

L 'Institution Régionale

- **Transport :**
- -Compétence forte : le TER
- -Cofinancement des projets routiers à parité avec l 'État dans le contrat de plan actuel
- -Cofinancement des projets fluviaux sur le Canal du Rhône à Sète et le Canal du midi

L 'Institution Régionale

- Cofinancement des projets portuaires sur Sète, PLN et Port Vendres
- -Cofinancement des chantiers intermodaux (notamment chantier ferroviaire St.Charles et celui de Sète)
- -Cofinancement des projets Aéroportuaires
- -Futures compétences d 'autorités portuaires et aéroportuaires

L 'Institution Régionale

- **Économie :**
- -Animation et développement de la filière logistique
- -Créations de zone d 'activités à vocation régionale
- La Région paraît à ce titre l 'institution la plus à même de conduire les politiques d 'intermodalité de transports

Décentralisation des Ports / La Candidature Régionale

- 2 Ports d 'intérêt National : Sète et Port la Nouvelle.
- Au 1er Janvier 2007 , la Région sera l 'autorité portuaire. (décision du Préfet au 15 juin 2006)
- Une autorité lisible, d 'influence régionale à même d 'être l 'interlocuteur crédible des armateurs , maitres des flux et des emplois liés.

Décentralisation des Ports / La Candidature Régionale

- Un niveau pertinent de cohérence économique
- Seule la Région est capable d'intervenir au niveau intermodal et de l'Hinterland proche du Languedoc-Roussillon / Midi Pyrénées.
- Pour créer du développement régional à partir des outils portuaires et du transport maritime

Le Développement de la Logistique en Région

- **Constats:** Ports, éléments clef des filières logistiques
- Les filières logistiques ont été les principales sources de créations d'emploi en Europe ces dix dernières années

Le Développement de la Logistique en Région

- Volonté d 'une politique logistique régionale
- Où le transport maritime et ferré sont les moyens de fixer autour des plate-formes intermodales des emplois, qui, sinon, seraient délocalisés

Le Développement de la Logistique en Région

- **Actions:**
- investir sur les ports et les outils d 'intermodalité (mer, fer, fleuve, route)
- mettre à disposition des zones d 'activités logistiques proches des ports

Le Développement de la Logistique en Région

- développer les entreprises de logistique
- -formations
- -promotions
- -actions collectives
- -animations de la filère

Perspectives de Développement des ports

- **Port Vendres** :
- -développement de trafics de niches à forte valeur ajoutée financière et en emplois
- -confortement de l'activité fruit avec passage progressif aux conteneurs

Perspectives de Développement des ports

- -développement des liens (notamment transport) et synergies entre Port Vendres , le marché St.Charles et la future plate forme intermodale de Rivesaltes

Perspectives de Développement des ports

- **Port la Nouvelle :**
- handicapé par ses conditions d 'accessibilités nautiques.
- -développement possible pour les trafics de vrac agro-alimentaires, vrac liquides, cabotage Roro
- potentialités liés aux conditions d 'accès avec le bassin d 'activité Toulousain.

Perspectives de Développement des ports

- Sète :
- potentiels forts actuellement mal valorisés qui peuvent en faire une alternative crédible aux extensions de Fos et Barcelone
- -développement du conteneur avec un potentiel de 300 000 à 600 000 conteneurs par an

Perspectives de Développement des ports

- -Vracs liquides 1MT objectif réaliste
- -Roro en cabotage Méditerranéen avec des objectifs de 1MT vers le proche Orient et 1MT vers le Maroc
- -Passagers 300 000 passagers minimum
- 300 000 croisiéristes possible

La Gestion des Risques de Concurrence

- Coordination Commerciale
 - Moyens marketing
 - Benchmarking
 - Marque « Ports du Sud de France »
 - Une gouvernance de cette structure associant élus et professionnels au niveau régional et local
- } pour les 3 ports

Les Logiques Intermodales Marchandises

- Maritimes-Ferroviaires sur les 3 ports
- Maritimes-Fluviales sur Sète avec le Canal du Rhône à Sète et le Rhône au delà (actuellement 400 000t ,potentiel de 1MT à 2MT)nécessitant des investissements sur le canal

Les Logiques Intermodales Marchandises

- Routières en améliorant la RN300 d'accès de Sète à l'autoroute A9, la liaison entre Port Vendres et Perpignan St.Charles

Les Logiques Intermodales Marchandises

- En développant des offres de cabotages maritimes alternatives à l 'usage quasi exclusif de l 'autoroute
- -Maghreb et Espagne-Nord Est Europe
- Italie-Espagne
- Moyen Orient-Nord Ouest Européen

Les Logiques Intermodales Voyageurs

- Maritime-Ferroviaire sur Sète
- avec l'aménagement de la Gare de Sète en un Pôle intermodal
- -Le développement des fréquences TER et arrêts à Sète et Frontignan
- -La mise en place prochaine d'une intermodalité TER-réseaux urbains de transports (tarifs et informations à l'utilisateur)

Le Débat Public

- Par rapport au débat public VRAL
- La région veut valoriser durablement le fait d'être un couloir de passage
- Pour cela elle veut tirer profit de ses infrastructures de passage en organisant la logistique aux points actuels de rupture de modes.

Le Débat Public

- Il s 'agit donc :
- -d 'optimiser les usages des infrastructures existantes
- -d 'organiser des intermodalités efficaces alternatives crédibles au tout-routier

Le Débat Public

- -d 'inscrire les solutions transports dans une logique de développement durable, en favorisant les modes maritimes , fluviaux et ferroviaires pour les transports de moyens et longues distances.

Le Débat Public

- Le projet de future ligne LGV Nîmes-Perpignan s'inscrira dans une étape ultérieure, au delà de la mise en place d'un système intermodal dans toutes ses compétences économiques et de transports