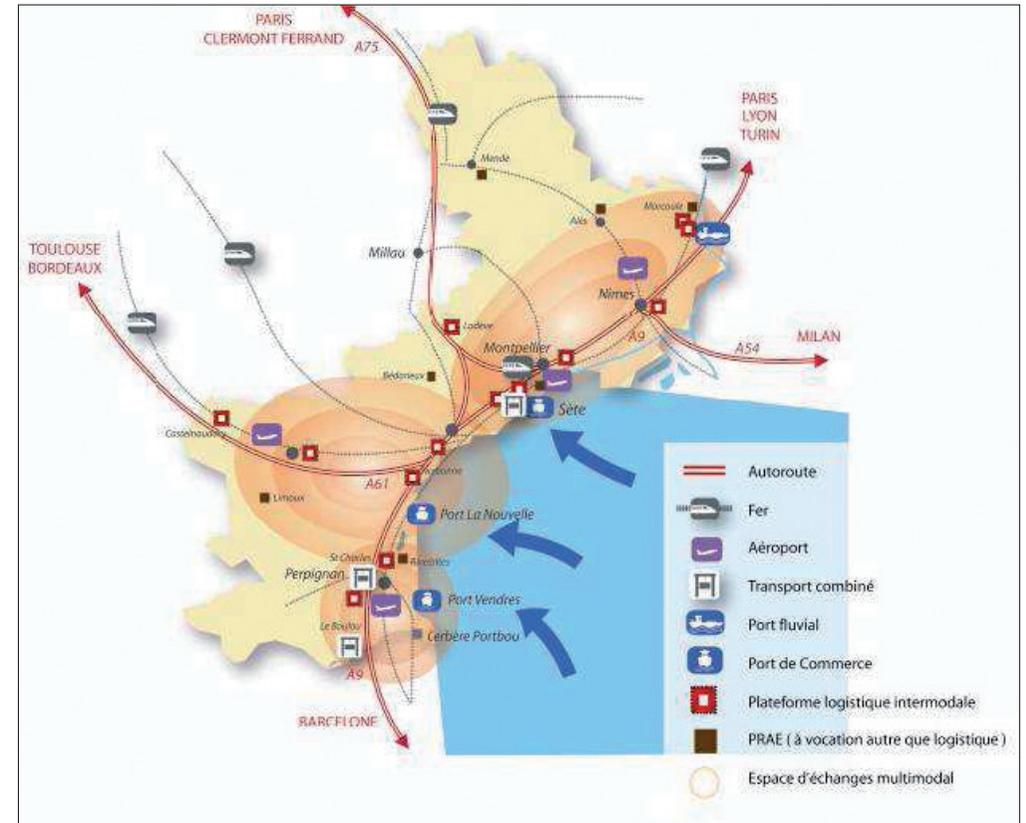
> Pari de l'ouverture vers les territoires de proximité et plus généralement dans le contexte du bassin méditerranéen.

Complémentarité des réseaux et acteurs du territoire

L'enjeu vise à affirmer le développement des quatre ports en cohérence avec les politiques régionales des transports et du littoral. Pour cela, il faut également développer les relations inter-régionales de proximité avec les régions voisines dépourvues d'accès maritimes directs telles que Midi-Pyrénées ou Rhône-Alpes, et créer des liens avec celles de l'arc latin (depuis la Catalogne jusqu'à la Ligurie et la Toscane, en passant par Provence-Alpes-Côte d'Azur). L'ambition est de positionner sur le marché international l'ensemble de ces infrastructures portuaires, complémentaires les unes des autres, et développant chacune des trafics spécifiques.

Situé sur l'axe Nord-Sud et Espagne-Italie, le Languedoc-Roussillon se trouve sur une voie de passage européenne et constitue un espace d'accueil attractif. Cet emplacement, exacerbé par le phénomène de saturation des espaces d'échanges traditionnels de l'Arc méditerranéen autour du littoral (saturation routière, congestions portuaires des ports espagnols voisins, saturation des infrastructures espagnoles et manque de foncier logistique multimodal) constitue une opportunité d'ouverture transcontinentale du Languedoc-Roussillon.

L'objectif est la connexion de l'espace portuaire sur de nouveaux espaces de développement de groupages logistiques intermodaux. La réorganisation des espaces intra portuaires permet de libérer des surfaces susceptibles d'accueillir de nouveaux trafics tout en donnant de la cohérence dans la gestion des trafics actuels. A Sète, les surfaces acquises situées dans un rayon de 10-15 Km, d'un seul tenant, en lien routier direct avec le port assurent une fonction de fixation et de valorisation de la rupture de charges des flux. Ces nouveaux espaces d'arrière-pays doivent contribuer au renforcement de l'attractivité de l'espace portuaire pour les chargeurs et transporteurs. Connecté sur le fluvial et le port de L'Ardoise à moins de 10 heures de navigabilité, l'arrière-pays de Sète s'étend au couloir rhodanien (Lyon, Pagny, Europe du Nord et Centrale).



A Port-La Nouvelle, l'amélioration des connexions ferroviaires au réseau national et l'intégration du faisceau ferroviaire à l'outil portuaire devraient permettre d'ouvrir l'arrière-pays sur la Région Midi-Pyrénées et au-delà. L'extension de la plate-forme portuaire avec l'acquisition de 80 ha de terrains en proximité immédiate de l'embranchement ferroviaire pourrait permettre d'accueillir des activités en lien avec le maritime et des unités logistiques intermodales. L'aménagement de la plate forme Nord au travers de l'augmentation de terre-pleins renforcera les opportunités d'installations d'entreprises. Pour le port de L'Ardoise en s'appuyant sur les travaux d'aménagement du canal du Rhône à Sète et du parc d'activité Lavoisier, l'aménagement d'un véritable hub trimodal, base terrestre avancée du port de Sète, permettrait d'attirer des activités logistiques, industrielles et portuaires.

La mise en commun des différents équipements régionaux, le maillage des infrastructures assureront la «visibilité» de l'offre logistique. En effet, à ce stade, l'implicite concurrence ne permet pas d'être identifiable par les acteurs de taille européenne et a fortiori internationale. La mise en réseau a pour objectif le positionnement du Languedoc-Roussillon en «guichet logistique unique».

Ainsi les ports régionaux pourront se positionner comme les intégrateurs d'une offre globale de l'ensemble de la chaîne logistique (supply chain) par la mise en réseau des trois espaces d'échanges multimodaux :

1. Cerbère-Perpignan-Rivesaltes : Port-Vendres / SMP2 - Saint Charles et espace transcontinental catalan,
2. Port-La Nouvelle-Carcassonne- Béziers : Hinterland de Toulouse et au-delà, l'Aquitaine et une ouverture méditerranéenne à la fois maritime et terrestre,
3. Béziers-Sète-Montpellier-Nîmes-Alès-L'Ardoise : Espace trimodal autour de l'axe Sète-L'Ardoise englobant l'aire métropolitaine de Montpellier.



Créer un réseau intégré de plates-formes multimodales qui positionnera le Languedoc-Roussillon comme une plate-forme logistique de niveau européen et capter les flux de transit transcontinentaux Est- Ouest et Nord-Sud

Le réseau des PRAE ouvre également des opportunités de trafics et offre des surfaces nouvelles d'activités pour des installations logistiques intermodales, intelligentes et intégrées : plus de 1500 hectares sont en cours d'aménagement ou en réserve foncière.

Dès lors, la région sera connectée à la fois directement aux espaces économiques régionaux limitrophes : Barcelone- Toulouse, PACA, Lyon, mais également au-delà ; aux espaces européens d'Europe Centrale, du Nord et du Sud (via notamment la traversée transalpine) et aux espaces mondiaux via l'ouverture méditerranéenne. Les ports élargissent ainsi leurs zones d'influence. Cette mutualisation des biens et des moyens est susceptible d'être appuyée par les satellites régionaux tels que Sud de France développement, Invest Sud de France, les maisons de la Région à l'étranger. Ces structures, en contact avec les acteurs économiques peuvent relayer, commercialiser le concept en phase avec la réalité économique des entreprises.

> Quels types de coopérations ?

> **SECTORIELLE**, au travers de filières et formations au service de la logistique

- **Une filière Transport et Logistique régionale** en partenariat avec l'Association des Professionnels du Transport et de la Logistique en Languedoc-Roussillon (APTL-LR), créée en octobre 2005 qui regroupe les entreprises et les organisations professionnelles régionales des différents modes : aérien, ferroviaire, combiné rail-route, maritime, fluvial, routier, prestations logistiques ainsi que les entreprises prestataires dans le domaine des technologies de l'information et de la communication. Elle a pour objet le développement et la promotion des entreprises du secteur à travers une approche commune et la réalisation d'actions collectives.

- **Une filière Technologies de l'Information et de la Communication régionale** qui joue un rôle transversal et offre des TIC contribuant à la compétitivité des entreprises régionales : éditeurs de logiciels, réseaux et télécommunications, fabrication et services informatiques et électroniques, intelligence numérique et technologies sensibles ; autant de domaines trouvant des applications dans le secteur de la logistique intelligente.

- **Le Plan Régional de Développement de la Formation Professionnelle (PRDF)** et les différents programmes régionaux offrent des formations spécifiques liées aux activités du transport et de la logistique.

> **TERRITORIALE**, au travers d'une complémentarité du traitement des trafics suivant les configurations portuaires.

La mise en place d'une coordination entre les quatre ports de commerce régionaux sous la marque ombrelle «Ports Sud de France» ainsi que des partenariats construits notamment avec les ports du bassin méditerranéen (Barcelone, Marseille, Valence, Gênes, Tanger...) permettent une offre globale.

L'ÉCONOMIE LOGISTIQUE RÉGIONALE

La Région Languedoc-Roussillon bénéficie d'un ensemble d'infrastructures logistiques et de transports conséquent mais paradoxalement peu signifiant dans les flux d'échanges transcontinentaux. Durant les dix dernières années, la rareté des investissements en infrastructures et équipements a freiné les conditions de développement et d'implantation d'entreprises, défavorisant ainsi l'essor d'une économie productive. La région offre pourtant de réelles opportunités offertes par le positionnement régional et son offre en infrastructures de transports.

L'ensemble des ports du Languedoc-Roussillon a traité plus de six millions de tonnes (pour un trafic national de 345 millions de tonnes). A titre comparatif, le grand port de Marseille a traité près de 90 millions de tonnes, et celui de Barcelone 44 millions.

La répartition des six millions de tonnes transitant par les ports du Languedoc-Roussillon s'effectue de la manière suivante:

- 59% pour Sète
- 35 % pour Port-La Nouvelle
- 5 % pour Port Vendres
- 1% pour le port fluvial de l'Ardoise avec un déclin significatif depuis l'arrêt de l'activité du site d'Ugine

Au-delà de la faiblesse relative de leur volume, les trafics des ports régionaux se caractérisaient (lors de leurs transferts à la Région) aussi par leur hétérogénéité et par leur manque de connexion aux réseaux d'activités par ailleurs sous-déployés jusqu'alors en région. Ces facteurs expliquaient que les ports du Languedoc-Roussillon, contrairement à d'autres ports de la Méditerranée, n'aient pu bénéficier de l'explosion du trafic maritime mondial, caractérisé par une logique de massification des échanges et une concentration des armateurs mondiaux.

Un maillage ferroviaire (en cours de restructuration)

Relié sur les principaux pôles d'activités, connecté sur les grands axes, il permettra d'augmenter la fluidité et la rapidité du transport des passagers et des marchandises grâce :

- > à un réseau ferroviaire à grande vitesse mixte (voyageurs et marchandises) reliant plus rapidement la région à l'Espagne mais aussi à l'Europe du Nord et Centrale et comprenant :
 - la section entre Perpignan et Figueras (mise en service fin 2010),
 - le contournement de Nîmes-Montpellier (prévu fin 2017),
 - la voie nouvelle Montpellier Perpignan à l'horizon 2020,
- > à l'amélioration des lignes Perpignan-Montpellier-Nîmes et Narbonne-Toulouse et à la restructuration de gares.
- > au raccordement de la rive droite du Rhône à la magistrale Ecofret (grand projet de dimension européenne pour le développement du fret ferroviaire-<http://www2.equipement.gouv.fr/archivesdusite/pfue/pfue2000/fret-ferroviaire/Annexe1.htm>),
- > à une offre de Trains Express Régionaux à même de satisfaire une demande périurbaine croissante et assurant le transport domicile-travail,
- > à des lignes ferroviaires de fret maillant l'ensemble des générateurs de trafics avec quelque 150 installations terminales embranchées,
- > à l' autoroute ferroviaire entre Perpignan et Bettembourg, qui constitue une offre complémentaire de report modal pour les marchandises depuis 2007,
- > à des sites ferroviaires majeurs avec installations de transbordements transfrontaliers : Cerbère, Port Bou.

Des chantiers de transport combiné

Trois chantiers de transport combiné rail-route existent en languedoc-Roussillon :

- Perpignan-St Charles, avec un doublement opérationnel en 2010 de la capacité de traitement portée à plus de deux millions de tonnes par an grâce à l'allongement des faisceaux ferroviaires, à de nouveaux portiques de manutention, à l'aménagement de voiries internes et externes,
- Le Boulou avec des liaisons régulière vers l'Europe du Nord
- Sur le port de Sète en cours de relocalisation.

Des plateformes multimodales « Pyrénées Méditerranée »

Le Syndicat Mixte MP2 fédère, au sein d'une même unité administrative, juridique, économique et technique, l'ensemble des acteurs du secteur d'activité du transport, de la logistique, de l'import/export des six sites transports et logistiques du Département des Pyrénées-Orientales : le Grand St Charles avec le Marché international St Charles, l'aéroport Perpignan Sud de France, le port de Port-Vendres, le distriport du Boulou, le terminal ferroviaire international de Cerbère, Le Parc logistique Espace Entreprises Méditerranée de Rivesaltes.

Un programme de parcs d'activités

La Région développe un programme de dix-sept parcs régionaux d'activités économiques (PRAE) représentant plus de 1000 ha dont :

> Sept à vocation logistique en aménagement ou en projet : J.A. Chaptal à Mende (Lozère), N.Appert à Castelnaudary (Aude), F. Arago à Rivesaltes (Pyrénées-Orientales), Via Domitia à Castries (Hérault) et les parcs logistiques portuaires de Port-La Nouvelle, Poussan (en lien avec Sète) et Laudun-l'Ardoise (Gard). Certains de ces parcs logistiques sont embranchés fer.

> Les autres contribuant à renforcer les pôles d'activités et donc générateurs de trafics : C. Cros à Limoux (Aude), P. Sabatier à Carcassonne (Aude), H. de Toulouse Lautrec à Salles d'Aude (Aude), P.P. Riquet à Montady-Maureilhan (Hérault), A. Cavaillé-Coll à Bédarieux (Hérault), M. Chevalier à Lodève (Hérault), J. Montgolfier à Frontignan (Hérault), H.Davy à La Grand'Combe (Gard), M.Boiteux à Codolet-Chusclan (Gard), A Lavoisier à Laudun-L'ardoise.

Ce programme nécessite un investissement global de plus de 500 millions d'euros porté par la Région. Depuis 2007, elle a engagé 152 millions d'euros pour les PRAE, dont 48 millions en 2011.

En 2012, la Région poursuit la montée en puissance des PRAE en votant 32 millions d'euros de crédits de paiement. Fin 2012, les 17 parcs se trouvent à différentes phases d'avancement :

> Douze syndicats mixtes ont été créés, dix sont constitués et deux sont en cours de création,

> Six concessions d'aménagement ont été formalisées avec la Société d'Economie Mixte Languedoc-Roussillon Aménagement pour les PRAE Via Domitia à Castries, Nicolas Appert à Castelnaudary, Charles Cros à Limoux, Aristide Cavaillé-Coll à Bédarieux, Marcel Boiteux à Codolet/Chusclan et Humphry Davy à La Grand'Combe,

> Quatre PRAE sont en phase de pré-commercialisation : Michel Chevalier à Le Bosc (Lodève), Aristide Cavaillé-Coll à Bédarieux, Marcel Boiteux à Codolet/Chusclan et Humphry Davy à La Grand'Combe,

> Deux PRAE ont été livrés et sont en cours de commercialisation : Via Domitia à Castries et Nicolas Appert à Castelnaudary pour une première tranche.



Ressources foncières importantes en termes de parcs d'activités (Région LR, CG 66 et CCI) à moins d'une heure de trajet de Port-La Nouvelle

En 2006, la Région a lancé en partenariat avec les collectivités compétentes en développement économique, un programme ambitieux de Parcs Régionaux d'Activités Economiques (PRAE), favorisant l'implantation et la croissance des entreprises en Languedoc-Roussillon.

Ce Réseau de 17 parcs propose une offre foncière (plus de 1 000 ha) et immobilière qualitative et discriminante à l'échelle des cinq départements du territoire adaptée aux besoins des entreprises en développement et attractive pour des grands investisseurs et grands comptes nationaux et internationaux.

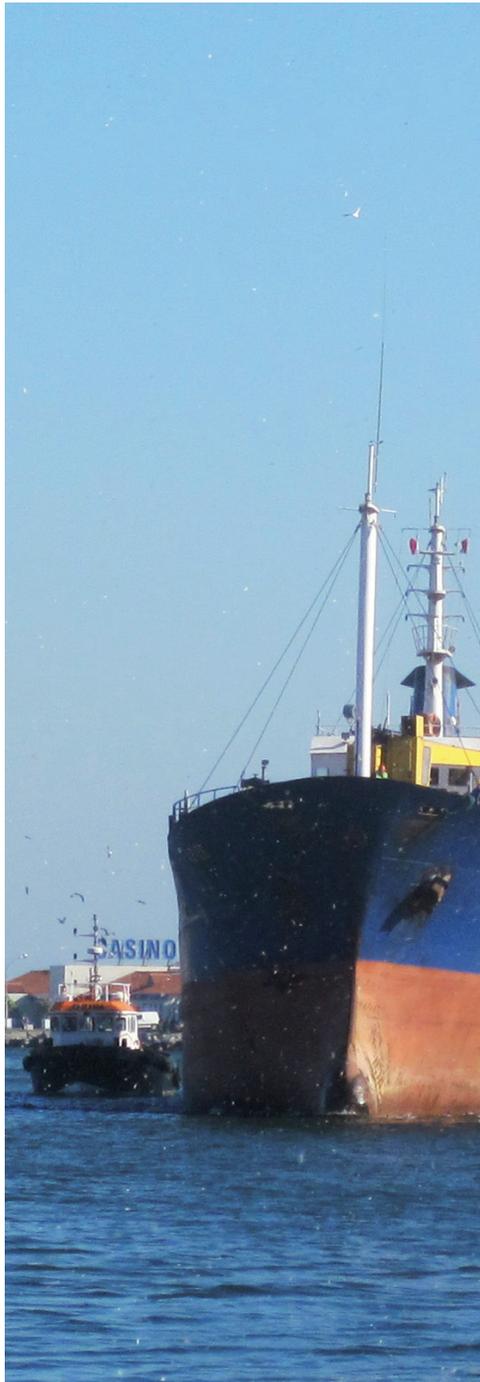
Cette offre se différencie par son approche programmatique structurée :

> un mode de gouvernance innovant autour de la création d'un Syndicat Mixte constitué entre la Région et la collectivité locale en charge du développement économique (communes, Communautés de Communes, Communautés d'Agglomération) favorisant la réactivité et l'efficacité de la prise de décision,

> une localisation géographique et une thématique stratégique : au cœur de l'arc méditerranéen, en zone transfrontalière (par exemple le PRAE François Arago à Rivesaltes près de la frontière espagnole), limitrophe des régions PACA, Rhône-Alpes, Auvergne et Midi-Pyrénées et sur des sites accessibles grâce à un maillage de transports multimodaux, les thématiques répondent à un éventail de typologies d'activités d'entreprises (logistique, agro-alimentaire, tourisme, transferts de technologies, énergies renouvelables, logistique portuaire, industrie, multimodalité, tertiaire, artisanat),

> une offre d'excellence de services aux entreprises en adéquation avec la logique thématique du parc : pépinière d'entreprises ERECO dédiée aux Energies Renouvelables sur le PRAE Charles Cros à Limoux, hôtel d'entreprises prévu sur le PRAE Marcel Boiteux à Codolet/Chusclan, Village d'Entreprises Artisanales et de Services - VEAS sur le PRAE Via Domitia à Castries, création d'un CFA Hôtellerie - Restauration - métiers du tourisme sur le PRAE Paul Sabatier à Carcassonne, etc...) et accompagnement immatériel, une offre intégrée de services aux salariés par la présence d'un pôle de vie au sein de chaque parc une démarche de Haute Qualité Environnementale exemplaire.

Outre ces critères différenciants, l'offre a vocation à être intégrée à un réseau de compétences spécifiques (pôles d'excellence, de compétitivité) et de filières (énergie, agroalimentaire, viticole, logistique, bois, etc...) attractif et déterminant pour des grands investisseurs et grands comptes nationaux et internationaux.



Offre logistique globale

