



## Office interconsulaire des transports et des communications du Sud-Est



### CONTACT >

Noël COMTE, Président

Office Interconsulaire des Transports et des Communications du Sud-Est

32 quai Perrache, CS 10015, 69286 LYON CEDEX 02

Téléphone 04 72 11 43 44 - Télécopie 04 72 11 43 62

Courriel : [oitc@rhone-alpes.cci.fr](mailto:oitc@rhone-alpes.cci.fr)

L'Office interconsulaire des transports et des communications du Sud-Est représente auprès des pouvoirs publics les entreprises usagers des services de transport regroupées autour de chambres consulaires (commerce / industrie, agriculture, métiers et artisanat) des régions Auvergne, Bourgogne, PACA, Corse, Rhône-Alpes ainsi que d'une partie du Languedoc-Roussillon.

Il a pour mission de porter les besoins des « chargeurs » en termes d'infrastructures de communication et de services de transport du Grand Sud-Est, ce qui lui confère une vision supra régionale. **A ce titre, l'OITC souhaite s'exprimer dans le cadre du débat public sur le projet d'extension du port de Port-La Nouvelle, dans la mesure où il estime que ce projet s'inscrit dans la stratégie globale de la montée en puissance des ports méditerranéens. Il s'agit là d'un véritable enjeu de reconquête de l'attractivité des ports de la façade méditerranéenne au regard des ports du Range Nord.**

L'objet du débat est d'examiner s'il est opportun, ou non, de permettre l'extension du port maritime de Port-La Nouvelle. Cette augmentation de capacité vise à répondre à des besoins qui font défaut. En effet, en 2011, **ce sont 490 000 t que le port de Port-La Nouvelle n'a pas pu traiter faute de place ou de moyens techniques adéquats.** Il y a par conséquent un potentiel de trafic important en faveur du projet, potentiel d'autant plus significatif dans le contexte actuel de crise économique.

## Le projet d'extension de Port-La Nouvelle doit saisir l'opportunité que lui confère sa position géostratégique

La stratégie menée par la Région Languedoc-Roussillon est cohérente avec, d'une part, la politique des grands corridors du Réseau TransEuropéen de transport (RTE-T) et, d'autre part, le règlement européen pour un fret ferroviaire compétitif.

• En octobre 2011, la Commission Européenne a adopté un plan qui prévoit une enveloppe de 31,7 Mds € pour des investissements destinés à améliorer les réseaux européens dans le domaine des transports (RTE-T). **Les projets financés devront aboutir à la construction des maillons manquants du réseau central européen de transport composé de 10 grands corridors multimodaux.**



Pour la Commission européenne, les ports maritimes, points de passage de la plus grande partie des échanges internationaux, sont reconnus comme les maillons cruciaux des réseaux RTE-T et des chaînes logistiques.

> Dans une vision intermodale des flux de transport, Port-La Nouvelle est directement connecté à l'un des plus importants de ces corridors, le corridor n°3 dit « méditerranéen » qui relie la péninsule Ibérique à l'Ukraine en passant par l'Arc languedocien et la vallée du Rhône. Il importe que Port-La Nouvelle saisisse cette opportunité, en dimensionnant ses infrastructures au gabarit des navires de demain, afin de ne pas se trouver marginalisé des grands flux européens.

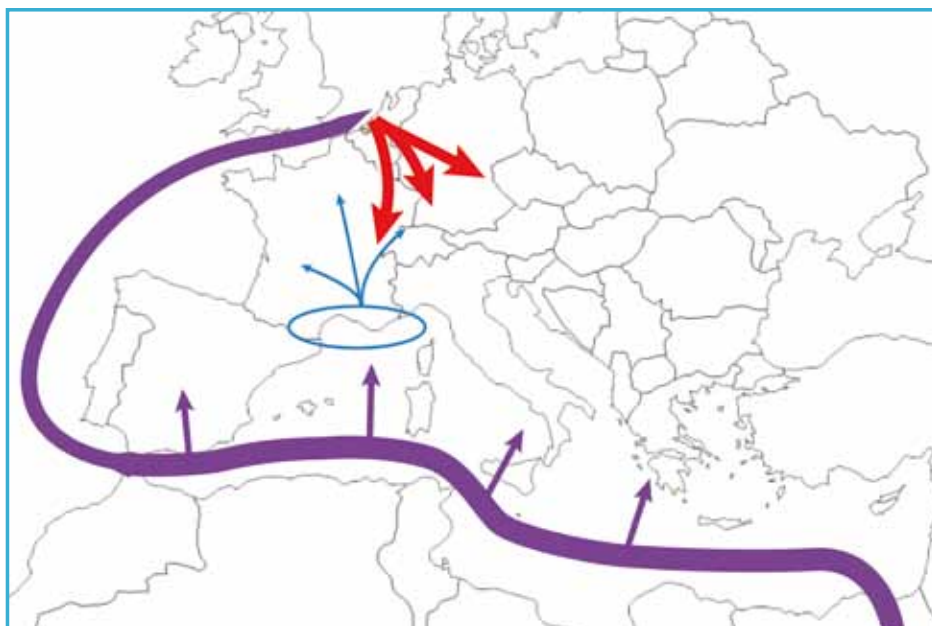
• Par ailleurs, **le règlement européen N°913/2010**, entré en vigueur en novembre 2010, redessine le cadre de l'activité fret en Europe. En effet, d'ici fin 2013, les Etats membres doivent mettre en place neuf corridors de fret prioritaires reliant les principales régions d'Europe. Les corridors européens visent à accroître le trafic fret en améliorant l'interopérabilité ainsi que la gestion de flux massifiés. L'objectif est de créer un réseau fret fiable et performant au niveau européen.

> 3 corridors traversent la France. Port-La Nouvelle a l'avantage d'être positionné sur le corridor n°6 : Almería-Valencia/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille- Lyon-Turin-Milan-Verona - Padua/Venice - Trieste/ Koper-Ljubljana-Budapest-Zahony

## Le projet d'extension de Port-La Nouvelle s'inscrit dans le développement de l'alternative méditerranéenne

Actuellement, une grande partie du trafic maritime Asie - Europe passant en Méditerranée ne s'y arrête pas (70%) et rejoint les ports de la mer du Nord par le détroit de Gibraltar. Une partie des produits déchargés sont ensuite réacheminés vers le Centre ou le Sud de l'Europe par la voie terrestre.

**Malgré les gains de transit-time évidents (5 jours),** que représenterait une escale en Méditerranée associée à un réacheminement vers le Nord par voie terrestre, les professionnels privilégient, pour leurs flux asiatiques notamment, les « touchés » dans les ports d'Europe du Nord, **les parts de marché de l'Europe du Sud n'étant pas considérées comme une alternative à ce schéma existant. Ce déséquilibre est expliqué en partie par le manque d'infrastructures portuaires suffisantes et la faiblesse des connexions terrestres vers l'hinterland de l'Europe Centrale.**



Il importe donc de donner l'opportunité aux ports français méditerranéens de devenir de réelles portes d'entrée européennes, reliées aux grands corridors ferroviaires et fluviaux internationaux.

## Une offre portuaire performante, diversifiée et complémentaire avec les autres ports languedociens

Les besoins d'adaptation du port sont à plusieurs niveaux : augmentation du tirant d'eau, largeur du chenal d'accès, dimension et organisation des terre-pleins et des zones de stockage, etc. Le projet d'extension de Port-La Nouvelle doit être dimensionné pour accueillir les standards de navires d'aujourd'hui et de demain. Il doit s'inscrire dans des créneaux complémentaires aux autres plates-formes portuaires du Languedoc-Roussillon en matière de trafics.

**Le projet de développement de Port-La Nouvelle contribuera à un système logistique régional, lui-même composante d'une stratégie globale de renforcement des ports méditerranéens face à ceux du Range Nord. Le projet contribuera au renforcement de l'Arc Méditerranéen Latin.**

## Conclusion

L'OITC du Sud-Est exprime son souhait de voir aboutir favorablement ce projet d'extension du port de Port-La Nouvelle, qui s'inscrit dans une stratégie globale des acteurs portuaires de l'Arc Méditerranéen Latin, pour développer leur attractivité au regard des ports du Range Nord qui concentrent l'essentiel du trafic maritime européen.