

## Une Façade maritime

### Description

Votre étonnement est compréhensible à l'évocation d'une façade maritime pour un territoire situé à 45 kms de la première mer. C'est en prenant de la hauteur que nous pouvons reconsidérer notre relation à la Méditerranée comme essentielle.

Sète se situe comme nous en Occitanie et Fos sur mer, est à équidistance entre Nîmes et Marseille.

Plus de 70% des importations françaises passent par le transport maritime.

Pour répondre à cette demande, Fos sur mer et Sète se sont dotés d'équipements tels qu'ils peuvent accueillir des bateaux de plus en plus gros. Fos sur mer vient de faire l'acquisition de la plus grande grue du monde pour accueillir les bateaux de dernière génération pouvant transporter plus de 23 000 conteneurs EVP<sup>1</sup>.

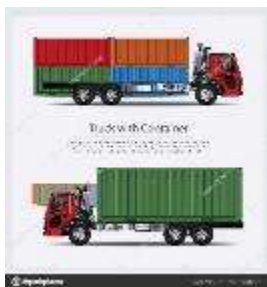
Charger ou décharger des navires ne suffit pas. Il faut pouvoir acheminer les marchandises dans l'arrière- pays que l'on appelle **l'Hinterland**. Plus sa dimension est grande et plus le nombre de destinataires ou chargeurs sera grand.



Même si l'acheminement maritime brille plus par son faible coût que par sa rapidité, il est de la responsabilité du port d'optimiser la qualité de desserte de son Hinterland.

Manquant de solutions via transports ferrés, les conteneurs sont acheminés, à l'expédition ou à la réception, par transports routiers qui polluent mais surtout saturent les axes routiers et autoroutiers.

Cette saturation forcée ne permet pas aux ports de fonctionner à plein régime.



A l'heure où les ports concurrents souffrent (Barcelone avec l'indépendance de la Catalogne, Gènes avec la défaillance importante de son accès routier), nos ports ne pourront, à court terme, accueillir plus de navires par engorgement des voies d'accès à leur Hinterland. En 2018, le volume de conteneurs était de 1 386 072 EVP<sup>2</sup> en accroissement de 2% par rapport à 2017. Le pré ou post acheminement massifié<sup>3</sup> bien qu'en forte progression ne représente que 223 600 EVP ce qui laisse au réseau routier 1 162 472 EVP ce qui est considérable. Même si les tracteurs pourraient être en mesure de transporter jusqu'à 4 conteneurs 20 pieds, ceci représente au moins 500 000 camions<sup>4</sup> en plus de tout le flux non conteneurisé qui concerne le vrac, l'acheminement des voitures ou les hydrocarbures. La part du trafic induit par le port de Fos-Marseille est tel qu'il auto sature ses

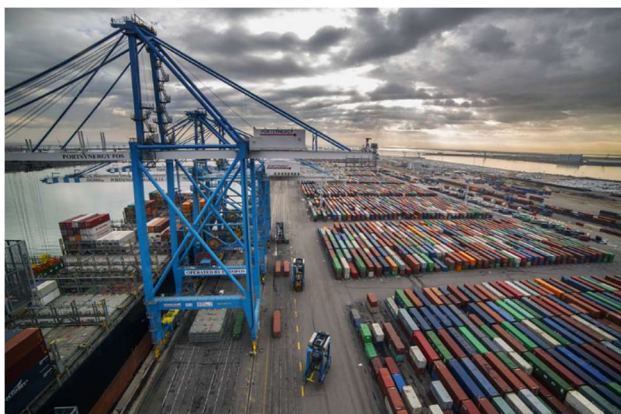
<sup>1</sup> Equivalent conteneurs de 20 pieds

<sup>2</sup> Equivalent 20 pieds

<sup>3</sup> Cheminement utilisant au moins une fois fleuve et/ou rail

<sup>4</sup> Intégration des retours camions

voies d'acheminement. A ce flux on peut rajouter celui de Sète de 70 000 EVP qui est certes plus modeste mais en pleine croissance.



Fos sur mer et Sète, ne disposent pas des outils suffisant pour la composition des trains aux nouveaux formats exigés par les opérateurs ferroviaires (Grande longueur, mono client, mono destination). Contraints et forcés, ils font transiter la majorité des conteneurs par camions sur un réseau routier incapable d'absorber ce flux supplémentaire.

La mise à disposition d'une gare de triage permettrait de faire basculer le trafic routier concerné, vers les rails. Au-delà du bénéfice écologique considérable, cette opération permet de redonner de la fluidité aux axes autoroutiers libérés en évitant les embouteillages, causes de pertes de productivité, d'accidents et de pollutions.

Même si le camion facilite la livraison du dernier kilomètre, il pollue 6 fois plus qu'en transport combiné et est 15% plus cher. Compte tenu du volume, la marge de progrès est considérable.

### Evolution possible

Il est possible d'augmenter la capacité d'accueil de ces ports en faisant transiter une partie de ces conteneurs sur des trains pour Nîmes où ils seront triés avant d'être acheminés vers leur destination finale.

La manœuvre consiste à utiliser la gare de triage de Courbessac pour recomposer les trains au format exigé.

De même, les conteneurs destinés à être expédiés par voie maritime peuvent converger vers Nîmes par des modes de transports divers avant d'être regroupés pour composer le ou les trains qui se rendront sur le dock pour chargement immédiat sur le navire. Malgré un transbordement supplémentaire, la rupture de charge est réduite grâce au positionnement du train sous la grue de chargement.

Cette hypothèse de travail a été présentée aux responsables du port de Fos qui y voient un réel intérêt. L'idée n'est pas tout à fait originale car Fos sur mer opère déjà avec la gare de Miramas actuellement saturée.

Fos sur mer se repose sur 3 sites en appui. Distriport ou Feuillane (Ikéa, Maisons du Monde) qui sont intégrées au port, Miramas comme vu ci-dessus, et Saint Martin de Crau. Ces derniers ont un rôle de logistique de stockage tampon avant redistribution progressive vers les lieux de consommation sans plus-value apportée. Cela entraîne une occupation foncière gigantesque, une forte imperméabilisation des sols avec une faible génération d'emplois. Saint Martin de Crau, adossé à l'A54 et à la voie ferrée ne savait pas comment exploiter une plaine stérile. En créant cette zone logistique majeur, la mairie a atteint son but d'attirer de l'activité dans sa commune. Cependant, la disproportion entre la taille de la zone et celle du village entraîne une difficulté de recrutement qui devient problématique.

Le marché des transporteurs maritimes est assez concurrentiel et les marges réduites.

Pour capter plus de chargeurs, les armateurs se sont vus engagés dans une course à la réduction du temps de trajet en appliquant à leurs bateaux un régime à marche forcée entraînant un coût écologique et pétrolier majoré.

A contrario, le Président Emmanuel Macron a proposé au G7 du mois d'Août dernier une diminution de la vitesse de tous les navires. Cette réduction de 10% de la vitesse du cargo entraîne une baisse de la consommation de carburant mais surtout des émissions de gaz à effet de serre de 13%. La mise en place de cette mesure nécessite le consensus de tous les acteurs du secteur.

Au lieu d'épuiser la planète dans cette lutte mortifère, nous avons esquissé un rapprochement avec CMA-CGM<sup>5</sup>, dont la communication porte sur ses efforts pour la réduction de son empreinte carbone<sup>6</sup>.

Nous sommes convaincus que ce grand armateur préférerait se différencier autrement en proposant des prestations complémentaires, rendues possibles par la mise en œuvre d'un projet tel que le « Phenix nîmois », pour.

Nous évoquons les prestations logistiques, les réductions de ruptures de charges, le dédouanement des marchandises en pré ou post acheminement, la réparation des conteneurs ou des wagons ou tout autres besoins qu'il resterait à identifier conjointement. Ces services seraient rendus possibles par des opérateurs sur un espace dédié nîmois plutôt que dans l'enceinte du port.

Est-il normal et surtout écologique qu'une forte proportion des marchandises consommées dans le Sud soit acheminée par les ports de Rotterdam ou Anvers alors qu'elles sont passées au large de nos côtes ? La durée de transit en est rallongée d'au moins 5 jours. C'est une ineptie économique et écologique. Ces prestations logistiques peuvent et doivent être traitées par nos ports Méditerranéens.

En prélevant 10%<sup>7</sup> du volume transitant par Fos sur mer, soit environ 50 000 camions, Nîmes bénéficierait, de fait, du traitement de 480 000 tonnes.

L'opération évite la consommation de 45 000 tonnes de CO<sup>2</sup>. Et Nîmes atteindrait le volume de transit faisant d'elle un pôle multimodal

---

<sup>5</sup> le plus important armateur français basé à Marseille

<sup>6</sup><https://www.cmacgm-group.com/fr/nos-engagements/environnement>

<sup>7</sup> 120 000 EVP