

avril 2013

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Port-La Nouvelle 2015

# Cahier d'acteur n°28

[www.debatpublic-pln2015.org](http://www.debatpublic-pln2015.org)



## **Syndicat national des importateurs/exportateurs de fruits et légumes Saint Charles International**

### CONTACT >

BP 75451 – 66034 Perpignan Cedex

**Tél : +33 (0)4 68 54 66 40 – Fax : +33 (0)4 68 54 51 04**

E-Mail : [snifl@saintcharlesinternational.fr](mailto:snifl@saintcharlesinternational.fr) **Site : [www.saintcharlesinternational.fr](http://www.saintcharlesinternational.fr)**



## **Pour le Syndicat des Transporteurs**

### CONTACT >

Centre Routier – BP 35429, 66034 – PERPIGNAN Cedex

**Tél : 04 68 56 98 89**



## **Pour Saint-Charles Export**

### CONTACT >

BP 15054, 66030 – PERPIGNAN Cedex

**Tél : 04 68 54 66 40**

## **Argumentaire Port-La Nouvelle / Ports du Nord Les éléments de compétitivité des ports du Nord de l'Europe :**

### >> La position géographique :

La géographie sous les angles économiques et physique des ports du Nord est déterminante en ce qui concerne la répartition des flux de marchandises avec l'Europe. Il s'avère que 65% à 70% du marché (consommation et industriel) se trouvent dans la moitié nord du continent. Les Alpes et le Rhin forment respectivement une barrière ainsi qu'un corridor naturel et, de ce fait, l'hinterland et le marché des ports du Nord s'étendent jusqu'à la Suisse et l'Autriche.



### >> La taille des ports :

D'accès maritime rapide avec des tirants d'eau profonds, les ports du Nord ont la capacité de rayonner en termes de transbordement sur tout l'Ouest du continent depuis le Portugal jusqu'à la Baltique en passant par la Grande Bretagne et l'Irlande.

## >> L'inter modalité :

Les parts modales dans chaque port du Nord dépendent de facteurs particuliers, l'existence notamment de voies fluviales d'un bon gabarit et d'un système ferroviaire adapté sont essentiels pour les longues distances. A titre indicatif à Rotterdam, la part modale de la route représente 50% (les courtes distances), les modes ferroviaires 13% et fluviaux 30% sur les longues distances.

## >> La massification :

Il existe des effets d'échelle dans le transport maritime, et dans une certaine mesure dans l'actuelle répartition des flux de marchandises avec l'Europe. Les grands porte-conteneurs ont pour effet d'abaisser les coûts par unité et augmentent la capacité entre ports d'Europe du Nord et ports d'Asie. En outre, cette grandeur d'échelle dans le cadre de la rangée / du range Hambourg-Le Havre a pour effet d'attirer des volumes de conteneurs additionnels pour des marchés situés en dehors de leur hinterland naturel.

Outre le fait que les grands porte-conteneurs émettent moins de CO2 par tonne/km, les ports du Nord obtiennent un avantage supplémentaire de cette grandeur d'échelle dans le transport maritime. Cet avantage intervient pour la totalité du voyage entre la Chine et l'Europe de l'Ouest, soit 20 000 km.

## >> Port d'éclatement ou hub :

Parmi les ports du Nord, il est noté la singularité de Rotterdam, port d'éclatement ou « hub » pour le pétrole comme pour les containers. Il reçoit les marchandises depuis le Moyen orient et l'Asie orientale, les décharge des supertankers ou des portes containers géants et les recharge sur des navires plus petits, les feeders, qui les acheminent vers les ports de moindre importance. Le trafic fonctionne également dans l'autre sens. Rotterdam dessert par feeder les ports de Northern Range mais aussi ceux de la façade britannique, scandinave, baltique et jusqu'à la Méditerranée.

# La stratégie possible depuis les ports du Sud et tout particulièrement du Languedoc-Roussillon :

## >> Intensifier les flux à destination des ports Languedoc-Roussillon en développant de nouveaux trafics.

En ce qui concerne la plateforme multimodale Pyrénées-Méditerranée, deux axes majeurs sont actuellement en cours d'étude : l'Amérique du Sud et la Turquie. Une sensibilisation des exportateurs Marocains pour augmenter leur trafic sur Port-Vendres permettra pour un même temps de trajet qu'en camion, une économie substantielle de l'ordre de 30%.

## >> Optimiser l'inter modalité :

L'utilisation des modes ferroviaires est à privilégier sur les moyennes et longues distances supérieures à 500 km. A titre indicatif, un camion de Perpignan à Lille mettra 24h00 pour un coût de 1 700E HT. L'utilisation du Combiné permettra pour un container d'atteindre Lille en 12h00 pour un coût hors frais d'approche de 700E.

## >> Anticiper la montée en puissance de l'Afrique :

L'Afrique a énormément changé depuis 5 ans. C'est l'une des poches de croissance forte des 30 années à venir à l'issue desquelles elle comportera environ 2,5 milliards d'habitants, un quart de l'humanité.

Les effectifs de ses classes moyennes près de 300 millions de personnes vont vraisemblablement doubler d'ici 2030 grâce à ses PME, coeur de développement de l'économie. La Région Languedoc-Roussillon et la plateforme multimodale Pyrénées-Méditerranée doivent pouvoir accompagner stratégiquement ce mouvement et bénéficier de flux Sud/Nord/Sud grâce au développement du commerce international en provenance et destination de ces Pays.





## Etat des lieux

### >> Une situation géographique privilégiée :

La chaîne des Pyrénées sépare la péninsule Ibérique du reste de l'Europe occidentale. Elle s'étend sur 420 km entre la mer Méditerranée et le Golfe de Gascogne.

Pour le trafic poids lourd, les principaux points de franchissement des Pyrénées sont, par ordre d'importance le Perthus (52%) et Bariatou (44%), soit à eux deux 96%.

Le trafic sur l'autoroute du Perthus est estimé à 3,25 millions de poids lourds par an. Soit, 46 millions de tonnes tous produits confondus.

Sur ce total, le flux d'échange (avec origine ou destination la France) représente 47% et le flux de transit (trafic qui traverse totalement la France) 53%.

Saint-Charles International traite chaque année environ un tiers du flux d'échange Espagne/France passant par le Perthus.

### >> Une plateforme reconnue d'intérêt européen :

La région Languedoc-Roussillon comporte trois pôles logistiques d'importance très inégale :

- Un pôle logistique d'intérêt régional, au complexe routier de Narbonne Croix-Sud, point de jonction des autoroutes A9 et A61 et autour du port de Port-La Nouvelle.
- Un pôle logistique d'intérêt national autour du port de Sète et de l'aéroport international de Montpellier-Méditerranée.
- Un pôle logistique d'intérêt européen, la plateforme multimodale Pyrénées Méditerranée (MP<sup>2</sup>) comprenant en son sein Saint-Charles International, première plateforme européenne de commercialisation, de transports et de logistique avec 1 500 000 tonnes de fruits et légumes traitées annuellement soit 1,6 milliards d'euros de chiffres d'affaires.



### >> Un des plus importants poumons économiques de la Région Languedoc-Roussillon

Saint-Charles International, plus importante concentration d'entreprises privées spécialisées en fruits et légumes, transports et logistique d'Europe, représente aujourd'hui :

- 60% de la logistique de la Région Languedoc-Roussillon
- 92% du flux national ferroviaire fruits et légumes
- 90% des exportations de fruits et légumes du Languedoc-Roussillon
- 72% d'entreprises engagées dans le développement durable





## >> Une croissance exponentielle du trafic routier :

Le trafic de marchandises est en constante croissance. La route a absorbé la quasi-totalité de l'augmentation des échanges au détriment des autres moyens de transport.

Depuis une dizaine d'années, le trafic routier a connu une augmentation 3 fois supérieure à celui du ferroviaire et la route représente aujourd'hui environ 90% des passages à la frontière franco-espagnole.

Au niveau national, la route couvre 80% des transports directs de marchandises.

Il faut souligner que, même dans une hypothèse basse, les chiffres du trafic routier de marchandises pourraient, au niveau national, augmenter de 40% d'ici 2020 (source DDE).

Le trafic moyen sur l'A9, entre Le Boulou et Le Perthus, s'élève à 10 000 camions poids lourds/jour.

Le département des Pyrénées-Orientales figure largement en tête des départements générateurs de trafics routiers avec la péninsule ibérique, notamment grâce au rôle joué par la plateforme multimodale Perpignan-Méditerranée (MP2).

## Pour une nouvelle politique des transports

L'ensemble des chambres, syndicats et associations à vocation économique des Pyrénées-Orientales ont exprimé en 2006 leur avis collectif et unanime pour une nouvelle politique des transports au service d'un développement durable et équilibré de la plateforme multimodale Pyrénées-Méditerranée (MP2). Ils préconisent une solution alternative au transport de marchandises en « tout routier » par le développement du fret ferroviaire et du fret maritime sur les longues distances.

### >> En ce qui concerne le fret maritime – Port-Vendres :

- Création de lignes courte distance (cabotage maritime)
- Agrandissement et rénovation du terminal fruitier
- Création d'un terminal « Roulier »
- Projet de rénovation du quai Dezoum
- Etude sur la mise en place d'une desserte ferroviaire Port-Vendres / Perpignan Saint-Charles terminal container



Il est ici noté que grâce à l'action concertée au titre de la plateforme MP<sup>2</sup> avec l'appui des professionnels de Saint-Charles et de Port-Vendres, le tonnage en provenance du Maroc est passé de 5000 tonnes en 2006 à 89 000 tonnes en 2011.

### >> En ce qui concerne le fret ferroviaire :



- L'extension du chantier de transport combiné à Saint-Charles permet de traiter des trains entiers (750 mètres) et de doubler le tonnage en passant de un à deux millions de tonnes par an, tous produits confondus.

Il est ici noté que depuis l'inauguration du chantier en 2010, il a été mis en place, à la satisfaction des professionnels du transport et de la Logistique, une ligne Perpignan / Valenton et en projection : Perpignan/Lille, Perpignan/Nantes et Perpignan/Strasbourg.

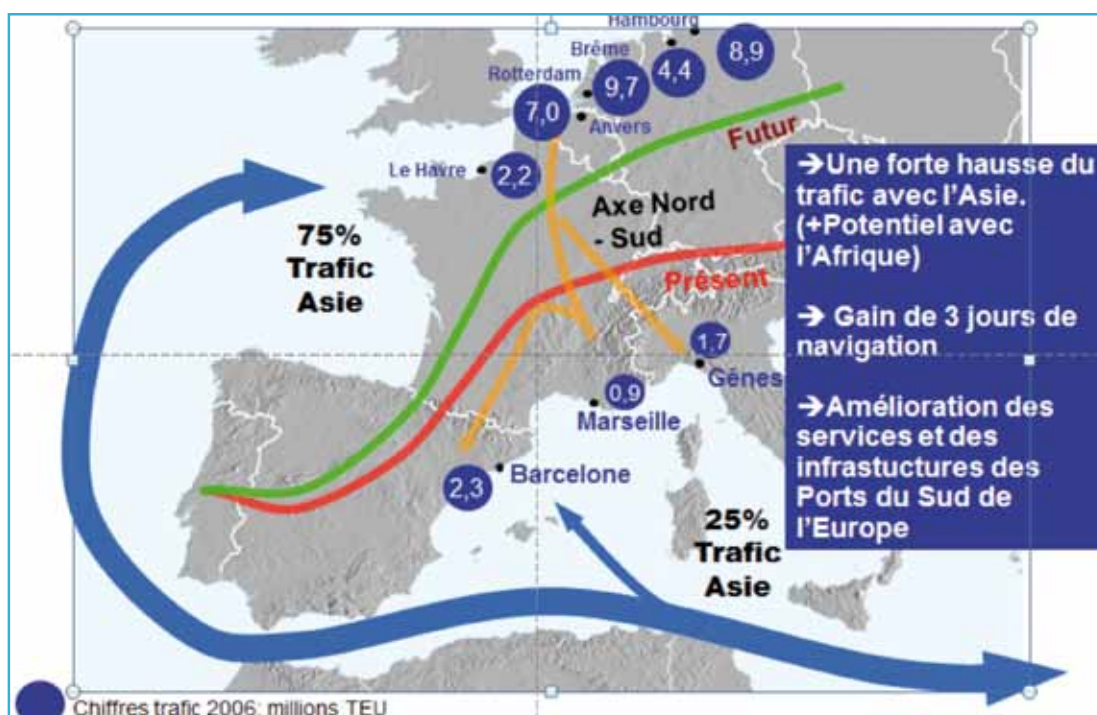


- La création de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Perpignan / Montpellier
- La création de l'autoroute ferroviaire Perpignan / Luxembourg
- La mise en place d'une offre ferroviaire adaptée aux besoins des entreprises industrielles sur l'espace entreprises Méditerranée de Rivesaltes.



## L'intérêt de Saint-Charles international pour les projets d'extensions des infrastructures portuaires de Sète, Port-La Nouvelle et Port-Vendres

**Conforter la stratégie portuaire de la Région Languedoc-Roussillon face à la prédominance des ports du Nord de l'Europe**





Le trafic maritime en provenance d'Asie est en progression continue depuis une dizaine d'années. Il se développe d'une manière exponentielle principalement sur les destinations du Nord de l'Europe. Les ports de Rotterdam, Anvers, etc. traitent 75% des flux en provenance du Sud ; et ce, probablement grâce à un hinterland adapté, une meilleure desserte et une grande fiabilité.

Les ports de la Méditerranée et tout particulièrement pour la région Languedoc-Roussillon, Sète, Port-La Nouvelle et Port-Vendres, ont un rôle majeur à jouer et des flux à capter.

Il est important de souligner ici qu'il ne suffit pas d'avoir des infrastructures portuaires mais qu'il est impératif de disposer de relais terrestres. Il faut s'appuyer sur des plateformes logistiques telles que la plateforme multimodale Pyrénées-Méditerranée (MP2) pourvoyeuse de valeur ajoutée.

Après avoir rappelé « que la bataille des ports se gagne à terre », il est indispensable que les trois ports de la région Languedoc-Roussillon se mettent en ordre de marche pour capter les flux et pour les redistribuer sur les longues distances par d'autres modes complémentaires à la route.

A cet effet, l'utilisation d'outil ferroviaire adapté tel que Perpignan-Saint-Charles terminal container, pour lequel 41 millions d'euros ont été investis, doit être favorisé.

## Anticiper les besoins futurs

Il est indispensable d'anticiper l'évolution du fret maritime, de miser sur des infrastructures portuaires adaptées et d'élever les normes des ports régionaux pour capter les nouveaux trafics provenant principalement du Sud de la Méditerranée.

## Conclusion

Saint-Charles International préconise de stimuler fortement la croissance des trois ports de la Région Languedoc-Roussillon et de procéder à leurs extensions :

- > en tenant compte de leurs caractéristiques, de leurs spécificités et de leur complémentarité.
- > en s'engageant dans une stratégie offensive positionnant durablement nos ports dans des réseaux de transport de marchandises performants notamment en ouvrant la voie du cabotage et de l'intermodalité.
- > en misant sur la valeur ajoutée dégagée sur le territoire régional par les plateformes logistiques et en profitant ainsi des flux intra et extra-communautaires, qu'elles génèrent, tant à l'importation qu'à l'exportation
- > en développant une stratégie portuaire associant les acteurs publics et privés concernés avec la mise en exergue du rôle important de la Région Languedoc-Roussillon comme fédérateur et accompagnateur des politiques menées localement par l'ensemble des collectivités
- > en s'inscrivant au service d'un développement durable et équilibré des infrastructures régionales.

En résumé nous suggérons, pour une gouvernance cohérente que ces trois ports soit coordonné et animé par un acteur unique, la Région Languedoc-Roussillon en étroite synergie avec les professionnels du contrat de Filière Transport / Logistique : Translog et la plateforme multimodale Pyrénées-Méditerranée MP2.

