



Comptoir languedocien de transit et manutention (CLTM) Port-La Nouvelle



COMPTOIR LANGUEDOCIEN DE TRANSIT ET DE MANUTENTION
PORT LA NOUVELLE

» INTRODUCTION

Le CLTM a été créé à Port-La Nouvelle en 1956 avec pour principales activités la manutention, le transit et la consignation.

L'entreprise s'est développée dans la logistique s'implantant par la suite sur le port de Port-Vendres en 1967 et au Grand Saint-Charles à Perpignan en 1985. Le groupe HM regroupe aujourd'hui les sociétés Comptoir languedocien de transit et manutention Port-La Nouvelle (CLTM PLN), Société d'entrepôt portuaire nouvellois (SEPN), Comptoir languedocien de transit et manutention Port-Vendres (CLTM PV), Chartering transport service (CTS), Comptoir languedocien d'investissement (CLI) avec un effectif global d'une centaine de personnes sur les trois sites de Port-La Nouvelle, Port-Vendres et Perpignan.

Au port de Port-La Nouvelle, le CLTM effectue toutes opérations de manutention dans le domaine du general cargo : colis lourds, produits conditionnés et vrac bénéficiant de diverses surfaces de stockage et de terre-plein ainsi que d'une installation d'ensachage

pour les produits vrac à conditionner.

Au port de Port-Vendres, premier port fruitier français en Méditerranée, le CLTM s'est spécialisé dans les trafics de fruits et primeurs en provenance des pays tiers, les produits sont réceptionnés sur palettes ou en conteneurs, bénéficiant de magasins réfrigérés en bord à quai.

A Perpignan et Port-La Nouvelle, la société CTS, commissionnaire en transport, affrète et organise des transports pour les opérations de logistique terrestre et maritimes sur les différents sites où le groupe HM est principalement implanté. Le groupe possède également deux entrepôts de 5 000 m² dont l'un est réfrigéré, tous deux embranchés fer en continuité de la gare de fret Saint-Charles.

CONTACT >

Jérôme STRAUSS

222, Avenue de la Mer - 11210 PORT-LA-NOUVELLE

Tél : +33 468 48 01 02 - Fax : +33 468 48 49 96 - Site : www.groupehm.fr



Historique et retour d'expérience côté quai



Chargement de fardeaux de bois sciés

Le port de Port-La Nouvelle était au départ confiné à un même linéaire de quai situé à la darse Nord avec deux postes à quai, l'un spécialisé dans les céréales avec un portique de chargement et des silos métalliques en arrière, l'autre équipé de deux grues de six tonnes avec un magasin de 1 000 m², étant entendu que les navires réceptionnés ne pouvaient excéder la centaine de mètres pour un tirant d'eau de 6 mètres.

Ces caractéristiques permettaient alors d'accueillir la grande majorité de la flotte de commerce, ces navires n'existent plus aujourd'hui.

Les réalisations effectuées en suivant ont permis d'accroître sensiblement les capacités de réception du port avec la construction du quai Est et l'aménagement de son terre-plein, prenant également en compte la construction de plusieurs entrepôts et silos ayant permis de pérenniser les trafics traditionnels, voire développer de nouveaux marchés, toujours dans le cadre des opérations au tramping.

Avec ce déplacement des infrastructures portuaires vers la mer, le port a pu recevoir des navires de 145 mètres pour 8 mètres de tirant d'eau, ces caractéristiques sont

aujourd'hui obsolètes compte tenu de l'évolution de la flotte ne permettant pas d'accueillir des navires de plus de 10 000/12 000 tonnes précisant que cette évolution date maintenant d'une quarantaine d'années.

La situation actuelle est de même nature que précédemment lorsque les acteurs économiques ont pris la décision de déplacer le port de commerce de la darse Nord vers le quai Est pour faire face à l'évolution du transport maritime. Aujourd'hui le port de Port-La Nouvelle a du mal à pérenniser les trafics existants, la tendance veut que réceptionnaires et chargeurs s'orientent vers des lots plus importants pour être plus compétitifs sinon rester dans le marché.

Préserver et développer

En contact au quotidien avec les sociétés du secteur agro-alimentaire, forestières et industrielles dépendant du transport maritime, nous ne pouvons que constater la tendance à l'accroissement des lots tant à l'importation qu'à l'exportation.

Deux exemples édifiants, les lots de farine à l'exportation ont quasiment triplé en seulement trois ans, de 3 000 à 8 000 tonnes, les engrais vrac à l'importation ont subi la même évolution, des navires de 3 000 tonnes il y a seulement une dizaine d'années à des unités de 6 000 tonnes, ceci toujours dans un souci d'optimiser les coûts.

Nos statistiques pour l'année 2012 confirment la tendance : nous avons enregistré une progression en volumes de tonnage de 6 % avec en parallèle une diminution de 10 % en nombre de navires, éléments statistiques indiquant sans équivoque une augmentation de la taille des unités.

Les opérateurs portuaires sont confrontés, outre le fait de ne pouvoir déjà répondre à certaines demandes de leurs clients habituels, à ne pouvoir donner suite aux interrogations de clients potentiels compte tenu des caractéristiques portuaires.

Dans ce contexte, il convient de raisonner non seulement par rapport à la concurrence des autres ports mais également en complémentarité des ports de destination ou de provenance, chargeurs ou réceptionnaires devant obligatoirement prendre le plus petit dénominateur commun. Quelques exemples en fonction des tirants d'eau, le port de Port-La Nouvelle est limité à 8 m alors que les ports avec lesquels nous travaillons ont des possibilités plus grandes : Casablanca 12 m, Pointe Noire 14 m, Lobito 12 m, Bejaïa 12 m et Monfalcone 12 m, port enclavé d'Adriatique ayant un projet d'extension de trois postes



Exportation de farines pré-éluées



à quai pour des navires de 220 m avec un tirant d'eau de 13 m, caractéristiques similaires en rapport avec le projet de Port-La Nouvelle.

Certains produits contraints par leur faible densité ne peuvent s'affrêter qu'avec des navires de très grande capacité, même pour des trajets de courte distance. Les copeaux de bois ou les pneus broyés ont des densités de 0,5 ce qui veut dire 500 kg / m³. Un bateau donné pour 6000 t (volume de cale calculé en m³) ne pourra accueillir en fait que 3000 t d'un produit à densité 0,5. Pour réaliser des imports/exports avec ces types de produit au-delà de 5000 t à Port-La Nouvelle, cela devient impossible. De plus, nous sommes

également limités en stockage sous hangar puisque les hangars ont été construits il y a plusieurs années prenant en compte les normes de bateaux de l'époque. On pouvait y stocker 2 bateaux. Il arrive aujourd'hui qu'on ne puisse y rentrer tout juste un bateau, la taille des navires ne cessant d'augmenter.

Par ailleurs, l'accroissement de la taille des navires permettra également de répondre à la faisabilité de certains types de trafic liés à l'affrètement de gros navires desservant par définition plusieurs ports, à considérer les lots de vracs en provenance de Russie ou de Turquie pouvant décharger une première partie à Port-La Nouvelle, la seconde en Espagne.

Dans ce même contexte, les clients du port pourront envisager d'effectuer des opérations en part cargo, à savoir pouvoir charger ou décharger des lots ne justifiant pas l'affrètement d'un navire mais pouvant être mis à bord d'un bateau assurant plusieurs escales.

Atouts majeurs & opportunités à saisir

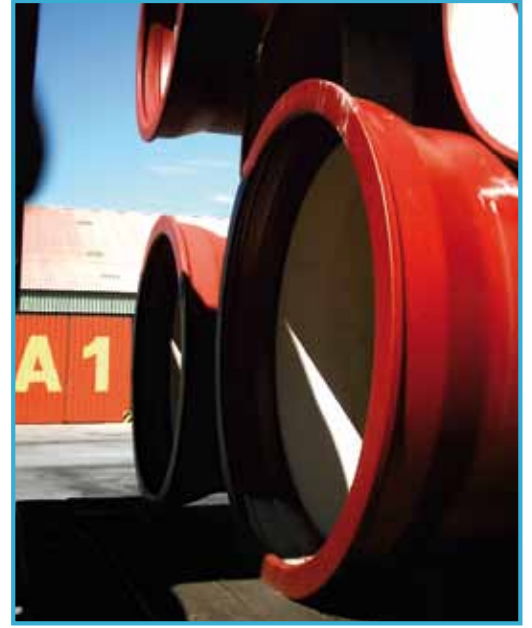
A ces considérations d'ordre nautique, le projet d'ensemble préconisé par le maître d'ouvrage met en exergue un atout original par rapport à d'autres projets d'extension, à savoir en parallèle la réalisation d'une zone industrio-portuaire sur une centaine d'hectares qui permettra l'implantation de nouvelles entreprises tant industrielles que liées à la logistique. A la fois à la croisée de 3 autoroutes (accès au corridor toulousain) et au milieu de l'arc méditerranéen, l'offre logistique n'en est que plus renforcée.

Ce complexe ne pourra être attractif que si les moyens d'acheminement terrestre se révèlent performants, tant pour ce qui est des liaisons routières que ferroviaires précisant que pour ce dernier mode de transport il est



indispensable de mettre en place un opérateur ferroviaire efficace en adéquation avec les contraintes des opérations portuaires. Pour information, le port de Port-La Nouvelle est tributaire des manœuvres de plus en plus restrictives de la





Chargement de matériaux de construction

SNCF qui ne permettent pas aujourd'hui de répondre normalement aux besoins des opérations portuaires, encore moins dans l'avenir avec l'accroissement des lots.

En dernière analyse, suite aux conséquences de la réforme portuaire et à la volonté du CLTM de sortir de l'ancien régime, ceci dans un souci évident de compétitivité, raisonnement maintenant unanimement reconnu, le port de Port-La Nouvelle bénéficie aujourd'hui d'une attractivité certaine avançant les notions de souplesse, de fiabilité et de paix sociale.

De plus, le CLTM, en complément des outillages portuaires du délégataire, assure une prestation de manutention au moyen d'équipements privés et poursuivra ses investissements pour répondre aux attentes des chargeurs tant en matériel qu'en formation de personnel comme cela a été récemment le cas avec l'obtention des CQP (Certificat de qualification professionnelle) à l'ensemble du personnel, formations obligatoires requises par la Convention collective nationale unifiée ports & manutention.

Conclusion

Sans vouloir revenir dans le détail de l'extension portuaire, il est essentiel de ne pas faire de fausses économies. Nul doute que les réalisations préconisées sont subordonnées à des tailles de navire qui devront être acceptables pour les cinquante prochaines années. à ce stade faire dans la demie mesure n'est ni souhaitable ni raisonnable, tout projet de développement des infrastructures doit être pensé en fonction des réalités économiques.

Considérant le projet global, nous sommes convaincus que ce projet changera les perspectives d'avenir du port de Port-La Nouvelle tant en matière d'évolution de trafic directement lié à la taille des navires que des possibilités d'implantation d'entreprises nouvelles amenées à choisir ce site compte tenu des avantages qu'il représente.

C'est pourquoi nous soutenons avec force et vigueur le projet de PLN 2015.

