

janvier 2013

cndp
Commission particulière
du débat public
Port-La Nouvelle 2015

Cahier d'acteur n°11

www.debatpublic-pln2015.org



Etablissement Public Régional Port Sud de France

» Introduction

Port Sud de France est un établissement public de la Région Languedoc-Roussillon créé au 1er janvier 2008 qui a la charge des ports de commerce, de pêche et de plaisance de Sète dans le cadre d'une convention d'exploitation et de gestion courant jusqu'au 31 décembre 2020.

Avec, en 2011, un effectif moyen de 80 personnes et un chiffre d'affaires de 15,9 M€, Port Sud de France a entrepris, avec le concours de la Région pour ce qui concerne les infrastructures portuaires, un programme de revitalisation et de développement important du port de Sète qui s'inscrit dans la stratégie économique régionale.

CONTACT >

1, quai Philippe Régy - BP 10853 - 34201 Sète cedex - France

tél : +33 (0) 4 67 46 34 04

fax : +33 (0) 4 67 46 34 07

www.sete.port.fr

Préambule

Au travers du présent cahier d'acteurs, Port Sud de France tient à exprimer son soutien au projet d'extension de Port-La Nouvelle lequel, avec Port-Vendres, fait partie du même réseau portuaire régional. Avec l'extension du port narbonnais en complément du développement du port de Sète qui est d'ores et déjà engagé ainsi que

des projets en cours à Port-Vendres et à L'Ardoise, la Région disposera d'une offre portuaire cohérente et globale sur une façade maritime directement connectée aux réseaux intermodaux de transport européens. Elle contribuera ainsi à la captation des flux de marchandises à destination des marchés sud-européens qui transitent aujourd'hui encore en trop grand nombre par les ports du range Nord.

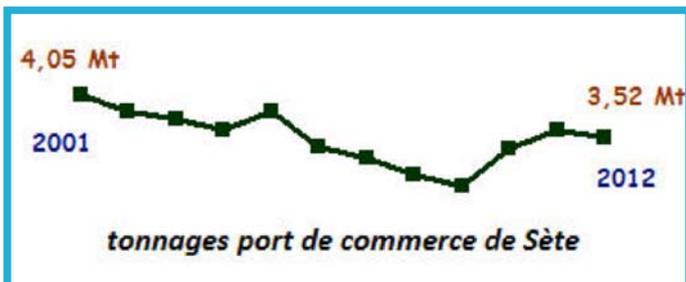
La logistique, filière économique majeure pour le Languedoc-Roussillon

La région Languedoc-Roussillon est peu industrialisée. Elle est géographiquement située sur une des grandes voies de passage entre les marchés du Nord et du Sud de l'Europe et est dotée d'infrastructures de transport terrestres modernes et multimodales. La filière logistique y est relativement peu exploitée et est aujourd'hui un des rares relais de croissance. Elle est par conséquent vitale pour le développement de son économie et de ses emplois.



La place des ports dans la filière logistique régionale est structurante et celle-ci ne pourra prospérer que si les ports augmentent leurs capacités de traitement et de transit ainsi que leur polyvalence et ce, sous la poussée de la massification croissante des flux. La politique volontariste dans laquelle la Région s'est engagée est donc une impérieuse nécessité. A défaut les ports régionaux périliteront et verront leurs activités se contracter à l'instar de ce qui a été observé tout au long des dernières années pour le port de Sète du fait du délaissement progressif des pouvoirs publics.

Du fait de la dimension limitée des trois ports, des contraintes qui leur sont propres et de leurs atouts respectifs, ce projet doit être conduit dans chacun d'eux et c'est le développement de l'ensemble qui assurera le succès de chacun.



Les trois ports doivent être pensés comme un seul ensemble. C'est d'ailleurs le fondement de la politique actuelle engagée par la Région, déclinée localement et dans laquelle s'inscrit pleinement le projet d'extension de Port-La Nouvelle.

La mise en réseau des trois ports, la présence et la multiplication des parcs et plateformes logistiques en arrière pays, la redynamisation du transport ferroviaire local et régional de fret induite par le transfert des

voies portuaires ainsi que la mise au gabarit du canal du Rhône à Sète participent en effet de la même logique de renforcement de la logistique régionale en tirant le meilleur profit des potentialités de chacun des sites.

Port-La Nouvelle et Sète, deux offres complémentaires

Un des meilleurs exemples est fourni par le port de commerce de Sète qui s'étend sur environ 145 ha sans possibilité significative d'extension. Il est par ailleurs situé à proximité immédiate des villes de Sète et de Frontignan/La Peyrade. Ses capacités d'accueil de nouvelles activités ou trafics sont ainsi réduites et ces derniers doivent être limités à du transit rapide de marchandises sur la zone portuaire.

De nouvelles activités de stockage de longue durée et de transformation ne peuvent être acceptées à Sète qu'en zone logistique arrière comme cela est d'ailleurs envisagé avec la zone de Poussan mais il faut dans ce cas que le trafic en question soit en mesure de supporter le surcoût de la rupture de charge qui en résultera. Cela sera possible pour les marchandises diverses et notamment les marchandises conteneurisées qui constituent un des axes de développement majeurs du port de Sète pour lequel un nouveau quai H de près de 470 m de long sera mis en service à l'horizon 2015.

Les trafics qui nécessitent un stockage de longue durée à proximité des navires voire des activités industrielles en bord à quai, pourront par contre être accueillis à Port-La Nouvelle. C'est sur ces marchés pour lesquels existe une réelle demande comme le montre le Dossier du maître d'ouvrage que le projet trouvera sa pleine justification.

Cela n'affectera pas pour autant les trafics actuels de vracs liquides et solides du port de Sète que ce dernier espère même voir prospérer dans la limite de ses possibilités qui ont été rappelées plus haut. Par contre ses perspectives de développement les plus significatives en termes de valeur ajoutée sont clairement orientées vers les trafics de passagers, de fret roulant (y compris voitures neuves) et de conteneurs, filières sur lesquelles le port de Sète est le mieux positionné tel que défini dans le schéma de sectorisation des trafics défini au niveau régional.

Il est bon enfin de rappeler que le projet de Port-La Nouvelle, objet du débat public, produira son plein effet à l'horizon de 2030. La mondialisation de l'économie, la transformation par les pays sources de leurs matières premières, les logistiques induites par les changements drastiques des politiques énergétiques vont profondément accroître et modifier dans les vingt prochaines années les mouvements de marchandises tels que nous les connaissons aujourd'hui. Il est dès lors impératif d'anticiper ces évolutions qui s'inscriront dans tous les cas de figure dans un contexte de fort développement des échanges internationaux, même si nous n'en connaissons pas aujourd'hui précisément la forme.

Une logistique régionale au plus près des marchés

La région est démographiquement très dynamique et il s'agit avant tout d'un marché de consommation. Les importations sont donc structurellement nettement supérieures aux exportations.

Une offre portuaire de qualité permettra de relocaliser des flux de produits destinés à l'hinterland régional et de fixer en région la valeur ajoutée générée par leur logistique. Les transports terrestres seront donc notablement réduits, ce qui constituera à la fois un avantage compétitif pour les entreprises et un atout en termes de développement durable.



La nécessité d'une offre portuaire diversifiée

Les ports du Sud Europe sont en déficit logistique par rapport aux ports du Nord compte tenu de l'hinterland de production mais surtout de consommation. La marge de progression des trafics est incontestable.

Elle ne pourra cependant être exploitée que si l'offre portuaire de la façade est suffisamment diversifiée.

En effet certains clients font le choix délibéré de ports d'une dimension plus restreinte pour y trouver un service sur mesure adapté au plus près de leurs besoins. Il est important aux côtés du grand port de Marseille/Fos, que puissent coexister des ports de la dimension de Sète ou Port-La Nouvelle. A défaut les frets passeront dans les ports italiens ou espagnols quand ils ne seront pas tout simplement attirés par les ports du range nord-européen.

C'est d'ailleurs un schéma rencontré dans les pays voisins tels que le port de Tarragone en Espagne aux côtés de celui de Barcelone ou celui de Vado en Italie aux côtés de Gênes.

Toutefois pour être attractive l'offre portuaire régionale se doit d'être complète. C'est pourquoi, comme il a été dit précédemment, le projet de Port-La Nouvelle prend toute sa place dans cette offre alternative aux grandes plate-formes portuaires.

Le renforcement des moyens et des compétences régionales

Sète et de Port-La Nouvelle sont deux ports d'importance régionale qui ne peuvent se développer que grâce à un réseau de professionnels suffisamment étoffé. Ceci est vrai pour les clients comme pour les prestataires, transitaires, transporteurs routiers, etc. La nouvelle dimension de Port-La Nouvelle et le développement conjoint du port de Sète permettra donc d'accroître et de renforcer le tissu des entreprises locales au bénéfice de chacun des ports. Cela rejoint le concept de globalisation du développement des ports régionaux qui est la seule voie de leur réussite face à la massification croissante des flux.

Des synergies entre les deux ports

Les deux ports de Sète et Port-La Nouvelle présentent des trafics communs qui font l'objet de synergies particulières lesquels en raison de leur importance doivent être soulignés : le trafic de clinker pour le Groupe Lafarge et celui de céréales pour la société Centre Grains.

La construction d'une nouvelle usine de broyage de clinker en bord à quai sur le port de Sète mise en service début 2011 (investissement privé de l'ordre de 50 M€) en remplacement de l'usine existante sur la commune de Frontignan au bord de l'étang de Thau s'est accompagnée d'une redéfinition de sa logistique d'approvisionnement avec le basculement du mode routier vers le mode maritime pour les composants à broyer entrant dans la composition du ciment à savoir le clinker à 70% et les produits complémentaires à 30%.



> Port de commerce de Sète - usine Lafarge Ciments

Ainsi sera mis en place à l'horizon 2015 dès que le nouveau quai H aura été livré par la Région et équipé de ses outillages par le Groupe Lafarge, un service de cabotage avec Port-La Nouvelle pour le transport du clinker produit par la cimenterie novoiloise pour un trafic qui pourra monter jusqu'à 250.000 tonnes par an et 80 escales (dans l'hypothèse de caboteurs de 3.000 t de capacité d'emport moyenne). Les produits complémentaires seront également acheminés par mer au départ de ports extérieurs (usine Arcelor Mittal de Fos pour le laitier par exemple).

Cette opération qui permettra de transférer de la voie routière à la voie maritime l'équivalent de 10.000 camions par an entre Port-La Nouvelle et Sète a été rendue possible grâce à la gestion des deux ports par la Région qui a su tirer parti des activités et caractéristiques propres à chacune des zones portuaires.





Les céréales constituent le point fort de l'activité portuaire de Port-La Nouvelle avec un acteur principal, les Silos du Sud, lequel s'il a prévu d'y développer son activité dans le cadre du projet d'extension du port n'a pas pour autant décidé de délaisser le port de Sète dans lequel il est également implanté au travers des Silos de la Méditerranée à telle enseigne qu'il y a procédé en s'associant avec la société Saipol sous le nom de Centre-Grains, à la construction d'un nouveau silo à céréales et d'un hangar à plat le tout pour une capacité de 50.000 tonnes. Ces installations sont entrées en service en juillet 2011 et se sont accompagnées de la mise en place d'outillages privés de chargement et de déchargement sur le quai J qui a été prolongé pour ce faire par la Région. L'investissement total pour la société Centre-Grains s'est élevé à 28 M€ environ.

> Port de commerce de Sète - silos de stockage de Centre-Grains et usine Saipol

Là encore les atouts propres aux deux ports se sont conjugués pour renforcer l'attractivité de chacun qu'il s'agisse de la spécialisation de Port-La Nouvelle dans le blé dur adossé aux zones de production de l'Ouest de la Région et du Midi Pyrénées ou de l'offre fluviale de Sète en direction de la vallée du Rhône qui est déterminante pour le pré post acheminement des céréales, engrais et tourteaux.

Les complémentarités qui se sont créées sur le clinker et les produits agricoles seront dans le futur et, suivant les cas d'espèce, susceptibles d'être mises en œuvre pour d'autres trafics.

L'intermodalité

Si avec le canal du Rhône à Sète le mode fluvial reste une spécificité du port de Sète, le mode ferroviaire par contre est commun avec Port-La Nouvelle. Le développement très significatif qu'il connaîtra dans le port novoallois résultant de l'extension du port et des importantes surfaces de terre-pleins en arrière-quai qui y sont attachées, aura des conséquences positives pour le port de Sète sachant qu'à compter de 2014 ce dernier va maîtriser la gestion locale de ce mode de transport du fait du transfert des voies portuaires et des faisceaux ferroviaires adjacents de RFF à la Région.

En termes de transport de marchandises local, le mode ferroviaire ne constituera en effet une véritable alternative au transport routier que s'il s'appuie sur des opérateurs de proximité qui ne pourront voir le jour qu'avec un volume d'activités suffisant. A cet égard l'apport des deux ports de Port-La Nouvelle et Sète sera déterminant comme l'ont montré toutes les études conduites jusqu'à présent sur ce sujet sur le Languedoc-Roussillon.

Conclusion

En renforçant l'offre portuaire et logistique régionale, le projet d'extension de Port-La Nouvelle bénéficiera directement à l'ensemble du réseau des ports du Languedoc-Roussillon. C'est à ce prix que pourra véritablement se développer la logistique régionale, filière économique majeure pour le Languedoc-Roussillon qui sera ainsi à même de tirer pleinement profit de sa position géographique clé au carrefour des flux qui irriguent l'Europe du Sud.

Dans un contexte d'économie mondiale en profonde mutation, l'extension du port de Port-La Nouvelle permettra, avec les transformations des autres ports régionaux, de répondre aux nouvelles demandes de transport maritime des biens et des personnes dont nous savons qu'elles émergeront même si nous n'en connaissons pas bien aujourd'hui précisément la nature.

