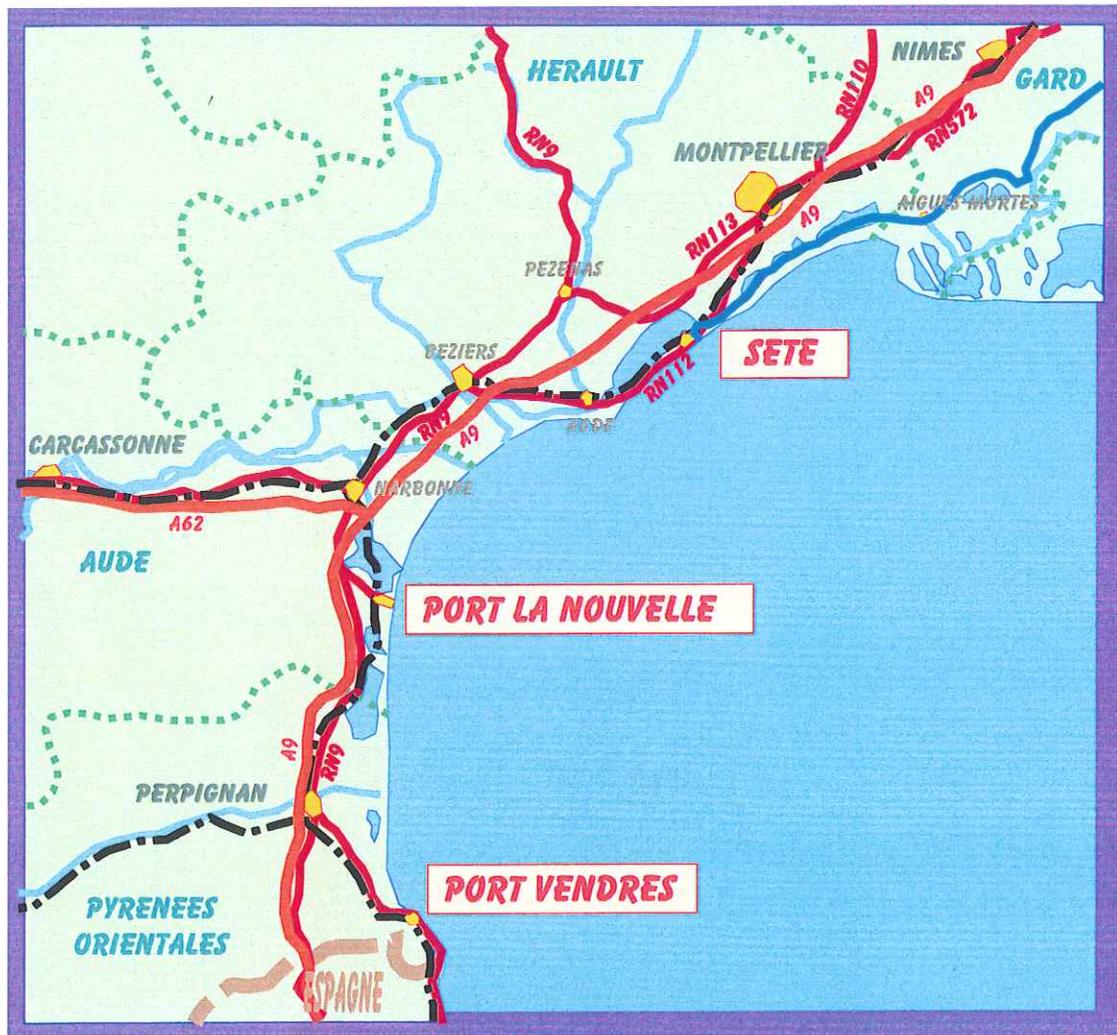


# CHARTES DE DEVELOPPEMENT DES PLACES PORTUAIRES DU LANGUEDOC-ROUSSILLON



Comité d'Orientation Stratégique Régional  
Montpellier  
19 mai 1999

GEORGE-CATRAM

**PREFECTURE DE REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON**  
**Service maritime et de navigation Languedoc-Roussillon**

**Chartes des places portuaires  
du Languedoc-Roussillon**

*Propositions*

*au*

*19 mai 1999*

**PREFECTURE DE REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON**

**Service maritime et de navigation Languedoc-Roussillon**

**Actions faisant l'objet de la  
Charte de place portuaire  
de Sète**

***Propositions***

***19 mai 1999***

***GEODE - CATRAM***

## LES AXES STRATEGIQUES

- Pour maîtriser son avenir les acteurs de la place portuaire de Sète doivent fonder leurs actions sur six axes stratégiques qu'il est nécessaire de définir et d'expliciter :
- 1. Promouvoir l'expansion des activités du port de commerce
- 2. Renforcer la compétitivité de l'offre de la place pour les activités de commerce
- 3. Améliorer la desserte terrestre du port et la complémentarité modale (qualité de service)
- 4. Valoriser la filière pêche sur la place portuaire
- 5. Réorganiser et développer l'accueil de la navigation de plaisance
- 6. Contribuer à la mise en place d'un nouvel équilibre du port dans l'agglomération Sète-Frontignan

La formulation d'actions permettra ensuite de préciser les moyens de la stratégie

Les actions identifiées seront hiérarchisées. Chacune d'elles sera décrite, associée à un ou des acteurs responsables de sa réalisation et de son financement. Les échéances de réalisation seront situées dans le temps et des modalités de suivi seront définies.

### 1 PROMOUVOIR L'EXPANSION DES ACTIVITES DE COMMERCE

#### 1.1 Introduction

Le diagnostic a établi que le port de Sète a connu au cours des deux dernières années de congestions épisodiques liées, toutes choses égales par ailleurs, à une insuffisance d'infrastructures opérationnelles, c'est-à-dire convenablement équipées en outillages. Le poste multivrac, très sollicité, peut à présent être considéré comme saturé avec un trafic de près d'un million de tonnes. Son taux d'occupation élevé (52% en 1997 et certainement plus de 60% en 1998) a nécessité le traitement de certains navires sur un poste moins approprié ou s'est traduit par des attentes de poste toujours pénalisantes.

Il est nécessaire de donner à la place portuaire la capacité d'accueillir dans des conditions compétitives (attentes de postes, productivité d'outillages) les trafics correspondant à la politique de développement et respectant la volonté de cohérence interportuaire, à moyen et long termes.

#### 1.2 Les besoins

Le service fourni par un port de commerce à sa clientèle tient d'abord dans la mise à disposition du navire et de la marchandise d'infrastructures et d'équipements : abri, quai, outils de manutention, terre-pleins et hangars de stockage.

La première perception que la clientèle aura du port sera liée à la qualité, l'adéquation et la disponibilité d'infrastructures. L'armateur sanctionnera un port qui fait attendre son navire sur rade, faute de disponibilité de postes à quai, le coût financier de telles attentes pouvant être considérable.<sup>1</sup>

Presque aussi insupportables que les attentes sont les problèmes nautiques qui font courir un risque au navire, ou qui introduisent un aléa dans le déroulement effectif du programme du navire : postes à quai mal abrités, dragage insuffisant du chenal d'accès ou des bassins, etc..

L'armateur sera également mécontent si les délais de traitement du navire s'écartent des normes communément acceptées ou prévues. Les rendements de manutention, partiellement déterminés par l'outillage disponible, sont un critère particulièrement important. Dans le cas de navires affrétés au voyage, la charte-partie prévoit un délai maximum pour le traitement portuaire. Au-delà de ce délai, l'affréteur doit payer des pénalités onéreuses, les surestaries.

Le commandant du navire, en tant que représentant de l'armateur, est très vigilant sur tous ces points et peut inciter l'armateur à renoncer à de telles escales, ou à les pénaliser financièrement.

Le chargeur ou le réceptionnaire seront plus intéressés à la qualité du traitement de la marchandise, en partie déterminée par les superstructures disponibles. La marchandise doit être préservée de toute altération, de toute pollution par des substances étrangères. Certains voisinages sur terres-pleins sont donc incompatibles. Certains produits devront être bâchés. D'autres demanderont un entreposage sous hangar étanche.

Différents types de navires et de marchandises demanderont différents types d'infrastructures et d'équipements. Selon le cas, le tirant d'eau offert devra être plus ou moins important, il faudra prévoir des terres-pleins capables de supporter de lourdes charges (grands vracs) ou avoir un bon revêtement (conteneurs) ou encore des hangars proches du bord à quai (marchandises conventionnelles).

Un port polyvalent doit disposer de plusieurs types d'installations, dédiées dans une certaine mesure à un type particulier de trafics.

### **.1.3 Les enjeux**

Les ambitions de la place portuaire portent sur un trafic de 4,5 millions de tonnes à un horizon de moyen terme (soit un gain de 500 000 T ou 12,5% en 5 ans). Les cibles principales du développement sont les vracs solides, les trafics conventionnels et les trafics de lignes régulières (navires Ro/Ro et ConRo, navires polyvalents et feeder / cabotage).

---

<sup>1</sup> de moins de 10 000 F/J à plus de 100 000 F/J

Compte tenu des pertes jugées inévitables pour certains autres trafics (produits pétroliers, etc.), c'est un objectif de 800 000 T de trafics nouveaux à moyen terme que s'assigne la place portuaire, avec la répartition approximative suivante :

- 600 000 T de vracs, avec les investissements réalisés sur le terminal vraquier
- 200 000 T de marchandises diverses à conquérir avec les nouveaux équipements prévus au plan de modernisation de l'outillage

En termes d'emplois, le trafic portuaire actuel peut être approximativement estimé générateur à environ un millier d'emplois directs et autant d'emplois indirects, sur la base d'un ratio d'emplois directs de :

- 60 emplois par 100 000 T de marchandises conventionnelles
- 35 emplois par 100 000 T de marchandises conteneurisées
- 15 emplois par 100 000 T de vracs

Un ordre de grandeur similaire peut être dégagé d'une comparaison avec les structures de trafic d'autres ports qui ont réalisé des études quantitatives sur l'impact de l'activité portuaire.

Sur la base des ratios ci-dessus, les nouveaux trafics visés à moyen terme par la place portuaire permettraient la création de 200 emplois directs supplémentaires.

#### **.1.4 Les contraintes**

En matière de capacité portuaire, il est nécessaire d'anticiper très largement si on souhaite être en mesure de répondre à la demande future de la clientèle. En effet, le délai qui s'écoule entre la prise de décision et la disponibilité d'un nouveau quai est de l'ordre de 5 ans, ce qui est considérable au regard de la visibilité dont on dispose sur l'évolution des trafics.

Même la mise en place d'outillages neufs ou d'occasion demande un délai souvent supérieur à une année.

Il est donc nécessaire de disposer d'infrastructures et d'outillages capables de traiter convenablement tous les types de trafics susceptibles d'être reçus à court et moyen terme par le port. Prospective et prévision sont le souci permanent des gestionnaires de ports, mais la fiabilité de la démarche est difficile à assurer dans un contexte de ports en concurrence entre lesquels les chargeurs et armateurs répartissent leur clientèle en fonction de négociations commerciales.

Sauf perspectives particulièrement bien cernées et éventuellement contractualisées (le client offrant au port des engagements de trafic permettant de justifier la réalisation d'investissements lourds), cela signifie simplement que pour différentes catégories de trafic susceptibles d'évoluer à la hausse, le port doit disposer d'une réserve de capacité raisonnable.

Il y a donc nécessairement un arbitrage à faire entre le souci de rentabilité des investissements (utilisation optimale des installations et équipements existants) et celui de la satisfaction des besoins potentiels de la clientèle.

Le compromis est difficile et impose aux gestionnaires de naviguer entre deux écueils, le surinvestissement et la dégradation du service due à une insuffisance de moyens.

D'autre part, les besoins du port de commerce doivent aussi être considérés dans le cadre plus large de l'articulation des différentes fonctions portuaires : le commerce, mais aussi la pêche et la plaisance. L'ensemble des besoins doivent recevoir des réponses satisfaisantes, dans des sites autant que possible distincts, mais aussi dans un cadre évolutif dans lequel des infrastructures sont utilisées au mieux de leur potentiel avec la possibilité de voir réaffectés des sites d'une activité portuaire à une autre en fonction des besoins et des opportunités.

### **.1.5 Les perspectives d'aménagement**

Le port de Sète doit traiter plusieurs catégories de trafics aux exigences fondamentalement différentes :

A court et moyen terme, la mise en œuvre du plan directeur et du plan de modernisation devraient amener une affectation des trafics essentiellement concentrée sur les bassins les plus modernes du port, la Darse 2, le bassin Colbert et le bassin Orsetti, ainsi que le Nouveau Bassin pour les seuls trafics de passagers.

Le bassin du Midi et le canal maritime (sauf quai d'Orient) n'ont plus vocation à recevoir des navires de commerce et seront aménagés pour les besoins des activités de pêche et de plaisance.

<b>Nature</b>	<b>Postes à quai</b>	<b>Bassin</b>
Grands navires de vrac minéraux ou agro-alimentaires	I3	Darse 2
Petits lots de vrac solides	G1	Colbert
Ciment	H	Darse 2
Conteneurs	E1/E2	Colbert
Conventionnel lourd (granit, grumes lourdes)	E1/E2	Colbert
Produits forestiers (papier, pâte à papier)	E3	Colbert
Bois sciés	G3 ou B	Colbert / Orsetti
Conventionnel divers (farines, engrais...)	G3 ou B ou D	Colbert / Orsetti

Petits Ro/Ro (Suite de la page précédente)	B3 ou D3 Postes à quai	Orsetti Bassin
Bétail	D	Orsetti
Grands RoRo / ConRo	E3 ou I1/H2	Colbert / D2
Car-ferries Maroc	Maroc	Nouveau B
Grands navires de croisière	E	Colbert
Moyens navires de croisière	Alger ou B	Nouveau B
Pétroliers	SL / P2	SL / BAP
Pinardiers	Orient / B	Canal / Orsetti
Vracs liquides chimiques, mélasses	Midi, P0, P1	Midi / BAP

Le port de Sète voit son organisation évoluer progressivement vers une spécialisation des différentes zones pour des trafics particuliers. Cependant, certains quais restent relativement polyvalents, ce qui permet de maintenir une flexibilité suffisante de l'outil.

A plus long terme et au-delà des perspectives de trafic tracées par le plan de modernisation, le développement des activités portuaires devra être assuré par la construction d'infrastructures nouvelles en Darse 2.

Le développement escompté des trafics commerciaux à moyen terme nécessite un certain nombre d'aménagements contenus dans le Plan de Modernisation dont la mise en œuvre doit être poursuivie.

## **.1.6 Les actions**

### *.1.6.1 Mise en œuvre du Comité de Pilotage stratégique*

Il est nécessaire d'assurer une coopération forte entre les différents acteurs intéressés par le développement du port et de ses activités. A cette fin, il s'agit d'associer aux décisions stratégiques du port l'ensemble des partenaires qui participent au financement des investissements pour constituer une sorte de "Conseil d'Administration" du port.

Le Code des Ports Maritimes va prendre en compte explicitement cette nécessité, en instituant les Comités de Pilotage Stratégique (CPS) dans les ports non autonomes.

Il est ainsi prévu dans ce cadre d'associer aux décisions relatives au développement du port :

- trois représentants de l'Etat (représentants du Préfet, du Directeur du Port et du Ministère de l'Economie et des Finances)
- trois représentants des collectivités locales (Conseil Régional, Conseil Général, Ville ou groupement de communes)
- trois membres représentant le concessionnaire d'installations portuaires ou d'outillages publics.

Ce Comité de Pilotage Stratégique sera périodiquement réuni, aura pouvoir de décision dans le domaine des investissements ou les changements organisationnels essentiels. Il opérera le suivi de la réalisation des objectifs de la Charte de Place Portuaire. Son secrétariat sera assuré par le service maritime.

#### *.1.6.2 Développer les installations de réceptions de vracs solides*

Le quai multivrac constitue un outil de qualité pour le traitement des grands vracs : charbon, bauxite, autres minerais, tourteaux, engrais, etc.. Sa capacité et sa qualité de service ont été fortement améliorées par la mise en place récente de bandes transporteuses et d'équipements de stockage et de pesage.

Avec près de un million de tonnes de marchandises traitées en 1998, ce poste de 200 m est fortement sollicité et son exploitation n'est pas optimisée.. Faute de pouvoir être traités sur le quai multivrac, des navires de taille moyenne sont parfois opérés au quai G, avec une qualité de service moindre. Il est donc impératif d'augmenter l'efficacité et, si le trafic en montre la nécessité, d'engager une extension des quais.

C'est pourquoi il est prévu à court terme de construire un appontement de 150 m en prolongement du quai actuel, avec à moyen terme la perspective d'un allongement de 100 m de cet appontement, en vue de permettre le traitement simultané de deux navires "panamax".

En outre, on voit apparaître des navires Ro/Ro de grande taille en Méditerranée. Ces navires doivent pouvoir être traités dans les meilleures conditions en darse 2 et notamment sans besoin de recourir à l'assistance de remorqueurs. C'est pourquoi il convient de prévoir à moyen terme de compléter l'aménagement des postes Ro/Ro de la darse 2 par la construction de deux ducs d'Albe.

#### *.1.6.3 Etude de danger du périmètre portuaire*

Pour une meilleure utilisation de l'outil portuaire, il est nécessaire de déterminer les règles d'utilisation des infrastructures en fonction des risques attachés : aux marchandises en transit ou stockées dans le port ; aux activités des entreprises, établies sur le domaine portuaire ou à proximité immédiate, qui les produisent ou les consomment.

Pour cela, une étude de danger doit être réalisée.

Les résultats de cette étude seront pris en compte à l'occasion des travaux coordonnés de l'utilisation des espaces urbains et portuaires.

#### *.1.6.4 Plan de modernisation de l'outillage (port de commerce)*

L'optimisation de l'utilisation des infrastructures portuaires nécessite un renforcement et une modernisation importante de l'outillage de quai et des équipements de stockage

Le plan de modernisation de l'outillage comporte deux tranches, dont la première est en cours de réalisation.

#### **Contenu de l'action :**

##### *a) Outillage*

L'outillage a vieilli et plusieurs quais sont sous-utilisés faute d'un équipement adapté (quai B). Dans d'autres cas, la productivité pourrait être améliorée par le renforcement de l'outillage, libérant de ce fait de la capacité de traitement (Quai I, quai G et dans une moindre mesure quai E).

Il a donc été décidé de renforcer de façon très importante l'équipement de ces quais en outillages adaptés aux trafics traités.

**Pour les marchandises diverses**, l'urgence a commandé l'achat de deux grues d'occasion (Peiner 7,5 T), qui seront placées au quai B. Il est prévu ultérieurement de remplacer les deux grues Caillard de 9T du quai E (réaffectées au quai D) par deux grues neuves de 10 T à 25m.

**Pour les vracs solides**, il est prévu de rénover les deux grues Caillard 12-16 T du quai I3, de mettre en place à ce même poste une grue neuve de 16 T Mague (cf ci-dessus) et d'acquérir une grue d'occasion de 8T à implanter sur le quai G.

##### *b) Terre-pleins*

Le bon état des terre-pleins est nécessaire pour une exploitation correcte de l'outil portuaire, du point de vue de la productivité et de la sécurité.

Les terre-pleins du Bassin Orsetti et du Bassin Colbert sont particulièrement insatisfaisants.

Un programme pluriannuel de réhabilitation sera donc prioritairement appliqué à 30 000 m<sup>2</sup> de terre-pleins des quais B (5 000 m<sup>2</sup>), D (10 000 m<sup>2</sup>) et E (15 000 m<sup>2</sup>).

##### *c) Magasins*

Le développement du port de Sète au cours des dernières années est notamment lié aux produits forestiers et sciages. Ces produits entre autres sont particulièrement exigeants quant à leurs conditions de stockage.

Certaines surfaces couvertes situées hors de l'enceinte portuaire ne sont pas utilisables (vétusté, éloignement). D'autres devront être démolies pour restituer à une partie du quai D les terre-pleins indispensables (hangar D2)

Pour répondre aux exigences des trafics il est donc nécessaire de renforcer l'équipement du port en hangars. Le besoin est évalué à 15 000 m<sup>2</sup>, dont 9 000 m<sup>2</sup> à construire en première phase au quai F, le reliquat ensuite sur les terre-pleins de la Darse 2.

#### *d) Parc à bestiaux*

La croissance de la taille des navires amène la nécessité de les traiter en aval des ponts mobiles. Il en découle l'abandon de l'ancien parc à bestiaux situé au Midi Sud, déjà fortement handicapé du fait de son sous-dimensionnement (taille des lots) et de son inadaptation.

## **.2 RENFORCER LA COMPETITIVITE DE L'OFFRE DE LA PLACE POUR LES ACTIVITES DE COMMERCE**

### **.2.1 Préambule**

La concurrence entre ports s'est sensiblement intensifiée au cours des dernières années, sous la pression des clients chargeurs, commissionnaires et armateurs eux-mêmes confrontés à des marchés de plus en plus difficiles. Plusieurs activités importantes du port de Sète sont aujourd'hui soumises à la concurrence non pas tellement des ports voisins que de ceux d'autres façades maritimes. Cette situation et les évolutions en germe imposent à la place portuaire des efforts visant à améliorer fortement sa compétitivité en termes de qualité, d'efficacité et de coûts de passage.

Il ne suffit pas en effet de mettre à la disposition des navires et des marchandises des infrastructures, superstructures et équipements adaptés aux trafics à traiter. C'est en définitive le service rendu dans sa globalité qui est perçu par le client.

Or ce service repose notamment :

- sur des entreprises et organisations : autorité portuaire, entreprises portuaires (manutentionnaires, transitaires et commissionnaires, agents maritimes...), entreprises de services (pilotage, remorquage, lamanage), etc.
- sur des hommes, des qualifications et savoir-faire
- sur des procédures et des outils informels
- sur la qualité des relations entre les différents intervenants de la place portuaire, sur la cohésion des acteurs de la place

## **.2.2 Enjeux et objectifs**

La globalisation de l'économie mondiale a affecté en profondeur l'environnement des entreprises de production et de distribution. La concurrence généralisée a amené un considérable durcissement de la contrainte économique pesant sur les entreprises. Pour s'adapter à cette nouvelle donne, elles ont dû modifier en profondeur leur organisation et réduire leurs coûts.

Les processus productifs se sont internationalisés et réorganisés en vue d'une plus grande efficacité et économie. L'organisation logistique a pris une importance primordiale dans un contexte de "zéro stocks" et "juste-à-temps".

Les entreprises exercent un contrôle de plus en plus strict sur un nombre de plus en plus réduit de prestataires et de sous-traitants. Leurs exigences sont de plus en plus lourdes, à l'image de celles de leurs propres clients. Ces exigences portent avant tout sur la fiabilité des opérations, sur leur prévisibilité et sur leur qualité.

Dès lors, la fiabilité des prestations portuaires devient essentielle. Le respect des délais est impératif lorsque les stocks sont réduits au minimum et que les solutions permettant de remédier à des défaillances sont très onéreuses.

La prévisibilité du déroulement des prestations portuaires devient impérative quand un retard dû à une manutention anormalement lente ou tout autre impondérable se traduit non seulement par des coûts importants pour le navire, mais aussi par des retards dans la rotation de ce navire et donc des délais de livraison allongés pour d'autres clients.

La qualité du traitement portuaire devient une exigence incontournable parce que le port n'est qu'un maillon d'une chaîne, solidaire de tous les autres maillons. La démarche de certification prend une extension croissante dans toutes les activités économique. Le transport et les activités portuaires ne peuvent pas y échapper sans compromettre les efforts réalisés en amont et en aval par les partenaires de l'échange.

Ce nouvel environnement demande aux acteurs portuaires un considérable effort d'adaptation. Il leur faut rompre avec les méthodes de travail anciennes, innover, acquérir de nouvelles compétences et maîtriser de nouvelles technologies.

Le diagnostic a montré que le processus de modernisation du port est entamé, mais que le service rendu par le port de Sète n'est pas toujours à la hauteur des attentes des clients.

La compétitivité du port peut être jugée menacée, notamment pour les marchandises diverses conventionnelles et les lignes régulières : l'ouverture portuaire et l'organisation du travail sont inadaptées, les performances et la qualité de la manutention et de l'outillage sont insuffisantes, la disponibilité de la main d'œuvre docker réduite en fin de semaine

Un changement dans l'organisation du travail est nécessaire pour mieux répondre aux attentes de la clientèle. Il faut être en mesure d'améliorer à la fois la flexibilité des processus, leur efficacité et les performances, et d'en réduire le coût pour le client.

Par ailleurs les progrès à accomplir ne tiennent pas seulement à l'accélération des flux physiques et la réduction des coûts, mais aussi à la gestion des flux documentaires, pour laquelle le port de Sète apparaît en retard par rapport à ses voisins et concurrents, ne disposant pas à ce jour d'outils informatiques et télématiques permettant d'améliorer la rapidité, la simplicité et la transparence de la gestion des escales de navires, ainsi que la transmission et le traitement de la documentation de la marchandise entre les différents intervenants de la chaîne.

Enfin, compte tenu du niveau de concurrence de plus en plus élevé, le développement des activités de la place portuaire nécessite une politique commerciale et de communication dynamique qui puisse là encore s'appuyer sur des outils performants. La mise en place et le développement d'une plate-forme Internet de la place portuaire sétoise paraît à cet égard incontournable

### **.2.3 Contraintes**

La concurrence entre ports est forte et il est peu de produits captifs même si la distance constitue une certaine protection. Nombre de ports ont pris une certaine avance dans le processus d'adaptation à un nouvel environnement concurrentiel. Le temps est donc compté à Sète pour cette mise à niveau.

Le processus implique fortement l'acceptation du changement par les hommes et leur aptitude à adopter de nouvelles méthodes et de nouveaux outils. Ce processus demandera donc nécessairement du temps, celui du dialogue social et aussi celui des formations indispensables. Il n'en est donc que plus urgent.

### **.2.4 Actions**

#### *.2.4.1 Compétitivité, productivité du travail et contrat social*

Le diagnostic indique qu'il est urgent pour sauvegarder la compétitivité et l'attractivité du port, notamment vis-à-vis des trafics de marchandises diverses et des lignes régulières, de faire évoluer l'organisation du travail et tout particulièrement :

- l'ouverture portuaire : introduction d'un travail continu, sous forme de shifts, avec une offre à la clientèle de prix standard, prévisibles, tout en préservant la flexibilité nécessaire au traitement de petits lots de marchandises, fréquents au port de Sète
- la disponibilité de la main d'œuvre dockers en fin de semaine pose problème aujourd'hui et des solutions devront être recherchées
- la productivité du travail est fréquemment jugée insuffisante pour le traitement de certaines marchandises conventionnelles notamment et des voies d'amélioration devront être définies
- enfin, les coûts de manutention sont aujourd'hui trop élevés, menaçant la compétitivité du port vis-à-vis de certains trafics

Il apparaît nécessaire de disposer de bases de comparaison solides avec les pratiques d'autres ports et d'éléments relatifs à la demande de la clientèle en matière d'organisation de la manutention.

Une étude, lancée par l'association "Sète, port d'Europe" permettra de collecter de tels éléments de comparaison et de positionnement de l'offre de Sète et pour fournir aux partenaires sociaux des bases de négociation, dans le cadre du passage aux 35 H de travail hebdomadaires.

Ce dialogue social devra ensuite dégager des solutions permettant la mise en place sur le port d'une nouvelle organisation du travail plus compétitive et plus performante (personnels de la CCI et des manutentionnaires).

#### *.2.4.2 Démarche qualité (certification)*

Des opérateurs et de clients du port de Sète a entrepris d'adopter une démarche qualité (certification ISO 9002) pour améliorer leurs prestations.

La qualité du service rendu devient un enjeu essentiel de la compétitivité des ports. Dans le contexte d'une économie mondialisée et de chaînes de transport qui sont partie intégrante des processus productifs et de ce fait soumises aux contraintes de ces processus (flux tendus...), la certification devient un passage obligé.

S'agissant de chaînes de transport complexes comportant une rupture de charge portuaire impliquant des acteurs multiples, chacun de ces acteurs est concerné.

Les autorités portuaires (*CCI et SMNLR*) doivent donc viser la certification de leurs services (capitainerie, en concertation étroite avec les entreprises de services, outillage, criée, etc.) et la mise sous assurance qualité de ces services.

Les entreprises de services (pilotage, remorquage, lamanage) et les opérateurs de manutention doivent poursuivre leur propre action dans ce domaine.

Dans son principe, la démarche qualité impose la connaissance précise des attentes de la clientèle en matière de service, la mesure de la qualité de la prestation fournie et la mesure des écarts.

Des procédures de travail doivent être élaborées.

Toutes les défaillances doivent être identifiées et analysées pour y remédier rapidement.

Les performances doivent faire l'objet d'un suivi systématique.

La démarche qualité doit plus précisément prendre en compte les aspects ci-après :

- sécurité des biens
- disponibilité des services portuaires (attentes)
- fiabilité des services portuaires

- productivité de manutention
- réactivité commerciale

L'objectif de l'action est la mise sous assurance qualité progressive des services publics et privés de la place portuaire à un horizon de court et moyen terme. L'action devra être conduite avec le souci de permettre la certification des services rendus par la place portuaire dans le cadre de filières de trafics ou d'activités, et d'étendre peu à peu la certification à toutes les activités du port, filière par filière.

#### *.2.4.3 Communication interne (logiciels de traitement des escales et des marchandises)*

Le port de Sète ne dispose aujourd'hui d'aucun moyen de traitement prévisionnel des escales ni de traitement des flux documentaires générés par le passage de la marchandise, dans un contexte où la capacité d'échanger des données informatiques sous format normalisé entre différents acteurs de la place portuaire ou entre des acteurs de la place et leurs clients (armateurs, chargeurs) ou encore entre acteurs de différentes places portuaires devient un impératif catégorique.

L'accélération du traitement des flux physiques que peuvent procurer de tels moyens, les gains de productivité de la gestion des entreprises concernées constitue pour la compétitivité du port de Sète un enjeu majeur.

Il convient donc de doter le port d'outils logiciels possédant les fonctionnalités de traitement des escales et des marchandises répondant aux besoins des acteurs de la place portuaire. Les outils à mettre en place devront notamment être adaptés à l'échelle de l'activité du port et aux possibilités financières des acteurs intéressés.

Cette action sera mise en œuvre par le concessionnaire ou une association d'opérateurs sous la supervision du Comité de Pilotage Stratégique.

#### *.2.4.4 Communication externe (clients et marketing)*

La place portuaire doit pouvoir parler à la clientèle du port d'une seule voix. Les opérateurs du port doivent être en mesure de parler à leurs clients au nom de la place portuaire toute entière. Pour la Place, il s'agit d'agir vis-à-vis de la clientèle comme un opérateur unique, qui vise à attirer vers Sète et fidéliser des clients avant tout.

La propre démarche commerciale des opérateurs doit être soutenue par l'action plus générale de l'autorité portuaire. La prise en mains par cette dernière de la démarche qualité du port constitue un élément de ce soutien.

Le suivi des performances et des défaillances (et des mesures correctives) doit devenir un élément fort de la communication de la Place portuaire vis à vis de ses clients.

La démarche qualité suppose l'identification **d'indicateurs de qualité**, la production et le suivi de ces indicateurs et nécessite leur production régulière, ce qui suppose l'adaptation du système d'information actuel du Port. Il s'agit de façon générale de **statistiques**

**opérationnelles** portant sur les prestations du port : attentes de navires (motifs), productivité des opérations de manutention et durée de séjour des navires et des marchandises, etc..

La **base de données des performances et des défaillances** nourrit la démarche qualité, déclenche les actions correctrices et fournit des arguments à l'action de promotion commerciale.

Les clients du port doivent recevoir aussi de l'autorité portuaire le soutien **d'actions commerciales** ciblées de la place, études ou manifestations auprès de la clientèle du port, sur des régions de l'hinterland (Massif Central) ou des filières de produits.

En matière de communication, il faut aussi savoir se saisir des opportunités offertes par le **réseau Internet**.

On peut en effet estimer que les systèmes télématiques (Internet) vont prendre une place déterminante dans le domaine de la communication commerciale. Sète dispose aujourd'hui d'un site Internet très limité en termes de fonctionnalités. Il convient d'étudier les possibilités de l'enrichir pour en faire la vitrine de la place portuaire sétoise et de l'offre de ses opérateurs. Ce site doit devenir un outil apprécié de la clientèle, fournissant les informations recherchées, donnant accès aux interlocuteurs concernés

#### *.2.4.5 Développer des actions de formation*

Certaines insuffisances constatées dans le domaine de la qualité de service de la place portuaire renvoient en partie à une formation insuffisante. La formation joue un rôle d'autant plus déterminant que la clientèle devient plus exigeante en matière de qualité du service rendu et que les technologies mises en œuvre deviennent plus complexes.

Des actions de formation doivent donc être définies et menées, notamment dans les domaines suivants :

- Nouvelles technologies, qualité, principalement pour ce qui concerne la manutention et la conduite d'engins. Les personnels intéressés sont principalement ceux de la manutention, les grutiers de la CCI, les dockers mensualisés et intermittents ainsi que les personnels des entreprises portuaires)
- Accueil clientèle et navires. Il s'agit d'abord de formations linguistiques, mais dans certains cas (personnels CCI) de formations commerciales plus larges, relatives au contact et à l'information de la clientèle. Les personnels concernés sont ceux de la Capitainerie, éventuellement celles des entreprises de services, ainsi que les services commerciaux de la CCI.
- Des actions de formation sont aussi à prévoir pour les métiers de la pêche, la plaisance et le tourisme (cf. notamment le Lycée technique de Sète et les nouveaux métiers de la mer)

#### *.2.4.6 2246. Favoriser les synergies avec d'autres places régionales ou méditerranéennes*

Le port de Sète fait partie d'un ensemble régional des ports du Languedoc-Roussillon et bénéficie de ce fait de multiples synergies avec les ports de Port la Nouvelle et de Port Vendres depuis de nombreuses années : partage de moyens lourds, dragage, balisage, etc..

Ce cadre a permis de multiples échanges d'expérience et d'entraide.

Ces synergies doivent être développées et il convient d'en rechercher de nouvelles, éventuellement hors de la région, avec d'autres ports méditerranéens. Le développement de moyens informatiques et télématiques pourrait constituer une occasion pour un tel développement.

Le développement de nouvelles lignes de cabotage "métro-côtier" pourraient également contribuer à solidariser un ensemble de places portuaires.

Potentiellement, des synergies entre ports pourraient aussi être trouvées dans l'organisation des dessertes terrestres et un usage partagé de plates-formes : une même plate-forme pourrait permettre une massification vers plusieurs ports.

#### *.2.4.7 Renforcer la qualité de service (sécurité, plans douanes-ports et agriculture-ports)*

Il convient de poursuivre les efforts entrepris par les acteurs intéressés du port en faveur d'une plus grande sécurité des biens sur le domaine portuaire, qu'il s'agisse de la zone de pêche, de celle du commerce ou de la future zone de services du Bassin du Midi.

Il faudra donc compléter la clôture des zones concernées et le cas échéant améliorer l'éclairage.

Il convient aussi d'accélérer la mise en place du plan douanes-port (60 mesures de simplification des procédures douanières) et du plan agriculture-port [*Autorités portuaires, Douanes, DRAF, Opérateurs*].

### **.3 AMELIORER LA DESSERTE TERRESTRE DU PORT ET LA COMPLEMENTARITE MODALE (QUALITE DE SERVICE)**

#### **.3.1 Préambule**

La compétitivité d'une place portuaire se joue aussi à terre et la desserte terrestre a une importance d'autant plus considérable que l'hinterland proche est moins dense et qu'il est donc nécessaire de "chercher" le trafic plus loin.

La desserte terrestre doit être considéré du point de vue des infrastructures, mais plus encore de celui des services.

Le port de Sète dispose de bons accès routiers en voie d'amélioration. Il dispose aussi de l'atout d'une voie fluviale permettant l'acheminement de lots moyens (jusqu'à 1 000 T) sur l'axe Rhône-Saône jusqu'à Chalon et de petits lots au-delà (par automoteurs Freycinet).

Il possède une bonne connexion au réseau ferroviaire mais se trouve pénalisé dans ses services ferroviaires en termes de compétitivité par rapport au niveau de service offert (volume, coût)

### **.3.2 Enjeux et perspectives**

Un renforcement de l'efficacité et de la compétitivité des dessertes terrestres du port de Sète est indispensable.

L'hinterland proche du port (dans un rayon d'environ 200 Km), facile d'accès par la voie routière, est doublement limité : parce qu'il s'agit de régions assez peu industrialisées et urbanisées, et aussi parce que dans cette zone l'hinterland de Sète se superpose en partie à celui d'autres ports, notamment Port la Nouvelle, Marseille et Arles, mais aussi Bordeaux, Bayonne, La Rochelle, etc.. Dans des cas limités, l'hinterland accessible par la route peut s'étendre au-delà, jusqu'à plus de 300 Km.

Le développement du trafic du port de Sète nécessite qu'il puisse intéresser des zones plus éloignées dans de bonnes conditions d'économie, ce qui nécessite généralement des dessertes massifiées, fluviales ou ferroviaires.

Le port de Sète doit pouvoir obtenir la reconnaissance d'une qualification forte pour certains créneaux importants de son trafic, en tant que place de marché : bois, pâte à papier, farines, engrais, produits pour l'alimentation animale.

Cette reconnaissance, et le développement consécutif du marché, dépendent pour une part de la mise en place d'une logistique performante permettant un élargissement de l'hinterland desservi.

Cette logistique suppose la mise en œuvre de moyens massifiés, fluviaux et ferroviaires. Elle pourrait aussi impliquer la mise en place de plates-formes de distribution terrestres en relais de la plate-forme maritime. Une coopération avec certains ports fluviaux de l'axe Rhône-Saône pourrait à cet égard apporter les réponses attendues.

Le transport ferroviaire est complémentaire de la voie d'eau, permettant notamment de relier directement au port des usines de l'hinterland qui ne sont pas situées au bord de la voie d'eau. Ce mode souffre malheureusement de problèmes de compétitivité et de qualité de service. Pour y remédier, des discussions doivent être engagées entre les acteurs de la place portuaire et les entreprises ferroviaires, RFF et SNCF.

Il s'agit tout à la fois :

- d'obtenir que la tarification des transports soit équitable et ne défavorise pas le port de Sète par rapport à des ports voisins ou concurrents, toutes choses égales par ailleurs (distance de transport, etc..)

- d'obtenir des améliorations substantielles de la qualité des prestations, notamment en termes de fiabilité du service (respect des délais)
- A plus long terme, il convient de veiller à ce que des capacités de transport suffisantes soient offertes au fret en terme de nombre de sillons disponibles, notamment sur l'axe Sète-Nîmes, qui souffre d'une saturation croissante en raison notamment de la multiplication des TER

Par ailleurs, le développement de la desserte routière peut également représenter pour le port de Sète en le rapprochant de la clientèle du Massif Central. A cet égard, le point de raccordement de l'autoroute A75 à l'axe Est-Ouest (A9) sera déterminant. Les acteurs du port de Sète demandent que ce point de raccordement soit aussi proche que possible de Sète.

### **.3.3 Contraintes**

Les acteurs de la place portuaire n'ont pas directement de prise sur les décisions relatives au développement des infrastructures de transport, et moins encore dans celles qui sont susceptibles d'affecter le service de transport.

Les services de l'Etat (Ministère de l'Equipement, RFF, VNF...) et ceux des Collectivités Territoriales ont en charge les décisions concernant les infrastructures, qui doivent être éclairées par la prise en compte des besoins des chaînes de transport maritimes.

### **.3.4 Actions**

#### *.3.4.1 Adaptation du service ferroviaire aux besoins*

Le diagnostic a mis en évidence un double problème :

- la qualité de service est souvent insuffisante (wagons et locomotives ou personnel de conduite non disponible, goulets d'étranglement liés à la priorité accordée aux passagers)
- les conditions financières des transports sont parfois pénalisantes pour le port de Sète et ses opérateurs qui considèrent qu'ils ne sont pas toujours équitablement traités par rapport à des concurrents de ports voisins, en dépit de toute logique technique apparente

La place portuaire engagera donc des discussions avec les responsables de les entreprises ferroviaires compétentes (RFF pour l'amélioration des infrastructures, SNCF pour la qualité et la compétitivité des acheminements et CNC enfin pour le transport combiné), en vue d'obtenir des améliorations dans la tarification et l'exploitation ferroviaire au bénéfice de la place portuaire de Sète, ainsi que la prise en compte des besoins du port en termes de disponibilité et de qualité de sillons

### *.3.4.2 Amélioration de la desserte routière*

Les infrastructures de desserte routière du port de Sète sont globalement satisfaisantes, mais elles doivent encore être améliorées sur deux plans :

Il apparaît nécessaire de réaménager l'entrée principale du port à l'Est, et notamment :

- achever l'aménagement (2x2 voies) RN300 vers A9
- aménager l'accès à la zone portuaire au niveau du giratoire (problème de sécurité)

Il s'agit ensuite d'obtenir la réalisation d'un branchement favorable (le plus proche possible de Sète) de l'autoroute A75 qui améliore l'accès à l'hinterland Massif Central. Cette action est à mener par les autorités portuaires auprès des services de l'Etat et des collectivités locales.

### *.3.4.3 2333. Développement de la cale rhodanienne*

La flotte rhodanienne est vieillissante et doit être modernisée et renforcée. Des actions publiques sont nécessaires pour accompagner l'effort des opérateurs.

D'autre part, une meilleure disponibilité de cale pour le port de Sète doit être recherchée dans un meilleur équilibre de sens de trafic, qui devrait pouvoir être obtenu par une certaine coordination des demandes.

## **.4 VALORISER LA FILIERE PECHE SUR LA PLACE PORTUAIRE**

### **.4.1 Introduction**

L'axe stratégique que professionnels et partenaires sont d'accord pour poursuivre est le redéploiement de la pêche et l'amélioration de ses conditions d'exercice.

Dans le cadre rappelé dans les éléments de diagnostic présentés ci-dessus, cet axe a trois composantes :

- l'amélioration des conditions du service portuaire. Il s'agit de mettre en place les dispositions portuaires qui permettent la pleine satisfaction des besoins des pêcheurs et les progrès souhaités de productivités ;
- l'amélioration de la valorisation des produits. Cette composante comprend des actions déjà engagées visant à assurer la qualité des produits, à promouvoir les transformations valorisantes (plats cuisinés par exemple), à renforcer l'image favorable des produits méditerranéens, etc. ;
- 
-

- l'amélioration des conditions d'exercice de la pêche en mer, c'est à dire des dispositions techniques relatives aux bateaux, aux pratiques de pêche et de préparation des produits à bord, à la formation de spécialistes et techniciens, etc..

Pour la charte portuaire, c'est la première composante qui est en question, mais les deux autres ne sont pas sans rapport avec celle-là, ne serait-ce qu'en en faisant comprendre mieux sa place dans la perspective sectorielle.

#### **.4.2 Quelques remarques relatives aux perspectives de la pêche.**

1. Des perspectives de croissance en volumes de la pêche sont seulement existantes en poisson bleu (petits pélagiques et en thons). Les scientifiques sont d'accord pour estimer que l'exploitation des espèces démersales a atteint ses limites.
2. Le marché est favorable aux produits de la mer en général et en particulier aux produits transformés prêts à la consommation.
3. Les professionnels pensent qu'on peut s'attendre à une concentration des activités de première mise en vente (criées) sur quelques sites assez importants pour être efficaces et rentables, dont Sète. Il faudrait alors se préparer à traiter des quantités plus importantes de produits débarqués. Cela ouvrirait sans doute des perspectives pour les activités aval de la commercialisation et de la transformation. Il conviendrait d'être prêt à accueillir et traiter ces apports supplémentaires.

Mais il y a des doutes sur l'avenir des criées. Dans les dix ans à venir il n'est pas sûr que la criée conserve une place semblable à celle qu'elle occupe aujourd'hui dans la commercialisation des produits. Alors la tendance à la concentration évoquée se manifesterait moins.

4. Il est donc difficile de prévoir l'avenir en ce qui concerne l'activité de la criée (ventes aux enchères de la Chambre de Commerce et d'Industrie et de l'OP ensemble). Le plus probable est la stabilité. Mais une certaine augmentation ou une réduction sont aussi possibles.
5. En ce qui concerne les bateaux le nombre des petits métiers montre plutôt une tendance à la baisse. Celui des chalutiers devrait être à peu près stable. Celui des thoniers pourrait connaître une certaine croissance.

#### **.4.3 Les services portuaire attendus par la pêche**

La pêche a besoin d'une vision à moyen et long terme des services portuaires dont elle disposera. Ces services doivent connaître les améliorations suivantes.

1. La criée actuelle connaît des améliorations constantes depuis quelques années (mise en ordre ; clôture ; déménagement décidé de la tour à glace et de la caisserie ; etc.). Néanmoins des progrès sont encore à poursuivre en matière de respect des normes sanitaires. D'autre part le manque d'espace gêne substantiellement les progrès qui peuvent y être apportés. Le besoin d'une installation nouvelle et adaptée est chaque année plus manifeste.
2. Le linéaire de quai utilisé pour le débarquement des produits est insuffisant, cause de délais et de difficultés. Un aménagement suffisant est une contribution importante aux progrès que la pêche peut faire en terme de productivité et de respect des normes sanitaires.
3. Des espaces de terre-pleins suffisants sont nécessaires pour :
  - assurer les parkings et manœuvres des voitures et camions en relation avec l'activité de la criée. Ils sont actuellement insuffisants ;
  - permettre la mise à terre des filets pour des ramendages de courte ou longue durées ; procéder aux opérations de chargement et déchargement d'équipements et fournitures divers sur les bateaux.
4. Disposer d'installations et de services adaptés et suffisants pour l'entretien et le carénage des navires.
5. La localisation des installations de première mise en vente (criée) doit être décidée de façon à permettre une évacuation simple et rapide des produits vers les destinations extérieures.
6. Compte tenu de la souplesse de l'activité des chalutiers, qui peuvent faire porter plus ou moins leur effort sur les petits pélagiques ou le poisson blanc, souplesse indispensable, il n'est pas souhaitable de séparer les deux installations de première mise en vente, celle de la Chambre de Commerce et d'Industrie et celle de l'OP.

#### **.4.4 Les contraintes**

1. La principale contrainte qui pèse sur le déplacement des installations de la criée consiste dans la disponibilité de quais et terre-pleins adaptés dans l'espace portuaire, compte tenu des besoins de l'activité du commerce. Ces besoins ont été modifiés à la suite du départ des activités qui occupaient le bassin du Midi. Les pont mobiles, les exigences plus grandes des navires de commerce en matière de tirant d'eau, ont rendu ce départ nécessaire et ont augmenté la pression sur les quais et terre-pleins disponibles à l'aval des ponts.

La disponibilité effective de nouveaux quais et terre-pleins pour la pêche dépendra des points suivants :

- La construction de nouveaux quais à l'aval des ponts, en particulier dans la Darse 2 ;

- Le développement et la diversification des trafics, ambition qui a été rappelée plus haut ;
  - Les progrès de la manutention qui augmentent la capacité des postes à quai.
1. Il est souhaitable que les installations de la pêche (c'est à dire notamment la criée et le stationnement des bateaux de pêche) demeurent à proximité du centre de la ville de Sète. Cela fait partie du pittoresque de Sète et de la spécificité de son image.
  2. Le coût des installations nouvelles et leur financement.

#### **.4.5 L'importance économique de la pêche à Sète.**

Cette importance a fait l'objet d'une analyse dans le cadre de l'étude du plan de développement du port de Sète (1997).

Cette analyse a évalué à 610 emplois, à Sète et dans les communes voisines, l'impact de la pêche sètoise. Il s'agit là d'une estimation de l'impact direct et indirect puisqu'elle inclut : la pêche proprement dite (415 emplois) ; la première mise en marché (15 emplois) ; les opérateurs commerciaux (130 emplois) ; les prestataires de service (50 emplois).

Au delà de ces emplois on notera également que la pêche est l'occasion de valoriser une ressource naturelle.

On notera enfin qu'elle constitue un pôle de dynamisme économique susceptible d'induire des activités nouvelles (transformation aval des produits ; services aux bateaux ; etc.), ou d'attirer des activités existantes. Ce dynamisme est plus particulièrement du aux ressources humaines présentes sur la place portuaire ou en formation (Lycée de la mer Paul Bousquet), aux compétences scientifiques (Centre halieutique méditerranéen) et au pouvoir économique et technique des entreprises.

#### **.4.6 Action proposée**

##### *Plan de modernisation de la pêche*

Ce plan comprend une série de composantes visant à des améliorations des services portuaires à la pêche. Il ne comprend pas un projet de déménagement de la criée, projet jugé à terme nécessaire, mais qui soulève la question de la libération dans le port d'un espace suffisant dans sa taille, sa localisation et ses caractéristiques. Dans les circonstances actuelles de réorganisation des activités du port de commerce (abandon du Bassin du Midi ; démarrage d'un projet ambitieux d'amélioration de la qualité de service ; perspectives de développement des trafics), il n'est pas apparu possible de programmer ce déménagement.

Dans ces conditions la nécessité de réaliser des progrès en matière de service portuaire conduit à retenir les tranches suivantes:

- Tranche 1. Réalisation de pontons à proximité de la criée afin de permettre à un plus grand nombre de bateaux de pêche de venir débarquer le poisson en même temps (projet déjà décidé, mais pas encore démarré à ce jour) ; déménagement de la tour à glace et de la caisserie vers le quai A (opération décidée et en cours de réalisation) ; aire prévue pour la dépose des filets et le ramendage aire prévue à l'angle du quai P. Riquet et du quai sud du Bassin du Midi (projet en cours).
- Tranche 2. Réalisation d'une plate-forme de services sur le quai sud de Bassin du Midi. Cette plate-forme a conduit à un projet comprenant une aire de carénage des bateaux de plaisance et de pêche avec slipway (capacité de levage de 600 tonnes) et à une zone d'espaces et d'ateliers pour l'entretien et la réparation des bateaux. L'étude a été faite à la diligence de la Chambre de Commerce et d'Industrie et une consultation a été engagée pour désigner un opérateur privé.
- Tranche 3. La mise aux normes de la criées. Sans entreprendre de travaux de grande ampleur, comme la reconstruction de la criée, des améliorations importantes peuvent être apportées dans le sens du respect des normes sanitaires. Un projet a été préparé qui tire parti des espaces libérés par le déménagement de la tour à glace et de la caisserie. Il consiste en : l'extension de la zone d'allotissement amont (zone réfrigérée) ; la construction d'un tunnel de lavage des bacs ; l'aménagement d'une zone de conditionnement pour petits acheteurs. Projet en cours d'étude à la diligence de la Chambre de Commerce et d'Industrie.

## **.5 REORGANISER ET DEVELOPPER L'ACCUEIL DE LA NAVIGATION DE PLAISANCE**

### **.5.1 Introduction**

Devant la manifestation d'une demande de la part des différentes activités de plaisance qui ont été rappelées, et compte tenu des avantages offerts par la place portuaire de Sète, il paraît intéressant de poursuivre une politique de développement de ces activités. Ce développement repose sur une amélioration des conditions de l'accueil de ces activités dans le port. Il demande également des actions d'accompagnement qui sortent de la seule compétence des acteurs portuaires.

### **.5.2 Enjeux, contraintes et perspectives**

Pour la plaisance résidente et d'escale qui s'adresse au port de plaisance, Sète offre des conditions favorables : les tirants d'eau ; une ville ouverte et animée toute l'année ; accès facile depuis la mer et vers la ville.

Compte tenu des ouvrages maritimes existants, et de l'abandon de certains espaces portuaires par les activités de commerce, il est a priori possible de développer des capacités d'accueil. Mais ces développements doivent être compatibles avec les besoins d'espace des autres activités utilisatrices des services portuaires, pêche et commerce.

Il y a concurrence sur le port de plaisance entre les bateaux résidents et les bateaux de passage. Ils postes d'amarrage sont réservés aux uns ou aux autres. Cette concurrence ne

peut trouver de solution qu'entre l'extension de la capacité d'accueil du port de plaisance, le long du môle Saint Louis, et l'utilisation des places éventuellement disponibles à l'intérieur du port au delà des ponts mobiles. Cette dernière utilisation ne peut convenir que pour des bateaux en long séjour (hivernage par exemple).

La demande de la part des plaisanciers est certainement forte si des prix concurrentiels peuvent être proposés et si des conditions d'accueil améliorées peuvent être garanties (propreté, sécurité, services, parkings, etc.).

Un développement de l'accueil du port de plaisance aurait des retombées économiques significatives. On estime en effet que : les postes d'amarrage induisent environ 10 emplois indirects et 1,5 emploi direct par poste d'amarrage ; que les bateaux résidents à Sète dépensent environ de 12 000 à 15 000 F par an et par bateaux pour l'entretien<sup>2</sup> ; que les bateaux de passage dépensent pour leur part de l'ordre de 500 à 1 000 F par journée.

Cette fréquentation augmentée est d'autre part favorable à l'image de la place portuaire de Sète auprès des plaisanciers, qui sont d'origines diverses, locale, régionale, nationale et internationale. Elle participe également à l'intérêt des touristes non plaisanciers qui visitent la ville.

Le succès d'une politique de développement d'une certaine ambition requiert également une promotion et un accompagnement sous forme d'animation de la plaisance nautique, qu'il s'agisse d'une plaisance de détente ou d'une plaisance sportive.

La Chambre de Commerce et d'Industrie et la Société nautique ont déjà engagé un projet visant à rénover les installations du port de plaisance et à les étendre (construction d'un club-house et création d'une vingtaine de postes supplémentaires).

### **.5.3 Action**

## **.6 CONTRIBUER A LA MISE EN PLACE D'UN NOUVEL EQUILIBRE ENTRE LA VILLE ET LE PORT**

L'importance des relations entre ville et port et en particulier le souci d'assurer les conditions d'un sain équilibre entre les activités liées au port et l'aménagement urbain suggère deux axes stratégiques.

### **1. La coopération intercommunale**

Les communes de Sète, Frontignan et Balaruc, Vic, Gigean, etc. ont déjà évoqué la possibilité de resserrer les liens qui les unissent déjà et qui s'expriment à travers un certain nombre d'actions :

---

<sup>2</sup> un chiffre de 35 000 F par an a été proposé comme moyenne des dépenses totales par bateau et par an sur l'ensemble du Languedoc-Rousillon

- SIVOM (traitement des déchets, assainissement, gestion des nappes et de l'approvisionnement en eau potable, etc.),
- charte « vigne et étangs » de Agde à Villeneuve,

Des discussions ont été amorcées au sujet d'une réorganisation des transports intervilles.

Des réflexions sont engagées sur l'application des textes en cours de discussion au parlement, relatifs aux communautés de communes.

Pour l'avenir, et compte tenu des décisions que les municipalités voudront bien prendre dans ce domaine, il existe plusieurs questions à propos desquelles elles pourront harmoniser leurs actions : le régime des taxes professionnelles ; la gestion des friches portuaires et la promotion des zones d'activités ; les accès routiers aux zones portuaires (accès Est du port par exemple) ; l'accueil de la plaisance fluviale (l'initiative sètoise dans ce domaine n'ayant pas abouti favorablement) ; etc.

#### 1. La planification coordonnée des espaces urbains et portaires

## **LES ACTIONS RETENUES PAR LA CHARTE**

### **1. Pilotage stratégique**

1.0 : Mise en œuvre du Comité de Pilotage Stratégique

### **2. Compétitivité**

2.1 : Compétitivité et contrat social

2.2 : Démarche qualité des services portuaires

2.3 : Communication interne (navires et marchandises)

2.4 : Communication externe (clients et marketing)

2.5 : Actions de formation

### **3. Modernisation et développement des installations portuaires**

3.1 : Aménagement Darse 2 : développer les infrastructures de réception de la darse 2

3.2 : Plan de modernisation du port de commerce (outillage)

3.3 : Plan de modernisation de la pêche

3.3 bis : Modernisation de la plate-forme conchylicole de Frontignan

3.4 : Etude générale de la plaisance

3.5 : Amélioration de l'accueil pour passagers et croisières

### **4. Le port, son environnement urbain et sa desserte terrestre**

4.1 : Etude de danger dans le périmètre portuaire

4.2 : Planification coordonnée des espaces urbains et portuaires

4.3 : Adaptation du service ferroviaire aux besoins

4.4 : Amélioration des accès routiers

4.5 : Mise à disposition de quais dédiés pour le trafic fluvial

4.6 : Développement de la cale rhodanienne

### **5. Recherche de synergies avec d'autres places régionales ou méditerranéennes**

Fiche action

<b>Action N° 1</b>
<b>Désignation : Mise en œuvre du Comité de Pilotage Stratégique</b>
<b>Chef de projet : Etat</b>
<b>Partenaires associés : Collectivités locales, concessionnaire</b>
<p><b>Objectif poursuivi :</b> Pilotage stratégique du développement portuaire et notamment définition des options d'investissement par les représentants des gestionnaires et des financeurs</p> <p>Suivi de la réalisation de la charte de place portuaire</p>
<p><b>Contenu de l'action :</b></p> <p>Constituer un comité de pilotage stratégique associant aux décisions stratégiques du port les partenaires régionaux contribuant au financement des investissements.</p> <p>Le Code des Ports Maritimes se prépare à prendre en compte explicitement cette nécessité, en instituant les Comités de Pilotage Stratégique dans les ports non autonomes. Il est prévu dans ce cadre d'associer aux décisions relatives au développement du port :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- trois représentants de l'Etat (Préfet, Directeur du Port, Trésorier Payeur général)</li> <li>- trois représentants des collectivités locales (Conseil Régional, Conseil Général, Ville ou groupement de communes)</li> <li>- trois membres représentant le concessionnaire d'installations portuaires ou d'outillages publics.</li> </ul> <p>Ce Comité se réunira périodiquement et sera impliqué dans toutes les décisions stratégiques concernant le port, qu'il s'agisse d'investissements ou de changements organisationnels essentiels. Le secrétariat du CPS sera assuré par le SMNLR</p>
<b>Calendrier prévisionnel : 1999 –2007</b>
<b>Coût total prévu : dépenses de fonctionnement supportées par les participants</b>
<b>Sources de financement : Sans objet</b>

## Fiche action

<b>Action N°2.1.</b>
<b>Désignation : Compétitivité et contrat social</b>
<b>Chef de projet : Association "Sète, port d'Europe", manutentionnaires et gestionnaire d'outillage</b>
<b>Partenaires associés : Etat, personnel, Concessionnaire</b>
<b>Objectif poursuivi : Mener le dialogue social sur la question de la compétitivité de la lace portuaire en vue de la mise en place d'une nouvelle organisation du travail plus performante prenant en compte le dispositif législatif des 35 H.</b>
<p><b>Contenu de l'action :</b></p> <p><b>Réaliser</b> une étude comparative permettant d'évaluer pour les filières de trafic les plus importantes du port et par rapport aux offres de ports français et européens présents sur ces filières :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'organisation du travail (ouverture portuaire, continuité ou non du travail, shifts ou vacations...)</li> <li>- la productivité du travail</li> <li>- les coûts de passage, du point de vue de l'armateur et du chargeur</li> </ul> <p>Simultanément <b>engager</b> le nécessaire dialogue social avec les catégories professionnelles intéressées (personnels de la CCI et des manutentionnaires) en vue de dégager des solutions pour une organisation du travail portuaire plus performante et compétitive dans le cadre du passage à 35 H.</p>
<b>Calendrier prévisionnel : 1999</b>
<b>Coût total prévu : 0,4 MF</b>
<b>Sources de financement : Sète Port d'Europe, Etat</b>

Fiche action

<b>Action N° 2.2.</b>
<b>Désignation : Démarche qualité des services portuaires</b>
<b>Chef de projet : Etat</b>
<b>Partenaires associés : Concessionnaire, Opérateurs</b>
<b>Objectif poursuivi : Généraliser à l'ensemble des prestataires de la place portuaire la démarche qualité et la certification</b>
<p><b>Contenu de l'action</b></p> <p>Il est nécessaire d'obtenir la certification (ISO 9002) des services produits par les différents acteurs de la place portuaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- capitainerie et autres services d'Etat impliqués dans le passage portuaire (Douanes, PAF, Services Vétérinaires....)</li> <li>- services (pilotage, remorquage, lamanage)</li> <li>- outillage</li> <li>- manutention (différents opérateurs de la place)</li> <li>- etc...</li> </ul> <p>La démarche des différents acteurs sera coordonnée en vue d'obtenir rapidement la certification de l'ensemble des services rendus par filières de trafic.</p> <p>Il conviendra d'étudier la mise sous assurance qualité des services rendus par la place portuaire.</p> <p>Il conviendra de prendre en compte la mise en œuvre des plans douane-port et agriculture-port et améliorer la sécurité des installations.</p>
<b>Calendrier prévisionnel : 1999-2007</b>
<b>Coût total prévu : 1 000 000 F</b>
<b>Sources de financement : Feder, CG, CR, Concessionnaire</b>

Fiche action

<b>Action N° 2.3.</b>
<b>Désignation : Communication interne (navires et marchandises)</b>
<b>Chef de projet : Concessionnaire</b>
<b>Partenaires associés : Etat, Opérateurs</b>
<b>Objectif poursuivi : Mettre en place les outils nécessaires au traitement et à la transmission de l'information qui accompagne navires et marchandises</b>
<p><b>Contenu de l'action :</b></p> <p>Détermination des fonctionnalités (modalités de saisie et de traitement de l'information, interfaces...) et caractéristiques attendues par les acteurs de la place portuaire (concessionnaire, opérateurs) de logiciels :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- de traitement des escales de navires</li> <li>- de traitement de la documentation (liasse documentaire) des marchandises</li> </ul> <p>Elaboration d'un cahier des charges</p> <p>Développement et/ou paramétrage des logiciels</p> <p>Installation et tests</p>
<b>Calendrier prévisionnel : 2000-2001</b>
<b>Coût total prévu : 2 MF</b>
<b>Sources de financement : Etat, Collectivités, concessionnaire, opérateurs</b>

## Fiche action

<b>Action N° 2.4.</b>
<b>Désignation : Communication externe (clients et marketing)</b>
<b>Chef de projet : Concessionnaire</b>
<b>Partenaires associés : Etat, Opérateurs, Collectivités</b>
<b>Objectif poursuivi : Elaborer le schéma directeur de la communication et du marketing et mise en place d'un site Internet « port de Sète » (ensemble des activités du port)</b>
<p><b>Contenu de l'action :...</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement du système d'information du port (indicateurs de qualité et de performances (statistiques opérationnelles))</li> <li>- Etude et mise en place d'une plate-forme Internet de la place portuaire de Sète, répondant aux besoins d'information de la clientèle de la place portuaire et de la communication des acteurs de la place portuaire (concessionnaires, opérateurs, entreprises de services), incluant des liens vers les sites des Collectivités             <ul style="list-style-type: none"> <li>. Analyse des besoins et fonctionnalités</li> <li>. Elaboration du cahiers des charges</li> <li>. Développement</li> <li>. Mise en place et test</li> </ul> </li> </ul>
<b>Calendrier prévisionnel : 2000 - 2001</b>
<b>Coût total prévu : 0,3 MF environ</b>
<b>Sources de financement : Collectivités locales, Concessionnaire, Opérateurs</b>

## Fiche action

<b>Action N° 2.5.</b>
<b>Désignation : Actions de formation</b>
<b>Chef de projet : Divers</b>
<b>Partenaires associés : Etat, Concessionnaire, Opérateurs, Entreprises de services, de la pêche et de la plaisance, Personnels</b>
<b>Objectif poursuivi : Développer les compétences et niveaux de qualification des personnels de la place portuaire</b>
<b>Contenu de l'action</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Etablissement d'un bilan des qualifications des personnels</li><li>- Identification des besoins de formation et des cibles des actions de formation</li><li>- Elaboration d'un programme de formation</li><li>- Mise en place du programme</li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel : 1999 - 2005</b>
<b>Coût total prévu : à préciser</b>
<b>Sources de financement : Fonds National pour l'Emploi notamment</b>

## Fiche action

<b>Action N° .3.1</b>
<b>Désignation : Aménagement de la Darse 2 : développer les infrastructures de réception de la darse 2</b>
<b>Chef de projet : Etat</b>
<b>Partenaires associés : Collectivités locales et Concessionnaire</b>
<b>Objectif poursuivi : Accroître la capacité de la Darse 2</b>
<p><b>Contenu de l'action :</b></p> <p><b>Extension du terminal vraquier</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>1<sup>ère</sup> tranche</b> : Construction d'un appontement de 150 m dans le prolongement du quai multivrac</li> <li>- <b>2<sup>ème</sup> tranche</b> : Allongement de l'appontement réalisé en 1<sup>ère</sup> tranche (+ 100 m) pour la réception simultanée de deux navires "panamax" au terminal vraquier</li> </ul> <p><b>Terminal roulier de la Darse 2.</b></p> <p>Construction de deux ducs d'Albe pour rendre les postes Ro/Ro de la darse 2 opérationnels pour les navires de la nouvelle génération</p>
<b>Calendrier prévisionnel : 1999-2001</b>
<b>Coût total prévu : Multivrac (1<sup>ère</sup> tranche 38 MF, 2<sup>ème</sup> tranche 30 MF) ducs d'Albe Ro/Ro 20 MF</b>
<b>Sources de financement : Etat, Concessionnaire, Collectivités locales et Feder</b>

Fiche action

<b>Action N° 3.2....</b>
<b>Désignation : Plan de modernisation du port de commerce (outillage)</b>
<b>Chef de projet : Concessionnaire</b>
<b>Partenaires associés : Etat, Opérateurs</b>
<b>Objectif poursuivi : Remédier aux insuffisances d'équipement du port de commerce par le déploiement d'un plan de modernisation quinquennal.</b>
<b>Contenu de l'action</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En cours et première priorité : <b>72,8 MF</b></li> <li>-     Grues                 42,7 MF</li> <li>-     Hangars             21,3 MF</li> <li>-     Parc à bestiaux    2,8 MF</li> <li>-     Divers               6, 0 MF</li>   <li>- Deuxième priorité : <b>19,1 MF</b></li> <li>   Grues                 11,1 MF</li> <li>   Hangar                5,0 MF</li> <li>   Stocheurs             3,0 MF</li> </ul>
<b>Calendrier prévisionnel : 1997 - 2001</b>
<b>Coût total prévu : 91,9 MF ; 1ère priorité 72,8 MF ; 2ième priorité 19,1 MF</b>
<b>Sources de financement : 33% Feder, 20% CG, 20% CR, 27% CCI</b>

## Fiche action

<b>Action N° 3.3</b>
<b>Désignation : Plan de modernisation de la pêche</b>
<b>Chef de projet : Concessionnaire (Etat pour la plate-forme de services)</b>
<b>Partenaires associés : Etat, Collectivités locales, Professionnels de la pêche</b>
<b>Objectif poursuivi : Mise en place à court terme du plan de modernisation des activités de pêche</b>
<p><b>Contenu de l'action :</b></p> <p>L'action est divisée en 3 parties.</p> <p>1) Comprend des actions déjà décidées et en cours de mise en place : d'un ponton à proximité immédiate de la criée ; l'implantation de la tour à glace et de la caisserie sur le quai A ; organisation d'un espace pour la dépose et le ramendage des filets à l'angle du quai sud du midi et du quai Paul Riquet.</p> <p>Organiser un stationnement sécurisé et désencombrer le bassin de la criée (sécurité).</p> <p>2) Mise aux normes européennes de la criée. Comprend des actions permettant notamment : d'étendre la zone d'allotissement « amont » ; de mettre en place un tunnel de lavage des bacs ; de mettre en place une zone de conditionnement pour les petits acheteurs.</p> <p>3) Réalisation d'une plate-forme de service au Bassin du Midi. Comprend une installation de mise à sec des bateaux d'une capacité de 600 t, et des espaces pour ateliers d'entretien et de réparation.</p> <p>Au-delà, il sera nécessaire de poursuivre la réflexion sur l'évolution des méthodes de pêche et de commercialisation des produits pour déterminer la nature et l'importance des besoins.</p>
<b>Calendrier prévisionnel : 2000 (hors plate-forme de services)</b>
<b>Coût total prévu : environ 67 MF (dont 60 MF pour la plate-forme de services).</b>
<b>Sources de financement : Etat, Concessionnaire, FEDER, Collectivités locales, exploitant privé recherché pour la plate-forme de services</b>

Fiche action

<b>Action N° 3.3 bis</b>
<b>Désignation : Modernisation de la plate-forme conchylicole de Frontignan et de transformation des produits de la mer.</b>
<b>Chef de projet :</b> à court terme, concessionnaire ; au- delà à définir.
<b>Partenaires associés :</b> Etat, Collectivités locales
<b>Objectif poursuivi :</b> Adapter la plate-forme aux besoins des entreprises implantées ou souhaitant s'implanter
<b>Contenu de l'action :</b>  Il s'agit notamment de mettre en place une alimentation en eau de mer de la plate-forme et prévoir l'évacuation des eaux usées salées ; plus largement, répondre aux besoins des entreprises souhaitant s'implanter sur le site, notamment par le biais de la viabilisation de la plate-forme et la création des appontements correspondants.
<b>Calendrier prévisionnel :</b> 2000 - 2005.
<b>Coût total prévu :</b> à déterminer
<b>Sources de financement :</b> Etat, Collectivités locales

## Fiche action

<b>Action N° 3.4</b>
<b>Désignation : Etude générale de la plaisance</b>
<b>Chef de projet : Ville de Sète ou communauté d'agglomérations</b>
<b>Partenaires associés : Etat, Concessionnaire, Collectivités locales, associations (société nautique, association des pêcheurs-plaisanciers)</b>
<b>Objectif poursuivi :</b> préparer pour le secteur de la plaisance un plan de développement à l'instar de ce qui a été fait pour la pêche et le commerce. Ce plan aura pour ambition à la fois : d'améliorer les services proposés aux plaisanciers ; de respecter l'image originale de Sète vis à vis des touristes et visiteurs ; d'augmenter et consolider les effets économiques de la plaisance dans l'économie locale.
<p><b>Contenu de l'action :</b></p> <p>Cette étude devra prendre en compte les différents segments de l'activité de la plaisance à Sète, avec leurs contraintes et caractéristiques.</p> <p>Elle devra aborder les point suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La demande et ses caractéristiques quantitatives et qualitatives ;</li> <li>- La définition des services à offrir aux plaisanciers pour satisfaire la demande des clients-utilisateurs ;</li> <li>- Les solutions techniques d'accueil au sein du port de Sète ;</li> <li>- Les autres mesures susceptibles de conforter le projet.</li> </ul>
<b>Calendrier prévisionnel : 2000</b>
<b>Coût total prévu : 250 KF</b>
<b>Sources de financement :Etat, Concessionnaire, Collectivités locales</b>

## Fiche action

<b>Action N° 3.5</b>
<b>Désignation : Amélioration de l'accueil pour passagers et croisières</b>
<b>Chef de projet : Concessionnaire</b>
<b>Partenaires associés : Etat ; Collectivités locales, Opérateurs</b>
<b>Objectif poursuivi : réunir les conditions favorables au succès d'un projet de développement de la fréquentation du port de Sète par les navires de croisières</b>
<p><b>Contenu de l'action :</b></p> <p>Cette action fait suite aux efforts de prospection engagés par la Chambre de Commerce et d'Industrie et la Ville de Sète en 1998, auprès d'opérateurs de croisières en France et à l'étranger.</p> <p>Il s'agit alors d'organiser une animation auprès des responsables locaux et régionaux de tous horizons pour mettre en valeur des sites d'intérêt paysager, gastronomiques, architecturaux et historiques pouvant être organisés (ou mieux organisés) et constituer une attrait d'escale.</p> <p>Il s'agit également de préparer et diffuser une information de présentation régionale à l'intention des organisateurs de croisières en impliquant les structures départementales et régionales concernées</p> <p>Au cas où l'étude en cours aboutirait à recommander le développement de croisières dont le port de Sète serait « tête de ligne », des concertations devront être engagées au niveau régional avec d'autres partenaires concernés, et les conséquences devraient en être tirées sur l'organisation du port</p>
<b>Calendrier prévisionnel : de façon continue à partir de 2000</b>
<b>Coût total prévu : 200 KF par an</b>
<b>Sources de financement : Collectivités locales, Concessionnaire</b>

Fiche action

<b>Action N° 4.1</b>
<b>Désignation : Etude de danger dans le périmètre portuaire</b>
<b>Chef de projet : Etat</b>
<b>Partenaires associés : Concessionnaire</b>
<b>Objectif poursuivi :</b> Appuyer la redistribution des activités dans l'espace portuaire sur une connaissance précise des contraintes de chaque site du point de vue de la réglementation : réalisation d'une étude de danger
<b>Contenu de l'action :</b>  Réalisation de l'étude de danger.  Cette étude ne concerne que les effets de l'interactivité entre différents établissements classés portuaires et la manutention de diverses marchandises dangereuses. Elle doit aboutir à un Plan de Protection Portuaire.  Ses résultats devront être pris en compte à l'occasion d'actions coordonnées relatives à l'utilisation des espaces urbains et portuaires.
<b>Calendrier prévisionnel : 1999</b>
<b>Coût total prévu : 0,4 MF</b>
<b>Sources de financement : Etat, concessionnaire</b>

Fiche action

<b>Action N° 4.2.</b>
<b>Désignation : Planification coordonnée des espaces urbains et portuaires</b>
<b>Chef de projet : Ville ou communauté d'agglomération</b>
<b>Partenaires associés : Etat, Collectivités locales, Concessionnaire</b>
<b>Objectif poursuivi :</b> assurer une coordination plus étroite de la planification des aménagements urbains et portuaires ayant des rapports entre eux, sous les angles de la circulation, de l'environnement, des espaces industriels.
<b>Contenu de l'action :</b>  Organiser, à l'occasion de rencontres suffisamment fréquentes, des discussions entre les parties concernées pour l'examen des différentes questions relatives à la planification des espaces et présentant un intérêt commun.  Rechercher ensemble les solutions qui tiennent le mieux compte des intérêts des parties en présence et les intégrer aux documents d'urbanisme
<b>Calendrier prévisionnel :</b> dès 2000, puis de façon continue
<b>Coût total prévu :</b> pas de dépenses supplémentaires
<b>Sources de financement :</b> sans objet

Fiche action

<b>Action N° 4.3</b>
<b>Désignation : Adaptation du service ferroviaire aux besoins</b>
<b>Chef de projet : Concessionnaire ou Association "Sète, port d'Europe"</b>
<b>Partenaires associés : Etat, SNCF, RFF, opérateurs</b>
<b>Objectif poursuivi : Rechercher une meilleure adéquation de l'offre de services ferroviaires aux attentes de la clientèle</b>
<b>Contenu de l'action :</b> Négociations entre le concessionnaire, l'Etat, la SNCF et les opérateurs portant sur : <ul style="list-style-type: none"><li>- l'équité de la tarification du transport ferroviaire pour différentes filières importantes pour l'activité du port de Sète</li><li>- la disponibilité et la qualité des sillons offerts aux trafics du port de Sète</li><li>- la fiabilité du service</li><li>- la traçabilité des marchandises</li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel : 2000</b>
<b>Coût total prévu : à déterminer</b>
<b>Sources de financement : SNCF, RFF</b>

Fiche action

1)

<b>Action N° 4.4.</b>
<b>Désignation : Amélioration des accès routiers</b>
<b>Chef de projet : Etat</b>
<b>Partenaires associés : Collectivités locales, ASF</b>
<b>Objectif poursuivi : Améliorer la desserte routière du port de Sète</b>
<b>Contenu de l'action :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Améliorer la desserte routière du port de Sète et son raccordement au réseau autoroutier<ul style="list-style-type: none"><li>. achever l'aménagement (2x2 voies) RN300 vers A9</li><li>. aménager l'accès à la zone portuaire au niveau du giratoire (problème de sécurité)</li></ul></li> <li>- Obtenir la réalisation d'un branchement favorable (le plus proche possible de Sète) de l'autoroute A75 qui améliore l'accès à l'hinterland Massif Central.</li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel : 2000 – 2005</b>
<b>Coût total prévu : à déterminer</b>
<b>Sources de financement : Etat, Collectivités</b>

Fiche action

<b>Action N° 4.5</b>
<b>Désignation : Mise à disposition de quais dédiés pour le trafic fluvial</b>
<b>Chef de projet : Etat</b>
<b>Partenaires associés : Concessionnaire, Opérateurs</b>
<b>Objectif poursuivi : Développement du transport fluvial au port de Sète</b>
<b>Contenu de l'action :</b>  <ul style="list-style-type: none"><li>- Mise à disposition du transport fluvial d'un poste de rechargement de vracs en darse 2 (intégré au projet d'extension du terminal multivrac)</li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel : 1999 – 2002</b>
<b>Coût total prévu : prévu dans le projet d'extension du terminal multivrac.</b>
<b>Sources de financement : Sans objet .</b>

Fiche action

<b>Action N° 4.6</b>
<b>Désignation : Développement de la cale rhodanienne</b>
<b>Chef de projet : Opérateurs fluviaux</b>
<b>Partenaires associés : Collectivités locales, V.N.F.</b>
<b>Objectif poursuivi : Développement de la compétitivité du transport fluvial au bénéfice des clients du port de Sète</b>
<b>Contenu de l'action :</b>  Actions publiques pour accélérer l'effort des opérateurs de transport fluvial dans leur programme de la modernisation de la cale rhodanienne (4 bateaux à moderniser)
<b>Calendrier prévisionnel : 1999 - 2002</b>
<b>Coût total prévu : 4 MF (subventions au taux de 25%)</b>
<b>Sources de financement : Régions, VNF</b>

Fiche action

<b>Action N° 5</b>
<b>Désignation : Synergies avec d'autres places régionales ou méditerranéennes</b>
<b>Chef de projet : Concessionnaire</b>
<b>Partenaires associés : Divers</b>
<b>Objectif poursuivi : Développement de synergies (économies d'échelle, échanges d'expériences, etc...) entre places portuaires méditerranéennes et rhodaniennes</b>
<b>Contenu de l'action :</b>  Recherche de synergies : <ul style="list-style-type: none"> <li>- économies d'échelle : partage d'investissements lourds (logiciels informatiques...) ou de services à coûts fixes élevés (dragages), ou standardisation d'outillages (stock commun de pièces de rechange...), ou partage de personnel de haute technicité pour la maintenance des outillages</li> <li>- installations communes de maintenance de bateaux de pêche et de plaisance</li> <li>- coopération avec des ports fluviaux de l'axe Rhône-Saône</li> <li>- partage de plates-formes intérieures avec d'autres ports méditerranéens</li> </ul>
<b>Calendrier prévisionnel : 1999 - 2007</b>
<b>Coût total prévu : pas de dépenses supplémentaires</b>
<b>Sources de financement : sans objet</b>

ANNEXE B. Ebauche de planning d'exécution de la charte

Charte portuaire de Sète

	Partenaires	Coût	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2005	2007	Après 2007
1	Mise en oeuvre du CPS	C, Cl	E									
2.1	Compétitivité et contrat social	E, P	A, O, C									
2.2	Démarche qualité (certification)	C, O	E									
2.3	Communic. Interne (navires et marchandises)	E, O	C									
2.4	Communic. externe (clients et marketing)	E, O	C									
2.5	Actions de formation	E, Cl, O, P, D										
3.1	Aménagement de la darse 2 . 1ère tr. du quai (150 m) . 2ème tr. du quai . poste ro-ro	C, Cl C, Cl	E E									
3.2	Plan de modernisation. du commerce (outillage)	E, Cl	C									
3.3	Plan de modernisation de la pêche . 1° tr.: pontons, quai A, filets & ramend. . mise aux normes de la criée . 2° tr.: P-F de soes (pêche et plaisance), etc.	E, Cl, P E, Cl, O	C Pr									
3.3b	Modernisation de la PF conchyli de Frontignan	E, Cl	Vf ou Ca									
3.4	Etude générale de la plaisance	E, C, Cl,	Vs ou Ca									
3.5	Amélior. accueil pour passagers et croisières	E, Cl, D	C									
4.1	Etude de danger	C	E									
4.2	Plan. coord. espaces urb. et port.	E	Vs ou Ca									
4.3	Adaptat. du see ferroviaire aux besoins	E, S, O	C ou A									
4.4	Amélioration des accès routiers	Cl, ASF	E									
4.5	quai dédié aux péniches	V, C	E									
4.6	Développement de la cale rhodanienne	Cl	O									
5	Synergie avec autres places rég. ou méditer.	D	C									

E : Etat Vs : Ville de Sète Vf : V Frontignan Pr : Privés ASF : Cie d'autoroute  
 C : Concessionnaire S : SNCF P : Personnels D : Divers  
 Cl : Collect. Locales Ca : Commun. D'agglo V : VNF A : Association O : Opérateurs

**PREFECTURE DE REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON**

**Service maritime et de navigation Languedoc-Roussillon**

**Actions faisant l'objet de la  
Charte de place portuaire  
de Port-La-Nouvelle**

***Propositions***

***19 mai 1999***

***GEODE - CATRAM***

## ACTIONS PROPOSEES A MOYEN ET LONG TERME

### 1 LES PROJETS DE DEVELOPPEMENT PORTUAIRES

#### 1.1 Contributions de la CCI aux réflexions sur la préparation du XIIème plan de contrat Etat-région

- **Hangar public.** Pour suivre l'évolution des trafics "divers" et spéciaux, et répondre aux demandes des usagers, la CCIN envisage de construire des hangars au fur et à mesure des besoins. Le coût unitaire d'un hangar est de 3,75 MF
- **Déplacement du centre Francis-Vals.** Ce centre, créé en 1977, a une capacité de 70 lits et emploie 80 personnes. Il s'est spécialisé depuis 1992 dans la rééducation, et avait fait une demande d'extension à 100 lits qui a été refusée à cause des contraintes de sécurité. Si la région est globalement excédentaire en lits de convalescence et de soin de suite, le département de l'Aude est fortement déficitaire. Le taux d'occupation du centre avoisine 100%, ce qui est exceptionnel pour ce type d'équipement, et montre bien le besoin qu'il y a à maintenir au minimum le potentiel actuel.

Le coût global du déplacement du centre est estimé en première analyse à 40 MF. La CCIN provisionne chaque année 1 MF. pour sa participation au transfert du centre.

- **Port de plaisance;** Port-la-Nouvelle n'a pas bénéficié d'aménagement dans le cadre de la mission RACINE. Mais face au développement du tourisme, de nombreux clients potentiels se sont inscrits en liste d'attente, d'autant plus qu'il n'existe pas de port entre Leucate et Gruisan.

La demande est en particulier très forte pour des navires de type multi-coques, ces aménagements n'ayant pas été prévus dans le cadre de la mission RACINE.

Le développement de la plaisance suppose qu'il y ait une structure d'accueil et des services conforme à l'attente des usagers (information, avitaillement, ...). Seule une étude permettra d'identifier le potentiel, les types de bateaux à accueillir et les besoins à satisfaire.

En ce qui concerne les Infrastructures, deux projets sont envisagés:

- . Un port de plaisance à vocation fluviale, au débouché du canal actuel de la Robine,
- . Un port de plaisance à vocation maritime situé à l'emplacement de la darse de pêche actuelle.

- **Complexe céréalier;** La pérennisation des trafics imposera la rationalisation des modes opératoires actuels, notamment en les regroupant et en améliorant les conditions d'opération et d'accueil des navires (accessibilité pour l'ensemble des silos à des navires de 12 000 t., alors que les silos SIGMA ne sont accessibles que par des navires de 3 500 t. actuellement).

Par ailleurs, les conditions d'approvisionnement par les trains en passage bord à quai, sous la nouvelle grue, ne répondent pas aux prescriptions de sécurité imposées par la DRIRE, car ils ne permettent pas l'évacuation des trains en cas de dangers.

Enfin le volume de stockage est insuffisant pour traiter le trafic potentiel de céréales (1 MT.) ainsi que pour répondre aux besoins de stockage dans le cadre des orientations qui sont en cours de définition par la Commission Européenne.

Le regroupement de l'ensemble des silos autour des silos "Granisud" permettra de satisfaire l'ensemble de ces objectifs, et contribuera à l'amélioration de la productivité du port (réduction des dragages, accès des navires, manœuvre des trains, ...)

Les investissements pour la desserte SNCF, le déchargement et le transport des céréales sont estimés à 11,5 MF.

- **zone industrialo-portuaire.** Le port de Port-la-Nouvelle ne dispose pas de zone d'activité à proximité immédiate de ses quais, et ne peut répondre à des demandes d'implantation d'entreprises.

Mais le port dispose de réserves foncières importantes grâce à la présence des anciens marais salants. L'aménagement de ces zones permettra à des entreprises industrielles ou logistiques de venir s'implanter à proximité du port, ce qui confortera la diversification souhaitée des trafics du ports.

- **Aménagement de l'avant port ;** En liaison avec la création de la zone industrialo-portuaire, et pour répondre aux besoins du transport maritime de cabotage, l'aménagement de l'avant port permettrait de recevoir de navires de plus grande taille, et donc à la fois :
  - . de réduire les coûts du transport maritime et de passage portuaire
  - . de capter de nouveaux trafics, et de conforter les trafics actuels,
  - . de rendre plus attractif le site de Port-la-Nouvelle pour des implantations d'entreprises dans la zone industrialo-portuaire.

L'investissement total est estimé à 30 MF.

## 1.2 les autres projets portuaires à inscrire dans la charte

### 1.2.1 productivité

A court terme, une action qui améliorera sensiblement la productivité du port sera de rendre polyvalent les postes pétroliers actuellement dédiés chacun à des opérateurs. Ils devraient être équipés de façon à revoir indifféremment les hydrocarbures et le gaz de chacun des opérateurs, avec une installation de répartition vers les sites de stockage. Il en résulterait une meilleure disponibilité des postes, (et donc une réduction des temps d'attente des navires) et un accroissement de leur capacité globale.

### 1.2.2 Sécurité

**Eclairage ;** L'éclairage du port, essentiellement pour la sécurité des manœuvres de train et des opérations de manutention la nuit est une action qui est programmée et devrait être réalisée à court terme.

**Compléments et réévaluation des périmètres de danger ;** L'étude de danger doit être complétée

- . pour redéfinir sur la base des nouvelles modalités de calcul les périmètres de protection des stockages (gaz en particulier)
- . pour évaluer l'intérêt économique et financier qu'il y aurait à modifier les stockages actuels pour réduire les périmètres de dangers (mise sous cocon),
- . pour intégrer les navires à quai en attente et pendant les opérations de transfert. (navires gaziers en particulier).

### 1.2.3 Environnement

**Pollution de l'air;** La pollution de l'air lors du chargement des navires céréaliers est une nuisance qui est de moins en moins compatible avec la vocation touristique de la ville et la qualité de vie des habitants. Des investissements doivent donc être réalisés pour réduire cette pollution, notamment au niveau des équipements (capuchonnage des bandes transporteuses et des bennes des portiques, ...) et au niveau des modalités des opérations de chargement des navires (lâcher des bennes plus bas, ce qui réduit les cadences, et donc les rendements)

**Pollution de l'eau;** Il s'agit de poursuivre les actions engagées par la ville de Port-la-Nouvelle concernant l'assainissement et les rejets urbains et industriels, afin de ne plus faire de rejets polluants dans le port.

**Aménagements paysagers:** Pour conforter la vocation touristique de Port-la-Nouvelle, un aménagement paysager des berges sud est programmé.

## 2 PROJETS D'INFRASTRUCTURES TERRESTRES

### 2.1 Desserte ferroviaire (SNCF / RFF / CCI)

#### - Passages à niveau:

- Une action à court terme consiste à déplacer la demi-barrière du passage à niveau situé à l'entrée du port, ce qui permettrait d'assurer la protection du trafic sortant du port.
- A plus long terme, la création d'un passage souterrain en remplacement du passage à niveau à la sortie de la gare pourrait être envisagée si l'évolution des trafics tant ferroviaires que routiers le justifie.

#### - Desserte interne du port:

- La création d'un faisceau de 3 voies électrifiées en tête, permettant la desserte par des machines de ligne, devra être réalisée au plus tard à l'occasion du complexe céréalier. Son coût est estimé à 6 MF.

#### - Trafics de produits dangereux:

- Des aménagements spécifiques devront être réalisés selon les produits transportés pour rendre conforme à la réglementation le stationnement de ces produits dans les enceintes de la SNCF.

### 2.2 Desserte routière;

Il s'agit du projet de contournement de la desserte routière des plages Nord. Plusieurs options sont possibles, et doivent être envisagées en coordination avec les projets de transfert du centre Francis vals et de viabilisation de la zone industrialo-portuaire.

### **3 LES ACTIONS IMMATERIELLES**

#### **3.1 Suivi des actions de la charte**

Il est important de prévoir un dispositif spécial de suivi, essentiellement pour répondre à 3 types de préoccupations:

1. Rigueur dans le suivi, qui doit être formalisé pour ne pas risque de tomber dans l'oublie,
2. Répondre à l'intérêt manifesté par les participants à l'élaboration de la charte de prolonger cette action de coordination, qui existait déjà, mais qui a trouvé une occasion de se renforcer,
3. Permettre aux partenaires qui apportent leur soutien financier aux actions de développement (collectivités territoriales) d'avoir une bonne connaissance de la nature et des justification des projets.

#### **3.2 Comité de Pilotage stratégique**

Le Code des Ports Maritimes prendre en compte explicitement cette nécessité de suivi et de coordination en instituant les "*Comités de Pilotage Stratégique*" dans les ports non autonomes.

Il est ainsi prévu dans ce cadre d'associer aux décisions relatives au développement du port :

- trois représentants de l'Etat (représentants du Préfet, du Directeur du Port et du Ministère de l'Economie et des Finances)
- trois représentants des collectivités territoriales (Conseil Régional, Conseil Général, Ville ou groupement de communes)
- trois membres représentant le concessionnaire d'installations portuaires ou d'outillages publics.

Ce *Comité de Pilotage Stratégique* sera périodiquement réuni, et sera associé aux décisions stratégiques du port dans le domaine des investissements ou les changements organisationnels essentiels. Il opérera le suivi de la réalisation des objectifs de la Charte de Place Portuaire.

Des règles particulières devraient être édictées pour permettre occasionnellement à d'autres partenaires ayant des responsabilités dans le déroulement des actions de la charte d'être associés au suivi des actions.

Le secrétariat de ce *Comité de Pilotage Stratégique* sera tenu par le SMNLR.

#### **3.3 Démarche qualité (certification)**

La qualité du service rendu devient un enjeu essentiel de la compétitivité des ports. Dans le contexte d'une économie mondialisée et de chaînes de transport qui sont partie intégrante des processus productifs et de ce fait soumises aux contraintes de ces processus (flux tendus...), la certification devient un passage obligé.

S'agissant de chaînes de transport complexes comportant une rupture de charge portuaire impliquant des acteurs multiples, chacun de ces acteurs est concerné.

Les autorités portuaires (*CCI et SMNLR*) doivent donc viser la certification de leurs services (capitainerie, en concertation étroite avec les entreprises de services, outillage, criée...) et la mise sous assurance qualité de ces services.

Les entreprises de services (pilotage, remorquage, lamanage) et les opérateurs de manutention doivent poursuivre leur propre action dans ce domaine

Dans son principe, la démarche qualité impose la connaissance précise des attentes de la clientèle en matière de service, la mesure de la qualité de la prestation fournie et la mesure des écarts.

Des procédures de travail doivent être élaborées.

Toutes les défaillances doivent être identifiées et analysées pour y remédier rapidement.

Les performances doivent faire l'objet d'un suivi systématique.

La démarche qualité doit plus précisément prendre en compte les aspects ci-après :

- sécurité des biens
- disponibilité des services portuaires (attentes)
- fiabilité des services portuaires
- productivité de manutention
- réactivité commerciale

L'objectif de cette action est la mise sous assurance qualité progressive des services publics et privés de la place portuaire de Port-la-Nouvelle à un horizon de court et moyen terme. L'action devra être conduite avec le souci de permettre la certification des services rendus par la place portuaire dans le cadre de filières de trafics ou d'activités, et d'étendre peu à peu la certification à toutes les activités du port, filière par filière.

### **3.4 Communication interne**

Port-la-Nouvelle ne dispose aujourd'hui d'aucun moyen de traitement prévisionnel des escales ni de traitement des flux documentaires générés par le passage de la marchandise, dans un contexte où la capacité d'échanger des données informatiques sous format normalisé entre différents acteurs de la place portuaire (capitainerie, douane, manutentionnaire, ou entre des acteurs de la place et leurs clients (armateurs, chargeurs) ou encore entre acteurs de différentes places portuaires deviendra d'autant plus un impératif catégorique que le port envisage sa diversification par le développement des trafics divers.

Il convient donc de doter le port d'outils logiciels possédant les fonctionnalités de traitement des escales et des marchandises répondant aux besoins des acteurs de la place portuaire. Les outils à mettre en place devront notamment être adaptés à l'échelle de l'activité du port et aux possibilités financières des acteurs intéressés.

Cette action sera mise en œuvre par le concessionnaire ou une association d'opérateurs sous la supervision du Comité de Pilotage Stratégique.

### 3.5 Communication externe (clients et marketing)

La place portuaire doit pouvoir parler à la clientèle du port d'une seule voix. Il s'agit d'agir vis-à-vis de la clientèle comme un opérateur unique, qui vise à attirer et fidéliser des clients vers Port-la-Nouvelle.

La propre démarche commerciale des opérateurs doit être soutenue par l'action plus générale de l'autorité portuaire. La prise en mains par cette dernière de la démarche qualité du port constitue un élément de ce soutien.

Le suivi des performances et des défaillances (et des mesures correctives) doit devenir un élément fort de la communication de la Place portuaire vis à vis de ses clients.

La démarche qualité suppose l'identification **d'indicateurs de qualité**, la production et le suivi de ces indicateurs et nécessite leur production régulière. Il s'agit de façon générale de **statistiques opérationnelles** portant sur les prestations du port : attentes de navires (motifs), productivité des opérations de manutention et durée de séjour des navires et des marchandises, etc...

La **base de données des performances et des défaillances** nourrit la démarche qualité, déclenche les actions correctrices et fournit des arguments à l'action de promotion commerciale.

Les clients du port doivent recevoir aussi de l'autorité portuaire le soutien **d'actions commerciales** ciblées de la place, études ou manifestations auprès de la clientèle du port, sur des régions de l'hinterland ou des filières de produits.

## **4 LES ACTIONS A PORT-LA-NOUVELLE**

### **1 - Comité de Pilotage**

### **2 - Risques Industriels : stockage gaz**

### **3 - Qualité - Communication**

3 - 1 - démarche qualité

3 - 2 - communication interne

3 - 3 - communication externe

### **4 - Aménagement**

4 - 1 - aménagement commerce : études et projets

4 - 1 - 1 - Aménagement quai Est

4 - 1 - 2 - Nouveau faisceau nord de la desserte ferroviaire

4 - 1 - 3 - Etude technique et économique sur le déplacement aval du port

4 - 1 - 4 - Equipement pour la réceptio, de gaz au deuxième poste pétrolier

4 - 2 - Aménagement pêche

4 - 3 - Aménagement industrialo-portuaire

4 - 4 - Aménagement plaisance

### **5 - Desserte terrestre : desserte ferroviaire**

### **6 - Actions d'environnement**

6 - 1 - Pollution

6 - 2 - Cadre de vie

### **7 - Synergies avec d'autres places régionales ou méditerranéennes**

<b>Action N° 1</b>
<b>Désignation :</b> Mise en œuvre du Comité de Pilotage Stratégique
<b>Chef de projet :</b> Etat
<b>Partenaires associés :</b> Etat, concessionnaire, collectivités locales.
<b>Objectif poursuivi :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pilotage stratégique du développement portuaire et notamment définition des options d'investissement par les représentants des gestionnaires et des financeurs</li> <li>- Suivi de la réalisation de la charte de place portuaire</li> </ul>
<b>Contenu de l'action :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Constituer un comité de pilotage stratégique associant aux décisions stratégiques du port les partenaires locaux contribuant au financement des investissements.</li> </ul> <p>Une modification prochaine (décret en Conseil d'Etat) du Code des Ports Maritimes devrait prendre en compte explicitement cette nécessité, en instituant un Comité de Pilotage Stratégique dans chaque port d'intérêt national. Il est prévu dans ce cadre d'associer aux décisions relatives au développement du port :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- trois représentants de l'Etat (Préfet, Directeur du port et Trésorier Payeur Général).</li> <li>- trois représentants des collectivités locales (Conseil Régional, Conseil Général, Ville ou groupement de communes).</li> <li>- trois membres représentant le concessionnaire d'installations portuaires ou d'outillages publics.</li> </ul> <p>Ce Comité se réunira périodiquement et sera impliqué dans toutes les décisions stratégiques concernant le port, qu'il s'agisse d'investissements ou de changements organisationnels essentiels. Le secrétariat du CPS sera assuré par le SMNLR.</p>
<b>Calendrier prévisionnel :</b> 1999 - 2007.
<b>Coût total prévu :</b> dépenses de fonctionnement supportées par les participants
<b>Sources de financement recherchées :</b> ./sans objet

<b>Action N° 2</b>
<b>Désignation : Risques industriels : aménagement pour les stockages de gaz.</b>
<b>Chef de projet : Opérateurs</b>
<b>Partenaires associés : Concessionnaire, Etat, opérateurs</b>
<b>Objectif poursuivi :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- répondre aux besoins de stockage et aux perspectives d'évolution du trafic,</li><li>- diminuer les contraintes liées aux périmètres de dangers</li></ul>
<b>Contenu de l'action :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- adapter les stockages actuels pour réduire le périmètre de sécurité (mise sous cocon ou stockages enterrés)</li><li>- nouvelles installations de stockages pour répondre aux nouveaux besoins.</li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel : 2001 - 2003</b>
<b>Coût total prévu : 70 MF</b>
<b>Sources de financement recherchées : Etat, Europe, Concessionnaires, Opérateurs</b>

<b>Action N°3 - 1</b>
<b>Désignation : Qualité communication : Démarche qualité (certification)</b>
<b>Chef de projet : Etat</b>
<b>Partenaires associés : Concessionnaire, Opérateurs.</b>
<b>Objectif poursuivi : Généraliser à l'ensemble des prestataires de la place portuaire la démarche qualité et la certification</b>
<p><b>Contenu de l'action</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Il est nécessaire d'obtenir la certification (ISO 9002) des services produits par les différents acteurs de la place portuaire :</li> <li>- Services d' Etat impliqués dans le passage portuaire : Direction du port, Douanes, PAF, Services Vétérinaires .....</li> <li>- Outillage public</li> <li>- Services (pilotage - remorquage - lamanage)</li> <li>- Manutention (différents opérateurs de la place)</li> <li>- etc....</li> </ul> <p>La démarche des différents acteurs sera coordonnée en vue d'obtenir la certification de l'ensemble des services rendus par filières de trafic.</p> <p>Il conviendra d'étudier la mise sous assurance qualité des services rendus par la place portuaire.</p> <p>Il conviendra de prendre en compte la mise en œuvre des plans douanes-ports et agriculture-ports et améliorer la sécurité des installations.</p>
<b>Calendrier prévisionnel : 1999 - 2007.</b>
<b>Coût total prévu : à préciser</b>
<b>Sources de financement recherchées : Feder, CG, CR, Concessionnaire</b>

<b>Action N°3 - 2</b>
<b>Désignation : Communication interne (navires et marchandises)</b>
<b>Chef de projet : Concessionnaire</b>
<b>Partenaires associés : Etat, Opérateurs</b>
<b>Objectif poursuivi : Mettre en place les outils nécessaires au traitement et à la transmission de l'information qui accompagne navires et marchandises</b>
<b>Contenu de l'action :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Détermination des fonctionnalités (modalités de saisie et de traitement de l'information, interfaces...) et caractéristiques attendues par les acteurs de la place portuaire (concessionnaire, opérateurs) de logiciels : <ul style="list-style-type: none"> <li>. de traitement des escales de navires</li> <li>. de traitement de la documentation des marchandises</li> </ul> </li> <li>- Elaboration d'un cahier des charges</li> <li>- Développement ou paramétrage des logiciels</li> <li>- Installation et tests.</li> <li>-</li> </ul>
<b>Calendrier prévisionnel : 2000 - 2002</b>
<b>Coût total prévu : à préciser</b>
<b>Sources de financement recherchées : Etat, Collectivités, Concessionnaire</b>
Opérateurs.

<b>Action N°3 - 3</b>
<b>Désignation : Communication externe (clients et marketing)</b>
<b>Chef de projet : Concessionnaire</b>
<b>Partenaires associés : Etat, Opérateurs, Collectivités.</b>
<b>Objectif poursuivi : Elaborer le schéma directeur de la communication et du marketing de la place portuaire de Port-La-Nouvelle.</b>
<b>Contenu de l'action :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Développement du système d'information du port (indicateurs de qualité et de performances (statistiques opérationnelles)</li><li>- Etude et mise en place d'outils de communication de la place portuaire de Port-La-Nouvelle, répondant aux besoins d'information de la clientèle et de la communication des acteurs de la place (concessionnaire, opérateurs, entreprises de service), incluant des liens vers les sites des collectivités.</li><li>- Analyse des besoins et fonctionnalitésq</li><li>- Elaboration du cahier des charges</li><li>- Développement</li><li>- Mise en place et tests.</li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel : 2000 - 2001</b>
<b>Coût total prévu : à préciser</b>
<b>Sources de financement recherchées : Collectivités locales, Concessionnaire, Opérateurs.</b>

<b>Action N°4 - 1</b>
<b>Désignation : Aménagement commerce : études et projets.</b>
<b>Chef de projet : Concessionnaire</b>
<b>Partenaires associés : Etat, concessionnaire, opérateurs</b>
<b>Objectif poursuivi : accroître la capacité du port, améliorer les conditions d'accès des navires et améliorer la productivité du port</b>
<b>Contenu de l'action :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- 1 - aménagement du quai Est: en cours : 25 - 30 MF</li><li>- 2 - nouveau faisceau Nord de desserte ferroviaire : 20 MF</li><li>- 3 - étude technique et économique sur le déplacement aval du port : 5 MF</li><li>- 4 - équipement pour la réception de gaz au 2ème poste pétrolier : 5 MF</li><li>-</li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel : 1999 - 2007</b>
<b>Coût total prévu : 55 - 60 MF</b>
<b>Sources de financement recherchées : Etat, Concessionnaire, R F F, Collectivités.</b>

<b>Action N°4 - 2</b>
<b>Désignation : Aménagement pêche</b>
<b>Chef de projet : Concessionnaire</b>
<b>Partenaires associés : opérateurs</b>
<b>Objectif poursuivi : rendre compatibles les Infrastructures de la darse avec l'activité pêche</b>
<b>Contenu de l'action : réalisation d'appontements afin de compenser la hauteur des quai, et mise en place d'équipement spécialisés</b>
<b>Calendrier prévisionnel : 2000 - 2001</b>
<b>Coût total prévu : à préciser</b>
<b>Sources de financement recherchées : Concessionnaires, Collectivités</b>

<b>Action N° 4 -3</b>
<b>Désignation : Valorisation de la zone industrialo-portuaire (ex salins du Midi)</b>
<b>Chef de projet : Concessionnaire</b>
<b>Partenaires associés : Etat, concessionnaire, ville de Port-la-Nouvelle, collectivité locales</b>
<b>Objectif poursuivi : attirer des entreprises industrielles ou logistique et renforcer l'activité économique de Port-la-Nouvelle</b>
<b>Contenu de l'action :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- aménagement et viabilisation de la zone</li><li>- commercialisation de la zone (structure à créer)</li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel : 2001 - 2007</b>
<b>Coût total prévu : à préciser</b>
<b>Sources de financement recherchées : Concessionnaire, Collectivités.</b>

<b>Action N° 4 - 4</b>
<b>Désignation : Aménagement plaisance : étude des perspectives et besoins de la plaisance, aménagements</b>
<b>Chef de projet : Concessionnaires</b>
<b>Partenaires associés : Etat, concessionnaires, Association, ville de Port-la-Nouvelle</b>
<b>Objectif poursuivi :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>. identifier et définir les perspectives d'évolutions et besoins pour la plaisance :</li><li>. - fluviale : au débouché du canal de la Robine</li><li>. - maritime : à la place libérée par la pêche</li><li>. améliorer l'accueil et les services destinés aux plaisanciers (avitaillement)</li></ul>
<b>Contenu de l'action : Etude à réaliser , besoins à préciser</b>
<b>Calendrier prévisionnel : 2000</b>
<b>Coût total prévu : 300 KF.(étude)</b>
<b>Sources de financement recherchées : Collectivités, Concessionnaire, Associations.</b>

<b>Action N° 5</b>
<b>Désignation : Desserte terrestre : adaptation du service ferroviaire aux besoins</b>
<b>Chef de projet : Concessionnaire</b>
<b>Partenaires associés : Etat, SNCF, opérateurs</b>
<b>Objectif poursuivi : Rechercher une meilleure adéquation de l'offre de services ferroviaires aux attentes de la clientèle</b>
<b>Contenu de l'action :</b> Négociations entre le concessionnaire, l'Etat, la SNCF et les opérateurs portant sur : <ul style="list-style-type: none"><li>- l'équité de la tarification du transport ferroviaire pour les trafics de pré et post acheminements d'hydrocarbure et céréales</li><li>- la disponibilité et la qualité des sillons offerts aux trafics du port de Port-la-Nouvelle</li><li>- la fiabilité du service</li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel : 2000</b>
<b>Coût total prévu : pas de coûts supplémentaires</b>
<b>Sources de financement recherchées : sans objet.</b>

<b>Action N° 6 - 1</b>
<b>Désignation : Actions d'environnement : pollution</b>
<b>Chef de projet : Opérateurs</b>
<b>Partenaires associés : Concessionnaire, collectivités locales.</b>
<b>Objectif poursuivi :</b> - Améliorer les conditions d'environnement du port selon la réglementation sanitaire et la vocation touristique du site. -
<b>Contenu de l'action :</b> 1 - Pollution de l'air : investissement sur l'outillage et les bandes de transfert outillage 2 - Pollution de l'eau : assainissement (rejets industriels et urbains)
<b>Calendrier prévisionnel : 1999 - 2002.</b>
<b>Coût total prévu : à estimer</b>
<b>Sources de financement recherchées : Opérateurs, Collectivités</b>

<b>Action N° 6 - 2</b>
<b>Désignation : Actions d'environnement : cadre de vie</b>
<b>Chef de projet : Ville de Port-La-Nouvelle</b>
<b>Partenaires associés : Concessionnaire, collectivités locales.</b>
<b>Objectif poursuivi :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Améliorer les conditions d'environnement du port selon la réglementation sanitaire et la vocation touristique du site.</li><li>- Répondre aux contraintes de sécurité pour accéder aux plages</li><li>-</li></ul>
<b>Contenu de l'action :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>1 - Aménagements paysagers de la berge Sud</li><li>2 - Aménagement ou création d'une nouvelle route</li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel : 2001 - 2004</b>
<b>Coût total prévu : à estimer</b>
<b>Sources de financement recherchées : Opérateurs, Collectivités, Concessionnaire</b>

<b>Action N° 7</b>
<b>Désignation : Synergies avec d'autres places régionales ou méditerranéennes</b>
<b>Chef de projet : Concessionnaire</b>
<b>Partenaires associés : Divers</b>
<b>Objectif poursuivi : Développement de synergies (économies d'échelle, échanges d'expériences, etc...) entre places portuaires méditerranéennes</b>
<b>Contenu de l'action : Recherche de synergies :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- économies d'échelle : partage d'investissements lourds (logiciels informatiques...) ou de services à coûts fixes élevés (dragages), ou standardisation d'outillages (stock commun de pièces de rechange...), ou partage de personnel de haute technicité pour la maintenance des outillages</li><li>- installations communes de maintenance de bateaux de pêche et de plaisance</li><li>- partage de plates-formes intérieures avec d'autres ports méditerranéens</li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel : 2000 - 2007</b>
<b>Coût total prévu : pas de dépenses supplémentaires</b>
<b>Sources de financement recherchées : sans objet</b>

## Port de Port-La-Nouvelle

ACTIONS		Partenaires	Chef projet	Coût (MF.)	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Après 2007
<b>1. Comité de pilotage</b>														
1.1	Mise en oeuvre du Comité de Pilotage Stratégique	E, C, Ct	E											
<b>2. Risques industriels</b>														
2.1	aménagement des stockages de gaz (réduction des périlètres de dangers)	O, E, C	E											
<b>3. Qualité-communication</b>														
3.1	Démarche qualité (certification ?)	E, O, P	C											
3.2	Communication interne (navires et marchandises)	E, O	C											
3.3	Communication externe (clients et marketing)	E, O	C											
<b>4. Aménagements</b>														
4.1	Aménagement commerce : études et projets		C	25-30										
4.1.1	aménagement Quai EST II.	E, Ct, P	C	20										
4.1.2	nouveaux faisceaux Nord de desserte ferroviaire	S, R, C	C											
4.1.3	étude technique et économique sur le déplacement aval du port	E, O	C	5										
4.1.4	équipement pour la réception de gaz au 2 <sup>ème</sup> poste pétrolier	O, C	C	5										
4.2	Aménagement pêche	O	C											
4.3	Aménagement industrialo-portuaire (ex salins du Midi)	E, C, Vp, Ct	C											
4.4	Aménagements plaisance	E, C, A, Vp	C											
4.4.1	Etude des perspectives et besoins de la plaisance													
4.4.2	aménagement et extension des ports de plaisance													
<b>5. Desserte terrestre</b>														
5.1	Adaptation du service ferroviaire aux besoins	E, S, R, O	C											
<b>6. Actions d'environnement</b>														
6.1	protection de l'environnement		O											
6.1.1	pollution de l'air (équipement installations céréalières)	Vp, O, C, E	Vp											
6.1.2	pollution de l'eau (assainissements, rejets urbains et industriels)	Vp, E	Vp											
6.2	aménagement paysager berges sud	Vp, E, C	Vp											
6.3	viabilisation d'un nouvel accès plages nord	Vp, E	E											
<b>7. Synergie avec autres ports régionaux ou méditerranéens</b>			C											

E : Etat  
 C : Concessionnaire  
 Ct : Collect. Locales

Vp : Ville de Port-la-Nouvel  
 S : SNCF  
 Ca : Commun. D'agglo.

O : Opérateur  
 P : Personnel  
 V : VNF

Pr : Privés  
 D : Divers  
 A : Association

R : RFF

*Charte de la place portuaire de port-Vendres*

**PREFECTURE DE REGION LANGUEDOC-ROUSSILLON**  
**Service maritime et de navigation Languedoc-Roussillon**

**Charte de place portuaire  
de Port-Vendres**

*Propositions*

*19 mai 1999*

*GEODE - CATRAM*

# SOMMAIRE

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>6</b>
1.1	Objet de la charte de place portuaire	6
1.2	Historique	6
1.3	Les partenaires	8
1.3.1	Commerce	8
1.3.2	La pêche	8
1.3.3	La plaisance	10
<b>2</b>	<b>DIAGNOSTIC GÉNÉRAL DE LA SITUATION ACTUELLE</b>	<b>11</b>
2.1	Le port	11
2.2	Les accès	13
2.2.1	Rail	13
2.2.2	Route	13
2.2.3	Grand Saint Charles	13
2.2.4	Aéroport	13
2.3	L'environnement économique	14
2.3.1	Le commerce extérieur	14
2.3.2	Le tissu industriel	14
2.3.3	L'emploi	14
2.3.4	La ville	15
2.4	Les activités	17
2.4.1	Commerce	17
2.4.2	Pêche	17
2.4.2.1	Pratique de la pêche	17
2.4.2.2	Aides au secteur de la pêche	21
2.4.2.3	Le trafic	22
2.4.3	Plaisance	22
<b>3</b>	<b>ENJEUX ET CONTRAINTES DU PORT DE COMMERCE</b>	<b>24</b>
3.1	Les atouts et contraintes du port	24
3.1.1	Atouts	24
3.1.1.1	Qualité	24
3.1.1.2	Authenticité	24
3.1.1.3	Equilibre	24
3.1.1.4	Partenariat	25
3.1.2	Contraintes	25
3.1.2.1	Physiques	25
3.1.2.2	économique	26
3.1.2.3	Réglementaire	26
3.1.3	Opportunités	26
3.1.4	Menaces	27
3.2	enjeux et contraintes A court terme	28

3.2.1	Activité commerce	28
3.2.2	Activité pêche	28
<b>3.3</b>	<b>enjeux et contraintes A moyen et long terme</b>	<b>30</b>
3.3.1	Les orientations de la politique nationale et européenne	30
3.3.2	Les orientations de la politique nationale et européenne	30
3.3.2.1	Port	30
3.3.2.2	Pré-post acheminement	30
3.3.3	La stratégie des acteurs du transport	31
3.3.3.1	Transport maritime	31
3.3.3.2	Transport terrestre	32
3.3.3.3	Transport ferroviaire	32
3.3.4	La stratégie des acteurs du port de Port-Vendres	33
3.3.4.1	La valorisation des atouts du port	33
3.3.4.2	L'Amélioration de la compétitivité du port	33
3.3.4.3	La Redistribution des activités dans les espaces portuaires et urbains	34
3.3.4.4	Le renforcement de la part de la voie ferrée dans le post-acheminement des fruits et légumes.	34
3.3.4.5	L'amélioration des dessertes routières	34
3.3.4.6	L'intégration du port dans les schémas de services	35
3.3.4.7	La transformation du poisson :	35
3.3.4.8	Les opportunités liées au développement de la croisière	35
3.3.5	La stratégie de la ville de Port-Vendres	36
<b>4</b>	<b>LES ACTIONS PROPOSEES DANS LA CHARTE</b>	<b>37</b>
<b>5</b>	<b>CALENDRIER</b>	<b>38</b>

## ANNEXES

<b>Annexe 1</b>	<b>Fiches d'actions</b>
<b>Annexe 2</b>	<b>Trafics détaillés 1998</b>
<b>Annexe 3</b>	<b>Infrastructures et superstructures portuaires</b>

# 1 INTRODUCTION

## 1.1 OBJET DE LA CHARTE DE PLACE PORTUAIRE

Le projet d'établir des chartes de places portuaires trouve son origine dans la réunion du Conseil interministériel d'aménagement du territoire du 20 septembre 1999, à Troyes. Le gouvernement a alors décidé d'engager des actions d'aménagement et de développement du territoire en faveur des zones littorales et de mobiliser l'ensemble des acteurs portuaires, publics et privés, sur leur mise en œuvre.

Les chartes doivent répondre aux enjeux du développement des villes portuaires, des relations des ports avec leurs villes ainsi que de la modernisation des fonctions portuaires. Elles associent l'Etat, les collectivités territoriales, les autorités portuaires et l'ensemble des acteurs publics et privés intéressés, à un projet global de développement.

Les chartes comportent une analyse des perspectives de développement du site dans son contexte économique, urbain et environnemental.

Elles abordent également la question des rapprochements entre sites portuaires limitrophes ou complémentaires pour développer l'offre de service des ports français dans le transport maritime international.

Les chartes portuaires ne constituent pas des documents de programmation financière ou budgétaire, mais elles serviront de base de référence pour la préparation des futurs contrats de plan Etat-Régions pour la période 2000-2006.

Vingt sept places portuaires ont, à la date de préparation de la présente charte, entrepris ou réalisé des chartes.

## 1.2 HISTORIQUE

La situation géographique de Port-Vendres lui a valu depuis l'antiquité sa force stratégique qui est toujours d'actualité.

Les XVII<sup>ème</sup> et XVIII<sup>ème</sup> siècles lui donneront sa vocation militaire.

En 1838, les travaux d'extension et d'amélioration reprennent.

Ils doivent faire de Port-Vendres un des ports importants du commerce méditerranéen puisque la France s'intéresse de plus en plus aux possibilités économiques de l'Afrique du Nord en général, et de l'Algérie en particulier.

De 1838 à 1842, un nouveau bassin est creusé. Sa profondeur de 6 m, est portée à 9 m entre 1846 et 1851 ; tandis que l'entrée de la rade est reliée à celle du nouveau bassin par un chenal de 800 m de long sur 120 m de large.

Les services de la Marine construisent de 1846 à 1853 un môle (abri orienté du Sud Est au Nord Ouest et long de 230 m).

Jusqu'à l'accession de l'Algérie à l'indépendance, en 1962, Port-Vendres fut, grâce à une situation géographique privilégiée pour les relations maritimes avec l'Afrique du Nord, ("la traversée la plus courte dans les eaux les plus calmes") tête de ligne pour les liaisons voyageurs et marchandises avec l'Algérie et le Maroc, qui assurèrent son essor:

Depuis lors, malgré l'interruption des lignes régulières avec l'Afrique du Nord, l'activité du port de Commerce a tout de même réussi à se développer en se spécialisant dans une vocation Fruits et Légumes.

### 1.3

## LES PARTENAIRES

La Chambre de Commerce et d'industrie de Perpignan est concessionnaire de l'outillage public portuaire dans son ensemble. C'est elle qui gère tous les services concédés

- port de commerce,
- port de pêche,
- port de plaisance.

### 1.3.1 Commerce

Dans un port, on trouve en général un certain nombre d'opérateurs qui sont des usagers du port et qui interviennent soit pour faciliter l'escale du navire (pilotes, remorqueurs, lamaners, consignataires, agents maritimes) soit pour permettre un passage portuaire aisé des marchandises (manutentionnaires, dockers, transitaires, courtiers, commissionnaires en douanes, etc.).

A Port-Vendres, on trouve principalement le Comptoir Languedocien de Transit et de Manutention (CLTM), qui réalise toutes les opérations de transit et de manutention de la marchandise. Le C.L.T.M. est le seul manutentionnaire du port. Il assure également le rôle de consignataire, agent maritime et commissionnaire en douane.

Jusqu'à ces dernières années, il y avait un autre transitaire qui opérait sur le port et qui s'occupait plus particulièrement des moûts de raisin à l'importation. Ce trafic a été repris depuis par le CLTM.

Il existe également un deuxième transitaire, qui est la société TRANSIT FRUIT, qui assure le transit des bananes, avec comme opérateur le CLTM.

La station de pilotage Port-Vendres et Port-Vendres s'occupe du pilotage des navires de commerce, mais aussi du lamanage (amarrage/désamarrage des navires à quai). Il n'y a pas besoin de remorqueurs pour les navires accédant à Port-Vendres.

Du fait qu'il est quasiment seul à disposer de moyens techniques et administratifs, sur la place de Port-Vendres, et de son implication à tous les stades du passage portuaire de la marchandise, le CLTM est l'interlocuteur privilégié au niveau du port de commerce.

De par la dimension réduite du port et du faible nombre d'intervenants, l'ensemble des opérateurs travaille en synergie dans tous les domaines. L'implication de chaque opérateur pour faire vivre le port et le développer permet de dire qu'il y a une sorte de partenariat entre tous.

Autre intervenant, même si ce n'est pas de manière directe, le Service Maritime : il assure toutes les opérations de police du port et de contrôle des activités de par sa mise à disposition auprès du Conseil Général, propriétaire du port. Il réalise, au titre du Département, tout l'entretien des infrastructures maritimes (bassin, quais, protection).

### 1.3.2 La pêche

- a) Les pêcheurs

Les pêcheurs de Port-Vendres assurent eux-mêmes le débarquement du poisson. Les pêcheurs de Barcarès acheminent par camion leur poisson pour être vendu à la criée de Port-Vendres.

#### b) Les mareyeurs

Les mareyeurs achètent le poisson en criée. L'achat en direct auprès des bateaux de pêche est en voie de disparition.

Les sardines achetées par les mareyeurs sont vendues, pour leur majorité, à des grossistes et détaillants pour la distribution en frais et en l'état sur les marchés locaux et ceux des grandes agglomérations françaises. Une part importante part vers les conserveries de Bretagne, de Vendée, des Pyrénées Atlantiques et du littoral méditerranéen. Les variations saisonnières des apports constituent également un frein important au développement d'une conserverie locale. La presque totalité de la pêche d'anchois de Port-Vendres part donc à l'exportation, en Espagne principalement pour le marché du frais ou celui de la conserverie, et en Italie pour la conserverie ou en frais quand la qualité du poisson est excellente. Les conserveries méditerranéennes achètent l'anchois en période d'engorgement du marché, quand son prix est relativement faible.

#### c) La CCI

La CCI de Port-Vendres est gestionnaire de la criée. Elle a, avec l'OP PRO-QUA-PORT, la responsabilité de la vente du poisson.

La CCI organise la vente aux enchères du poisson Blanc (espèces démersales).

La quasi-totalité des ventes des chalutiers sont actuellement sous le contrôle de la criée). Les principales espèces vendues sous criée sont le merlu, le rouget, l'anchois et la sardine. Le poisson est vendu en frais pour 1/3 dans la région, 1/3 dans le reste de la France et 1/3 en exportation vers l'Espagne et l'Italie.

La CCI intervient également en tant qu'opérateur. Elle assure ainsi la première mise en marché du poisson vendu sous criée, en organisant la vente quotidienne. Elle joue le rôle d'intermédiaire dans les transactions commerciales entre pêcheurs et mareyeurs (garantie de paiement pour les pêcheurs).

Par ailleurs, la CCI gère l'aire de carénage et le matériel de manutention des bateaux (portique élévateur à bateaux et chariots élévateurs).

#### d) PRO-QUA-PORT

Avec la CCI, l'organisation de producteurs locale PRO-QUA-PORT a la responsabilité de la vente du poisson. Elle achète la production de poisson Bleu (espèces pélagiques)aux pêcheurs puis la revend aux mareyeurs.

La plus grosse partie de la production d'anchois et de sardine est ainsi vendue par l'OP PRO-QUA-PORT.

Créée en 1975, cette organisation de producteurs a pour but de mieux maîtriser le marché des produits en concentrant l'offre et en faisant bénéficier ses adhérents des prix de retrait.

La qualité de la gestion de cet organisme a permis d'accroître régulièrement le prix de vente du poisson bleu, qui est passé de 3,5 F. en 1993 à 8 ou 9 F en 1998, et même à 18 F/kg pour l'anchois.

C'est grâce à cette augmentation des prix que l'activité des lamparos est devenue rentable et connaît un nouvel essor.

### **1.3.3 La plaisance**

La CCI est gestionnaire des installations. On ne peut pas considérer qu'il y a dans ce domaine, d'opérateur portuaire.

Cependant, des professionnels assurent l'entretien et la location des bateaux.

## DIAGNOSTIC GENERAL DE LA SITUATION ACTUELLE

### 2.1 LE PORT

Situé au Sud Est du département des Pyrénées Orientales au pied du massif des Albères, à 30 km de Perpignan et à 20 km de l'Espagne, entre Collioure et Banyuls S/Mer, Port-Vendres est un port naturel en eaux profondes parfaitement abrité.

Sa localisation précise est: longitude de 42°31'3" E - latitude de 03°06'5" E

Le port est ouvert sur la Côte Rocheuse, formée par les derniers contreforts des Albères.

Il est situé au centre d'une crique de collines abruptes qui le protègent des vents du Nord Ouest ou "Tramontane", et du Sud Est au "Vent d'Avail", qui sont les plus fréquents dans cette région.

Le place de Port-Vendres d'une superficie de 50 ha, rade comprise, a été depuis le 1er janvier 1984 transféré au département des Pyrénées-Orientales pour ce qui concerne sa gestion, son entretien et sa modernisation, et ce dans le cadre des lois de décentralisation.

Le Port de Port-Vendres s'inscrit dans un contexte urbain très présent. Les possibilités d'évolution physique du port ne peuvent s'inscrire que dans la création de nouvelles infrastructures portuaires avec construction de nouveaux quais et surfaces de terre-pleins. La topographique difficile accentue le problème du développement des zones portuaires.

Par ailleurs la majeure partie de la zone portuaire en activité se trouve dans le périmètre de présentation de bâtiments classés.

Le port de Port-Vendres est réparti sur trois espaces

- le port de Pêche
- le port de Plaisance
- le port de Commerce

carte du port

**2.2**

## LES ACCES

### 2.2.1 Rail

Le réseau Port-Vendres qui est relié au réseau Port-Vendres ville sur l'axe international Paris/Barcelone, par une voie ferrée de 3,5 km.

Ces installations permettent les manutentions directes dites de wagon bord.

### 2.2.2 Route

La Route Nationale 114 permet d'atteindre Perpignan en moins de 30 mn et de rejoindre le réseau d'Autoroutes :

- Paris 960 km
- Toulouse 210 km
- Barcelone 160 km

Pour éviter un parcours sinueux, le franchissement de cols et la traversée des villes de Collioure et de Port-Vendres, une déviation a été mise en service début juillet 1994. Cette déviation comprend sept ouvrages d'art dont deux exceptionnels:

- un viaduc sur le Douy d'une longueur de 225 m
- un tunnel dit "d'en Raxat" d'une longueur de 534 m avec une hauteur de 4,30 m creusé dans les schistes fameux du terroir des Vins Doux Naturels de Banyuls et du cru Collioure Rouge. Il est situé entre le viaduc du Douy et le val de Pintas.

Cette déviation et les aménagements de la R.N. 114 entre Perpignan et Argelès offrent au port une desserte routière efficace qui donne un accès direct à l'autoroute.

De plus, l'accès au port est facilité par une bretelle routière directe.

### 2.2.3 Grand Saint Charles

Le Grand Saint Charles de Perpignan regroupe en son sein le Marché International Saint Charles, qui traite plus de 1 MT. de fruits et légumes par an, et approvisionne des zones qui dépassent de beaucoup le seul hinterland régional.

### 2.2.4 Aéroport

L'aéroport de Perpignan/Rivesaltes assure des liaisons quotidiennes avec Paris et les principales métropoles européennes.

## 2.3

## L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE

### 2.3.1 Le commerce extérieur

La région Languedoc-Roussillon (cinq départements) est importatrice nette avec un taux de couverture export/import de l'ordre de 65 %.

Sa part dans le commerce extérieur national (en valeur) est en diminution depuis le début des années 80, tant pour l'import que pour l'export. En tonnage, la chute est également marquée à l'import alors qu'à l'export la part régionale progresse depuis 1986 (les produits exportés étant moins valorisés).

Les principaux clients de la région sont, par ordre décroissant, l'Italie, la RFA, le Bénélux, l'Espagne, le Royaume Uni et les USA.

A l'importation, l'Espagne reste le premier fournisseur, suivie de l'Italie, la RFA, les USA, le Bénélux et le Niger.

L'essentiel du commerce extérieur est donc réalisé par des flux continentaux, principalement terrestres.

Au niveau du département des Pyrénées-Orientales, on note que le département est fortement importateur, avec un taux de couverture par les exportations de 25 à 30 %.

Les produits de l'agriculture représentent plus de 80 % des tonnages importés (62 % en valeur) et l'Espagne est le premier fournisseur à hauteur de 70-75 % du trafic.

### 2.3.2 Le tissu industriel

Hors secteur primaire (agriculture et pêche), le secteur secondaire représente environ 1 850 entreprises dont les deux tiers ont la taille artisanale (< 10 salariés) ; seule une cinquantaine d'entreprises emploient plus de 50 salariés ; et surtout le secteur du Bâtiment et Travaux Publics représente 50 % des entreprises.

D'une manière générale, les Pyrénées-Orientales apparaissent plus comme une plate-forme de redistribution des produits importés, principalement d'Espagne (et l'inverse, dans une moindre mesure).

Ceci est important à noter, car l'hinterland "naturel" du port de Port Vendres, qui est en premier lieu le département, est de facto fort limité, tant au niveau des volumes de biens pouvant constituer des trafics maritimes qu'au niveau des types de produits.

### 2.3.3 L'emploi

L'emploi salarié (hors secteur primaire et hors "employeurs" publics) du département représente environ 0,4 % des emplois français.

L'activité du commerce de gros alimentaire (un des gros secteurs d'emploi du département, notamment grâce au marché Saint-Charles) représente environ 3 000 emplois salariés (permanents). Les transports routiers emploient environ 1 900 salariés.

Au niveau du canton de la Côte Vermeille, incluant Port-Vendres, il y a un peu plus de 2 000 salariés.

Le secteur industriel représente moins de 10 % des emplois et 6 % des employeurs, et le BTP respectivement 9 % et 14 %. Par contre, le secteur tertiaire employait 82 % des salariés dans 80 % des entreprises.

La population maritime est âgée : les classes d'âge de 45 à 55 ans sont les plus nombreuses. La pyramide des âges est de plus déséquilibrée par le fait que les pêcheurs aux petits métiers poursuivent leur activité bien après l'âge de la retraite.

Globalement, la population maritime du quartier de Port-Vendres est insuffisamment qualifiée. De nombreux patrons et mécaniciens bénéficient de dérogations aux conditions de formation professionnelle pour exercer leurs fonctions. Les marins de base n'ont reçu aucune formation, ce qui rend leur reconversion dans d'autres domaines très difficiles. Pour pallier cette insuffisance, l'Ecole Maritime et Aquacole de Sète a mis en place en 1988 une plate-forme déconcentrée de formation à Port-Vendres.

Les emplois à terre directement générés par l'activité pêche de Port-Vendres sont extrêmement difficiles à chiffrer. On peut cependant les estimer à une centaine (criée - mareyage - réparation navale). La moyenne nationale est d'environ deux emplois à terre pour un emploi à la mer mais une partie des activités pêches à Port-Vendres est très saisonnière (petits métiers, lamparos).

Ces quelques chiffres mettent bien en évidence les spécificités de l'emploi dans le département et dans la région de Port-Vendres. Ils caractérisent bien l'étroitesse du tissu industriel de la région, face au reste du département (3,8 % des emplois salariés pour 3,6 % des entreprises du département) et le poids économique de l'activité liée au port.

Dans ce contexte, Port-Vendres joue un rôle important dans l'économie locale. En l'absence de croissance industrielle notable plus particulièrement sur la Côte Vermeille, ce port constitue un facteur d'équilibre d'autant plus appréciable qu'il est, en dehors de la viticulture et du tourisme, la seule activité économique de moyenne importance.

#### **2.3.4 La ville**

Habité en permanence par 5 350 personnes, la ville a subi une hémorragie de population jusqu'à une date récente du fait qu'elle n'avait pas de terrain à offrir, et donc pas de possibilité de logement. Une grande partie des actifs qui travaillent sur Port-Vendres sont partis se loger ailleurs dans le canton et même jusqu'à Perpignan.

Les terrains plats, encore disponibles sur la commune, se situent en arrière de la baie de Paulille, dans une zone classée, et dont la vocation affichée actuellement est orientée vers le tourisme et des activités tertiaires.

Dos à la montagne et les pieds dans la Méditerranée, la ville de Port-Vendres s'inscrit dans un cadre géographique magnifique, mais qui ne favorise aucunement son développement urbain et économique.

Globalement, bloqué au Nord par la mer et par la voie ferrée au Sud (sans offrir de passage aisé vers l'arrière-pays), enserré à l'Ouest par des collines et par Collioure et, à l'Est, par un corset de petites montagnes abruptes, toute initiative de développement se heurte :

- à la topographie du terrain,
- à la présence d'une autre activité
- à des mesures de protection de l'environnement qui lui sont imposées (conservatoire du Littoral), qui gèle autoritairement toute possibilité d'extension urbaine.

Dans ce contexte, Port- Vendres se trouve de plus en plus confronté à un contexte de rareté des terrains.

Face à une zone urbaine qui cherche à se développer, l'utilisation des surfaces à vocation économique (tant portuaire qu'artisanale) est fortement contestée par le tissu urbain, mais aussi par d'autres activités économiques telles que le tourisme.

On retrouve ici les facteurs générateurs de conflits potentiels.

Cependant, grâce à l'équilibre qui existe entre les différentes activités, et à la concertation qui semble prévaloir entre les différents acteurs, il n'y a pas dans la situation actuelle de manifestation de situation conflictuelle.

## 2.4

## LES ACTIVITES

### 2.4.1 Commerce

Le port de Commerce de Port-Vendres s'est spécialisé dans les Fruits et Légumes, qu'il s'agisse de fruits tropicaux (bananes, ananas ... ) ou de fruits d'été de contre-saison provenant de l'Hémisphère Sud (poires, pommes, agrumes...)

Il est un des maillons essentiels de la Plate-forme Logistique Pyrénées-Méditerranée constituée par :

- le Grand Saint-Charles à Perpignan, situé à 20 km du port, et en son sein le Marché International Saint-Charles qui traite plus d'un million de tonnes de Fruits et Légumes par an.
- l'Aéroport de Perpignan - Rivesaltes
- le Distriport du Boulou et son terminal logistique
- l'Espace Entreprise Méditerranée à Rivesaltes (nouveau site intermodal)
- le chantier ferroviaire de Cerbère

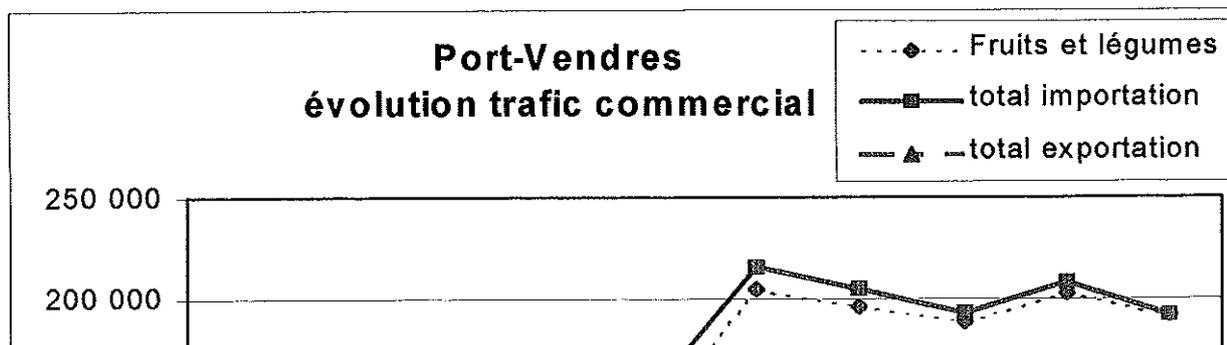
et enfin le Port de Port de Port-Vendres, 3ème Port Fruitier National..

Dans le cadre de la filière Fruits et Légumes, point fort de cette plate-forme, Port-Vendres représente une part importante de l'arrivée de flux de marchandises extra-communautaires essentielles pour le développement d'une vocation internationale pour la Plate-forme Logistique Pyrénées-Méditerranée,

La compétitivité du port de Port-Vendres est due à un savoir-faire traditionnel important dans le domaine du traitement de ces marchandises particulières mais aussi à un climat social excellent sur le port et l'on peut prendre pour exemple que Port-Vendres a été le premier port français à signé un accord dans le cadre de la Réforme de la Manutention en 1992.

L'évolution des trafics telle qu'elle apparaît dans le graphique joint montre bien la spécialisation croissante du port dans la filière des fruits et légumes, qui en 1998 représentent 96,1 % des trafics du port (cf tableau des trafics détaillé en annexe).

Les modifications de la structure des trafics, avec la présence de plus en plus importante de conteneurs en pontée sur les navires à décharger, créent des problèmes sécuritaires de plus en plus importants sur un espace restreint.



La flotte de pêche du quartier de Port-Vendres se compose exclusivement d'armements individuels artisanaux qui travaillent tous en pêche quotidienne. La principale conséquence de ce mode d'organisation est une faible capacité de financement des investissements de modernisation de la flotte. Le projet, déjà ancien, d'un armement de type coopératif pour la flottille des lamparos de Port-Vendres est redevenu d'actualité, mais se heurte à des problèmes de constitution d'un fond de garantie. De plus, les restrictions actuelles au niveau européen sur les renouvellements de flotte, dans le cadre du Plan d'Orientation Pluriannuel, rendent difficile tout projet d'investissement.

Il existe actuellement, dans le cadre plus général de la réduction de la puissance de pêche au niveau européen, des incitations à la cessation d'activité par le biais de primes pour la sortie de flotte de navires non rentables.

#### a) *Les chalutiers*

Il s'agit de bateaux de 20 à 25 m de long. Ils exploitent traditionnellement les ressources démersales (poissons blancs) c'est-à-dire les espèces de fonds, du plateau continental, relativement large dans la partie centrale du golfe (45 miles). Ils peuvent aussi pêcher le poisson bleu (sardines et anchois principalement). Le plus souvent ces bateaux sont mixtes et peuvent pratiquer l'une et l'autre pêche. Ils font des sorties de la journée. L'effectif embarqué est le plus souvent de 5 à 6 personnes.

L'effectif de cette flotte a été gelé en 1974, suite à l'introduction d'un système de licences, et leur puissance plafonnée à 430 CV

Depuis ce gel, la flotte a été en grande partie renouvelée, modernisée et sa puissance de pêche considérablement accrue. Ces unités de 10 à 25 mètres de longueur s'équipent de plus en plus de la puissance maximale autorisée, soit 430 CV (316 kW). De nombreuses innovations technologiques relatives à la propulsion des bateaux (tuyères, pas variables) et aux techniques de pêche (extension géographique, aides à la pêche, perfectionnement des chaluts, etc.) ont amélioré leurs performances.

Si les ports de Sète et Port-Vendres abritent les unités les plus puissantes, on assiste cependant à une homogénéisation progressive de la flotte chalutière dans le golfe, grâce à une modernisation régulière, suivant un rythme soutenu de renouvellement.

Depuis 1975, les chalutiers diversifient leurs prises en orientent également leurs pêches sur des espèces pélagiques, dont la sardine en premier lieu.

#### b) *Senneurs sardiniens (lamparos)*

Dans l'ensemble, les lamparos, dont il faut souligner l'activité saisonnière, se caractérisent par une taille relativement modeste comparée à celle des chalutiers, environ 15 mètres pour une puissance de 170 cv. Les 6 lamparos rattachés à Port-Vendres ont une longueur comprise entre 15 et 20 m. La puissance des navires varie entre 117 et 316 kW.

Ce type de pêche nécessite un personnel important par unité (10-12).

La pêche spécifique des petits pélagiques (ou poisson bleu) déclinait régulièrement depuis le début des années 1970. Cette diminution allait de pair avec l'appauvrissement très sensible de la flotte des lamparos.

La majorité de ces embarcations opère exclusivement durant la belle saison, de mars à octobre environ, et toujours par mer calme et nuit sans lune.

Ce type d'exploitation implique donc une activité annuelle réduite. Mais il s'agit d'une pêche de grande qualité, car le poisson ainsi pêché n'est pas "stressé" (il est "cueilli" dans une grande éprouvette, sans être étouffé dans un filet).

Cette pêche connaît un nouveau développement, en grande partie grâce à l'action de PRO-QUA-PORT. En particulier, sa qualité est maintenant reconnue, ce qui a permis d'en accroître sensiblement le prix, et de rendre maintenant rentable cette activité.

Alors que la flotte était jusqu'à maintenant composée d'unités très âgées, souvent entre 30 et 50 ans. Le déclin de la flotte s'est stabilisé en 1995. Puis une nouvelle unité est rentrée dans la flotte en 1996, une autre en 1999, et il y a un projet de construction de deux nouvelles unités en 2000, ce qui marque bien la nouvelle dynamique de cette pêche.

Pour accompagner cette dynamique, le Conseil Général des Pyrénées Orientales, autorité compétente sur le port, est en train de construire sur le site de l'Anse Gerbal deux nouveaux quais avec terre-pleins attenants pour intégrer un équipement qualitatif destiné au traitement des espèces capturées par les adhérents de PRO.QUA.PORT.

Ce nouvel équipement comportera entre autres une unité de fabrication de glace bord à quai, un hangar réfrigéré, une caisserie, ....

#### *c) Thoniers senneurs*

En raison du caractère hautement migratoire du thon rouge, espèce cible de cette flottille, les thoniers méditerranéens se déplacent suivant les saisons, de Nice à Port-Vendres, afin de limiter au maximum leurs déplacements par sortie. Cette flotte, très jeune, composée de bateaux ayant en général moins de 10 ans, se caractérise par son évolution rapide, ses hautes capacités d'innovation et l'amélioration de ses pratiques de pêche. La participation active de l'Etat à son financement explique aussi en partie ce développement rapide.

Les unités sont généralement de conception récente, d'une longueur de 27 mètres, et développent une puissance de 600 CV. Quelques unités plus anciennes sont en fait souvent des chalutiers reconvertis, d'une longueur de 17 à 27 mètres et ne dépassant pas 430 CV. Les thoniers ne pratiquent pas exclusivement la pêche au thon. Ils exploitent aussi temporairement du petit pélagique (sardine).

Deux thoniers-senneurs de Port-Vendres sont des unités anciennes d'environ 25 m, équipés d'une puissance motrice d'environ 430 CV. Début 1992, deux autres thoniers plus modernes sont venus renforcer la flotte. Le port sert de point de débarquement à toute la flotte des thoniers du quartier et à la majorité des voisins sétois quand la ressource est proche.

Hors de la saison de pêche au thon, un changement de senne permet à ces navires d'exploiter les petits pélagiques.

#### *d) Petits métiers*

Cette pêche très diversifiée, tout à fait traditionnelle et originale, intéresse une forte population de pêcheurs, sensiblement égale à celle de l'ensemble des pêcheurs des autres flottes. Elle regroupe toutes les unités ne pratiquant pas professionnellement le chalutage ou la pêche à la senne des ressources pélagiques (thon, sardine, etc.).

Les lamparos, qui s'orientent temporairement vers la pêche au "poisson blanc", sont également considérés comme petits métiers.

Ces embarcations, utilisant toute une gamme d'engins fixes ou mobiles (filets maillants, pièges, lignes, dragues, etc.), ont des caractéristiques extrêmement variées couvrant toute une gamme, de quelques mètres sans motorisation, à la taille des plus grands bateaux, des autres flottes. Il s'agit souvent, dans ce dernier cas, d'unités reconverties (chalutiers, lamparos).

Concernant Port-Vendres, deux groupes principaux de petits métiers peuvent être schématiquement identifiés en fonction de leur zone d'activité :

- les pêcheries littorales, rassemblant aussi des unités modestes opérant en mer, à l'intérieur des 3 milles,
- les pêcheries du large avec les unités les plus grandes ( $L > 8$  m) et les plus fortes, capables d'exploiter des fonds importants, même au-delà du plateau.

L'atomisation des petits métiers et la relative pauvreté des informations statistiques à caractère administratif les concernant constituent un sérieux handicap pour leur appréhension.

Tout comme pour les lamparos, la pêche artisanale revêt généralement un caractère saisonnier marqué, qui peut s'effacer plus ou moins selon la polyvalence et la taille des embarcations.

Le recensement des unités de pêche artisanale, et à fortiori leurs résultats, demeurent d'approche difficile et nécessitent obligatoirement des procédures d'enquête sur le terrain, très lourdes.

La saisonnalité de cette activité est assez marquée. L'effectif des pêcheurs embarqués fluctue considérablement entre les mois d'hiver et d'été. Le caractère exclusivement marin de cette pêche implique un certain gel des sorties hivernales, vu les conditions climatiques. Seuls les professionnels possédant des embarcations de grande taille ou de type vedette peuvent sortir par mauvais temps.

Dans la station de Port-Vendres, on peut constater une proportion importante d'embarcations relativement puissantes et à grand rayon d'action telles que .

- les vedettes,
- les ex-chalutiers reconvertis aux petits métiers,
- les lamparos, armés à la fois pour la pêche au lamparo et aux petits métiers.

Les équipements de ce port de pêche sont décrits en annexes.

Ceux-ci sont essentiellement concentrés sur la zone technique de pêche qui est située sur l'Anse Gerbal.

Sur un espace restreint, on y retrouve la halle à marée, avec des ateliers de marée, une station d'avitaillement pour la pêche ainsi qu'une aire de carénage et la présence d'activités génératrices de circulations publiques.

Un équipement collectif spécifique est programmé par PRO-QUA-PORT, qui comprendra une fabrique de glace, des bureaux en étage, un hangar réfrigéré et une caisserie.

### 2.4.2.2 Aides au secteur de la pêche

#### L'Europe

L'Europe intervient dans la gestion de la pêche par le moyen des Programmes d'orientation pluriannuels (POP). Ces programmes s'efforcent d'introduire des limitations de l'effort global de pêche et ont mis au point des règles contrôlant les jauges, les nombres de licences, les puissances des moteurs, les conditions d'introduction de nouveaux bateaux. Le respect de ces règles ouvre la voie à des aides financières visant la modernisation des unités.

Les règles européennes, inspirées par des préoccupations écologiques largement présentes au niveau mondial, ont d'abord manifesté des préférences pour les petits métiers par rapport aux chalutiers considérés comme moins sélectifs.

Dans le cadre du POP 3, la France s'était engagée à diminuer globalement la flotte chalutière de 20%. Cet objectif n'a pas été tenu, et les possibilités de financement communautaires (IFOP) ont été suspendues. Les professionnels ont alors fait valoir les spécificités de la pêche en Méditerranée et la souplesse des chalutiers capables maintenant d'orienter plus ou moins leur effort de pêche vers les petits pélagique ou le poisson blanc.

Fin 1998, le passif a été apuré par les fonds publics. 7 chalutiers ont été sortis, dont 5 à Port-Vendres et 2 à Port-Vendres.

Avec le déblocage de cette situation, mais aussi avec un assouplissement des dispositions européennes qui ont reconnu les spécificités de la pêche en Méditerranée, la France peut bénéficier du 4ème POP.

Il favorisera à la fois :

- . la modernisation de la pêche
- . la recherche de progrès de productivité, conditions nécessaires à l'épanouissement du secteur.

Pour l'ensemble de la région, la puissance des chalutiers devra diminuer globalement de 20 % d'ici le 31 décembre 2001 (Alors qu'elle était de 48 644 Kw en 1997, la puissance des chalutiers ne devra pas dépasser 40 673 Kw fin 2001). Cette flotte sera par contre modernisée à hauteur de 1 400 Kw, par remplacement des unités trop âgées (la moyenne d'âge des chalutiers serait supérieure à 30 ans)

Par contre il y aura **un soutien fort en faveur des petits métiers**, car on constate actuellement une diminution sensible de cette activité du fait des retraites ou des faillites.

Les créations seront affectées aux seuls "petits métiers" (une enveloppe de 740 kw de puissance a été affectée aux créations nouvelles)

#### La Région Languedoc-Roussillon

La Région Languedoc-Roussillon développe également une action importante en faveur du secteur avec le CEPRALMAR (Centre d'étude et de promotion des activités lagunaires et maritimes).

Il s'agit d'une association ouverte aux représentants professionnels, aux élus départementaux et régionaux, à des représentants du Conseil économique et social, à des représentants des administrations d'Etat concernées et à divers, la région dispose d'un outil spécialisé et adapté.

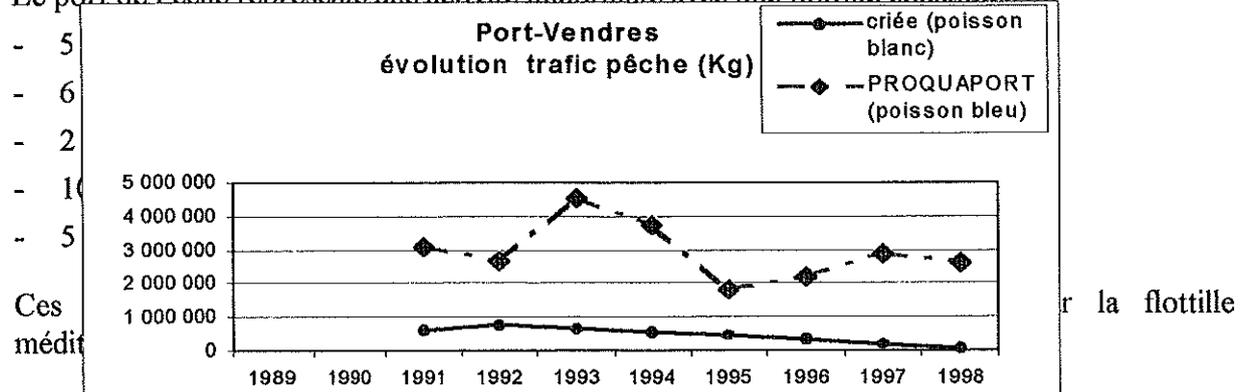
Le CEPRALMAR exerce son rôle dans trois directions :

- . connaissance et analyse de l'information relative au secteur des activités de la pêche lagunaire et maritime dans tous les domaines. Cela permet à la région de définir sa politique et de disposer de programmes d'actions cohérents ;

- identification de projets concrets, en relation avec les professionnels concernés, dans tous les domaines concernés par le secteur et assistance aux intervenants concernés pour la réalisation des projets ;
- conseil aux instances décisionnelles de la région sur tous les dossiers maritimes, il intervient aussi à la demande d'autres collectivités et contribue aux travaux des instances nationales et européennes.

### 2.4.2.3 Le trafic

Le port de Pêche représente une activité importante avec une flottille constituée de



Le quartier de Port-Vendres compte pour près de 8 % de la valeur des captures du Golf du Lion

Les espèces pélagiques (sardines, anchois, thons) dominent dans les débarquements. On note cependant que la catégorie "divers poissons-grondins" qui regroupe en fait plusieurs espèces de poissons blancs, vient en troisième position. Enfin, le merlu et le maquereau se situent en quatrième et cinquième position. Le bar, qui représente une très faible part des tonnages (2 %), atteint la première place en valeur.

### 2.4.3 Plaisance

La plaisance représente 22 % du chiffre d'affaire des concessions portuaires, mais seulement 5 % de l'ensemble de la valeur ajoutée portuaire sur Port-Vendres.

Port-Vendres est le seul port en eau profonde de toute la - côte rocheuse. Depuis sa création en 1965, le port de plaisance a beaucoup évolué. Passant de 150 places au fond de la nouvelle darse à 262 postes en 1991 (dont 24 postes de passage l'été), il offre un abri sûr et d'accès aisé sans limitation de taille et de tirant d'eau pour les bateaux de passage.

Mais actuellement, et ce depuis quelques années, la saturation des installations et l'impossibilité d'étendre les surfaces disponibles font que la fréquentation du port reste constante pour les bateaux résidant à l'année ou sur une longue période. Les places louées à l'année représentent 71 % des postes disponibles (hors postes d'été) et les locations saisonnières environ 22 %. Il ne reste que 7 % (15 postes) de libre pour les locations au mois. C'est pourquoi, 24 postes d'été sont dégagés chaque année, notamment le long du quai de la République, afin d'offrir de la souplesse dans la gestion du port et d'accueillir les plaisanciers occasionnels le mieux possible (on enregistre de 2 000 à 2 400 passages/an pour des séjours moyens de 1,6 jour). Cette souplesse a toujours permis de recevoir à quai tous les bateaux de passage.

Il y a beaucoup de gros bateaux (40 % sont supérieurs à 8 m) pour deux raisons essentielles :

- c'est le seul port de toute la région (de Narbonne à Cerbère) à offrir des tirants d'eau supérieurs à - 4 m,
- la mer est relativement capricieuse et sportive dans la région, et le matériel dimensionné en conséquence.

Port-Vendres présente un attrait essentiel pour les plaisanciers : c'est un port vivant. Même si les autres activités portuaires ne sont pas toujours esthétiques, elles apportent une activité et de la vie, surtout hors période estivale, c'est-à-dire lorsque le tourisme est absent. Ce n'est pas le cas des grands ports parkings de la côte régionale, qui sont déserts en hiver (sauf Port-Vendres).

Le port de plaisance est recherché aussi pour la qualité de la rade et des installations. Port-Vendres est le dernier port important avant la côte espagnole. D'un accès facile, il est abrité des vents de Nord-Ouest ou Tramontane et du Sud-Ouest ou d'Avail.

De ce fait, Port-Vendres attire beaucoup les plaisanciers extérieurs (2 000-2 400) bateaux de passage annuel )dont 70 % sont supérieurs à 8 m).

L'aire de carénage et le portique élévateur (150 tonnes) ont permis d'intervenir à sec sur 300 à 400 bateaux de plaisance en moyenne par an.

Toute cette activité apparaît comme bénéfique pour le port même si elles ne représentent pour l'instant que 5 % de la valeur ajoutée de l'ensemble du port. Il n'y a aucun doute sur le fait que les retombées économiques sont loin d'être négligeables pour la communauté port-vendraise et en particulier pour le tissu commercial et artisanal de Port-Vendres. Les retombées économiques de la plaisance se font ressentir aussi au niveau commercial par une meilleure connaissance de Port-Vendres et une reconnaissance de son dynamisme qui peut rejaillir sur toutes les composantes portuaires, en plus de la ville elle-même.

## ENJEUX ET CONTRAINTES DU PORT DE COMMERCE

### 3.1 LES ATOUTS ET CONTRAINTES DU PORT

#### 3.1.1 Atouts

Quatre mots semblent résumer les atouts majeurs du port de Port-Vendres:

- Qualité,
- Authenticité,
- Equilibre,
- Partenariat.

##### 3.1.1.1 *Qualité*

On la retrouve dans toutes les activités du port, à tous les niveaux:

- Manutention, avec une réforme de la manutention réussie (premier port à avoir signé l'accord sur la manutention), et une main d'œuvre mensualisée et fiable,
- Opérateurs dynamiques et très engagés dans une coopération avec le gestionnaire du port pour s'adapter rapidement aux conditions du marché et des transports,
- Souplesse propre à un "petit port",
- Qualité des équipements spécialisés bien adaptés au trafic, autorisant des rendements très satisfaisants, (possible de traiter un bateau de 2 000 palettes en une journée)
- Qualité des conditions de pré-post acheminement, avec un nouvel accès routier pour desservir le port, et un raccordement à la voie ferrée Paris-Barcelone en bordure de quai,
- Qualité de la pêche, et en particulier des lamparos,
- Mise aux normes européennes de la criée,
- Qualité des conditions d'accueil de la plaisance, avec des fonds qui autorisent à toute période la venue de bateaux de "grande plaisance",
- Qualité de l'environnement urbain du port,
- ...

##### 3.1.1.2 *Authenticité*

- C'est certainement un des seuls ports qui vit régulièrement et toute l'année de chacune de ses activités (plaisance, pêche et commerce). S'il y a une saison estivale, elle n'est pas aussi marquée que dans les autres ports de la région.
- L'authenticité se retrouve également dans l'urbanisation de la ville, qui a un caractère "authentique" très marqué, et en fait un point fort de son image touristique.

##### 3.1.1.3 *Equilibre*

Cet équilibre se retrouve lui aussi à tous les niveaux de la vie de Port-Vendres:

- Equilibre entre les différentes activités:
  - . Activités portuaires

- 220 emplois dans le secteur de la pêche, (bateaux, mareyeurs, criée, réparation)
- 250 emplois dans le secteur du port de commerce (dont 120 équivalents emplois dockers)
- ≈ 30 emplois dans le secteur de la plaisance
- . activités de services
  - banque
  - maison de retraite,
  - services municipaux,
  - tourisme
  - ...
- . viticulture,
- . ...
- Equilibre dans le développement de la ville et du port, pour lesquels il est admis que les ambitions soient limitées afin de ne pas risquer une asphyxie de la ville par le port ou du port par la ville,

#### 3.1.1.4 Partenariat

C'est une des caractéristiques de la vie économique de Port-Vendres qui découlent des autres atouts. Les activités sont intimement liées. L'équilibre indispensable pour maintenir au port et à la ville leurs images de qualité ne peut être maintenu que dans le cadre d'une coopération étroite entre les différents acteurs.

La dimension restreinte de la ville et du nombre d'acteurs concernés facilite ce partenariat effectif à Port-Vendres.

A côté de ces 4 atouts majeurs, d'autres atouts du port peuvent être identifiés, en particulier

- la localisation du port :
  - . Sur la route maritime la plus courte comparée à celle de ses ports concurrents (1 jour de moins de mer que pour aller à Marseille
  - . à proximité du centre de transit du Boulou, et de l'Espagne
  - . à proximité du marché St Charles,
- la possibilité de recevoir des navires de plaisance et de croisière directement au centre de la ville, à proximité immédiate des commerces.

#### 3.1.2 Contraintes

Elles sont de 3 natures:

##### 3.1.2.1 Physiques

- Le site qui impose des limites intangibles pour le développement aussi bien du port et de la ville, avec l'incidence qui en résultent sur le coût des terrains et des logements,
- l'environnement urbain, qui ne permet plus d'envisager des activités non compatibles avec le caractère urbain du site (bruits, pollution, ...)

Dans ce contexte, toute récupération de surface au profit d'une activité ne peut se faire qu'au dépend d'une autre activité. C'est le cas pour le terrain de camping, terrain de la CCI, qui est repris pour créer une zone de stockage des conteneurs. Aucune alternative n'a pu être trouvée pour ne pas perdre l'activité liée au camping, qui fermera définitivement en septembre 1999.

### 3.1.2.2 économique

- Faiblesse du tissu industriel local et régional,
- Fragilité d'un port basé sur une "mono-activité", qui impose une réactivité de la part des acteurs économiques pour s'adapter à l'évolution de cette activité et maintenir la compétitivité du port face à la concurrence des autres ports.
- Manque de compétitivité du transport ferroviaire, qui conduit
  - . à une sous utilisation de la voie ferrée pour les expéditions (10% seulement des expéditions),
  - . à une limitation de l'arrière-pays du port vers les régions ou pays de l'Est du fait de la concurrence des autres ports,
  - . à une dépendance forte du transport routier, dont on peut penser à l'avenir qu'il devrait se renchérir sur longues distances.

### 3.1.2.3 Réglementaire

Le site de Port-Vendres a la chance d'être très pittoresque, et d'avoir un caractère touristique marqué. L'Etat a donc pris des dispositions pour assurer la protection de ce site, et en particulier le conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres (CELRL) a acquis des terrains pour conforter la protection du pourtour de Port-Vendres.

Ces mesures de protections s'imposent à la commune au travers de son POS, ce qui a pour effet de geler toute possibilité d'extension, aussi bien pour le développement urbain qu'économique ou social.

L'application de cette réglementation visant à protéger le site est une contrainte lourde qui s'impose surtout à la collectivité.

### 3.1.3 Opportunités

Les opportunités essentiellement sont liées aux restructurations possibles des espaces et au développement espéré du transport combiné comme du transport ferroviaire classique.

- La prochaine disponibilité des terrains du camping va permettre de réaliser une extension pour s'adapter à l'apparition de plus en plus fréquente de conteneurs<sup>1</sup> en pontée des navires, et donc de créer une zone de stockage des conteneurs. En réalité, seule la partie basse du terrain de camping sera affectée au stockage des conteneurs. La partie haute sera réservée à une zone artisanale, qui devrait en partie permettre à la commune de compenser les pertes liées aux taxes de séjours et aux retombées économiques générées par les campeurs.
- Le déplacement de l'aire de carénage va permettre d'améliorer sensiblement les conditions de circulation et de sécurité dans la zone de la criée, et pourrait être l'occasion d'un aménagement qui permette de faire de ce site un centre d'intérêts pour le tourisme.

---

<sup>1</sup> Trafic de divers qui profitent de la destination du navire, et très occasionnellement de conteneurs frigorifiques.

- La restructuration engagée par la SNCF pour favoriser le développement du fret commercial, en particulier à partir des ports, et les aides et incitations de l'Etat pour favoriser le transport combiné devrait être une opportunité favorable à Port-Vendres.

### 3.1.4 Menaces

Les menaces qui pèsent sur le port sont essentiellement liées à son activité commerciale "mono-produit". Il en résulte une fragilité pour l'avenir qui tient essentiellement :

- au transport maritime sous température dirigée qui évolue.

Le transport par conteneurs réfrigérés transportés par des navires de ligne régulière prend une place de plus en plus importante, ce qui favorise les grands ports au dépend des ports spécialisés ne recevant que des navires reefers. Alors que le transport sous température dirigée ne représentait que 15 % du transport maritime en 1985, les organismes spécialisés annoncent que d'ici 2005, cette part ne serait plus que de 40 à 45 % (étude de John Fossey de 1998).

Ces prévisions sont confortées par la stratégie de certains armements (Maersk en particulier), qui s'organisent pour substituer aux trafics par navires reefers des escales par des navires porte-conteneurs (escales de lignes directes ou navires feeders).

Il semblerait cependant que ce soit le poisson plus que les fruits et légumes qui fasse l'objet de cette évolution.

A cette nouvelle organisation du transport maritime, il faut rajouter le développement des navires polythermes équipés pour transporter en pontée des conteneurs réfrigérés. Pour le trafic de fruits et légumes, c'est ce type de navire qui serait le mieux adapté, avec une part qui sera toujours importante de la cargaison en palettes. C'est en particulier le cas pour les navires provenant du Cameroun, de côte d'Ivoire ou de l'Hémisphère Sud.

- à une "atomisation" de la commercialisation (en partie du fait de la conteneurisation), qui permet à des acteurs de commander directement des quantités réduites sans passer par des marchés de gros.
- Aux pratiques concurrentielles d'autres ports, qui disposent d'installations sous-utilisées et de trafics rémunérateurs autres que les fruits et légumes, et peuvent afficher des tarifs ne correspondant pas à la réalité des coûts (dumping) dans l'espoir de capter un trafic.

## 3.2

## ENJEUX ET CONTRAINTES A COURT TERME

### 3.2.1 Activité commerce

L'activité commerce doit s'adapter à l'évolution du transport maritime et du conditionnement. Les conteneurs ont déjà pris une place non négligeable, qui devrait croître à l'avenir (même si la palettisations restera le mode très majoritaire du trafic de fruits et légumes à Port-Vendres). Il convient donc de disposer des équipements et installations adaptées, permettant de les manutentionner et de les stocker dans de bonnes conditions.

La contrainte du site et les circulations de différents types de trafics créent des risques liés aux circulations des camions, des wagons et engins de manutention. La présence d'un nombre croissant de conteneurs impose que des mesures soient prises à court terme.

La première réponse à cette évolution concerne la création à court terme **d'une aire de stockage des conteneurs** sur le camping jusqu'à présent exploité au sein de la zone de commerce.

### 3.2.2 Activité pêche

L'activité pêche de Port-Vendres mise sur la qualité. Il faut :

- conforter le développement constaté de la pêche au lamparos,
- faciliter le traitement et la commercialisation du poisson,
- résoudre les risques de pollution et de sécurité (circulation).

Les deux premiers points vont trouver une réponse dans :

- . la création de deux quais sur l'Anse Gerbal et d'une extension des terre-pleins qui sont déjà programmés,
- . la mise en place d'une unité de production de glace bord à quai, ainsi que d'une unité de congélation et de stockage en froid négatif dans le cadre d'une démarche qualité menée par les organismes de pêche.

Cette création de quai sur l'Anse Gerbal représente la dernière possibilité d'extension de cette zone technique pêche et d'ores et déjà se pose le problème du transfert de l'aire de carénage qui doit obligatoirement se délocaliser de l'autre côté du bassin. Ce transfert est envisagé sur l'anse Asplugas près du môle-abri.

Les risques de pollution proviennent de la proximité de l'aire de carénage et de la zone technique de pêche.

Dans la situation actuelle, l'aire de carénage se situe à l'entrée de la zone technique pêche. Elle pose d'énormes problèmes de sécurité et de pollution.

La pollution provient du chantier de carénage, avec du sablage, des peintures et des produits toxiques incompatibles avec les ateliers de manipulation du poisson dans le cadre des normes sanitaires européenne.

Les problèmes de sécurité proviennent des circulations et du stationnement des poids lourds qui desservent la halle à marée sont situés sur un terre-plein en "cul de sac", sur lequel cohabitent

- la criée et ses annexes,
- la station d'avitaillement,
- la coopérative des pêcheurs,
- les bureaux de la CCI et de PROQUAPORT,
- les fileyeurs et ravaudeurs,
- le local de sauvetage en mer,
- une station de pompage,
- l'aire de carénage
- des entreprises privées (usine à glace, poissonnerie).

Il en résulte une situation conflictuelle pour la circulation (mélange des flux à certaines heures) et pour le stationnement des véhicules.

A ces conflits s'ajoute un manque de sécurité manifeste.

Le déplacement programmé à brève échéance de l'activité de carénage ne résoudra qu'une partie de ces difficultés.

Il y aurait lieu de prévoir une réglementation de la circulation dans cette zone, selon les heures de la journée ou les périodes de l'année (pour notamment prendre en compte le plan des nouvelles circulations découlant de la mise aux normes européennes de la halle à marée).

### 3.3

## ENJEUX ET CONTRAINTES A MOYEN ET LONG TERME

### 3.3.1 Les orientations de la politique nationale et européenne

### 3.3.2 Les orientations de la politique nationale et européenne

#### 3.3.2.1 Port

Les orientations de la politique européenne ont fait l'objet du "livre vert relatif aux ports et aux Infrastructures maritimes" présenté en décembre 1997.

Les conclusions de ce livre vert montrent le rôle essentiel des ports dans les échanges internationaux ou internes de l'Union Européenne, et insistent sur plusieurs points qui doivent sous-tendre toute les investissements futurs, en particulier:

- la nécessaire amélioration de la productivité des opérations portuaires et de transfert intermodal,
- la complémentarité qui doit être améliorée entre les ports et les possibilités de pré et post acheminement ferroviaire,
- la promotion du transport maritime à courte distance, notamment par le truchement d'une nouvelle tarification des Infrastructures dans une perspective multimodale,
- la sécurité de l'interface navire/port, de la manutention et des travailleurs, par le biais notamment d'une harmonisation des règles de l'OMI et de l'OIT dans la communauté,
- la protection de l'environnement.

Les projets d'investissements à Port-Vendres s'inscrivent tout à fait dans cette orientation.

#### 3.3.2.2 Pré-post acheminement

La politique nationale et européenne tend depuis une vingtaine d'année à favoriser le transport combiné. Depuis 1993, la politique communautaire des transports s'est transformée en une politique globale dans un marché intérieur unique régie par :

- les articles 2 et 74 du traité de la CEE,
- l'article 130b du traité de Maastricht
- la déclaration de Dublin de 1990 confirmée par le sommet de Rio

Plusieurs règles régissent le transport combiné communautaire :

- **la directive 75/130 du 17 février 1975** qui libéralise de fait le transport combiné rail-route de marchandises entre les états membres. Afin de s'adapter au marché du transport combiné cette directive a déjà été amendée 5 fois.
- **Le règlement 1107/70 du 04 juin 1970**, modifié en 1975, 1982, 1989 et 1992 qui accorde des mesures d'aides dans le domaine des transports qui peuvent être accordées :
  - . aux entreprises de chemin de fer
  - . pour la recherche et le développement
  - . aux transports combinés

- . pour des investissements d'infrastructure
  - . pour des investissements dans les équipements fixes et mobiles nécessaires aux transbordements
  - . pour des investissements en matériels de transport combiné utilisé uniquement en transport combiné
- **La directive 91/440 du 29 janvier 1991** qui affirme que le chemin de fer est un élément vital du secteur des transports combinés de la communauté et qu'il importe d'en améliorer l'efficacité afin de l'intégrer dans un marché compétitif.
- **La décision 93/45 CEE de la commission du 22 décembre 1992** favorise les mesures permettant la mise en place d'un réseau européen de transport combiné en finançant tout projet pilote facilitant l'organisation des chaînes de transport intermodal.

La place particulière de Port-Vendres au carrefour de lignes ferroviaires importantes, et à la porte de l'Espagne qui ne peut s'insérer dans un schéma communautaire de transport combiné (écartement différent des voies), justifie qu'une attention particulière soit apportée aux opportunités qu'offre ce port dans le domaine de l'inter modalité port-fer, surtout pour les trafics à caractère dangereux.

### 3.3.3 La stratégie des acteurs du transport

#### 3.3.3.1 *Transport maritime*

Les acteurs du transport maritime susceptibles de s'intéresser à Port-Vendres ne sont dans la situation actuelle que les transporteurs effectuant des dessertes soit "dédiées", soit au tramping. Port-Vendres ne semble pour l'instant pas devoir être concerné par des dessertes de ligne régulière de trafics divers.

##### 3.3.3.1.1 transport maritime "dédié"

Le transport maritime "dédié" s'oppose au transport maritime de ligne régulière ouvert aux trafics divers non spécialisés, en ce sens ou il est affecté à un trafic bien déterminé, pour le plus souvent un seul client. Cela n'exclut pas que des relations de ce type soient "régulières", c'est à dire selon une fréquence connue.

Dans ce schéma, le port doit offrir des installations et équipement adaptés aux besoins de ces dessertes, et suivre l'évolution de ces besoins.

La recherche d'une amélioration de la productivité pousse les armateurs à augmenter la taille des navires, et à diminuer les temps d'escale des navires grâce à des équipements portuaires plus performants.

##### 3.3.3.1.2 Tramping

Il s'agit d'affrètement de navires pour les besoins spécifiques d'un chargeur (fruits et légumes)

Il s'agit d'un transport de "point à point", avec parfois des possibilités d'escales multiples. Dans ce dernier cas, des navires de grande taille peuvent escaler à charge partielle. La contrainte de

longueur du navire peut être un obstacle à ce type de trafic, surtout pour le trafic de fruits et légumes en provenance de pays lointains (Afrique du Sud, Amérique du Sud).

### 3.3.3.2 *Transport terrestre*

Les transporteurs routiers ont une grande souplesse d'adaptation. Dans la situation actuelle, le transport routier occupe une place très importante à Port-Vendres (90 % des trafics sortent du port par la route). Mais ce mode de transport va connaître une évolution de ses coûts et contraintes.

Cette évolution a été calculée par le service économique et statistique du ministère de l'Équipement, du Transport et du Logement qui a, dans le cadre de l'élaboration des schémas de services de transport, établi quatre scénarios d'évolution à l'horizon 2020 selon l'évolution des demandes de transport comprenant :

- le maintien de la TIPP à son niveau de 1998 (2,41F pour le gazole) et la baisse des coûts du fret routier
- la hausse modérée de la TIPP gazole, avec une faible croissance des prix du fret routier et l'application du contrat de progrès (hypothèse médiane)
- un rattrapage de la TIPP gazole (3,81F), l'application du contrat de progrès avec le passage aux 35 heures
- l'augmentation forte du gazole (13F le litre) et l'application d'horaires de travail à 160 heures/mois pour le transport de marchandises au lieu de 200

Ces scénarios sont croissants dans leur évolution :

- . - 0,5% par an
- . + 0,3% par an
- . + 0,66% par an
- . + 2,1% par an

Si on prend l'hypothèse médiane qui semble être la plus probable (scénario B), on s'aperçoit que l'évolution des coûts de transport routiers ne vont que très légèrement croître. Le rééquilibrage des parts modales ne pourra donc se faire sans une réelle volonté politique (scénario D) qui alourdirait les coûts routiers.

Quelle que soit l'évolution de la réglementation, le transport routier national gagnera des parts de marché au détriment du transport ferroviaire malgré sa croissance annuelle d'1,1%. Cependant son accroissement de trafic d'ici 2020 sera moins net qu'entre 1971 et 1996 (respectivement + 2,6% contre + 3,8%)<sup>2</sup>.

### 3.3.3.3 *Transport ferroviaire*

Le transport ferroviaire occupe lui aussi une place importante à Port-Vendres, quoique tout à fait insuffisante avec près de 10 % des trafics du port qui sont transportés par fer.

---

<sup>2</sup> Informations tirées de l'étude : « Cadre, objectifs et démarche pour une élaboration concertée au niveau interrégional », 22-07-98, Comité stratégique interministériel pour l'élaboration de services de transport, METL.

La SNCF a affiché sa volonté de répondre aux besoins et de rechercher des solutions qui seraient compatibles localement avec les contraintes de desserte "grande ligne" sur laquelle se greffe tout le trafic de Port-Vendres et qui est en voie de saturation. A plus long terme, la réalisation de la voie nouvelle pour le TGV vers l'Espagne, et le contournement possible de Nîmes et Montpellier apporteraient des solutions définitives aux contraintes de saturation de la ligne, et renforcerait l'intérêt qu'aurait la SNCF à développer de nouveaux trafics à partir de Port-Vendres.

### 3.3.4 La stratégie des acteurs du port de Port-Vendres

En ce qui concerne l'activité "commerce", Port-Vendres n'a pas vocation à être un port généraliste, ni même un port de trafics "divers". Sa vocation en tant que port de commerce réside essentiellement dans la complémentarité avec la plate forme logistique de fruits et légumes du Grand Saint Charles, dont il est le maillon portuaire.

La stratégie des acteurs est donc de conforter cette vocation et cette spécialisation du port face à une concurrence toujours très vive des autres ports du bassin méditerranéen ou de l'Atlantique.

Ce confortement de la spécialisation du port passe par une démarche qualité dans toutes les étapes du passage portuaire. Cette démarche qualité est déjà engagée et reconnue pour Port-Vendres. Elle doit se poursuivre. Pour cela, il faut que l'ensemble de la chaîne des acteurs (économiques et sociaux) des différentes étapes du passage portuaire, et au-delà, évaluent les fragilités éventuelles afin de convenir ensemble des solutions à apporter.

Pour ce qui concerne l'activité "pêche", on a pu voir que c'est grâce à la qualité du poisson que la pêche connaissait un nouveau développement.

Dans le cadre de cette option d'amélioration constante de la qualité, tant pour le commerce que la pêche, les stratégies des acteurs du port de Port-Vendres devraient concerner:

#### 3.3.4.1 La valorisation des atouts du port

On a pu voir que la qualité de service offerte par le port était un de ses atouts majeurs. Cette qualité de service se manifeste pour toutes les activités du port, que ce soit la pêche, la plaisance ou le commerce.

Une démarche originale qui "institutionnaliserait" cet atout, et surtout permettrait de le faire savoir, serait de s'inscrire dans un **processus de certification global** (pour l'ensemble des activités du port).

A défaut, il pourrait se concrétiser par une charte de qualité.

#### 3.3.4.2 L'Amélioration de la compétitivité du port

- par l'amélioration de l'accueil des navires : Au niveau des quais, il apparaît nécessaire de modifier le quai Dezoums afin de pouvoir accueillir de nouveaux navires. Les quais déjà anciens doivent être renforcés pour faire face aux contraintes des nouveaux navires et assurer la mise en service d'une nouvelle grue de plus grande capacité (quai de la Presqu'île).
- par la modernisation du port ; Le plan de modernisation de l'outillage, la restructuration du circuit "pêche" en cours, sont des étapes qu'il convient d'accompagner.

- par la recherche d'accords de performance entre les acteurs portuaires ; C'est la condition indispensable pour que les investissements matériels produisent les effets optimum attendus.

#### 3.3.4.3 *La Redistribution des activités dans les espaces portuaires et urbains*

La prise en compte de l'environnement et de la sécurité doit conduire à une implantation des activités plus groupée et à un déplacement du port de commerce vers le Sud-Est du Port, zone peu urbanisée.

Pour l'avenir, l'extension de la zone de commerce et notamment la création de postes à quai susceptibles de répondre à un développement ou une diversification de l'activité du port de Commerce passerait par son extension dans le prolongement des infrastructures existantes avec notamment les modifications d'un quai (quai Anse Dezoums), et la création de nouvelles surfaces de terre-pleins.

Cette alternative serait envisageable s'il se manifestait un besoin de diversification de l'activité commerciale (opérations de type cabotage maritime).

Par ailleurs des actions de réorganisation des stockages et terre-pleins, compte tenu de la libéralisation des terrains du camping, peuvent s'envisager.

Pour ce qui concerne la zone technique pêche, les activités de carénage doivent être délocalisées afin de sécuriser ce site, mais aussi d'envisager une meilleure organisation de travail portuaire sur cette zone.

#### 3.3.4.4 *Le renforcement de la part de la voie ferrée dans le post-acheminement des fruits et légumes.*

La part de la voie ferrée dans le post-acheminement des fruits et légumes ne représente actuellement que 10 % des transports de post-acheminement.

Il convient que ces trafics puissent être développés. Compte tenu des transformations importantes dans le réseau ferroviaire (national et européen) tant que le plan physique que dans la gestion, il est indispensable de préciser les conditions nécessaires.

La qualité de service se définit sur plusieurs points

- le traitement de la rupture de charges (conditions de la manutention-tarifcation)
- la disponibilité du matériel (volume et délais)
- les conditions d'accès aux sillons ferroviaires (horaires-tarifcation)
- La modernisation de l'embranchement ferroviaire du port afin d'assurer une bonne intégration dans le réseau ferroviaire et d'accéder directement à l'ensemble du territoire national et européen.

#### 3.3.4.5 *L'amélioration des dessertes routières*

Il s'agit d'améliorer les accès à l'Autoroute A9 en finalisant les opérations routières en cours, RN 114 (déviation d'Elne) et RD 618 (liaison Port-Vendres - Le Boulou).

#### 3.3.4.6 *L'intégration du port dans les schémas de services*

Les infrastructures de transport constituent le point de départ indispensable d'une bonne desserte des ports. Pour autant, les conditions d'accès du réseau demeurent essentielles dans la mise en œuvre d'une desserte performante

Le trafic généré par le port (au minimum 200 000 tonnes) devra être pris en compte dans la situation actuelle et avec son évolution.

Sur l'ensemble de ces points, il faudra que les besoins du port soient intégrés dans le schéma de service.

#### 3.3.4.7 *La transformation du poisson :*

Il est envisagé la création d'une unité de congélation-conservation de 200 à 400 m<sup>2</sup> sur le quartier de pêche de Port-Vendres, afin de se libérer de l'obligation de transporter à Sètes les invendus, et d'assurer une plus grande autonomie des producteurs de Port-Vendres dans une perspective de labellisation des produits.

Cette unité pourrait être implantée dans l'anse Gerbal

#### 3.3.4.8 *Les opportunités liées au développement de la croisière*

La croisière connaît un fort développement dans le bassin méditerranéen. Les taux de croissance dépassent les 10%, et étaient pour l'année 1998 de 17 %.

Or on constate que la tendance est aux croisières de plus en plus courtes, favorisant les sites de la partie occidentale de la Méditerranée, d'autant plus que Barcelone, Marseille et Nice sont des têtes de lignes majeures pour les compagnies de croisière, avec des projets importants de développement pour renforcer leur potentiel dans ce domaine.

Sans prétendre faire de Port-Vendres un port d'escale important, et encore moins un port "tête de ligne", il n'est pas exclu que des armateurs ou opérateurs de croisières soient occasionnellement intéressés par des escales originales ou à thème.

Pour répondre à un développement du trafic, une extension dans le prolongement des infrastructures existantes avec notamment les modifications d'un quai (quai Anse Dezoums), et la création de nouvelles surfaces de terre-pleins est envisagée, en complémentarité ou non avec une diversification du trafic commercial. Cette extension pourra être utilisée par les navires de croisières.

Cependant, le port de Port-Vendres est un des rares ports où les passagers des navires de croisière peuvent débarquer directement en ville. Mais débarquer du côté de l'activité commerciale ne permettra pas à Port-Vendres de se différencier des autres ports. Il restera un port de transbordement, avec des autocars au pied du navire pour les emmener directement à Collioure, Carcassonne, ....

Il en serait très différemment si les bateaux de croisière pouvaient accoster en face du quai de commerce, à proximité immédiate des commerces.

Cela permettrait à Port-Vendres de se différencier des autres ports. Port-Vendres ne serait plus un port de transbordement, mais deviendrait un véritable port d'escale, permettant à tous les passagers de débarquer et de profiter de la ville.

Les retombées économiques pour la ville en seraient sensiblement augmentées.

Mais il faudrait au préalable s'assurer par une étude de la capacité de ces quais à recevoir des navires de croisières (tirant d'eau, évitage des navires, amarrage, sécurité, ...) et procéder à un réaménagement de l'occupation des quais, en particulier par les bateaux de pêche.

Compte tenu de la non évolution en nombre des bateaux de pêche, et des espaces qui paraissent pouvoir être mieux utilisés, en particulier en face de l'église), il y a certainement des possibilités qui permettraient au navire de croisière de trouver une place à quai du côté "ville".

### **3.3.5 La stratégie de la ville de Port-Vendres**

En ce qui concerne la stratégie de la ville de Port-Vendres, les actions "urbaines à inscrire dans la charte sont:

- aménagement d'un site pour remplacer le camping qui est fermé
- chemin d'accès au môle transformé en promenade-croisette
- voie de contournement au sud du stade et de l'actuel terrain de camping (étude paysagère à réaliser).
- suppression des rails en bordure du quai de la douane ou aménagements à réaliser pour réduire le danger potentiel qu'ils représentent,
- réaménagement du quai de la douane dans sa partie non concédée à la CCI, pour améliorer la vocation touristique de cette partie du quai,
- accroissement de la capacité de stationnement sur à proximité du port (étude à réaliser)

## **LES ACTIONS PROPOSEES DANS LA CHARTE**

<b>Action N° 1</b>
<b>Désignation :</b> Mise en œuvre du Comité de Pilotage Stratégique
<b>Chef de projet :</b> Département Pyrénées Orientales
<b>Partenaires associés :</b> Etat, concessionnaire, collectivités locales
<b>Objectif poursuivi :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Pilotage stratégique du développement portuaire et notamment définition des options d'investissement par les représentants des gestionnaires et des financeurs</li><li>- Suivi de la réalisation de la charte de place portuaire</li></ul>
<b>Contenu de l'action :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Constituer un comité de pilotage stratégique associant aux décisions stratégiques du port les partenaires contribuant au financement des investissements.</li><li>- La représentation de chaque partenaire reste à préciser</li></ul> <p style="margin-left: 40px;">Ce Comité se réunira périodiquement et sera impliqué dans toutes les décisions stratégiques concernant le port, qu'il s'agisse d'investissements ou de changements organisationnels essentiels. Le secrétariat du C P S sera assuré par le Département.</p>
<b>Calendrier prévisionnel :</b> 1999 -2007
<b>Coût total prévu :</b> dépenses de fonctionnement supportées par les participants
<b>Sources de financement recherchées :</b> ./.

<b>Action N° 2</b>
<b>Désignation :</b> Outils de mesure de la compétitivité / ports concurrents
<b>Chef de projet :</b> Département
<b>Partenaires associés :</b> Concessionnaire,
<b>Objectif poursuivi :</b> - rester réactif par rapport aux évolutions des ports concurrents pour rester compétitif sur le secteur des fruits et légumes,
<b>Calendrier prévisionnel :</b> 1999 -2007
<b>Coût total prévu :</b>
<b>Sources de financement recherchées :</b> ./.

<b>Action N° 3</b>
<b>Désignation :</b> Démarche qualité (certification globale)
<b>Chef de projet :</b> Département
<b>Partenaires associés :</b> Etat, Opérateurs, Concessionnaire
<b>Objectif poursuivi :</b> Généraliser à l'ensemble des prestataires de la place portuaire la démarche qualité et la certification
<b>Contenu de l'action</b> certification (ISO 9002) des services produits par l'ensemble des acteurs de la place portuaire : <ul style="list-style-type: none"><li>. capitainerie</li><li>. services (pilotage, remorquage, lamanage)</li><li>. outillage</li><li>. manutention</li><li>. stockage,</li><li>. criée</li><li>. réparation navale,</li><li>. ...</li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel :</b> 1999 - 2002
<b>Coût total prévu :</b>
<b>Sources de financement recherchées :</b> Feder, Département, Région, Concessionnaire

<b>Action N° 4</b>
<b>Désignation :</b> renforcement du transport ferroviaire pour les post-acheminements
<b>Chef de projet :</b> SNCF
<b>Partenaires associés :</b> Concessionnaire, SNCF, opérateurs
<b>Objectif poursuivi :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- améliorer la compétitivité du transport ferroviaire depuis Port-Vendres</li><li>- accroître la part du transport ferroviaire pour les trafics de Port-Vendres</li><li>- étendre l'hinterland du port dans le secteur des fruits et légumes</li></ul>
<b>Contenu de l'action :</b> Négociations entre le concessionnaire, l'Etat, la SNCF et les opérateurs portant sur : <ul style="list-style-type: none"><li>- l'équité de la tarification du transport ferroviaire pour les trafics de pré et post acheminements des fruits et légumes</li><li>- la disponibilité et la fiabilité de services adaptés, même s'il ne s'agit pas de trains complets depuis Port-Vendres (complémentarité avec le marché du Grand St Charles)</li><li>- la qualité des sillons offerts aux trafics du port de Port-Vendres,</li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel :</b> 1999 - 2007
<b>Coût total prévu :</b> ./.
<b>Sources de financement recherchées :</b>

<b>Action N° 5</b>
<b>Désignation :</b> Communication interne (navires et marchandises)
<b>Chef de projet :</b> Département
<b>Partenaires associés :</b> Etat, Opérateurs
<b>Objectif poursuivi :</b> Mettre en place les outils nécessaires au traitement et à la transmission de l'information qui accompagne navires et marchandises
<b>Contenu de l'action :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- Détermination des fonctionnalités (modalités de saisie et de traitement de l'information, interfaces...) et caractéristiques attendues par les acteurs de la place portuaire (concessionnaire, opérateurs) de logiciels :<ul style="list-style-type: none"><li>. de traitement des escales de navires</li><li>. de traitement de la documentation des marchandises</li></ul></li><li>- Elaboration d'un cahier des charges</li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel :</b> 2000
<b>Coût total prévu :</b>
<b>Sources de financement recherchées :</b>

<b>Action N° 6</b>
<b>Désignation :</b> Communication externe (clients et marketing)
<b>Chef de projet :</b> Département
<b>Partenaires associés :</b> Etat, Opérateurs
<b>Objectif poursuivi :</b> Elaborer le schéma directeur de la communication et du marketing
<b>Contenu de l'action :</b> Elaboration et mise en place d'un document d'information périodique du port : indicateurs de qualité et de performances (statistiques opérationnelles)
<b>Calendrier prévisionnel :</b> 2000
<b>Coût total prévu :</b>
<b>Sources de financement recherchées :</b>

<b>Action N° 7</b>
<b>Désignation :</b> Etude des perspectives et besoins de la croisière
<b>Chef de projet :</b> Département
<b>Partenaires associés :</b> Etat, Opérateurs, Concessionnaire
<b>Objectif poursuivi :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>. identifier et définir les perspectives d'évolutions de la croisière</li><li>. améliorer l'accueil et les services destinés aux croisiéristes</li></ul>
<b>Contenu de l'action :</b> Etude à réaliser
<b>Calendrier prévisionnel :</b> 2001
<b>Coût total prévu :</b> 400 KF.
<b>Sources de financement recherchées :</b>

<b>Action N° 8</b>
<b>Désignation :</b> Etude des possibilités d'accueil de la croisière quai Nord
<b>Chef de projet :</b> Département
<b>Partenaires associés :</b> Etat, Opérateurs, Concessionnaire, Association, Ville de Port-Vendres
<b>Objectif poursuivi :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>. vérifier la faisabilité technique de l'accueil des navires quai Nord,</li><li>. établir un nouveau plan d'aménagement du port pour la répartition des activités croisières et pêche</li></ul>
<b>Contenu de l'action :</b> Etude à réaliser
<b>Calendrier prévisionnel :</b> 2002 - 2003
<b>Coût total prévu :</b>
<b>Sources de financement recherchées :</b>

<b>Action N° 9</b>
<b>Désignation :</b> Plan de circulation aux abords du port
<b>Chef de projet :</b> Département, Ville de Port-Vendres
<b>Partenaires associés :</b> Etat, Concessionnaire, Ville de Port-Vendres
<b>Objectif poursuivi :</b> - améliorer les conditions de circulation et de stationnement aux abords du port, et en particulier la zone de la criée et la zone de carénage.
<b>Contenu de l'action :</b> Etude à réaliser
<b>Calendrier prévisionnel :</b> 2001
<b>Coût total prévu :</b>
<b>Sources de financement recherchées :</b>

<b>Action N° 10</b>
<b>Désignation :</b> Synergies avec d'autres places régionales ou méditerranéennes
<b>Chef de projet :</b> Département
<b>Partenaires associés :</b> Divers
<b>Objectif poursuivi :</b> Développement de synergies (économies d'échelle, échanges d'expériences, etc...) entre places portuaires méditerranéennes
<b>Contenu de l'action :</b> Recherche de synergies : <ul style="list-style-type: none"><li>- économies d'échelle : partage d'investissements lourds (logiciels informatiques...) ou de services à coûts fixes élevés (dragages), ou standardisation d'outillages (stock commun de pièces de rechange...), ou partage de personnel de haute technicité pour la maintenance des outillages</li><li>- installations communes de maintenance de bateaux de pêche et de plaisance</li><li>- partage de plates-formes intérieures avec d'autres ports méditerranéens</li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel :</b> 2000 - 2007
<b>Coût total prévu :</b>
<b>Sources de financement recherchées :</b>

<b>Action N°11</b>
<b>Désignation :</b> Constructions d'ouvrages de protection aux pointes des anses Gerbal et Bear
<b>Chef de projet :</b> Département
<b>Partenaires associés :</b> Etat, Concessionnaire
<b>Objectif poursuivi :</b> limiter les entrées des houles d'Est dans le port.
<b>Contenu de l'action :</b> - mise en œuvre de 2 épis, et remblais nécessitant 30 000 m <sup>3</sup> de matériaux
<b>Calendrier prévisionnel :</b> 1999
<b>Coût total prévu :</b> 5 MF.
<b>Sources de financement recherchées :</b>

**Action N° 12****Désignation :** Constructions et mise en place d'équipements collectifs de pêche**Chef de projet :** Département ou opérateurs**Partenaires associés :** Etat, Concessionnaire, ville de Port-Vendres, Opérateurs**Objectif poursuivi :** améliorer la qualité et la commercialisation de la pêche.**Contenu de l'action :**

- construction d'un bâtiment avec une fabrique de glace, des bureaux en étage, un hangar réfrigéré et une caisserie.

**Calendrier prévisionnel :** 2000**Coût total prévu :****Sources de financement recherchées :**

<b>Action N° 13</b>
<b>Désignation :</b> acquisition d'un portique élévateur pour la manutention des bateaux
<b>Chef de projet :</b> Concessionnaire
<b>Partenaires associés :</b> Département.
<b>Objectif poursuivi :</b> - conforter le pôle chantier naval installé sur la nouvelle aire de carénage de Port-Vendres
<b>Contenu de l'action :</b> - achat d'un portique de 250 t. - installation des réseaux et bornes de distribution des fluides sur l'aire de carénage
<b>Calendrier prévisionnel :</b> 2003
<b>Coût total prévu :</b> 6 MF.
<b>Sources de financement recherchées :</b>

<b>Action N° 14</b>
<b>Désignation :</b> Aménagement du site du camping
<b>Chef de projet :</b> Département
<b>Partenaires associés :</b> Etat, Concessionnaire, ville de Port-Vendres
<b>Objectif poursuivi :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- permettre la réception et le stockage des conteneurs dans des conditions normales de sécurité et d'opération en utilisant la partie plate du camping.</li><li>- Créer une zone artisanale</li></ul>
<b>Contenu de l'action :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- création à la place du camping d'une zone de stockage</li><li>- aménager une zone artisanale sur la partie haute</li><li>- déplacer sur ce site le hangar de la presqu'île et faire une isolation thermique de la cellule centrale.</li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel :</b> 1999 - 2001
<b>Coût total prévu :</b>
<b>Sources de financement recherchées :</b>

<b>Action N° 15</b>
<b>Désignation :</b> construction d'une unité de congélation du poisson
<b>Chef de projet :</b> Opérateurs
<b>Partenaires associés :</b> Concessionnaire, ville de Port-Vendres, Département.
<b>Objectif poursuivi :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- éviter de transporter à Sète les invendus, et assurer une plus grande autonomie des producteurs dans la perspective d'une labellisation de leurs produits</li></ul>
<b>Contenu de l'action :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- création d'une unité de 200 à 400 m<sup>2</sup> d'une unité de congélation-conservation sur le site de l'Anse Gerbal</li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel :</b> 2001
<b>Coût total prévu :</b>
<b>Sources de financement recherchées :</b>

<b>Action N° 16</b>
<b>Désignation :</b> Délocalisation du chantier de carénage
<b>Chef de projet :</b> Département ou Concessionnaire
<b>Partenaires associés :</b> Concessionnaire, ville de Port-Vendres, Département.
<b>Objectif poursuivi :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>. améliorer les conditions de sécurité et d'hygiène sur le site de la criée, et permettre un développement de l'activité réparation navale.</li></ul>
<b>Contenu de l'action :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- construire dans l'Anse de la jetée de :<ul style="list-style-type: none"><li>. 8 000 m<sup>2</sup> de terre-pleins lourds</li><li>. 1 darsette de 40 x 9 m,</li><li>. 1 ouvrage de défense annexe</li><li>. 1 voie d'accès</li></ul></li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel :</b> 2000 - 2003
<b>Coût total prévu :</b> 22 MF.
<b>Sources de financement recherchées :</b>

<b>Action N° 17</b>
<b>Désignation :</b> création d'un quai polyvalent commerce-passagers à l'anse des Tamarins
<b>Chef de projet :</b> Département
<b>Partenaires associés :</b> Concessionnaire
<b>Objectif poursuivi :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>. améliorer les conditions d'accueil des navires, et offrir une meilleure disponibilité des quais pour les navires de plus grande taille.</li></ul>
<b>Contenu de l'action :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- construire dans l'Anse des Tamarins :<ul style="list-style-type: none"><li>. 1 mur de quai sur perré de 200 m avec une profondeur de 9 m.,</li><li>. 1 terre-plein portuaire de 7 000 m<sup>2</sup>,</li><li>. des voiries, réseaux et parkings</li></ul></li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel :</b> 2000 - 2001
<b>Coût total prévu :</b> 38 MF.
<b>Sources de financement recherchées :</b>

<b>Action N° 18</b>
<b>Désignation :</b> approfondissement du poste à quai N° 2 à 8,5 m., et recalibrage de l'aire d'évitage
<b>Chef de projet :</b> Département ou Concessionnaire
<b>Partenaires associés :</b> Concessionnaire, ou département, ville de Port-Vendres,
<b>Objectif poursuivi :</b> améliorer les conditions d'accueil de navires plus grands.
<b>Contenu de l'action :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- dragage sur la zone d'évitage et en butée de quai sur 180 m. (2 000 m<sup>3</sup> de matériaux à extraire)</li><li>- déroctage</li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel :</b> 2001 - 2002
<b>Coût total prévu :</b> 3 MF.
<b>Sources de financement recherchées :</b>

<b>Action N° 19</b>
<b>Désignation :</b> aménagements urbains autour du port
<b>Chef de projet :</b> ville de Port-Vendres
<b>Partenaires associés :</b> Concessionnaire, Département, Opérateurs
<b>Objectif poursuivi :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>. améliorer les conditions de circulation et de stationnement autour du port,</li><li>. favoriser l'insertion du port dans la ville, et en particulier le tourisme "industriel".</li></ul>
<b>Contenu de l'action :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>- chemin d'accès au môle "promenade-croisette"</li><li>- aménagement à but touristique de la criée,</li><li>- aménagement du toit de la gare maritime</li></ul>
<b>Calendrier prévisionnel :</b> 2000 - 2004
<b>Coût total prévu :</b>
<b>Sources de financement recherchées :</b>

## Port de Port-Vendres

ACTIONS	Partenaires	Chef projet	Coût	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Après 2007
<b>A. Actions immatérielles</b>													
1 Mise en oeuvre du Comité de Pilotage Stratégique	E, C, CG	E											
2 Outils de mesure de la compétitivité / ports concurrents	C	CG											
3 Démarche qualifiée globale du port (certification ? / charte qualité ?)	E, O, C	CG											
4 Renforcement du transport ferroviaire pour les post-acheminements	S, C, O	S											
5 Communication interne (navires et marchandises)	E, O	CG											
6 Communication externe (clients et marketing)	E, O	CG											
7 Etude des perspectives et besoins de la croisière	E, O, C	CG											
8 Etude des possibilités d'accueil de la croisière quai Nord et plan d'aménagement portuaire (redistribution des activités pêche et croisière)	E, Vp, Ct, A, C	CG											
9 plan de circulation (pourtour du port, zone de la criée, zone de carénage, ...)	Vp, E, C	CG/Vp											
10 Synergie avec autres ports régionaux ou méditerranéen	D	CG											
<b>B. Actions matérielles</b>													
1 construction des quais et Terre-pleins dans l'anse GERBAL	E, C	CG											
2 Equipement collectifs pêche (démarche qualité)	E, C, Vp, Cs, O	CG/O											
3 aménagement du site du camping zone de stockage des conteneurs zone artisanale portuaire	E, C, Vp, C	CG											
4 Construction unité de congélation poisson	C, CG, Vp	O											
5 Transfert de l'aire de carénage dans l'Anse Asplugas et modernisation équipement	C, CG, Vp	CG/C											
6 Construction quai mixte Tamarins + équipement portuaire	CG	CG											
7 Réaménagement urbain autour du port chemin d'accès au môle "promenade-croisière" aménagement à but "touristique" de la criée aménagement du toit de la gare maritime (accès visiteurs)	Vp, E Vp, C, O C CG	CG C CG											

E : Etat  
C : Concessionnaire  
CG : Collect. Terr.

Vp : Ville de Port-Vendres  
S : SNCF  
Ca : Commun. D'agglo.

O : Opérateur  
P : Personnel  
A : Association

R RFF

Pr : Privés

D : Divers