



# Les ports régionaux méditerranéens récoltent les fruits de leurs investissements

## Sommaire

■ Entretien avec Robert Navarro, premier vice-président de la Région Languedoc-Roussillon : « *Bientôt deux ports de Sète en Languedoc-Roussillon !* »

P.16

■ Entretien avec Marc Chevallier, président de l'EPR Port de Sète Sud de France, et Arnaud Rieutort, directeur commercial du port : « *Sète veut doubler de taille d'ici à 2020* »

P.18

■ Sète : un rebond de 15,8 % en 2010

P.19

■ Céréales : les manutentionnaires investissent

P.21

■ Agents maritimes : des développements malgré la conjoncture

P.22

■ Pré et post-acheminements : le port mise sur la multimodalité

P.24

■ Entretien avec Laurent Mouillie, directeur commercial du port de Port-la-Nouvelle : « *La Région et la CCI, un excellent cocktail* »

P.25

■ Port-la-Nouvelle en progression de 8,81 % en 2010

P.26

■ Huile de Palme, Carayon : les privés débarquent

P.27

■ Port-Vendres : le port fruitier à la banane

P.28

■ Entretien avec Claude Orfila, chargé des questions maritimes à la CCI du Var : « *À Toulon, nous avons la paix sociale* »

P.30

■ Toulon : un port, trois filières

P.31

■ Toulon-Corsica, duo gagnant depuis dix ans

P.32

■ Nice : une croissance volontairement maîtrisée

P.33

■ Sans aide, le port de Nice investit à quai et en mer

P.34

*Dossier réalisé par Nathalie Bureau du Colombier et Hubert Vialatte.*

Entretien avec Robert Navarro, premier vice-président de la Région Languedoc-Roussillon en charge des ports, aéroports, transports et de l'intermodalité

## « Bientôt deux ports de Sète en Languedoc-Roussillon ! »

*Journal de la Marine Marchande (JMM) : Quel bilan dressez-vous du port de Sète en 2010 ?*

**Robert Navarro (R.N.) :** L'an dernier, le port de Sète a progressé dans tous les domaines et s'affirme comme une plate-forme très performante au niveau national. Avec 3,4 Mt, le trafic est en hausse de 16 % par rapport à 2009. Les marchandises diverses augmentent de 45 %, les vrac liquides de 13 % et les vrac solides de 10 %. Longtemps abandonnée par l'État, la plate-forme se dote à présent d'outils industriels et logistiques. À travers la Région Languedoc-Roussillon (L.-R.), propriétaire du port de puis 2007, et l'EPR Port de Sète Sud de France, gestionnaire, la puissance publique investit 200 M€ d'ici à 2020 dans la remise à niveau de l'outil portuaire : remise aux normes des quais existants, création de près de 2 km de nouveaux quais pour améliorer la capacité d'accueil et diversifier les trafics. Les investisseurs privés suivent : nouvelle usine de Lafarge Ciments, terminal fruitier d'Agrexco (inauguration en mai 2011), création d'un pôle agro-industriel (déjà livré), développement d'un trafic de voitures (Hyundai, Renault, Toyota)... Mais notre stratégie ne s'arrête pas au développement d'un seul port. Nous misons sur la mise en réseau de nos quatre ports : Port-Vendres, Sète, Port-la-Nouvelle et, bientôt, L'Ardoise dans le Gard rhodanien. Ces interconnexions offrent une multitude de potentialités logistiques et économiques.



■ Robert Navarro, premier vice-président de la Région Languedoc-Roussillon

*JMM : Quid du port de Port-la-Nouvelle ?*

**R.N. :** Il y aura, à Port-la-Nouvelle, autant de développement dans les cinq prochaines années que nous en avons eu à Sète depuis trois ans. Au terme des investissements prévus (environ 300 M€ d'ici à 2014, privés et publics confondus), la plate-forme ardoise pourra accueillir jusqu'à trois navires de plus de 200 m. Le positionnement de Port-la-Nouvelle va être complètement modifié et intéresse les industriels. Nous allons avoir deux ports de Sète en L.-R. ! Une base arrière, à vocation logistique, devrait être aménagée à Sallèles-d'Aude, sur le modèle du projet porté à Poussan, pour Sète, dans l'Hérault (100 ha). Il faut pouvoir reconditionner les produits réceptionnés. À Port-la-Nouvelle, deux gros dossiers industriels sont en cours de négociation dont un projet d'usine d'huile de palme. Ces deux projets concernent la création de plusieurs centaines d'emplois directs sur

un foncier de 40 ha. Si on réussit le projet d'huile de palme, entre 150 et 200 chercheurs d'Agropolis International (Montpellier) iraient travailler là-bas. Et des wagons viendraient s'accrocher à ces deux locomotives.

*JMM : Sur le port de Sète, vous avez repris la compétence plaisance (au 1<sup>er</sup> janvier 2011) d'une main de fer...*

**R.N. :** La Région L.-R. veut juste mettre le port de Sète en conformité et en faire un port exemplaire, haut de gamme, à l'horizon 2020. L'EPR Port de Sète Sud de France (gestionnaire) va faire des propositions au printemps. Nous avons déjà injecté 1,5 M€ dans le curage et le nettoyage des canaux de Sète. Nous avons sorti des tonnes d'épaves, des dizaines de voitures... Il y avait de tout. Progressivement, tout le monde payera. Au fur et à mesure que les appointements seront au niveau, toutes les concessions seront revues.

*JMM : RFF possède toujours les faisceaux ferrés sur le port de Sète. Leur transfert à la Région L.-R. permettrait de relancer le terminal de transport combiné. Où en sont les négociations avec RFF ?*

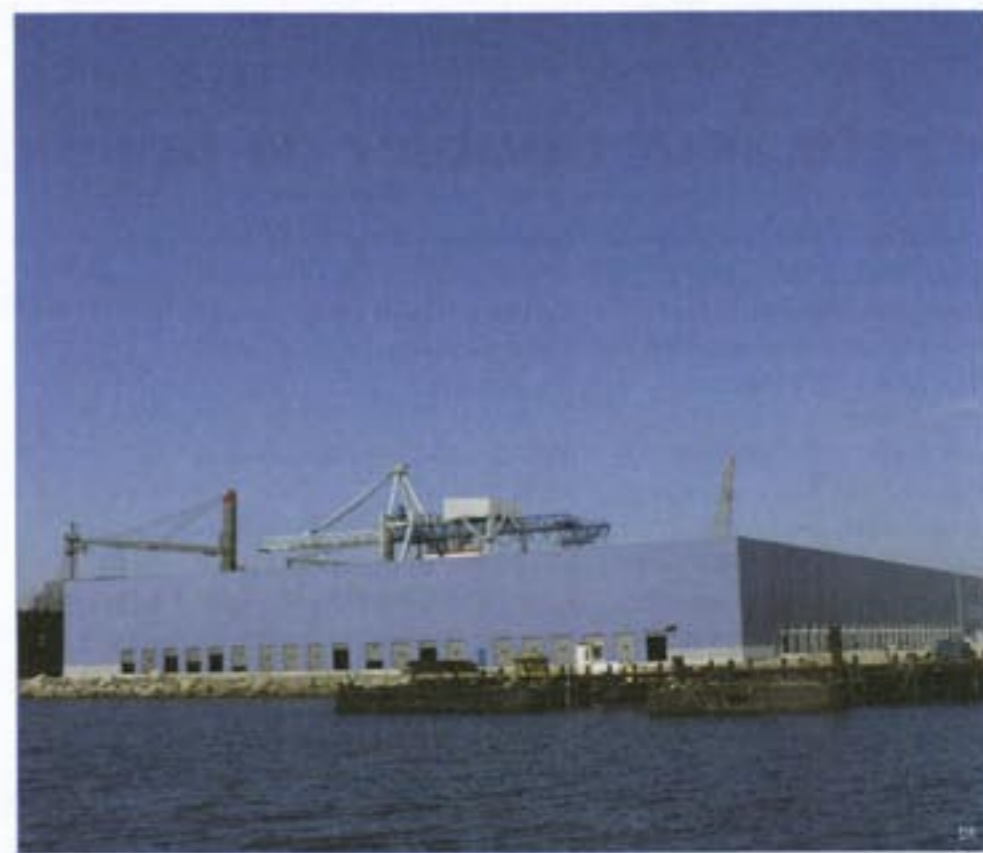
**R.N. :** Nous sommes passés d'un projet d'acquisition à une logique de mise à disposition sous forme de conventionnement. Pour l'euro symbolique, la Région L.-R. aurait à disposition la gestion et l'utilisation de l'ensemble des infrastructures ferrées du port de Sète pour 30 ou 50 ans, RFF restant

« Nous avons déjà injecté 1,5 M€ dans le curage et le nettoyage des canaux de Sète. Nous avons sorti des tonnes d'épaves, des dizaines de voitures... Il y avait de tout. »

propriétaire. Cette solution arrange tout le monde : les utilisateurs, l'EPR Port de Sète Sud de France, les entreprises et nous-mêmes. Sur ce dossier, j'espère aboutir avant l'été.

*JMM : Le développement des croisières est un axe fort, avec l'accueil, du 12 au 15 octobre prochain, de l'assemblée générale de Med Cruise. Quel est votre avis sur cette filière ?*

**R.N. :** Accueillir l'AG de Med Cruise est un beau coup. Mais attention, il reste beaucoup à faire. À Sète, les quais n'ont rien de piétonnier, rien d'accueillant. Il y a très peu de boutiques, d'hôtels près des quais, de commerces, de restaurants de qualité... Bref, il manque des choses pour que les croisiéristes aient envie d'aller visiter Sète. Des réflexions sont en cours avec Thau agglomération et la Ville. Quant à la gare Orsetti, qui est une verrue, elle sera rasée et reconstruite. ■



## VOTRE NOUVELLE PLATEFORME MULTIMODALE EN MEDITERRANEE OCCIDENTALE

Etablissement Public Régional  
**Port de Sète Sud de France**  
 1, quai Philippe Rôgy - BP 10853  
 34201 Sète cedex - France  
 Tél : 00 (33) 4 67 46 34 04  
 www.sete.port.fr

Entretien avec Marc Chevallier, président de l'EPR Port de Sète Sud de France, et Arnaud Rieutort, directeur commercial du port

## « Sète veut doubler de taille d'ici à 2020 »

**Journal de la Marine Marchande (JMM) : Quelle est la stratégie de Sète par rapport à Marseille et Fos ?**

**Marc Chevallier et Arnaud Rieutort (M.C./A.R.) :** Ne comparons pas ce qui n'est pas comparable. Ces deux ports pèsent 100 Mt quand nous atteignons 3,4 Mt. Nous avons, bien sûr, une stratégie commerciale et d'extension du port, mais elle n'est pas calquée sur les déboires des autres. Nous ne nous en préoccupons pas.

**JMM : Quelques mots sur ce plan « made in Sète »...**

**M.C./A.R. :** Depuis 2007, année où la Région Languedoc-Roussillon est devenue propriétaire du port de Sète, des négociations se sont nouées avec des partenaires privés. Sintax importe des voitures Renault, Toyota et Hyundai. Le trafic devrait bondir de 60 000 voitures en 2010 à 80 000 en 2011. Trois gros projets industriels ont vu le jour : Centre Grains a investi 26 M€ dans un nouveau silo d'une capacité de stockage de 500 000 t/an, livré en juillet 2010. Lafarge Ciments, 50 M€ dans la construction d'une nouvelle usine de broyage de clinker et d'ensachage, opérationnelle depuis janvier, et GF Group (Reefer Terminal Sète), 25,4 M€ dans un terminal fruitier ayant, comme principal client, Agrexco. Ce dernier souhaitait quitter Marseille et a choisi Sète. L'inauguration de ce terminal, d'une capacité annuelle maximale de 500 000 t et gérée par la filiale française Reefer Terminal Sète (président, Bernard Houillier), est prévue courant mai. Ce trafic de fruits et légumes sera générateur dans un premier temps de 60 emplois. Les effectifs pourraient monter rapidement à 200. Reefer

Terminal Sète va capter d'autres mouvements d'importations de fruits et légumes, ou agrumes, en provenance vraisemblablement d'Amérique latine, dès 2012.

**JMM : Agrexco a-t-il d'autres projets à Sète ?**

**M.C./A.R. :** Bien sûr. Il débarque depuis octobre ses conteneurs (18 000 par an) à Sète et exporte vers Israël des véhicules (Peugeot essentiellement, environ 8 000 par an). À ce jour, Agrexco débarque ses marchandises palettisées de fruits et légumes à Vado. En mai, lors de la mise en service du terminal fruitier, cette escale sera transférée de Vado à Sète. Agrexco traitera alors la totalité de son trafic à Sète.

**JMM : Quelle est votre politique en matière de conteneurs ?**

**M.C./A.R. :** La Région construit un nouveau quai de 467 m (quai H) sur la darse 2 pour accueillir les grands porte-conteneurs et feeders de toutes provenances, dont Tanger Med. La livraison est prévue en 2014. Le port sera alors doté de quatre portiques, deux sur le futur quai H et deux autres sur le quai E (un seul à ce jour). C'est une stratégie conteneurs agressive



**Marc Chevallier,** président de l'EPR Port de Sète Sud de France



**« Nous ciblons entre 7 Mt et 8 Mt. C'est réalisable, mais c'est un maximum. Sète a des atouts en termes d'intermodalité, mais est limitée d'un point de vue spatial. »**

car, avec le futur quai H bénéficiant de 13 m de tirant d'eau, une place est à prendre sur ce marché.

**JMM : En 2020, où en sera le trafic du port ?**

**M.C./A.R. :** Nous ciblons entre 7 Mt et 8 Mt. C'est réalisable, mais c'est un maximum. Sète a des atouts en termes d'intermodalité, mais est limitée d'un point de vue spatial. La zone portuaire s'étend sur 140 ha. Tous nos espaces seront utilisés, d'où la prospection de foncier en appui du port. Un port ne se développe pas sans hinterland. Une zone d'aménagement différée a été créée par arrêté préfectoral à Poussan (environ 8 km du port). Les études avancent. Il faudra trois ou quatre ans minimum. D'autres terrains sont recherchés, à Frontignan notamment. La bataille se gagnera à terre. Le port doit être relié à des plate-formes logistiques. Les marchandises ne doivent pas stationner dans le port. Après la mise en place d'une politique maritime et portuaire régionale, il faut poursuivre par une politique de logistique régionale. L'impact sur l'emploi est considérable !

**JMM : Comment l'EPR est-il perçu par la communauté portuaire ?**

**M.C./A.R. :** Le monde portuaire sètois dans son ensemble (transitaires, manutentionnaires, agents maritimes, ouvriers portuaires, pilotage, lamanage, remorquage...) a compris que le nouveau propriétaire du port était prêt à jouer le jeu et à construire leur avenir. Pendant des années, l'État, ancien propriétaire, n'a pas mis un sou. Les quais n'ont pas été refaits, le matériel était obsolète. La CCI, gestionnaire, avait peu de moyens. Rien n'était fait. En 2007, Georges Frêche a annoncé un plan d'investissement de 200 M€ sur dix ans par la Région L.-R., pour une remise à niveau des infrastructures : quais, zones de stockage, terre-pleins, aires de carénages. L'EPR va investir de son côté 100 M€ : portiques, grues, bennes, élévateur de l'aire de carénage, réfection de la nautique du Môle Saint-Louis, réfection du quai de la consigne, aménagement du bassin de midi, éclairage, fibre optique, caméras, sûreté/sécurité, nouveau bâtiment Pif/Pec (bâtiment phytosanitaire et vétérinaire)...

**JMM : Marc Chevallier, c'est Georges Frêche, disparu en octobre 2010, qui vous a choisi pour présider le port de Sète. Quel rôle jouait-il et quel souvenir gardez-vous de lui ?**

**M.C./A.R. :** Sa disparition est un coup dur. En homme érudit, Georges Frêche plaisait aux étrangers. Dans les repas d'affaires, il apprenait aux Israéliens, aux Italiens, des choses sur l'histoire de leur propre pays ! Il aimait par ailleurs que les gens mettent de l'argent sur la table. Il avait compris que quand un industriel investit, c'est pour faire tourner sa boutique. Cela dit, la nouvelle équipe (présidée par Christian Bourquin, ndr) poursuit sur la voie tracée par Frêche, les projets lancés se poursuivent. ■

## Sète : un rebond de 15,8 % en 2010

**L**e trafic du port de Sète atteint les 3,4 Mt en 2010, soit un bond de 15,8 % par rapport à 2009. C'est la plus forte progression de la dernière décennie. Le trafic est composé à 55 % de vracs liquides (+ 13,4 %), à 13 % de marchandises diverses (+ 47 %) et à 32 % de vracs solides (+ 10 %). La direction du port enregistre 956 escales en 2010, soit une hausse de 25 %. Depuis l'automne, c'est le trafic de

marchandises conteneurisées qui enregistre la plus forte progression (+ 47 %) : de 5 082 t traitées en 2009, plus de 65 582 t auront transité par Sète en 2010. Les passagers ferries vers le Maroc (Tanger et Nador, 200 000 passagers en 2010) accusent une baisse de 4 % sur l'année. Concernant les croisières, le nombre d'escales double en 2010, avec 16 navires enregistrés. ■

## Vracs liquides : les produits pétroliers raffinés en vogue

**L**es importations de produits pétroliers raffinés enregistrent une forte hausse en fin d'année 2010. Au total, 54 escales auront été enregistrées en 2010, contre 43 en 2009. Entre 2009 et 2010, le trafic cumulé de vracs liquides a augmenté de 13,4 % et s'élève à 1 829 130 t. Les mouvements sociaux du port de Marseille/Fos ont aussi contribué à la hausse de la demande (sorties) au départ du dépôt de Frontignan en apportant des clients supplémentaires à BP. ■

### En chiffres

- Hydrocarbures 78 % (+ 22 %)
- Huiles 9 % (+ 23 %)
- Produits chimiques 8 % (- 28 %)
- Vins 4 % (- 3 %)

## Vracs solides : reprise des importations d'engrais

**L**es vracs solides affichent un bilan positif grâce à la reprise des importations d'engrais de l'usine Agriva et des autres opérateurs (Koch et Unifer). Avec 1 092 047 t de produits échangés en 2010, le trafic cumulé des vracs solides affiche une hausse de 9,7 % par rapport à 2009. L'année 2010 aura été marquée par un net ralentissement des importations de charbon et de coke. Plus de 180 000 t n'auront pas été traitées en 2010, avec d'une part l'annulation d'un panamax de 70 000 t de charbon pour CDFE dérotté sur Fos et, d'autre part, plus de 110 000 t

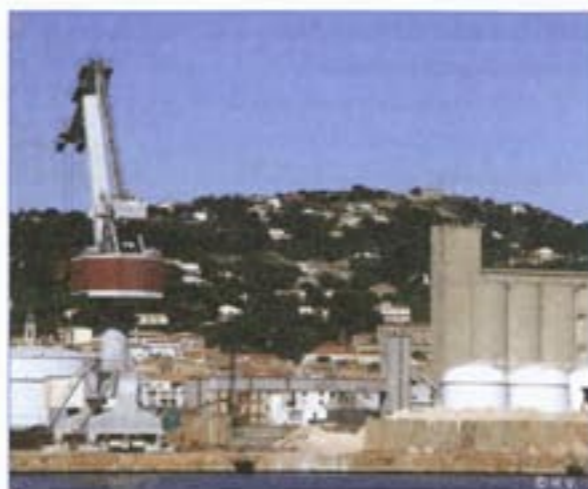
### En chiffres

- Tourteaux 32 % (- 6 %)
- Engrais 28 % (+ 97 %)
- Graines 19 % (- 35 %)
- Céréales 9 % (+ 36 %)
- Autres 7 %
- Charbon 5 %

d'import de coke annulées par Calcia et Lafarge. Ces pertes ont été compensées par la reprise des approvisionnements d'engrais de l'usine Agriva et par l'importation massive des autres importateurs qui, avec la montée des cours, ont préféré stocker. L'urée reste le produit le plus échangé, notamment grâce aux importations d'Unifert (60 000 t) et de l'Américain Koch (40 000 t), qui dispose désormais d'un entrepôt dédié en zone portuaire. Il y a eu moins d'importation de phosphates en 2010 : 35 000 t au lieu

de 80 000 t en 2009. Le trafic fluvial est en baisse, avec un problème de pénurie de péniches récurrent. 20 800 t de tourteaux de soja auront emprunté la voie fluviale.

La mise en service du nouveau silo de Centre Grains, le 12 juillet, a permis de stocker plus de matières premières pour Saipol, comme les graines oléagineuses. Les céréales affichent un net regain (+ 36 %) grâce à un marché favorable à l'export (suite à l'arrêt des exportations russes).



## Marchandises diverses : le retour des conteneurs

Les marchandises diverses atteignent 471 524 t (+ 46,5 %) en 2010. Une forte activité du trafic des marchandises conteneurisées est enregistrée depuis l'arrivée des deux nouvelles lignes régulières Medcar et MAE en octobre 2010 : + 60 500 t en 2010, pour un nombre total de 6 500 EVP, contre moins de 300 en 2009.

Le segment de la pâte à papier (+ 14 %) et des animaux vivants (+ 119 % en 2010) connaît un bon dynamisme. Le bon score des animaux vivants s'explique par la parité euro/dollar favorable associée à l'ouverture de nouveaux mar-

chés (Algérie, Tunisie, Égypte). Sur ce marché, Sète est devenue le premier exportateur européen devant les ports de Carthagène (Espagne) et Koper (Slovénie). La pâte à papier poursuit sa progression (+ 14 %). Pour l'importation des voitures neuves, la marque Renault/Dacia assure la croissance de ce segment avec cinq à six navires mensuels. (45 000 véhicules en 2010, le cap des 60 000 véhicules étant franchi). L'exportation de véhicules neufs se développe sur l'Algérie (6 000 véhicules en 2010) et Israël (1 000 véhicules) pour la marque Peugeot.

### En chiffres

- Véhicules 20 % (+ 31 %)
- Roulant : 20 % (- 2 %)
- Autres : 17 %
- Pâte à papier : 14 % (+ 14 %)
- Animaux : 13 % (+ 119 %)
- EVP : 13 %
- Bois : 3 %

### Dix ans de Yo-Yo

• 2000 : 3,9 Mt	(+ 6 %)
• 2001 : 4 Mt	(+ 3,2 %)
• 2002 : 3,8 Mt	(- 4,7 %)
• 2003 : 3,7 Mt	(- 2,5 %)
• 2004 : 3,6 Mt	(- 3,7 %)
• 2005 : 3,8 Mt	(+ 6,1 %)
• 2006 : 3,4 Mt	(- 10,8 %)
• 2007 : 3,2 Mt	(- 4,4 %)
• 2008 : 3 Mt	(- 6,4 %)
• 2009 : 2,9 Mt	(- 4,1 %)
• 2010 : 3,4 Mt	(+ 15,8 %)



## Céréales : les manutentionnaires investissent

Trafic essentiel du port de Sète, les céréales engrangent une partie non négligeable des investissements des manutentionnaires locaux. Centre Grains d'une part, et Sea Invest d'autre part l'ont bien assimilé et investissent dans ce secteur porteur du port. L'entrée en service du silo de Centre Grains le 12 juillet et l'ouverture du hangar

pour Sea Invest font du port un nouveau centre important des céréales en Méditerranée. Les travaux engagés sur le port sont avant tout un nouvel atout pour l'avenir du port. Les évolutions dans les trafics à l'importation de ces produits incitent les opérateurs à parier sur l'avenir et les changements de circuits logistiques dans les prochaines années.



## Centre Grains investit 26 M€ à Sète, Silos du Sud rebondit à PLN

Le nouveau silo de Centre Grains, juxtaposé à l'usine de trituration Saipol, est entré en service le 12 juillet. L'investissement de 26 M€ côté privé, et 13 M€ côté Région L.-R. (voirie, déjà créée, et travaux d'allongement du quai), livrés en septembre). Le silo ne traite pour l'instant que les oléagineux. De son côté, Silos de la Méditerranée traite encore, en 2010 et 2011, l'activité céréalière (exportations vers la Grèce, l'Italie, le Maroc et l'Algérie), explique Vincent Bondon, responsable de l'agence de Sète (9 salariés). La campagne en cours, « de qualité », devrait atteindre 100 000 t. Début 2012, deux portiques seront installés sur le quai : un portique de chargement (800 t/h) et un de dé-

chargement des navires et des péniches (400 t/h). L'investissement, à la charge de Centre Grains, s'élèvera à « plusieurs millions d'euros. Quand ces portiques auront démarré sur le quai, toute l'activité silos de la Méditerranée reviendra sur Centre Grains ». Le nouveau site aura alors une capacité annuelle de 500 000 t pour les oléagineux et de 400 000 t pour les céréales.

À Port-la-Nouvelle, Gérard Gestas, directeur adjoint et responsable d'exploitation de Silos du Sud (25 salariés) qualifie la dernière campagne de « très mauvaise, avec un total exporté de 567 853 t du 1<sup>er</sup> juillet 2009 au 30 juin 2010, contre 675 000 t pour la campagne 2008/2009 ». La récolte

actuelle est « bien mieux. À fin février, nous avons sorti 520 000 t, soit presque autant que sur toute la campagne de l'an dernier. L'objectif est de dépasser les 800 000 t, ce qui nous ramènerait au niveau de la campagne 2006/2007. Nous travaillons beaucoup sur l'Algérie. Nous bénéficions des problèmes de récoltes rencontrés par l'Ukraine et la Russie ». Le premier client est l'Italie, suivie, pour la campagne en cours de l'Algérie, de la Grèce, de l'Espagne, de l'Égypte et du Maroc.

## Sea Invest double sa surface

Sea Invest (manutentionnaire et stockeur, 42 salariés) a livré en novembre un nouveau hangar dédié au stockage d'engrais, vaste de 5 000 m<sup>2</sup>, portant à 11 000 m<sup>2</sup> la surface de ses bâtiments à Sète. L'investissement s'est élevé à 6 M€. « Ce nouveau hangar est relié aux quais par bandes transporteuses, indique Pierre de Boutray, président. Cette

bande transporteuse alimente les deux magasins, sans brouettage, directement à partir des grues, ce qui accélère considérablement les cadences de déchargement. » Sea Invest a traité 150 000 t en 2010 et table sur une activité stable cette année. Le rayon d'action est de 300 km à 500 km autour du port de Sète. Selon Pierre de Boutray, Sea Invest a

une carte à jouer dans les prochaines années. « L'importation est en train de se concentrer. C'est en train de se mettre en place, on sent une évolution. Les gros importateurs serviront quelques points d'entrée en France, pour des économies logistiques. Sète est bien placée. Nous essayons de nous positionner comme un choix évident... »

## Agents maritimes : des développements malgré la conjoncture

Il y a cinq agents maritimes à se répartir le trafic du port de Sète. chacun a sa spécialité et ses compétences propres. Entre Féron de Clebsattel, agent de la ligne d'Agrexco et Delom Portuaire, spécialisé sur les lignes régulières en passant par Biron et Cie et Euromer, les agents maritimes du port de Sète affichent des développements. Deux camps se distinguent dans cette profession. D'un côté, les agents maritimes en croissance à l'image de Delom Portuaire, de Biron et Cie et de Féron de Clebsattel dont l'activité est dopée. De l'autre,

Euromer, opérant sur les trafics passagers notamment pour les deux armements marocains Comanav et Comarit dont les difficultés en 2010 sont loin d'être effacées. Au milieu de ces deux camps, Navitrans reconnaît souffrir des travaux actuellement entrepris dans le port mais reste optimiste sur les prochains mois pour bénéficier des effets positifs de ces travaux. Un phare guide les ambitions de ces agents : faire du port héraultais un nouveau centre logistique d'importance sur la région et dans le bassin méditerranéen.



### Navitrans

- **Activité** : exportation de roulants
- **Quatre salariés**
- **Responsable** : Hélène Tarroux

### « Un grand merci à Georges Frêche »

« En association avec Grimaldi, nous opérons depuis janvier deux escales par mois, au lieu d'une auparavant. Nous exportons vers l'Afrique de l'Ouest (Dakar, Lomé, Cotonou et Lagos) des vieux camions et des conteneurs de nitrate d'ammonium », explique Hélène Tarroux. Les perspectives 2011 sont jugées « bonnes. La Région L.-R. nous a choisis pour gérer les véhicules usagers partant à l'exportation. Le parc est constitué d'environ 300 roulants ». Concernant les travaux en cours et à venir : « L'EPR a mis de l'ordre. D'un côté, leurs travaux nous pénalisent. Les possibilités d'accostage sont réduites en ce moment. La moitié du quai E est accessible. Mais on serre les dents, car on sait qu'au final, l'outil sera plus performant. » Georges Frêche a souvent insisté sur l'importance logistique du port de Sète dans le développement économique du Languedoc-Roussillon. Un discours qui a plu à Hélène Tarroux : « Nous sentons une nouvelle dynamique, une motivation chez nos interlocuteurs. Nous pouvons dire un grand merci à Georges Frêche. Il a été un sauveur. 200 M€ injectés, c'est une bouffée d'oxygène. Il y a cru, il a bien fait d'y croire. Il a compris l'importance logistique du port. On peut le bénir dans la communauté portuaire. »

### Delom Portuaire SAS

- **Activité** : transitaire, consignataire de navires, manutentionnaires, courtier en affrètement
- **Cinq salariés**
- **Président** : Antoine Jourde

### « L'arrivée de lignes conteneurs dope notre activité »

Delom a principalement traité en 2010 des navires bétailliers : 80 navires, transportant 80 000 bovins et 33 000 ovins. Les destinations sont le Liban, l'Algérie, le Maroc et la Tunisie. Les animaux proviennent principalement de France, d'Allemagne et d'Espagne. Au 8 mars, 25 navires ont déjà été traités, représentant 26 000 têtes. « Le CA (1,6 M€ en 2010) devrait progresser d'environ 30 %, indique Antoine Jourde. De plus, notre activité d'opérations de transit est boostée par l'arrivée, en octobre 2010, de deux lignes conteneurs, Medcar et MAE. »

### Euromer

- **Activité** : traversées maritimes par ferries
- **Siège** : Montpellier
- **P.-d.g.** : Philippe Sala
- **120 salariés**
- **CA** : 45 M€

### « Conjoncture difficile »

« À part Comanav et Comarit (destinations : Tanger et Nador), aucune compagnie n'a de projet au départ de Sète. La conjoncture est difficile pour toutes les compagnies maritimes. Tous les résultats pour 2010 ont été revus à la baisse. Je ne connais pas de compagnie qui créerait une nouvelle ligne au départ de Sète ! En 2011, les réservations marchent très mal. Les gens sont inquiets par rapport au Maghreb. Maintenir l'activité au départ de Sète (200 000 passagers en 2010) serait déjà un exploit. Le projet de gare maritime (65 M€, porté par la Région L.-R.) tarde un peu. Si on veut attirer, il faut que nos tarifs soient attractifs. Nous sommes plus chers de 30 % à 50 % pour un armateur par rapport à un départ de Barcelone. C'est lié au montant des charges et des taxes... Ils ne donnent pas suite. Ce que les collectivités font pour les compagnies aériennes low cost, pourquoi ne le feraient-elles pas pour les compagnies maritimes ? Ce qui est versé chaque année pour Air Arabia au départ de Montpellier est énorme. Ça se chiffre en plusieurs millions d'euros chaque année. Les armateurs veulent juste une aide au démarrage, pas à l'année. Mais sans moyen, on ne peut pas se développer. » Philippe Sala prévoit un rapprochement assez rapide « entre les compagnies marocaines Comarit et Comanav et des compagnies européennes. Il y a urgence à renouveler la flotte. Avec un bateau nouvelle génération à Sète, on fait un malheur. Il y a un gros potentiel à Sète pour capter les camions. Et une offre de meilleure facture attirerait une clientèle européenne, arriverait la veille ou l'avant-veille et ferait marcher économie locale. La balle est dans le camp des compagnies marocaines. »

### Féron Clebsattel

- **Activités** : agent maritime, manutention portuaire, transport terrestre de conteneurs et commissionnaire de transport
- **D.g.** : Christophe Buisson
- **300 salariés**

### Création d'une agence cet été

« Féron est agent maritime d'Agrexco depuis 20 ans. Nous ouvrirons cet été une agence Féron à Sète, pour assurer nos métiers d'agent maritime et consignation, de transport terrestre de conteneurs et de commissionnaire de transport. Cette agence aura dans un premier temps entre trois et cinq personnes. Nous nous devons d'être présents sur le port de Sète, en partenariat avec l'ensemble des acteurs locaux. » Christophe Buisson croit dans le développement du port de Sète. « Sur l'ensemble de la Méditerranée, Sète a vraiment sa place, sur des trafics de niche, à l'exemple des fruits et légumes. D'autres niches peuvent être explorées, comme le ro-pax, assuré pour l'instant par la seule Comarit. Or, c'est un vrai marché. Sur le segment du conteneur, des accords peuvent être conclus avec des pays du bassin méditerranéen. Vu le poids croissant de Tanger Med, et la taille de plus en plus importante des navires, les armateurs recherchent désormais à éclater des volumes sur des hubs techniques. Sète doit se positionner en complément de Fos/Marseille, avec la mise en place des feeder reliant Tanger. »

### Biron et Cie

- **Activité** : trafic de vins
- **P.-d.g.** : Jean-Baptiste Biron
- **17 salariés**
- **CA 2010** : 4,5 M€

### Un nouveau chai en projet

Seul opérateur spécialisé dans le trafic de vin (4 % des vrac liquides), Biron enregistre 600 000 hectolitres en 2010 et mise pour une activité stable en 2011. « Les vins de table sont beaucoup moins consommés en France. Nous nous orientons vers des produits industriels : jus de raisin, mouts de raisin, vin blanc à 10 degrés... », explique Jean-Baptiste Biron. Ce dernier porte un projet de construction d'un nouveau chai sur la zone portuaire. Le coût estimatif s'élève à 4 M€. « Ce projet ne devrait pas sortir cette année. L'EPR Port de Sète me demande des perspectives sur 30 ans. Vu qu'il y a peu de places disponibles sur le port, le gestionnaire veut avoir des garanties sur la durée avant d'attribuer des places. Or, je ne peux pas établir des projections à si long terme. »

## Pré et post-acheminements : le port mise sur la multimodalité

« La multimodalité est un des atouts phares du port de Sète », glisse Marc Chevallier. Trois dossiers structurants – fluvial, rail et route – sont sur la table.

**1) Élargissement du canal du Rhône à Sète (63 km entre Sète et l'écluse de Saint-Gilles) à l'horizon 2015.** Le coût du chantier s'élève à 50 M€ (financement État/Région L.-R., maîtrise d'œuvre : VNF). L'objectif est de développer le trafic fluvial. Le canal du Rhône à Sète accueillera des bateaux de 2 300 t à 2 500 t (contre 900 t à 1 000 t aujourd'hui) et le transport de conteneurs maritimes sur deux rangs. « Sur le canal du Rhône à Sète, on est à 400 000 t transportées par an, l'objectif est d'atteindre 1 Mt à l'horizon 2020 », a déclaré, en octobre à Palavas (Hérault), Alain Gest, président de VNF. Les travaux de l'aménagement de la ligne droite de Carnon (10 km) ont commencé à l'automne dernier pour un montant de 21 M€. Cette partie de l'itinéraire est un point noir pour la navigation, car c'est là où la largeur est la plus faible. Le canal sera élargi sur la partie Sud pour prendre en compte les contraintes environnementales des étangs palavasiens.

VNF table pour une fin des travaux en 2017-2018. La Région L.-R. pousse pour une livraison en 2014, année de la mise en service du terminal conteneurs sur le port de Sète. « Quand les tonnages seront là, les infrastructures doivent pouvoir les avaler, explique Robert Navarro, premier vice-président de la Région L.-R.. Les conteneurs et le vrac doivent pouvoir partir sur des péniches dès 2014. Si, parce que le canal est encore en travaux, les marchandises partent sur la route, par rail ou par cabotage maritime, les habitudes auront été prises. Et ensuite, c'est compliqué de faire revenir en arrière les chargeurs. »

**2) Reprise par la Région L.-R. du faisceau ferré du port de Sète, propriété de RFF.** Sur ce dossier, en souffrance depuis plusieurs années, une solution est en passe d'être finalisée. « Nous sommes passés d'une logique d'acquisition à une logique de mise à disposition sous forme de conventionnement, déclare Robert

« L'idée est de relancer le plus vite possible l'ouverture du transport combiné de Sète sur Paris. »

Navarro. Pour l'euro symbolique, on aurait à disposition la gestion et l'utilisation de l'ensemble des infrastructures ferrées du port de Sète pour 30 ou 50 ans, RFF restant propriétaire. Cette solution arrange tout le monde : les utilisateurs, l'EPR Port de Sète Sud de France, les entreprises et nous-mêmes. J'espère aboutir avant l'été. » Interrogé par le JMM, RFF confirme la version de Robert Navarro. « L'idée est de relancer le plus vite possible l'ouverture du transport combiné de Sète sur Paris, ajoute Marc Chevallier. Des trains partiraient le soir pour livrer le lendemain à Paris. Si les discussions aboutissent entre les clients, on espère une réouverture en juillet. »

**3) L'urgence de la mise à 2X2 voies de la RD 600.** Avec les mises en service des nouvelles installations (Lafarge Ciments, Agrexco, Centre Grains), la circulation va exploser aux abords du port. « Nous allons passer de 250 camions par jour à environ 1 000 camions par jour en 2012 ou 2013 », précise Marc Chevallier. L'entrée Est du port sera allongée et élargie, et dotée d'un nouveau parking poids-lourds. La Région L.-R. pense créer nouvelle entrée centrale. Marc Chevallier martèle une urgence : le passage à 2X2 voies de la RD 600, qui relie le port de Sète et l'autoroute A9. « C'est le nerf de la guerre. Si on veut développer le port, on doit pouvoir entrer et sortir de Sète, qui est déjà engorgée et où de nouveaux quartiers sont en cours de construction. Ce projet de RD 600 à 2X2 voies est chiffré à 35 M€. Il n'est pour l'instant pas financé ni voté par le conseil général de l'Hérault. Nous avons demandé au département d'agir vite. »



Entretien avec Laurent Mouillie, directeur commercial du port de Port-la-Nouvelle

## « La Région et la CCI, un excellent cocktail »

*Journal de la Marine Marchande (JMM) : Du'apporte à Port-la-Nouvelle (PLN) la Région Languedoc-Roussillon, propriétaire du port depuis 2007 ?*

**Laurent Mouillie (L.M.) :** PLN a été en décroissance lente de 2000 à 2008, mis à part un rebond en 2005. Chaque année, nous avons perdu quelques tonnages. Le fait que la Région L.-R. soit devenue propriétaire de l'outil portuaire en 2007 est un événement très important. On est passé à une grande proximité. L'équipe à la Région est de très grande qualité. Nos interlocuteurs sont Brigitte Benedetto, sous-directrice des ports, Fabrice Levassort, directeur des transports et des communications, Denis Massol, chef du service stratégie et développement portuaire à la sous-direction des ports. Avec eux, le dialogue est suivi, c'est volontaire, il y a des investissements, une vraie impulsion sous l'identité Parts Sud de France, voulue, à l'époque, par Georges Frêche. La Région n'a que Sète et Port-la-Nouvelle : elle veut en faire quelque chose et construit une équipe de développement (la Région L.-R. recrute un chargé de projet grand port/Port-la-Nouvelle, ndr). Quant à la CCI, elle gère le port depuis 1948, autant dire



depuis toujours ! Elle connaît tous les rouages du port et s'est trouvé un propriétaire extrêmement proactif. Ça fait un excellent cocktail.

*JMM : Quels sont les travaux prévus à court terme ?*

**L.M. :** Six zones, qui sont aujourd'hui à l'état de friches, vont être aménagées. L'investissement s'élève à 1 M€ et est porté par la Région L.-R.. Les travaux devraient commencer à la fin de l'été. Ces zones vont être recouvertes d'enrobés percolés en 6 t/m<sup>2</sup> de résistance pour répondre à l'ensemble des trafics qui nous sont proposés : stockage de longue durée de ferraille, de copeaux, de rouleaux de taules, de granulats, bois, urée, sel...



PLN est très polyvalent, il n'est pas identifié comme le sont Dunkerque pour les aciers ou La Rochelle pour la pâte à papier. Il faut montrer aux professionnels peinant à monter leur logistique ailleurs qu'ils ont des solutions chez nous. Ces aménagements vont dans ce sens : ils sont là pour leur donner envie de venir dans l'Aude !

*JMM : Où en est la vente du terminal liquide de PLN ?*

**L.M. :** Ce terminal est mis en vente par son propriétaire, France AgriMer. L'appel d'offres a été bouclé le 16 février. Cinq ou six repreneurs sont sur les rangs. À ce jour, ce terminal de 80 000 m<sup>3</sup> n'a été employé que pour des transits d'alcools. Il peut cependant servir d'autres produits et dispose de cuves en acier inox alimentaires. Nous allons évaluer avec le repreneur les perspectives de développement. Ce site est un vrai levier de croissance. Le premier appel d'offres a été infructueux, le prix demandé par l'État étant trop élevé.

*JMM : PLN compte beaucoup d'acteurs industriels. Quelle est leur actualité ?*

**L.M. :** Il y a, c'est exact, beaucoup d'industries à PLN : Imerys, Frangaz, Antargaz, Total, Dyneff, Carayon, Lafarge... Imerys travaille à l'importation de kaolins (lire article suivant, « PLN en progression de 8,81 % en 2010 »). Actuellement, nous retravaillons le plan de sûreté portuaire sur nos différentes installations. Le nouveau plan sera finalisé en fin d'année. Les deux points forts de ce futur plan sont la création d'entrées dédiées et un filtrage renforcé pour les postes hydrocarbures (D2) et céréalière (D4). ■

## Port-la-Nouvelle en progression de 8,81 % en 2010

**Le port de Port-la-Nouvelle (PLN), premier port céréalier français en Méditerranée (6<sup>e</sup> en France) et second port français importateur de produits pétroliers en Méditerranée, termine l'année 2010 en progression de 8,81 %, avec un tonnage de 2 073 159 t.**

« En 2010, nous observons pour la première fois une reprise des tonnages depuis 2005 », se réjouit Laurent Mouillie, directeur commercial du port à la CCI de Narbonne/Lézignan-Corbières/Port-la-Nouvelle. Les céréales (649 782 t) progressent de 25 %. « Les écarts d'une année sur l'autre peuvent être importants : en 2000, le tonnage exporté a été de 800 000 t. Il était de 516 000 t en 2009, indique Laurent Mouillie. Sur dix ans, la moyenne est de 658 000 t. » Pourquoi de telles disparités ? « C'est fonction des conditions météorologiques et de l'évolution de la demande. Par exemple, en ce moment, la demande algérienne explose du côté de ports français, la Russie ayant fermé ses exportations et les lacs canadiens étant toujours gelés. L'année 2011 commence bien : + 19 % en janvier 2011 par rapport à janvier. »

Les hydrocarbures et les liquides baissent légèrement (1 169 493 t, - 2 %), après une hausse de 8,3 % en 2009. PLN bénéficie de la présence de deux groupes pétroliers majeurs : Total et Dyneff (22 % de la distribution des produits pétroliers dans le sud de la France). Les produits pétroliers proviennent à 90 % de France (Fos), Italie et Espagne. Le vrac et conventionnel augmente de 30 % (253 000 t). Les vracs et conventionnels ne pèsent que 12,5 % du trafic général (253 000 t), mais augmentent de 30 % en 2010 par rapport à 2009. Les trafics réguliers sont constitués, à l'importation, d'engrais (+ 41 % en 2010) et, à l'exportation, de farine, bois et sacheries.

« Les exportations de bois se sont affaiblies au second semestre 2010 mais devraient reprendre cette année. De nouveaux chargeurs s'intéressent à PLN, autant pour des sciages (Algérie, Libye) que des grumes (Maroc). » Plusieurs nouveaux trafics sont lancés. Le groupe Carayon a construit deux silos à ciment et importe une moyenne de 50 000 t par an. Les exportations de plaquettes forestières ont débuté en 2010. Les navires chargent 5 000 t en deux jours. « Nous travaillons ces trafics avec trois chargeurs et souhaitons développer la filière, via l'aménagement de surfaces de stockage spécialisées. Les lots sont destinés à l'Italie. » Le sel de déneigement s'est établi à 11 129 t

en 2010, au lieu de 3 405 t en 2009. Côté industriel, l'usine Imerys, spécialisée dans le broyage de minéraux, va importer de nouveaux tonnages de kaolin. Trois navires d'essais de 2 000 t chacun arriveront en mai et août. « Si les essais sont concluants, le groupe français procédera à un recalage de ses lignes de production pour une mise en opération début 2012, précise Laurent Mouillie. Le trafic se situera entre 25 000 t et 40 000 t par an. »

Enfin, de nouvelles opérations de colis lourds et exceptionnels sont mises au point. Début 2011, des navires d'éoliennes ont escalé à PLN. D'autres opérations spéciales sont prévues : transformateurs et câblages, par exemple. Une zone de montage a été délimitée. Elle permet à des industriels de construire des structures qui ne pourraient pas être acheminées par la route compte tenu de leur gabarit. ■



## Huile de palme, Carayon : les privés débarquent

Deux cents millions d'euros d'investissement, avec la création de 200 emplois. C'est le buzz audois du printemps ! Le groupe malaisien Sime Darby Plantation, la plus importante société mondiale de production d'huile de palme (6 % de la production mondiale d'huile de palme brute depuis ses usines de Malaisie, Indonésie et Liberia) annonce, le 7 mars, avoir identifié Port-la-Nouvelle (Aude) comme un site potentiel pour implanter une usine de transformation d'huile végétale. Ce projet est conduit par sa filiale européenne Sime Darby Unimills, un des premiers fournisseurs d'huile végétale de l'industrie agroalimentaire européenne. Cela dit, rien n'est encore décidé. « L'usine serait située dans la ville côtière de Port-la-Nouvelle, indique, prudent, le communiqué. Elle viserait à satisfaire la demande croissante de l'Europe du Sud et de l'Afrique du Nord en huiles alimentaires. La Région Languedoc-Roussillon dispose d'un tissu industriel dynamique dans le secteur de l'agroalimentaire. Elle rassemble également un nombre important de producteurs de céréales, comme le tournesol, qui pourraient directement bénéficier de l'installation de cette usine de transformation à proximité ». Selon Dato'Mohd Bakke Salleh, p.-d.g. du groupe, « Port-la-Nouvelle a l'avantage de disposer d'un approvisionnement potentiel en matières premières localement tout en disposant d'une proximité avec les activités de Sime Darby Plantation au Liberia ». D'après Christian Bourquin, président de la Région L.-R., « cette installation permettra de nouer des relations étroites entre Sime Darby Plantation et Agropolis International (Montpellier) ». À travers cet investissement, le groupe malaisien ambitionne de devenir « un acteur intégré de l'industrie du pal-

mier à huile » et d'avoir obtenu la certification « huile de palme durable » pour 100 % de sa production d'ici la fin 2011 (sur les 63 unités, 23 sont certifiées, 30 ont été auditées et en attente de certification). L'usine pourrait être opérationnelle d'ici la fin 2013. Autre investissement privé, plus modeste mais bien réel : le groupe tarnais Carayon annonce, en février, un investissement de 2 M€ dans une usine de mélange pour la fabrication du CEM II, opérationnelle en 2012. « Un bâtiment accueillera une tour de malaxage adossée à trois silos supplémentaires, précise le dirigeant, Arnaud Carayon. Cette nouvelle activité du groupe est liée au béton prêt à l'emploi. » Carayon a déjà investi 2 M€ en 2009 dans l'implantation d'un centre d'approvisionnement (deux silos) générant un trafic d'un navire par semaine, soit 40 000 t. De son côté, la Région L.-R. annonce 57 M€ de travaux d'ici à 2014. Le poste D4 va accueillir courant avril/mai un nouveau



poste de chargement de céréales. L'investissement s'élève à 4,7 M€ (Conseil général de l'Aude, Région L.-R., Silos du Sud, CCI de Narbonne/Lézignan-Corbières/PLN). « Il y aura deux postes céréaliers, précise Gaëtan Guilloux, responsable d'exploitation de PLN. La mise en service de ce nouveau portique permettra au port d'avoir un débit de 1 000 t/h, contre 600 t/h aujourd'hui. » Autres investissements menés par la Région : aménagement de terre-pleins, réfection des digues, modernisation de l'outillage. Quatre-vingts hectares ont été achetés aux Salins du Midi pour constituer une zone arrière qui fait actuellement défaut à PLN. ■

**10/13 MAI 2011**  
**BREST FRANCE**

Brest la mer

**saferseas**  
 POUR DES MERS PLUS SÛRES ET PLUS PROPRES

MARITIME SECURITY AND SAFETY: TOWARDS SAFER AND CLEANER SEAS

CONFERENCES  
 WORKSHOPS  
 SALON PROFESSIONNEL

Brest, au cœur de la sécurité maritime, mobilise les décideurs de la communauté maritime pour parler politiques, réglementations, innovations technologiques, moyens opérationnels, interactions et coopérations régionales, européennes et mondiales.

transports d'hydrocarbure • sauvetage en mer  
 • nouvelles routes maritimes • navire du futur  
 • port du futur • sûreté portuaire • sécurité portuaire • actions contre les activités illicites en mer • piraterie

Inscrivez-vous dès maintenant ! [www.saferseas-brest.org](http://www.saferseas-brest.org)

Sout le Haut Patronage de  
 IMO

Organisé par  
 Brest

Logo of the European Union and other partners.

## Port-Vendres : le port fruitier a la banane

Le trafic global s'élève à 310 178 t en 2010, en hausse de 11 %. Les 141 navires reçus sont des cargos réfrigérés (63), des porte-conteneurs (67) et des paquebots de croisières (11). Les importations représentent 283 582 t (+ 8 %), répartis entre la Côte-d'Ivoire et le Cameroun (169 271 t, - 5 %), le Maroc (89 247 t, + 6 %) et l'Afrique du Sud (25 064 t, + 100 %). 25 596 t (diverses fournitures et équipements destinés aux plantations de fruits) ont été exportées vers l'Afrique de l'Ouest. « En 10 ans, Port-Vendres a gagné 15 % de tonnage par an en moyenne, indique Édouard Raymond. Les provenances sont de deux types : trafic régulier à l'année depuis l'Afrique de l'Ouest (ananas et bananes essentiellement) et trafics saisonniers sur

*l'Afrique du Sud et l'Argentine (agrumes, citrons).* » Les perspectives de développement ? « Si nous arrivons à avoir ce 3<sup>e</sup> quai (lire encadré ci-contre), le trafic peut monter jusqu'à 500 000 t. Au-delà, ça semble difficile vu la configuration du lieu : on ne peut pas bouger les montagnes ! » Sur les 400 000 t de fruits et légumes reçus chaque année à Saint-Charles International à Perpignan (premier centre d'éclatement européen de fruits et légumes), environ 180 000 t proviennent du port fruitier voisin de Port-Vendres. « On a capté un bon tiers du trafic, et ça devrait s'intensifier, vu les différentiels de coût : la voie maritime est 20 % moins cher que la route », déclare Édouard Raymond, président de Saint-Charles

International et élu en charge de Port-Vendres à la CCI de Perpignan. Côté investissements, les travaux relatifs à la réfrigération de la cellule de détection/ protection incendie et de modernisation de l'alimentation électrique des magasins du Pla du port ont nécessité un investissement de près de 400 000 €. Les travaux de remplacement des unités de production de froid des cellules 7 et 11 du terminal fruitier seront réalisés au début du 2<sup>e</sup> trimestre. Le coût estimé est de 350 000 €. Enfin, la surveillance et le contrôle des accès par une société spécialisée seront mis en place au plus tard le 2 mai, après que différents désordres techniques ont été constatés sur les quais : inclinaison de l'extrémité du quai Dezoums et présence de... renards. ■

### La saga du troisième quai

Le tribunal administratif de Montpellier annule, le 18 février, l'arrêté préfectoral du 27 mars 2009 autorisant le Conseil général des Pyrénées Orientales à construire un troisième quai sur le port de Port-Vendres. Un investissement portant sur 12 M€, supportés à hauteur de 5 M€ par le Conseil général des Pyrénées Orientales et 7 M€ par la Région L.-R. « Les deux quais du port de Port-Vendres sont en souffrance, déplore Michel Moly, conseiller général sortant du canton de la Côte Vermeille. Il est nécessaire d'en avoir un troisième pour pouvoir répondre aux engagements pris par les professionnels dont les efforts ont permis de développer le trafic de 120 000 t à 310 000 t. Je comprends leur amertume, car ils doivent refuser des navires. » Édouard Raymond, président de Saint-Charles International et de la commission portuaire à la CCI de Perpignan, renchérit : « On s'incline devant la décision de justice, mais on la déplore. Ce 3<sup>e</sup> quai est vraiment indispensable, sinon le trafic ira à Vado ou Tarragone. Et après, pour le récupérer, c'est impossible. Or, on refuse des trafics faute de capacités suffisantes, notamment pour des Ro-Ro, voire des Ro-Pax. » « On nous empêche de réaliser un investissement pour l'emploi, fulmine pour sa part le Catalan Christian Bourquin, président de la Région L.-R. Nous avons déjà loupé l'équivalent de 200 emplois. Dans le jugement rendu, il est question de nuisances sonores et de pollution de l'air. Le juge demande un complément d'études et nous lui répondrons. Ce complément d'études prendra quatre à cinq mois. » Face à cet imbroglio, la CCI et le Conseil général installeront fin 2011 une grue portuaire (investissement d'environ 2 M€) pour décharger des conteneurs dans de meilleures conditions de sécurité. « L'appel d'offres sera lancé avant l'été. Les conteneurs sont de plus en plus grands, il faut sécuriser les conditions de travail, précise Édouard Raymond. Ce n'est que temporaire. Nous avons besoin de ce 3<sup>e</sup> quai. Le monde économique mise dessus. »



Une position stratégique au cœur de la Méditerranée

## Ports de Toulon

Armateurs, opérateurs de transports internationaux, venez découvrir les nombreux atouts de nos ports

- Un emplacement unique dans l'une des plus belles rades d'Europe
- Une situation très protégée et accessible par tous les temps
- Une position centrale en Méditerranée occidentale sur l'axe Italie/France/Espagne
- 3 terminaux destinés au trafic ferry, trafic croisières et cabotage roulier (trafic ro-ro, voitures neuves et passagers)
- Accès direct en centre ville
- Quais jusqu'à 345 m avec 9,5 m de tirant d'eau
- Premier port de desserte passagers vers la Corse

#### Dernières évolutions

- Pour le fret France/Turquie - Roulier - UN RORO Jusqu'à 3 escales/semaine
- Prévus escales croisières 2011 : jusqu'à 75 escales

Pour en savoir plus

04 94 22 80 80 - <http://maritime.var.cci.fr>



CCIV  
Chambre de Commerce  
et d'Industrie du Var  
LES PORTS

WK-transport-logistique.fr  
Le portail métier dédié aux professionnels  
du transport et de la logistique



L'actualité du transport  
et de la logistique  
en continue

Tous les jeudis  
l'essentiel de la semaine  
dans votre boîte mail

Wolters Kluwer  
France

l'Officiel  
des transports

Logistiques  
Magazine

Marine  
Marchande

Bus & Car

.Lamy

associent leurs expertises sur WK-Transport-logistique.fr, le portail des professionnels du transport et de la Logistique