

mars 2013

cndp
Commission particulière
du débat public
Port-La Nouvelle 2015

Cahier d'acteur n°37

www.debatpublic-pln2015.org



CCI Languedoc-Roussillon

CONTACT >



CCI Languedoc-Roussillon

273, avenue de la Pompignane - CS 89516

34961 Montpellier Cedex 2

T. 04 67 13 68 44 - F. 04 67 13 68 00

www.languedoc-roussillon.cci.fr

Porte ouverte sur la Méditerranée, le site portuaire de Port-La Nouvelle poursuit l'ambition de changer d'échelle pour accroître son attractivité, saisir de nouvelles opportunités géostratégiques et intégrer davantage le Languedoc-Roussillon au sein des dynamiques internationales du transport et de la logistique.

Dans un contexte marqué par la mondialisation croissante des échanges, cette volonté s'inscrit dans une vision stratégique cohérente du développement régional, visant à soutenir les dynamiques économiques, à structurer les territoires et à favoriser la création de richesses et d'emplois au sein d'un environnement durable.

Conscient des enjeux liés à la performance et la compétitivité logistique, le réseau des Chambres de commerce et d'industrie du Languedoc-Roussillon se mobilise donc pour soutenir fortement ce projet de port régional afin que Port-La Nouvelle puisse assumer un rôle de catalyseur de la croissance économique, moteur du développement territorial et acteur incontournable dans le positionnement de la région comme plate-forme logistique majeure du bassin méditerranéen.

Introduction

Bénéficiant de la croissance des échanges mondiaux, le transport maritime international a connu durant ces dernières années un développement soutenu et, malgré l'avènement de la crise économique, les conditions structurelles de l'expansion des trafics perdurent sous la pression d'une concurrence renforcée par la globalisation de l'économie.

Augmentation de la taille des navires, fusion des grands transporteurs maritimes, rôle capital des ports dans les chaînes logistiques et émergence de grands opérateurs de terminaux portuaires... ces nouvelles conditions d'organisation du trafic maritime justifient le soutien actif qui doit être apporté aux projets d'investissements visant à moderniser les équipements portuaires et à les adapter aux évolutions en cours.

Cette problématique est fondatrice du projet de développement du Grand port de Port-La Nouvelle, destiné à mettre à niveau les capacités existantes pour mieux répondre aux besoins des utilisateurs actuels, mais également à lui donner les moyens de saisir les nouvelles opportunités du transport maritime en proposant des services inédits performants et compétitifs afin d'optimiser l'activité économique et de ranimer une dynamique créatrice de richesses et d'emplois sur le territoire.

Contexte

Assurant l'acheminement de 80% des marchandises transportées dans le cadre du commerce mondial, le transport maritime s'affirme comme la modalité la plus respectueuse de l'environnement, avec 5 fois moins de dégagement de CO₂ que le transport terrestre et 13 fois moins que le transport aérien.

Seulement 30%* de ces flux de marchandises composés d'hydrocarbures, de vracs liquides, secs et de divers conteneurisés, sont effectivement captés par les ports polyfonctionnels et spécialisés qui bordent la Méditerranée, voie de passage essentielle pour le transport maritime mondial sur la route entre Suez et le détroit de Gibraltar, le reliquat de ce trafic remontant la côte atlantique afin de se déverser dans les ports du range nord-européen, faute d'une offre suffisante en capacité et/ou en qualité pour traiter effectivement ces flux.

Cette situation illustre précisément le cas du port de Port-La Nouvelle qui, aujourd'hui, se trouve dans l'incapacité de répondre à la demande de clients potentiels : ainsi en 2011, 490 000 tonnes de trafic n'ont pu être traitées, faute de place ou de moyens techniques adéquats pour en assurer la manutention.



Pour l'optimisation du potentiel portuaire et le développement des trafics

En effet, la configuration actuelle de la plate-forme portuaire limite fortement ses possibilités de développement : enserré dans le Grau de La Nouvelle, insuffisamment protégé par ses digues, le site portuaire souffre aujourd'hui de handicaps structurels patents qui obèrent son efficacité et contraignent ses capacités de croissance :

- une passe et un chenal étroit contrariant l'accessibilité maritime et rendant difficile les manœuvres des navires,
- un tirant d'eau de 8 m maximum, limitant considérablement la taille des navires susceptibles d'entrer au port,
- un niveau d'équipement et de manutention insuffisant et des aménagements réalisés dans le temps, sans cohérence stratégique globale pour faciliter l'exploitation et la circulation portuaire,
- une compétitivité plus faible compte tenu de l'utilisation d'un sealine pour le trafic des hydrocarbures par rapport à un poste à quai,
- une accessibilité portuaire limitée en performance, tant au niveau ferroviaire que routier.



Ce projet d'extension du port de Port-La Nouvelle s'inscrit donc dans la logique d'une nécessaire mise à niveau des équipements portuaires, traduisant ainsi la volonté régionale de créer les conditions qui permettront d'optimiser l'exploitation du site, de développer ses capacités de manutention et la qualité des services rendus afin que ce dernier puisse durablement faire face aux enjeux du trafic maritime, répondre aux évolutions de la demande des professionnels et diversifier sa clientèle en captant de nouveaux trafics.

Cette stratégie adaptative visant à calibrer l'activité portuaire aux exigences actuelles et à venir n'est donc pas une option mais s'affirme comme une impérieuse nécessité pour assurer la pérennité d'un port historique qui, dans le cas contraire, ne pourrait accepter qu'une fraction de plus en plus ténue (40%) d'une flotte mondiale au tonnage unitaire moyen en forte croissance...

Outre le développement des potentialités de trafic par un dimensionnement plus cohérent des infrastructures aux nouveaux standards nautiques du transport maritime international, ce projet de Grand port permettra également la mobilisation des disponibilités foncières présentes pour renforcer l'installation d'activités industrielles à forte valeur ajoutée permettant la valorisation locale des marchandises et la consolidation d'une offre régionale en matière de logistique fine.

Ce faisant, en proposant un stockage de longue durée à proximité des navires ainsi que des activités industrielles en bord à quai, ce projet constitue un élément ultime de renforcement d'une offre portuaire régionale intégrée, pour autant que des synergies s'activent avec la plate-forme de Sète (qui se caractérise par des capacités d'accueil contraintes par la proximité immédiate des zones urbaines et, de facto, limitantes pour le stockage de longue durée et le traitement sur site), afin de valoriser la complémentarité opérationnelle entre les deux sites et de mettre en lumière une combinaison de compétences régionales internationalement valorisable.

Pour la compétitivité territoriale et l'emploi

En effet, adapté aux besoins de l'hinterland sans pour autant être dispendieux en termes d'investissements au regard des bénéfices attendus (au niveau de l'attractivité territoriale par exemple), le projet Port-La Nouvelle 2015 s'inscrit également dans la dimension du développement régional.



Sans réelle tradition industrielle, le Languedoc-Roussillon se caractérise avant tout par son positionnement géostratégique à la confluence des principaux courants d'échanges nord-sud et est-ouest, une position de carrefour qui lui confère une fonction stratégique d'organisation des échanges et de transit entre l'Europe du Nord et le bassin méditerranéen, et un potentiel de développement indéniable dans le secteur logistique.

Dans ce cadre, la mise en œuvre d'une offre portuaire plus attractive, maximisant les perspectives de report modal, constituera un atout supplémentaire pour le développement durable de l'économie régionale.

Sous réserve que ce projet soit accompagné par la mise en œuvre d'une politique de transport terrestre

performante permettant de maîtriser les pré et post acheminements des marchandises (développement d'une réelle intermodalité, renforcement du fret ferroviaire et du transport fluvio-maritime), la consolidation des potentiels humains et techniques liés aux investissements en équipements consentis contribuera à dynamiser efficacement le développement d'une filière logistique majeure pour la croissance régionale, enfin en capacité de tirer pleinement profit du positionnement de notre territoire et de son ouverture sur la Méditerranée.

70% des emplois liés au transport maritime étant des emplois à terre, de qualité et à forte intensité de connaissance d'après la Commission européenne, nul doute que le développement de l'activité portuaire à Port-La Nouvelle lié à l'augmentation des gains de productivité, à la diversification et à la qualification des services, saura alimenter une dynamique vertueuse et durable de création de richesses et d'emplois sur un territoire régional toujours profondément marqué par un chômage endémique.

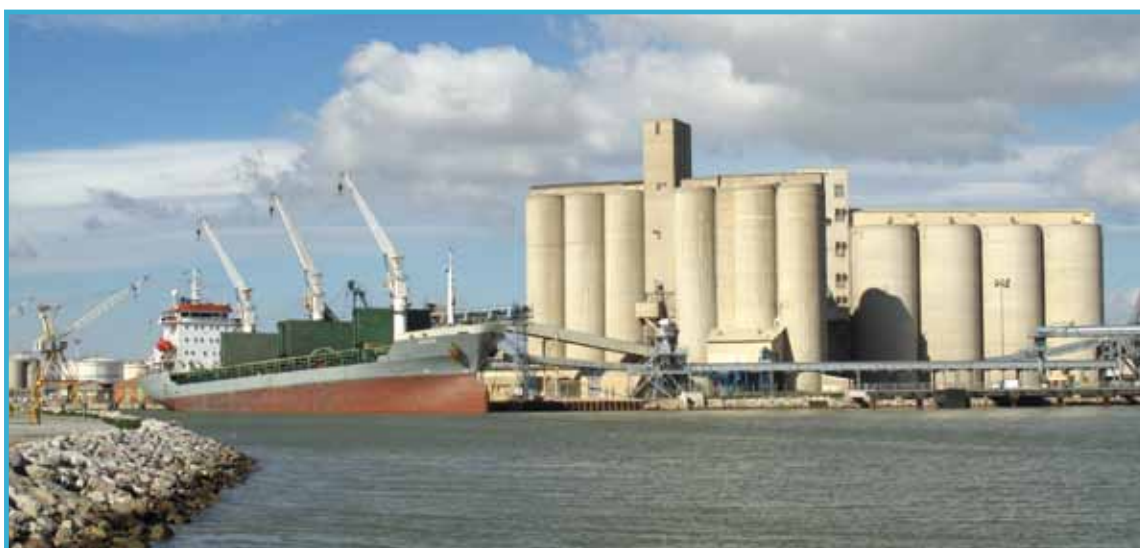


Pour l'émergence économique d'un espace euroméditerranéen

Considérés dans leur fonction commerciale et industrielle comme de vrais axes d'activité générateurs d'une forte valeur ajoutée et d'un emploi de qualité, les ports constituent historiquement pour les autorités communautaires, des vecteurs clés de la croissance économique et de la prospérité de l'Europe.

Une réalité dont témoignent les grands sites portuaires tels que Marseille, Gènes ou Amsterdam qui ont, depuis leur origine, par leurs retombées économiques, considérablement conditionné l'intégration spatiale et le développement productif des territoires bien au-delà des limites de leur propre hinterland.

Dans ce cadre, le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle, qui vise à répondre à des enjeux d'efficacité et de performance en adaptant l'offre portuaire aux évolutions du transport maritime, s'inscrit naturellement dans les orientations prioritaires de la stratégie européenne de Lisbonne pour la croissance et l'emploi.



Cette convergence se retrouve également au niveau de la stratégie de développement polycentrique de l'espace communautaire, visant à promouvoir l'émergence d'une future zone d'intégration économique de niveau mondial au cœur de l'espace méditerranéen faisant pendant à celle d'Europe du Nord.

En effet, en offrant la possibilité aux navires en provenance du canal de Suez d'économiser les cinq à huit jours* de navigation nécessaires pour croiser le détroit de Gibraltar et remonter vers les ports d'Europe du Nord, ce projet contribuera au développement du cabotage maritime international, solution durable présentant un gain environnemental incontestable encouragée par la stratégie communautaire. Il consolidera également *de facto*, sous contrainte d'une optimisation des réseaux de dessertes, le positionnement régional en tant que « hub » logistique de l'espace euro-méditerranéen, formalisant ainsi une alternative de plus en plus crédible aux ports du Nord dans la gestion des flux Nord-sud européens.

Conclusion :

En consolidant l'offre portuaire et logistique régionale, ce projet d'extension contribuera efficacement à l'avènement d'une filière logistique intégrée, diversifiée et compétitive en Languedoc-Roussillon.

Le réseau consulaire régional, au travers de la CCI Languedoc-Roussillon, entend donc soutenir sans réserve le projet Port-La Nouvelle 2015 qui constitue un élément clé de la stratégie de développement régional, un atout majeur dont le territoire doit obligatoirement se doter pour dynamiser l'économie et consolider le développement durable du territoire tout en ouvrant de nouvelles perspectives pour garantir l'avenir de ses entreprises.