



Association des professionnels du transport et de la logistique du Languedoc-Roussillon Translog Sud de France



» Introduction

L'association des professionnels du transport et de la logistique du Languedoc-Roussillon – APTL L-R, créée le 18 octobre 2005, regroupe les entreprises et organisations professionnelles régionales des différents modes (aérien, ferroviaire combiné rail-route, fluvial, logistique, maritime, route). Elle a pour objet le développement et la promotion des entreprises du secteur des transports et de la logistique à travers une approche commune et la réalisation d'actions collectives. Elle communique sous la bannière Translog Sud de France.

CONTACT >

Président de l'association : Jean-Pierre GIRARD.

**Association des professionnels du transport et de la logistique (APTL) Languedoc-Roussillon
c/o Chambre de commerce et d'industrie Languedoc-Roussillon**

Résidence Majestic, 273 avenue de la Pompignane, CS 89516 - 34961 MONTPELLIER Cedex 2

Tél. 04 67 13 68 00 / Fax. 04 67 13 68 10

E-mail : f.soler@languedoc-roussillon.cci.fr

Le Languedoc-Roussillon est un espace charnière des voies de communication sur l'arc méditerranéen, à la confluence de courants d'échanges majeurs en fort développement entre le sud, le nord et l'est de l'Europe. Sa situation géographique – région frontalière et façade maritime importante – lui confère des atouts spécifiques et stratégiques dans l'espace euro-méditerranéen.

Le secteur transport-logistique représente un élément essentiel du développement économique régional. Il concerne 1 200 entreprises et 13 000 emplois pour un chiffre d'affaires consolidé approchant le milliard d'euros.

Dans le contexte de concurrence exacerbée que se livrent les transporteurs européens, les professionnels régionaux doivent nécessairement maintenir et accroître la compétitivité de leurs entreprises. Pour cela, ils se sont regroupés au sein de Translog Sud de France où ils mènent, en concertation avec les pouvoirs publics régionaux, des actions volontaristes ayant pour objectifs de valoriser leurs compétences, de promouvoir leurs entreprises, de développer la qualité des infrastructures régionales et de leurs équipements logistiques.

La contribution des professionnels de Translog Sud de France au débat public sur le projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle s'inscrit directement dans cette démarche.

LE CONSTAT : UN PROGRAMME QUI REpond AUX ENJEUX DE PORT-LA NOUVELLE

1/ La Région reprend un ancien projet de l'Etat, dans un programme global et coordonné de développement du port

Le projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle présenté au débat public reprend un projet ancien, envisagé par l'Etat (Service maritime et de navigation du Languedoc-Roussillon) au début des années 1990.

A l'époque, il s'agissait de créer un avant-port en eaux plus profondes pour favoriser l'accès et la manœuvre des navires et permettre notamment l'accueil de bateaux de plus grandes dimensions, le retournement des navires et la manœuvre de plusieurs navires à la fois et la création éventuelle de postes à quai en eaux plus profondes.

La Région, qui lors de la phase II de la décentralisation a repris à l'Etat la propriété des ports de Sète et de Port-La Nouvelle, dépasse le projet initial avec un programme d'investissements plus global et plus fonctionnel, puisqu'il associe la création d'un avant-port en eaux profondes à la création de terre-pleins, de nouveaux postes à quai en eaux plus profondes, d'un parc d'appui logistique, de nouvelles voies d'accès routières et ferroviaires.

2/ Un projet qui répond aux enjeux du maintien de l'activité de Port-La Nouvelle

La configuration actuelle du port, enserré dans le grau de La Nouvelle et insuffisamment protégé par ses digues, limite fortement ses possibilités de développement. De ce fait, le port souffre de plusieurs handicaps qui freinent le développement des trafics, voire les remettent en question à terme :

- la trop faible taille des navires pouvant entrer au port,
- la mauvaise accessibilité maritime, avec une passe et un chenal étroits ne facilitant pas les manœuvres des navires, aggravée par la mauvaise qualité de navigabilité des bateaux de petite taille le desservant,
- un aménagement au « fil du temps » présentant peu de cohérence et ne facilitant ni l'exploitation, ni les circulations dans le port,
- des accès terrestres, tant routiers que ferroviaires, pas assez performants.

Le projet présenté fait sauter les verrous actuels et met en place les conditions futures d'une meilleure qualité de services grâce à :

- l'accès de navires de classe supérieure : Panamax de 76 420 tpl, 225 mètres de long, 36 mètres de large et 14 mètres de tirant d'eau, contre actuellement : 28 380 tpl, 145 mètres de long et 8 mètres de tirant d'eau,
- la suppression du sea-line et son remplacement par des postes à quai, levant l'hypothèque de la desserte hasardeuse par grosse mer,
- un aménagement plus rationnel des installations portuaires, gage d'une meilleure exploitation et d'appréciables gains de productivité,
- la possibilité d'une meilleure valeur ajoutée grâce à la possibilité de services nouveaux dans un parc logistique d'appui.



L'ENJEU : INSCRIRE CE PROGRAMME DANS LE DEVELOPPEMENT GLOBAL DE LA FILIERE REGIONALE TRANSPORT ET LOGISTIQUE

Le secteur transport-logistique, filière majeure pour le développement économique de la région Languedoc-Roussillon, dispose de nombreux atouts encore insuffisamment exploités et présente un fort potentiel de création d'emplois et de richesses.

Son impact considérable sur les autres secteurs économiques régionaux, en particulier l'industrie agro-alimentaire, nécessite de renforcer le développement des infrastructures portuaires susceptibles de capter les marchandises qui transitent en Languedoc-Roussillon, de leur donner une valeur ajoutée et de gérer en multi-modalité leur acheminement final.

Pour cela, les programmes d'investissements de la puissance publique permettent la mise en place et la valorisation d'outils structurants tels que les ports. Il revient ensuite aux professionnels régionaux de mettre en place les services créateurs de richesse, de croissance et d'emploi. Cela demande une bonne synergie, non seulement entre l'initiative publique et les initiatives privées, mais également entre tous les équipements régionaux. La nouvelle étape de la décentralisation offre une nouvelle opportunité de favoriser cette nécessaire synergie pour un meilleur développement régional.

1/ La politique régionale globale de développement des infrastructures et équipements de transport et logistique qui se met en place ...

La Région Languedoc-Roussillon développe tout un réseau d'équipements transport et logistique, tant pour soutenir le développement régional que pour capter les retombées des flux de transport qui transitent par le Languedoc-Roussillon :

- ➔ Prise de contrôle des ports et aéroports régionaux, accompagnée d'une mise à niveau de ces équipements qui avaient souffert d'un manque d'investissements de la part de l'Etat.
- ➔ Programme de développement et implantation de parcs régionaux d'activités, incluant pour partie des zones logistiques intégrées, sur l'ensemble du territoire.
- ➔ Participation technique et financière aux projets structurants d'infrastructures ferroviaires et routières (contournement Nîmes/Montpellier, ligne nouvelle Montpellier/Perpignan, doublement de l'autoroute A9, doublement du chantier de transport combiné de Perpignan Saint-Charles).
- ➔ Stratégie de développement et de revitalisation des ports régionaux. Sète, Port-La Nouvelle, Port-Vendres, Laudun-L'Ardoise vont générer à très court terme de nouveaux trafics de marchandises.

Dans ce cadre, les professionnels réunis au sein de Translog Sud de France souhaitent participer, de façon constructive et volontaire, aux côtés des pouvoirs publics régionaux, à toute démarche permettant de développer l'économie du Languedoc-Roussillon et plus particulièrement l'activité des entreprises régionales du secteur transport-logistique.

2/ ... doit s'attacher à développer les synergies et la complémentarité, en particulier en matière portuaire, dans le respect des équilibres concurrentiels entre les ports régionaux.

Avec ce projet de développement et d'aménagement, le **port de Port-La Nouvelle** devrait rester orienté vers son **hinterland géographique historique** (ouest audois et la partie toulousaine de Midi-Pyrénées).

De son côté l'hinterland du port de Sète, est majoritairement orienté vers le grand Delta du Rhône – principalement l'axe Rhône-Saône – et le Massif Central jusqu'à Clermont-Ferrand.





Port-Vendres, avec sa spécificité historique en matière de fruits et légumes, demeure une zone naturelle de passage pour ce négoce via la plate-forme de Saint-Charles International.

Mais des zones de recouvrements des trafics de ces trois ports existent déjà. Il conviendra donc d'être très attentif, compte tenu des moyens supplémentaires mis à disposition de Port-La Nouvelle, à l'évolution prochaine de possibles nouveaux chevauchements.

Il faudra veiller notamment à ce que **ponctuellement** ces **investissements financés par la Région** ne **menacent pas l'activité d'opérateurs régionaux déjà installés** dans d'autres ports du Languedoc-Roussillon et prévoir des **mesures éventuelles d'accompagnement** sous forme d'aides régionales destinées à faciliter l'adaptation de leur activité.

Les professionnels régionaux du transport et de la logistique réunis au sein de Translog Sud de France demandent donc à la Région, propriétaire des ports de Sète et de Port-La Nouvelle, de veiller à ce que les offres de services des ports régionaux restent cohérentes, notamment en matière de tarification portuaire, tout en valorisant leurs spécificités et leurs savoir-faire.

Pour cela, ils demandent la mise en place par la Région d'une instance régionale de concertation entre les ports régionaux, à laquelle ils souhaitent être associés.

Conclusion

Tout d'abord, Translog Sud de France, dans son rôle de force de proposition en matière de développement économique pour les professionnels régionaux du transport et de la logistique, tient à rappeler qu'il est primordial que le projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La-Nouvelle soit réalisé en cohérence avec les autres projets portuaires (ports de Sète, de Port-Vendres et de Laudun-L'Ardoise) et en complémentarité avec les projets de développement d'autres modes de transports (ferroviaire en particulier).

Translog Sud de France souhaite ensuite que les professionnels tirent le meilleur parti du projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-La Nouvelle, qui :

- paraît bien conçu et adapté aux enjeux du port, pour autant que la mise en œuvre du programme annoncé notamment les terres pleines dédiés aux premiers stockages et le parc logistique, au-delà du projet maritime stricto sensu, soit réalisée par étape et paliers successifs, en tenant compte des besoins exprimés des investisseurs privés,
- ne se cantonne pas au seul volet maritime, mais traite également des accès routiers et ferroviaires ainsi que des services pour valoriser les trafics ; c'est d'ailleurs la première fois que le développement d'un port régional est programmé d'une façon aussi globale,
- offre des opportunités d'investissements à des opérateurs privés.

Translog Sud de France demande au maître d'ouvrage :

- d'organiser une concertation avec les professionnels régionaux pour la mise en œuvre des équipements de l'« Etape 2 » au-delà du pur projet maritime, à savoir la plate-forme nord et le parc logistique portuaire du programme PLN,
- de prévoir des mesures d'accompagnement des professionnels régionaux leur permettant de tirer le meilleur profit de ces investissements ou, pour le moins, d'éviter d'en souffrir. Il serait opportun de s'inspirer de ce qui a été mis en place lors de la construction de l'A 75, avec une quotité sur le montant des investissements à définir,
- de créer une instance paritaire (Public/Privé) dont l'objet serait de mettre en place une gouvernance coordonnée des ports régionaux et dans laquelle Translog Sud de France serait un représentant fort des acteurs régionaux privés. Très rapidement, cette structure de gouvernance pourrait instaurer la mise en place d'une politique tarifaire cohérente des ports régionaux.

